

ECONOMISCH BELANG VAN
DE BELGISCHE HAVENS:

Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex
en haven van Brussel
Verslag 2008



Working Paper Document

van Claude Mathys

Juli 2010 **Nr 192**

Editorial Director

Jan Smets, Member of the Board of Directors of the National Bank of Belgium

Statement of purpose:

The purpose of these working papers is to promote the circulation of research results (Research Series) and analytical studies (Documents Series) made within the National Bank of Belgium or presented by external economists in seminars, conferences and conventions organised by the Bank. The aim is therefore to provide a platform for discussion. The opinions expressed are strictly those of the authors and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

Orders

For orders and information on subscriptions and reductions: National Bank of Belgium,
Documentation - Publications service, boulevard de Berlaimont 14, 1000 Brussels

Tel +32 2 221 20 33 - Fax +32 2 21 30 42

The Working Papers are available on the website of the Bank: <http://www.nbb.be>

© National Bank of Belgium, Brussels

All rights reserved.

Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.

ISSN: 1375-680X (print)

ISSN: 1784-2476 (online)

Abstract

This paper is an annual publication issued by the Microeconomic Analysis service of the National Bank of Belgium.

The Flemish maritime ports (Antwerp, Ghent, Oostende, Zeebrugge), the Autonomous Port of Liège and the port of Brussels play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of industrial activity but also as intermodal centres facilitating the commodity flow.

This update paper¹ provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, the Liège port complex and the port of Brussels in the period 2003 - 2008, with an emphasis on 2008. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about social balance and the financial situation in these ports as a whole. These observations are linked to a more general context, along with a few cargo statistics.

Annual accounts data from the Central Balance Sheet Office were used for the calculation of direct effects, the study of financial ratios and the analysis of the social balance sheet. The indirect effects of the activities concerned were estimated in terms of value added and employment, on the basis of data from the National Accounts Institute.

The developments concerning economic activity in the six ports in 2007 - 2008 are summarised in this table:

Changes from 2007 to 2008 (in percentages)	Value added (current prices)	Employment (Full-time Equivalents)	Investment (current prices)	Tonnage (metric tonnes)
Flemish maritime ports				
Direct	- 1,3	+ 0,3	+ 1,0	+ 3.4
Indirect	+ 2,3	+ 3,2		(seaborne)
Total	+ 0,3	+ 1,9		
Liège port complex				
Direct	+ 5,1	+ 1,7	+27,7	+ 2.7
Indirect	+ 15,5	+ 4,8		(inland)
Total	+ 10,0	+ 3,5		
Port of Brussels				
Direct	+ 1,1	- 0,0	+ 23,1	+ 13.2
Indirect	+ 5,3	+ 3,3		(inland)
Total	+ 3,1	+ 1,9		
Belgian ports				
Direct	- 0,7	+ 0,4	+ 3,2	+ 3.5
Indirect	+ 3,4	+ 3,4		
Total	+ 1,1	+ 2,0		

¹ Update of Mathys C. (July 2009), *Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2007*, NBB, Working Paper No. 172 (Document series). All figures have been updated. This paper is available on the following address <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp172Fr.pdf>.

In terms of maritime cargo traffic, 2008 was another good year for all the Flemish sea ports, despite the downturn recorded during the last quarter of the year. Except for Ghent, direct value added rose in all the ports in Flanders. Maritime branches as a whole expanded, but the non-maritime branches of trade and industry contracted. The ports of Zeebrugge and Ostend enjoyed growth in both maritime and non-maritime branches, while in Antwerp and Ghent, the non-maritime branches declined. In Antwerp, however, the growth in direct value added in the maritime branches was particularly high, unlike the port of Ghent.

Direct employment rose slightly during the year 2008. Again, direct employment in the maritime branches as a whole increased, whereas it declined in trade and industry. Nonetheless, a rise in employment was reported in all the Flemish ports apart from Antwerp.

After the growth of 2007, investment declined marginally in the Flemish ports across the board. The ports of Antwerp, Ostend and Ghent recorded higher investment in 2008. Thanks to the port of Antwerp's shipowners, the rise was concentrated in the maritime branches, whereas the non-maritime branches as a whole declined, due to the downturn in the Antwerp region. In the other ports, investment in the non-maritime branches expanded.

The volume of cargo handled in the port of Liège increased again in 2008. Direct value added and employment registered strong growth. Due to the metalworking and energy sectors, employment improved on the previous year's figures. Fuel production and the chemicals industry accounted for the growth in value added. Investment rose strongly, too. A major factor behind this increase was the construction of a new bioethanol plant in Wanze and a waste treatment plant in Herstal. At the end of the year, ArcelorMittal decided to shut down blast furnace n°6 in Seraing, a decision that will have an impact on the activity in the port of Liège.

The volume of cargo handled at the port of Brussels rose again in 2008. Value added in this port increased and employment remained steady. After falling back in 2007, investment picked up thanks to the infrastructure renovation work undertaken by the port authority on the former Carcoke site.

This report provides a comprehensive account of these issues, giving details for each economic sector, although the comments are confined to the main changes that occurred in 2008.

Key words: branch survey, maritime cluster, subcontracting, indirect effects, transport intermodality, public investments.

JEL classification: C67, H57, J21, L22, L91, L92, R15, R34 and R41.

Corresponding author:

NBB, Microeconomic Information department, e-mail: claudio.mathys@nbb.be

This paper was made with the technical support and the expertise of **Mr Marc Van Kerckhoven**.

Research results and conclusions expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium or any other institution to which the author is affiliated. All remaining errors are ours.

The author would like to thank her colleagues from the Microeconomic Information department for their assistance and support. Special thanks go to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their support and their comments on this paper. The advice given unstintingly by the Research and Statistics departments was also greatly appreciated.

Inhoud

Voorwoord	1
Inleiding	2
1 ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS	8
1.1 Goederenverkeer in de Belgische havens	8
1.2 Concurrentiepositie van de Belgische havens	10
1.3 Directe en indirecte toegevoegde waarde in de Belgische havens	13
1.4 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Belgische havens.....	15
1.5 Investerings in de Belgische havens	16
1.6 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte	16
1.7 Sociale balans in de Belgische havens.....	17
1.8 Financiële ratio's in de Belgische havens	21
2 HAVEN VAN ANTWERPEN	24
2.1 Ontwikkelingen	24
2.2 Toegevoegde waarde	24
2.3 Werkgelegenheid	27
2.4 Investerings	29
3 HAVEN VAN GENT	32
3.1 Ontwikkelingen	32
3.2 Toegevoegde waarde	33
3.3 Werkgelegenheid	35
3.4 Investerings	37
4 HAVEN VAN OOSTENDE	40
4.1 Ontwikkelingen	40
4.2 Toegevoegde waarde	40
4.3 Werkgelegenheid	43
4.4 Investerings	45
5 HAVEN VAN ZEEBRUGGE	48
5.1 Ontwikkelingen	48
5.2 Toegevoegde waarde	49
5.3 Werkgelegenheid	51
5.4 Investerings	53
6 HAVEN VAN LUIK	56
6.1 Ontwikkelingen	56
6.2 Toegevoegde waarde	56
6.3 Werkgelegenheid	59
6.4 Investerings	61
7 HAVEN VAN BRUSSEL	64
7.1 Ontwikkelingen	64
7.2 Toegevoegde waarde	64
7.3 Werkgelegenheid	67
7.4 Investerings	69
8 SAMENVATTING	72
LIJST VAN AFKORTINGEN	74
BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS IN 2008	75
BIJLAGE 2: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN	78
BIBLIOGRAFIE	84
NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES	86

Voorwoord

De Nationale Bank van België publiceert jaarlijks een bijgewerkte versie van de studie betreffende het economische belang van de Vlaamse zeehavens en het Luikse havencomplex. Twee aspecten van de economische impact van de sector krijgen daarbij extra aandacht: enerzijds de directe effecten en anderzijds de indirecte effecten. De eerste verwijzen naar de activiteiten die voortvloeien uit de aanwezigheid van maritieme en niet-maritieme bedrijfstakken binnen of in de onmiddellijke omgeving van de havens, terwijl de tweede betrekking hebben op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die worden gegenereerd bij de in België gevestigde toeleveranciers en onderaannemers van deze bedrijfstakken.

Voor het derde opeenvolgende jaar bevat dit verslag², naast de studies betreffende de Vlaamse zeehavens – Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge – en het Luikse havencomplex, een hoofdstuk gewijd aan de haven van Brussel. Dit hoofdstuk is echter in belangrijke mate herwerkt als gevolg van een analyse die in samenwerking met het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid en de Haven van Brussel werd gemaakt. De algemene methodologie blijft nog steeds van toepassing, maar bij de afbakening van het grondgebied van de Haven van Brussel werden de economische banden tussen de verschillende geografische zones van de hoofdstad en de haven herzien.

De statistische gegevens betreffen de periode 2003 - 2008, maar enkel de belangrijkste ontwikkelingen die in de periode 2007 - 2008 werden opgetekend, worden nader toegelicht. Het aantal bijlagen is beperkt tot³:

- de gedetailleerde sociale balans voor 2008,
- de lijst van de NACE-Bel 2003 bedrijfstakken.

De methodologie is ongewijzigd gebleven: de criteria voor de selectie van de ondernemingen en de analyse zijn identiek aan die in de voorgaande edities.

Na een korte inleiding volgt de analyse die uit zes delen bestaat: die betreffende de vier Vlaamse zeehavens, het Luikse havencomplex en de haven van Brussel. De grote tendensen die in oktober 2009⁴ in de flashramingen werden opgetekend, worden in het onderhavige verslag bevestigd. Doordat de afbakening van de activiteitenzone van de Brusselse haven opnieuw werd gedefinieerd, zijn de resultaten voor deze haven evenwel veranderd. Afzonderlijke correcties voor de andere havens hebben de omvang van de ontwikkelingen hier en daar beïnvloed. Voor de zes havens als geheel beschouwd, ontwikkelen de directe toegevoegde waarde en de directe werkgelegenheid zich iets minder snel dan op basis van de flashramingen voor 2008 zou kunnen worden verwacht.

² Mathys C. (juli 2009), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2007*, NBB, Working Paper nr. 172 (*Document series*).

³ De verdeling van de indirecte effecten per sector en de uitsplitsing van de resultaten van de ondernemingen volgens hun omvang zijn op aanvraag verkrijgbaar. Alle aanvragen kunnen worden gericht aan microeconomic.analysis@nbb.be.

⁴ Zie <http://www.nbb.be/doc/ts/Enterprise/Press/2009/cp20091022NI.pdf>.

Inleiding

Doel van de studie en enkele methodologische kanttekeningen

Het economische belang van de onderzochte havens wordt geanalyseerd vanuit drie invalshoeken, namelijk de zuiver economische, de sociale en de financiële invalshoek. Alleen ondernemingen uit bedrijfstakken die een economische band hebben met de havens, worden bij deze studie betrokken. Die band wordt gedefinieerd op grond van zowel een functioneel als een geografisch criterium.

De belangrijkste ontwikkelingen hebben, voor de periode 2003 - 2008, betrekking op de studie van de volgende variabelen:

- de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen⁵: de waarde die een onderneming toevoegt aan haar *inputs* tijdens het boekjaar via het productieproces. De toegevoegde waarde van een onderneming geeft aan in hoeverre ze bijdraagt tot de activiteit van het land of het gewest (in procenten van het bbp). Boekhoudkundig wordt deze berekend door de som van de personeelskosten, de afschrijvingen en de waardeverminderingen, het bedrijfsresultaat, de voorzieningen voor risico's en lasten en bepaalde exploitatiekosten;
- de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten (VTE): het gemiddelde personeelsbestand tijdens het boekjaar. De directe werkgelegenheid heeft enkel betrekking op de loontrekkende werknemers in de beschouwde ondernemingen, de indirecte werkgelegenheid omvat eveneens de zelfstandigen;
- de investeringen tegen lopende prijzen⁶: deze stemt overeen met de tijdens het boekjaar verworven materiële vaste activa, inclusief de geproduceerde vaste activa.

Aan de hand van deze drie variabelen wordt de economische impact van de onderzochte havens verduidelijkt. Ook de werkgelegenheid en de variabelen uit de sociale balans worden bij het onderzoek naar de sociale impact in aanmerking genomen. In dat deel wordt in het bijzonder de arbeidsduur, de arbeidskosten, de mate waarin een beroep wordt gedaan op extern personeel, alsook de samenstelling, het verloop en de opleiding van de werknemers behandeld.

De financiële analyse vormt de derde invalshoek voor dit onderzoek. Ze berust op drie financiële ratio's: de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit. De resultaten van het model voor de financiële gezondheid worden dit jaar niet gepubliceerd, aangezien gewerkt wordt aan de opmaak van een nieuwe model.

In deze editie wordt de financiële analyse enkel gemaakt voor het geheel van alle Belgische havens. Lezers die de financiële ratio's van een bedrijf willen vergelijken met die van de sector waarin die onderneming actief is, kunnen deze informatie terugvinden in het ondernemingsdossier dat door de Balanscentrale wordt gepubliceerd. Dit dossier bestaat uit zes delen⁷, waarvan er één gewijd is aan de vergelijking van de ratio's van het bedrijf met die van zijn sector en een ander aan de positionering van het bedrijf in een van de zes gedefinieerde financiële gezondheidsklassen, afhankelijk van zijn synthetische indicator van financiële gezondheid. Deze vergelijking is pertinentier dan een vergelijking die hoofdzakelijk gebaseerd is op geografische ligging, waardoor verschillende bedrijfstakken gecombineerd worden.

⁵ Tenzij anders vermeld, wordt in de tekst steeds de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen weergegeven. De ontwikkelingen tegen naar volume worden expliciet vermeld. De toegevoegde waarde naar volume werd berekend aan de hand van de deflator van de bruto toegevoegde waarde.

⁶ Tenzij anders vermeld, wordt in de tekst steeds de investeringen tegen lopende prijzen weergegeven. De ontwikkelingen naar volume worden expliciet vermeld. De investeringen naar volume werd berekend aan de hand van de deflator van de brutovorming van vast kapitaal.

⁷ De zes delen van het ondernemingsdossier zijn: de kenmerkende gegevens van de onderneming, een beknopt overzicht van de voornaamste bestanddelen van de jaarrekening, de vergelijking van de financiële ratio's van de onderneming met die van haar economische sector, de tabel van middelen en bestedingen, een lijst van ondernemingen van de economische sector waartoe de onderneming behoort, de positionering van de onderneming in één van de zes gedefinieerde financiële gezondheidsklassen, afhankelijk van haar synthetische indicator van financiële gezondheid.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn afkomstig van de jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale⁸ en van de statistieken verstrekt door het Instituut voor de nationale rekeningen (INR⁹). De meest recente jaarrekeningen over het boekjaar 2008 die in deze studie zijn opgenomen, werden bij de Balanscentrale neergelegd in januari 2010¹⁰. Ook de cijfers van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten tot 2008, worden door het INR met een zekere vertraging gepubliceerd. De laatste bijwerkingen werden in de berekeningen opgenomen, terwijl de methodologie onveranderd gebleven is. Voor meer informatie wordt verwezen naar het verslag over 2004 dat in juni 2006 werd gepubliceerd¹¹.

Sedert september 2009 berekent het Instituut voor de Nationale Rekeningen de jaarlijkse aggregaten (2008 voor de bovenvermelde publicatie) op een minder gedetailleerd niveau dan vroeger. Dit beïnvloedt de berekening van de indirecte effecten, die steunt op de volgende gegevens: het aandeel van de onderzochte populatie in elke SUT-bedrijfstaking¹² op nationaal niveau, de nationale gegevens van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid, de relaties tussen de bedrijfstakken zoals ze worden afgeleid uit de AGT (2003, 2004 en 2005) en/of weergegeven in de IOT van 2000 en 2005 (zie verder). Om de jongste indirecte effecten te berekenen, moesten bij gebrek aan detailinformatie de nationale gegevens van de toegevoegde waarde worden verdeeld over de SUT-bedrijfstakken op basis van de verdeling van het voorgaande jaar. In de volgende publicatie van dit verslag zal de dan wellicht beschikbare detailinformatie ongetwijfeld tot een herziening leiden¹³.

In maart 2010 publiceerde het Instituut voor de Nationale Rekeningen de aanbod- en gebruikstabellen 2005, alsook de input-outputtabellen 2005. De aanbod- en gebruikstabellen worden elk jaar bijgewerkt en om de vijf jaar volledig herzien. De input-outputtabellen worden slechts om de vijf jaar berekend en gepubliceerd, wegens de aanzienlijke bewerkingen die ermee gepaard gaan. Zoals hierboven vermeld worden de indirecte effecten berekend op grond van deze twee tabellen. Een bijwerking ervan kan leiden tot aanmerkelijke veranderingen in de verdeling van de productie tussen consumptie en intermediair verbruik en, binnen het intermediair verbruik, tussen de bedrijfstakken. Bovendien werd de optiek bestedingen in de Nationale Rekeningen in 2009 herzien. Deze herziening werd geïntegreerd in de tabellen 2005. Het opstellen van die nieuwe tabellen verandert dus de band tussen bedrijfstakken en producten onderling. Dit heeft gevolgen voor de indirecte effecten. De verhouding tussen de productie van een goed en de manier waarop het is verbruikt (consumptie of intermediair verbruik en de bedrijfstak van dit laatste) kan immers aanzienlijk variëren en even zichtbaar tot uiting komen in de indirecte effecten. Deze laatste zijn voor de afgelopen jaren dan ook significant gewijzigd ten opzichte van de vorige editie.

Net zoals in de vorige publicatie werden de indirecte effecten per haven berekend. 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.

⁸ Dienst van het departement Micro-economische informatie van de Nationale Bank. Zie www.nbb.be / Balanscentrale.

⁹ Het Instituut voor de nationale rekeningen (INR), opgericht bij wet van 21 december 1994, verenigt drie instellingen: het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS, thans FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie), de Nationale Bank van België en het Federaal Planbureau. Het INR stelt onder meer de reële nationale rekeningen op en de input-outputtabellen (IOT), die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten. De recentste beschikbare gegevens voor de berekening van de indirecte effecten in deze studie waren de IOT van 2005 en de aanbod- en gebruikstabel van 2005.

¹⁰ De Belgische ondernemingen moeten hun jaarrekening uiterlijk zeven maanden na de afsluiting van het boekjaar neerleggen bij de Balanscentrale. Op die datum heeft een aantal ondernemingen – vooral de kleinste ondernemingen of ondernemingen in moeilijkheden – nog niet aan die verplichting voldaan. In januari 2010 was dit aantal verwaarloosbaar en is de impact van deze ontbrekende informatie immaterieel.

¹¹ De methodologie wordt toegelicht in de inleiding van Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (Document series) en de volledige tekst is te vinden in de bijlagen 1 tot 4. Deze studie is beschikbaar op <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp86NI.pdf>.

¹² SUT (Supply Use Table) is de engelstalige afkorting voor aanbod- en gebruikstabel (AGT).

¹³ Door het ontbreken van historische gegevens met betrekking tot de nieuwe methodologie van het Instituut voor de Nationale Rekeningen, kan het gevaar voor een vertekening moeilijk cijfermatig worden geraamd.

Behalve in de indirecte effecten werden ook wijzigingen opgetekend in de statistieken voor de Haven van Brussel. Het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid en de Haven van Brussel zijn momenteel bezig met de bijwerking van het onderzoek over het sociaal-economische belang van de ondernemingen die gevestigd zijn in het Brusselse havengebied¹⁴. Daartoe werden nauwe contacten aangeknoopt met de Nationale Bank en gegevens uitgewisseld om het gebruik van de beschikbare informatie te optimaliseren, zonder afbreuk te doen aan de principes inzake vertrouwelijkheid. Deze gegevensuitwisseling leidde tot wijzigingen in het staal van ondernemingen dat wordt gehanteerd in de studie over de zeehavens. Het betreft vooral de uitsluiting van ondernemingen wegens het ontbreken van economische banden met de haven van Brussel.

Internationale context

Mondiale economische ontwikkelingen¹⁵

De **financiële crisis** - die ontstond op de markten van de ontwikkelde landen - mondde uit in een inkrimping van de kredietmarkten en in een depreciatie van de activa. Deze depreciatie ontwrichtte het vertrouwen van de gezinnen. Bovendien had de verslechtering van de financiële en vastgoedmarkten in de ontwikkelde landen ook gevolgen voor de opkomende landen van Europa, onder meer via het kapitaalverkeer. Een ander verspreidingskanaal voor de **economische vertraging** was de daling van de vraag op de exportmarkten. Die daling trof eerst de economieën van de landen die veel industriële producten uitvoeren. De prijzen van de basisproducten, die dezelfde tendens volgen als de halffabricaten, zijn met name in de tweede helft van 2008 gedaald, terwijl het eerste halfjaar nog een zeer dynamisch verloop te zien gaf. Bij de basisproducten was de prijsdaling van de levensmiddelen evenwel minder groot. In de Verenigde Staten hebben de waardevermindering van de activa, de bezorgdheid omtrent het verloop van de markten en van de economie evenals de angst voor inkomensverlies het vertrouwen van de consumenten ondermijnd, waardoor dezen hun spaarquote verhoogden. In de opkomende Europese landen met flexibele wisselkoersstelsels kwam de muntdepreciatie de reeds vermelde moeilijkheden nog verergeren. De daling van de aardolieprijs had een sterke weerslag op de economieën van het Midden-Oosten en Latijns-Amerika. In de landen met een laag inkomen kon de daling van de uitvoer en van de uitvoerprijzen deels worden gecompenseerd door de prijsdaling voor de ingevoerde basisproducten. Maar het saldo op de betalingsbalans had te lijden van de afgenomen geldtransfers van de geëmigreerde werknemers, van de inkrimping van het krediet en van de neergang van de buitenlandse directe investeringen.

Het **mondiale bbp** nam in 2008 verder toe, maar in een minder krachtig tempo dan de voorgaande jaren. Voor 2008 wordt de bbp-groei geraamd op 3%, tegen een gemiddelde van 4,2% voor de periode gaande van 2000 tot 2007. Het jaar 2008 kan worden onderverdeeld in twee afzonderlijke periodes: de eerste drie kwartalen, waarin de groei gestaag bleef, en het laatste kwartaal, waarin deze groei afbrokkelde, eerst in de ontwikkelde landen en vervolgens ook in de ontwikkelings- en transitielanden. Deze vertraging van de wereldeconomie zette in 2009 zodanig door, dat de economie in de meest ernstige recessie belandde sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog.

De **conjunctuuromslag** trof in eerste instantie de ontwikkelde landen. In 2008 lieten ze een bbp-groei van 0,5% optekenen. De Verenigde Staten - die deel uitmaken van deze groep - noteerden een groei van 0,4%; in 2009 gaf het Amerikaanse bbp 2,4% prijs. Het bbp van het eurogebied liep in 2009 - na een stijging met 0,6% in 2008 - terug met 4,1%. Dat van Japan vertraagde twee jaar op rij, met 1,2% in 2008 en met 5,2% in 2009. Deze conjunctuuromslag is vervolgens - onder meer via de financiële mechanismen en via de mechanismen van de internationale handel - vrij snel overgeslagen naar de ontwikkelingslanden en transitie-economieën. De bbp-toename in die landen wordt geraamd op 6,1% in 2008, wat een inkrimping vertegenwoordigt ten opzichte van de 8,3% die voor het jaar 2007 werd opgetekend. China is één van de motoren van de economische groei gebleven, maar toch is die groei (9,6%) teruggelopen ten opzichte van het voorgaande jaar (13%). Andere landen - waaronder India en Brazilië - gaven eveneens een lagere groei te zien. De bbp-groei van Rusland verslaptte van 8,1% in 2007 tot 5,6% in 2008.

¹⁴ Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*, Brussel.

¹⁵ Voornaamste bronnen: Internationaal Monetair Fonds (2009), *Jaarverslag 2009*, IMF, Washington DC (USA) en United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD New York et Genève. Andere bronnen: de websites van Eurostat, Japan Statistics Bureau en BEA National Economic Analysis.

Internationale handel¹⁶

Uiteraard had de **internationale handel** te lijden van de instorting van de vraag. Daar waar het volume van de export in de wereld nog met 8,5% was toegenomen in 2006 en met 6% in 2007, bedroeg de toename ervan nog slechts 2% in 2008. Het volume van de import gaf een identiek verloop te zien tussen 2007 en 2008. De invoer van Noord-Amerika kromp zelfs met 2,5% en die van de Europese Unie met 1%. Na twee jaar op rij een groei van om en bij 20% te hebben neergezet, beperkte de uitvoergroei van China zich in 2008 tot 8,5%, een duidelijke verzwakking van de groei. Globaal genomen was de vertraging van de uitvoer zodanig, dat zijn verloop - in tegenstelling tot de voorgaande jaren - minder krachtig was dan dat van de toegevoegde waarde. Eén van de redenen voor de snelheid waarmee de crisis de wereldhandel heeft aangetast, is het gebrek aan financiering voor die wereldhandel, hetgeen onder meer een negatieve weerslag had op de exportkredieten door middel van kredietbrieven. De sterke integratie van de productieketens tussen de landen heeft de voorraadafbouw nog versterkt.

Maritieme handel

De maritieme handel heeft zich - in navolging van de **internationale handel** - verder ontwikkeld, zij het in een minder krachtig tempo dan de voorgaande jaren (3,6% tegen 4,5% in 2007). Meer dan 60% van de vervoerde goederen wordt geladen in de ontwikkelingslanden, en ongeveer een derde in de ontwikkelde landen. Van dit derde wordt iets meer dan 40% behandeld in Europa; hierna volgen Australië en Nieuw-Zeeland (26%) en Noord-Amerika (24%). Azië neemt 40% van de ladingen in de wereld voor zijn rekening.

Nadat de **geloste hoeveelheden** in 2007 licht waren teruggelopen in de ontwikkelde landen, zijn deze opnieuw de hoogte ingegaan, zonder evenwel het volume van 2006 te bereiken. In de ontwikkelingslanden is de toename van de geloste volumes vertraagd, hetgeen niet heeft kunnen verhinderen dat hun aandeel in het totaal van de geloste volumes in de wereld in 2008 is aangegroeid tot een niveau net onder 50%, op de voet gevolgd door de ontwikkelde landen die goed zijn voor 49,3% van het totaal. Van dit volume bestaat een derde uit aardolie, en iets meer dan de helft uit droog transport. Europa voert de rangschikking van de geloste hoeveelheden in de ontwikkelde landen aan met iets minder dan 48%, op ruime afstand gevolgd door Noord-Amerika (27%) en Australië en Nieuw-Zeeland (22%).

Internationaal transport en koopvaardijvloot

Het transport van **droge bulk** vertegenwoordigt iets minder dan twee derde van de per schip vervoerde goederen. Na verscheidene jaren van sterke expansie vertraagde de groei van het bulktransport in 2008 tot een toename met 4,7%, één procent minder dan het voorgaande jaar. De instorting van het maritieme transport in het vierde kwartaal van 2008 kwam sterk tot uiting in deze branche. De Baltic Dry Index bevond zich in oktober 2008 op 20% van zijn waarde in de maand april van hetzelfde jaar, hetzij zes maanden eerder. Deze achteruitgang was onder meer toe te schrijven aan de inzinking in de metaalproductie, een groot verbruiker van transport, onder meer voor erts en kolen. Zo is de wereldproductie van staal in 2008 teruggelopen met 1,2%. Europa, Noord-Amerika en Japan werden getroffen door deze daling. De productie in China, India en de Republiek Korea is er evenwel verder op vooruitgegaan. De schrootsector werd eveneens getroffen door de economische vertraging. In de eerste helft van 2008 bleven de in deze branche gehanteerde prijzen zich op een zeer hoog niveau handhaven, maar nadien daalden ze in het kielzog van de afgenomen staalproductie. De winstmarges in deze sector werden gedeeld door tien. Over het jaar als geheel is het transport van ijzererts en kolen echter blijven toenemen, net als het transport van graan, dat profiteerde van de hernieuwde belangstelling van de producenten als gevolg van de prijsstijging.

Op de markt van de droge bulkgoederen waren de vrachttarieven in de maand januari 2008 gedaald tijdens de jaarlijkse onderhandelingen over de contractuele prijzen voor ijzererts. Deze gaven aanleiding tot sterke prijsstijgingen. De vrachttarieven zijn opnieuw tot piekniveaus gestegen tegen het einde van het voorjaar. Maar tijdens de zomer was er een neerwaartse trend te zien, die zich nog versterkte in september en niet meer tot stilstand kwam. De nieuwe bestellingen van bulkschepen, die in 2006 licht

¹⁶ Voornaamste bron: United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD New York en Genève. Voor de andere bronnen: zie bibliografie in bijlage.

waren toegenomen, namen in 2007 een hoge vlucht als gevolg van het verwachte hoge rendement van deze investeringen. Het hoge niveau van de bestellingen hield stand tot begin 2008, maar werd toen omgebogen door de brutale omslag van de bulkmarkt.

De vraag naar **aardolie** in de ontwikkelde landen - in het bijzonder in Japan en de Verenigde Staten - liep terug in het derde kwartaal van 2008. In de ontwikkelings- en transitielanden is de vraag verder toegenomen, zij het in een minder krachtig tempo. Hoewel de productie van de landen die geen lid zijn van de OPEC (voornamelijk Mexico en Noorwegen) daalde, viel de totale productie hoger uit dan in 2007 (+0,4%), omdat de OPEC-landen hun productie gevoelig opvoerden met 2,7%. De prijs voor ruwe aardolie schommelde sterk in de loop van het jaar. Na een forse stijging in 2007 zette de aardolieprijs zijn klim voort tijdens de eerste helft van 2008 tot een recordniveau in juli 2008, waarna hij in de tweede jaarhelft kelderde, en tegen eind 2008 werd verhandeld tegen minder dan een derde van de maximumprijs¹⁷. Als men daarentegen het jaargemiddelde in aanmerking neemt, is hij voor het zevende jaar op rij verder gestegen. Deze schommelingen werden veroorzaakt door de verhouding tussen de vraag (gedaald als gevolg van de financiële en economische crisis) en het aanbod, maar ook door een grotere speculatie op de markt. In 2008 is de vraag teruggelopen met 0,6%, met onder meer een daling van 6,4% in de Verenigde Staten en 3,2% voor alle landen van de OESO samen.

In 2008 was het transport per tanker goed voor ongeveer een derde van het totale maritieme transport. Het belangrijkste gebied voor het laden van aardolie was Midden-Oosten, terwijl het grootste volume werd gelost in Europa, Noord-Amerika en Japan. In totaal nam het transport van aardolieproducten in 2008 toe met 2,7%. Het bevrachtingstarief schommelde in 2008, met een lichte inzinking in het begin van het jaar, gevolgd door een nieuwe stijging tot een piekniveau in de zomer. Daarna duwden de daling van de vraag en het hoge voorraadniveau de prijzen omlaag. Bovendien had twee derde van het transport per tanker betrekking op ruwe aardolie. Het geplande verbod op tankers met enkele romp vanaf 2010 en het gebruik van een aantal vaartuigen als opslageenheid, hebben de markt van de tankers mede ondersteund. Er zijn echter heel wat leveringen van nieuwe schepen gepland voor 2009.

Tijdens het jaar 2008 is de markt voor LNG (vloeibaar aardgas) stabiel gebleven. De winning van onconventioneel gas uit leesteenlagen werd in de Verenigde Staten aangevat. Sommige gaswinningsprojecten - die het aanbod van gas op de markt moesten opdrijven - werden immers uitgesteld. Daarentegen werden de schepen die deze winning van nieuwe gasbronnen moesten ondersteunen, wel degelijk geleverd, hetgeen leidde tot een tijdelijke overcapaciteit op het gebied van transport. Begin 2009 had de LNG-markt te lijden van de neergang van de economie en de daling van de vraag, onder meer voor de productie van elektriciteit, terwijl ook verscheidene projecten in dienst werden genomen. Deze projecten moesten de capaciteit van geproduceerd gas met een vierde verhogen. In een periode van stagnatie van de vraag heeft dit een invloed op de prijs van LNG. Geraamd in ton draagvermogen, is de vloot van tankschepen bestemd voor het transport van vloeibaar aardgas het sterkst aangegroeid (+21,1% tegen +6,7% voor de wereldvloot als geheel¹⁸). In 2008 werd de vloot uitgebreid met 58 nieuwe schepen. Tegen het einde van het jaar telde deze vloot 298 schepen. Verscheidene van deze gastankers hebben in 2008 geen dienst gedaan als gevolg van de vertraging die werd opgelopen in de projecten die ze moesten ondersteunen, onder meer de projecten in Qatar. Er zij op gewezen dat één van die projecten de eerste Q-max betreft, met een capaciteit van 266.000 m³.

Het volume van de per **container** vervoerde goederen in de wereld is gegroeid met 5,4% in 2008. Dat containervervoer is nu goed voor ongeveer een vierde van het droge vervoer. Toch leidde het afgenomen verbruik van afgewerkte producten als gevolg van het afgebrokkelde vertrouwen van de consumenten in de ontwikkelde landen tot een afname van de behoefte aan containertransport en tot een prijsdaling ervan, en dit uitgerekend op een ogenblik dat de aangeboden capaciteit voor dit type van transport een piek bereikte. Het aantal vaartuigen is in 2008 gestegen met 8,5%, en de capaciteit in TEU¹⁹ met 12,8%, hetgeen erop wijst dat de gemiddelde grootte van de vaartuigen sterk is toegenomen (+4%). De containerschepen vormen overigens nog steeds de vloot met de jongste schepen, met een gemiddelde leeftijd van 10,9 jaar.

Tijdens het jaar 2008 hebben de tien grootste exploitanten van containerschepen ter wereld hun laadcapaciteit verhoogd met 11%, een nieuwe groeivertraging. Maersk Line voert de rangschikking nog

¹⁷ Crude oil, Refiner acquisition cost, tab. 9.1 (RMT 2009)

¹⁸ Deze statistiek omvat uitsluitend de schepen van 100 brt en meer.

¹⁹ Twenty-foot Equivalent Unit.

steeds aan, op de voet gevolgd door MSC. CMA-CGM staat op de derde plaats. In de top tien is de helft van de exploitanten afkomstig uit ontwikkelingslanden, vier uit West-Europa en één uit Japan. Deze tien maatschappijen nemen iets meer dan de helft van de laadcapaciteit van de wereldvloot van containerschepen voor hun rekening.

Het verloop van de vrachttarieven per TEU op de belangrijkste maritieme routes varieerde in 2008 van de ene route tot de andere. De routes Azië - Verenigde Staten en Europa - Verenigde Staten lieten een daling optekenen, in tegenstelling tot de routes over de Stille Zuidzee, Europa - Azië en Verenigde Staten - Europa. De tijdsbevrachtingstarieven van de containerschepen zijn voor de meeste categorieën van schepen gedaald. Alleen de kleine schepen met en zonder eigen laadgerei zijn erin geslaagd hun tarieven te handhaven.

Maritieme havens

Uitgedrukt in aantal geladen en geloste TEU blijft Singapore de grootste haven ter wereld in 2008, met een groei van 7%. De haven van Shanghai is in dezelfde mate gegroeid en handhaaft zich op de tweede plaats. Beide havens hadden het jaar voordien een groei met twee cijfers laten optekenen. Hong Kong staat nog steeds op de derde plaats in de rangschikking. De groei van de haven is verder vertraagd in 2008 en bedraagt nog nauwelijks 1%, terwijl de haven van Shenzhen, die vierde is in de rangschikking, nog met moeite 1,5% haalt, bijna een decimering van zijn groeitempo. Rotterdam, de eerste Europese haven, is teruggevallen van de zesde naar de negende plaats, en Hamburg van de negende naar de elfde. Antwerpen wint een plaats en staat nu op de dertiende plaats. Wat betreft de wereldwijde exploitanten van terminals die actief zijn in de sector van het mondiale containervervoer, heeft PSA International de leiderspositie van Hutchison Port Holdings overgenomen. APM terminals en DP World blijven respectievelijk op de derde en vierde plaats staan.

De afgelopen jaren heeft de sterke groei van de markt, met hoge prijzen, de **bestelling van schepen** fors omhooggejaagd. Uitgedrukt in brt en in aantal, overtrof het volume van geleverde schepen dat van het jaar 2007, nochtans een zeer gunstig jaar. In het jaar 2008 werden records opgetekend, voornamelijk in de sector van de bulkschepen. Begin 2009 overtrof het volume van bestelde Capesize-schepen dat van de in gebruik zijnde vloot. In het licht van de overcapaciteit en de ommekeer van de markt, bestond één van de reacties van de reders erin opnieuw te onderhandelen over een deel van hun bestellingen van nieuwe schepen of zelfs bestellingen te annuleren. Bovendien konden sommige bestellingen niet worden nagekomen als gevolg van financiële problemen. Ondanks de zeer lage prijzen werden sommige oudere schepen tot schroot herleid en andere afgedankt, waardoor het aanbod van schepen iets kon worden teruggedrongen.

Europees Marco Polo-Project

In september 2009 hebben het Europees Parlement en de Raad de Europese verordening tot instelling van het tweede Marco Polo-programma²⁰ geamendeerd. In dit amendement werden de toekenningsvoorwaarden voor steun in het kader van dit programma herzien. Als gevolg van de evaluatie van het programma werden immers bepaalde wijzigingen aanbevolen om de efficiëntie van het project te verbeteren: de toegang voor de kleine ondernemingen vergemakkelijken door de drempels te verlagen waarvoor het project in aanmerking kan worden genomen, de steunbedragen verhogen, de tenuitvoerlegging van het programma en de administratieve procedures vereenvoudigen. Zo heeft - van de 22 in 2009 geselecteerde projecten - voor het eerst een dossier betrekking op de snelwegen van de zee. Het betreft een ropax-verbinding²¹ tussen Saint-Nazaire en Gijon. De verbinding zal worden geëxploiteerd door de maatschappij GLD Atlantique. Volgens plan ondersteunen behalve de Europese Commissie ook Frankrijk en Spanje het project financieel. Deze snelweg zou moeten bijdragen tot het terugdringen van het verkeer in de westelijke Pyreneeën.

²⁰ Het Marco Polo-programma is een project van de Europese Commissie om de modale omschakeling van het goederenvervoer over de weg naar vervoer over zee, per spoor of over de binnenwateren te stimuleren.

²¹ Ropax: Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship / ferry, veerboot met passagiers.

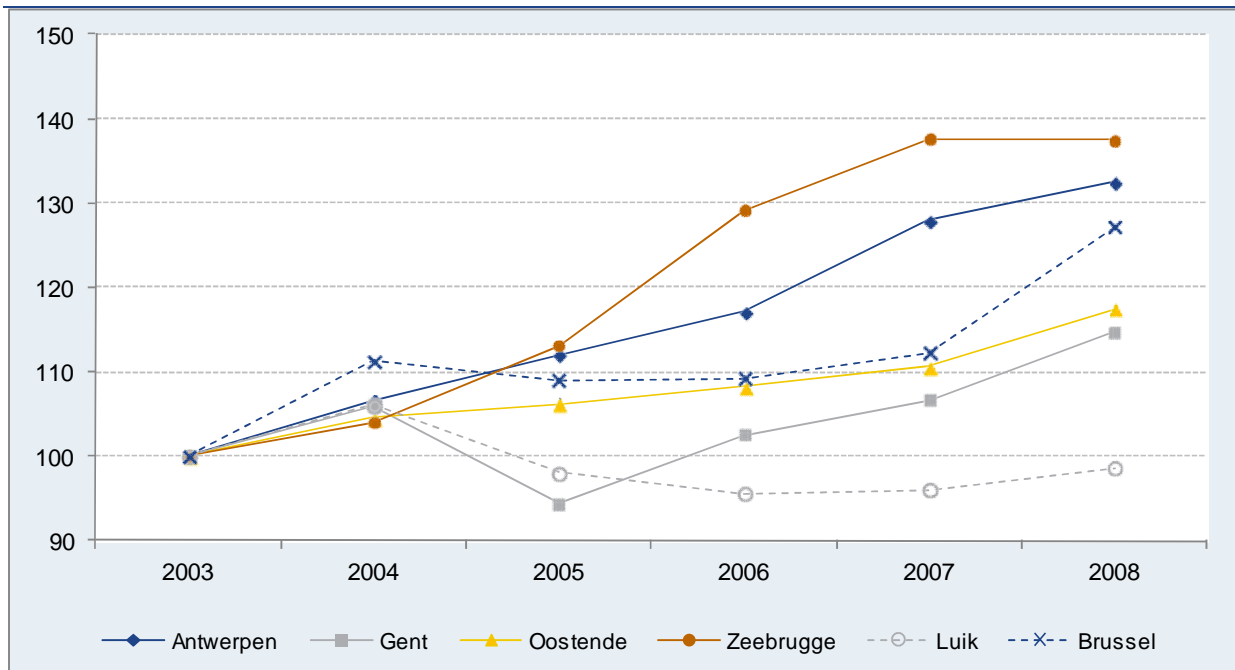
1 ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS

De Belgische havens konden gedurende het eerste deel van 2008 nog profiteren van een gunstig economisch klimaat. Het goederenverkeer in de Belgische havens is in de eerste drie kwartalen van het jaar verder gestegen. Aan het einde van het jaar kwam die groei echter tot stilstand en werd de stijgende tendens omgebogen. Voor het jaar als geheel namen het totale goederenverkeer, de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen voor de zes Belgische havens toe.

1.1 Goederenverkeer in de Belgische havens

GRAFIEK 1 HET GOEDERENVERKEER IN DE BELGISCHE HAVENS

(index 2003 = 100)



Bronnen: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* van de Vlaamse Havencommissie, Haven van Brussel en Haven van Luik.

In 2008 steeg het goederenverkeer in de havens van Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge, Luik en Brussel gemiddeld met 3,5%²².

De maritieme goederentrafiek in de Vlaamse havens bleef in 2008 krachtig. De goederenoverslag in alle havens samen bereikte bijna 267 miljoen ton. In Gent steeg de trafiek het meest, terwijl ze in de haven van Zeebrugge vrijwel stabiel bleef.

Het containervervoer in de Vlaamse havens nam in 2008 nog toe. Met uitzondering van Oostende lieten alle havens voor het containerverkeer een stijging tussen 4,3 en 7,2% optekenen. De gemiddelde groei op jaarbasis tijdens de afgelopen vijf jaar (van 2003 tot 2008) lag voor alle Vlaamse havens samen boven de 10%. Berekend in TEU²³ behaalde Zeebrugge het beste resultaat voor het afgelopen jaar, met een groei van 9,4%. Uitgedrukt in ton vertoonde Antwerpen de sterkste toename (+7,2%). Deze twee havens nemen meer dan 99% van het Belgisch maritiem containerverkeer voor hun rekening. De haven van Gent loopt voorop met de hoogste groei van het goederenverkeer in 2008, onder meer dankzij de vloeibare bulkgoederen.

De overslag van vloeibare bulkgoederen liep zeer sterk uiteen in de Vlaamse havens: de haven van Gent, waar het overslagvolume met vrijwel een derde omhoogging op één jaar tijd, en de haven van

²² De cijfers die de basis voor de grafiek vormen, zijn de via de binnenvaart aan- en afgevoerde tonnages voor de havens van Luik en Brussel, en het zeetransport voor de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Bronnen: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008*, J.-P. Merckx en D. Neyts, Vlaamse Havencommissie; website van de havens van Brussel en Luik.

²³ Twenty-foot Equivalent Unit.

Zeebrugge vertonen een forse stijging, terwijl Antwerpen en Oostende achteruitgaan. In de Gentse haven nam de overslag van petroleumproducten, met een groei van iets meer dan 44%, het meest toe.

Voor de vaste bulkgoederen liet de haven van Oostende de mooiste stijging optekenen (+18,4%), gevolgd door Antwerpen (+11,6%). Enkel de haven van Zeebrugge had in 2008 te kampen met een verzwakking voor dit soort goederen, maar deze laatste maken minder dan 5% van het verkeer in die haven uit.

De conventionele stukgoederen namen eveneens zeer sterk toe in de haven van Gent (+10,5%). Daarentegen liep deze goederensoort fors terug in Antwerpen (-14,5%), onder meer door de daling van de invoer van staal uit India en China.

Het roro-verkeer is in de Vlaamse havens verminderd (-4,4%). Behalve Oostende werden alle havens door deze daling getroffen. Niettemin vertegenwoordigt dit type van goederenverkeer amper negen procent van het totale volume voor de Vlaamse havens als geheel.

In het vierde kwartaal van 2008 gaf het verloop van de overgeslagen volumes in de Vlaamse havens een kentering te zien. In dat kwartaal liep het overslagvolume immers duidelijk terug voor elk van de vier havens, in vergelijking met zowel het voorgaande kwartaal als hetzelfde kwartaal van het voorgaande jaar. Deze neerwaartse trend zette zich voort in 2009, toen de cijfers voor elk kwartaal ruim onder die van dezelfde periode in het voorgaande jaar bleven, behalve in de haven van Zeebrugge, die reeds vanaf het tweede kwartaal van het jaar betere resultaten behaalde.

TABEL 1 **MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE VLAAMSE HAVENS IN 2008**
(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal havens	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Relatief belang in 2008 (in pct.)
Containers	101.362	442	0	21.202	123.006	+ 6,7	46,1
Verloop 2007 - 2008 (pct.)	+ 7,2	+ 6,1	- 100,0	+ 4,3			
Roll-on/roll-off ²⁴	4.427	1.681	6.755	11.814	24.677	- 4,4	9,2
Conventioneel stukgoed ²⁵	16.938	3.117	14	852	20.921	- 11,2	7,8
Vloeibare bulkgoederen	39.316	3.818	43	6.203	49.380	+ 2,0	18,5
Vaste bulkgoederen	27.346	17.970	1.666	1.953	48.935	+ 8,8	18,3
TOTAAL	189.389	27.027	8.477	42.024	266.917	+ 3,4	100,0
Verloop 2007 - 2008 (pct.)	+ 3,5	+ 7,7	+ 6,2	- 0,1			

Bron: Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008 van de Vlaamse Havencommissie.

Shortsea shipping nam in 2008 opnieuw toe in de Vlaamse havens. Voor het eerst overschreed die trafiek vlot de grens van 130 miljoen ton, met een recordcijfer van 133,8 miljoen ton vervoerde goederen in één jaar. Dit betekende een groei met iets minder dan 3,5% ten opzichte van de resultaten van 2007. Het shortsea-verkeer nam toe in alle Vlaamse zeehavens met uitzondering van Zeebrugge, waar dat verkeer licht daalde (-4,8%). De haven van Gent vertoonde de sterkste toename (+12,8%), terwijl het volume in de haven van Antwerpen met 4,6% groeide. De haven van Oostende behaalde een tussenliggend resultaat. Niettegenstaande die groeiverschillen blijft de haven van Antwerpen de grootste haven in termen van volume; met meer dan 85 miljoen overgeslagen shortsea-vracht, neemt Antwerpen alleen iets minder dan 64% van het totale shortsea-verkeer van de Vlaamse havens voor haar rekening. In totaal is het aandeel van dat verkeer in het totale overslagvolume licht afgenomen van 50,1% in 2007 tot 49,9% in 2008.

Het jaar 2008 was een recordjaar voor de autonome haven van Luik. Voor het eerst bedroeg het via de waterwegen vervoerde tonnage er meer dan 16 miljoen ton²⁶. Het totale tonnage, voor alle

²⁴ Afgekort als roro. Horizontale goederenbehandeling met behulp van rollend materieel zowel in als buiten het schip, verschillend van lolo (lift-on/lift-off) waarbij de goederen verticaal worden overgeslagen. De cijfers voor het roro-verkeer in dit verslag zijn exclusief roro-containers, aangezien deze categorie is opgenomen in het segment "containers".

²⁵ De benaming "stukgoed" groepeerde de volgende goederencategorieën: containers, roro en conventioneel stukgoed.

transportmodi samen, bereikte eveneens een hoogtepunt: 21,8 miljoen ton. De overige niet-metaalhoudende minerale producten²⁷ vertegenwoordigen iets meer dan een derde van de tonnage en zijn de voornaamste goederencategorie die in de haven wordt overgeslagen. Het in TEU uitgedrukte transport van containers via de waterwegen steeg met 14,7%. Hoewel de eerste helft van 2008 net als in de andere havens bijzonder gunstig verliep, werden de gevolgen van de financiële crisis jammer genoeg vooral tijdens het laatste kwartaal van het jaar voelbaar, aangezien de uitvoer van ijzer- en staalproducten fors terugliep.

Net als in de haven van Luik leverde het jaar 2008 in de haven van Brussel een nieuw record voor het eigen verkeer op. Er werden 4,9 miljoen ton goederen overgeslagen, dat is een stijging met 13% ten opzichte van 2007. De eerste jaarhelft was bijzonder gunstig, aangezien het eigen verkeer met 20% groeide, maar de financiële crisis deed zich in de tweede jaarhelft gevoelen met uiteindelijk een tragere stijging van het overslagvolume voor het jaar 2008. De belangrijkste overgeslagen goederen zijn bouwmaterialen en olieproducten, die in 2008 meer dan 80% van het totale eigen verkeer uitmaakten. De containerterminal boekte eveneens een positief resultaat met een in TEU berekende groei van 5%. Jammer genoeg ontsnapte de haven van Brussel niet aan de gevolgen van de crisis in 2009 en kon ze de uitstekende resultaten van 2008 het daaropvolgende jaar niet herhalen.

1.2 Concurrentiepositie van de Belgische havens

Om de analyse van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te verfijnen, wordt het totale goederenverkeer vergeleken met dat van de andere havens in de range Hamburg - Le Havre²⁸. Het aandeel van de vier Vlaamse havens in die range is vrijwel niet veranderd en lag rond de 23% in 2008. De groei van het overslagvolume in de Vlaamse havens was nagenoeg gelijk aan het gemiddelde van de range.

In de haven van Rotterdam ging het overgeslagen volume aan goederen in 2008 met 2,9% omhoog tot 421 miljoen ton, een nieuw record. De invoer steeg met 4,1%, terwijl de uitvoer zeer licht daalde tot 108 miljoen ton. Het bulkvervoer groeide met 4,1%. In deze categorie zijn de vaste bulkgoederen het meest toegenomen (+4,7%), met name onder impuls van ijzererts en schroot voor de metaalverwerkende nijverheid; deze maken 46% van de droge bulkgoederen uit, die tussen 2007 en 2008 met 10,1% toenamen. De forse vraag naar metaalproducten, die zich handhaafde tot in september, verklaart dat uitstekende resultaat. De vloeibare bulkgoederen, van hun kant, zijn met 3,8% geklommen. Het transport van ruwe aardolie steeg met 3,3% en kwam boven 100 miljoen ton uit. Die groei kon vooral in de eerste maanden van het jaar worden geboekt. Vanaf september hebben de daling van de vraag en onderbrekingen voor onderhoud die vaart afgeremd. De containertrafiek nam toe met 2,3%, terwijl het roroverkeer met 0,9% verzwakte onder invloed van de economische crisis op de Britse eilanden. Het transport van conventionele stukgoederen daalde met 17,1%, onder meer als gevolg van de stopzetting van het LASH-systeem (Lighter Aboard SHip) maar ook van verschuivingen tussen dat transporttype en het containervervoer.

In de haven van Hamburg waren de overslagvolumes nagenoeg gelijk aan die van 2007. De aanzienlijke daling van de volumes tijdens het vierde kwartaal van het jaar (-10,3%) verhinderde dat de haven een nieuw record kon boeken. De overslag van stukgoederen verminderde met 0,8% en kwam voor 2008 op 97,9 miljoen ton uit. De overslag van bulkgoederen groeide met 1,8% en het containerverkeer lag iets onder het record van 2007 (-1,5%). In de laatstgenoemde categorie is het laden en lossen van lege containers het meest gedaald. Het eerste partnerland voor het containervervoer van de haven van Hamburg blijft China. Voor bulkgoederen en conventionele stukgoederen bleven de volumes stabiel. De lossingen van metaalproducten daalden echter met 6%. De lossingen van fruit namen eveneens af, behalve voor oliehoudende producten. De trafiek van veevoeders en granen steeg niettemin, in tegenstelling tot die van erts en steenkool. Daarentegen konden het roroverkeer en het gespecialiseerd vervoer het verlies aan behandelde volumes beperken. Voor de ladingen boekte het roroverkeer eveneens een zeer goed resultaat (+9,1%). Het bulkvervoer

²⁶ Het gaat om volumes behandeld in de openbare havens. Voor de openbare en particuliere havens samen bedraagt het cijfer voor 2008 20,6 miljoen ton, een stijging met 2,7% ten opzichte van 2007.

²⁷ De sector van overige niet-metaalhoudende minerale producten omvat de productie van cement, keramiek, glas en kalk.

²⁸ In het kader van deze studie omvat de range niet alleen de havens van Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Duinkerke, Gent, Hamburg, Le Havre, Rotterdam, Zeebrugge en Oostende, maar ook het havencomplex Zeeland Seaports (havens van Terneuzen en Vlissingen).

van granen zit eveneens in de lift. Wat de vloeibare bulkgoederen betreft, bedroeg de invoer van olieproducten dankzij de prijsdaling 4,8 miljoen ton, of een stijging met 38,6%. In totaal namen de vloeibare bulkgoederen met 6,3% toe.

De trafiek in de haven van Bremen groeide in 2008 met 3,5%. De overslag van vaste bulkgoederen is fors gekrompen (-15,8%); zowel granen als ertsen en steenkool hadden met die daling te kampen. De vloeibare bulkgoederen namen daarentegen toe (+7,4%). Het stukgoed steeg met 11,7%, waarbij de containeroverslag voor 2008 zelfs 54,9 miljoen ton bereikte, een volumestijging met 12,7%. De haven van Amsterdam vertoonde in 2008 een zeer uitgesproken groei, ondanks de economische vertraging die in de loop van het jaar voelbaar werd, onder meer voor het staalbedrijf Corus. De ontwikkeling varieerde echter van de ene goederensoort tot de andere. Zo daalde de overslag van zand, grind en ertsen met 15,6%. De overslag van steenkool bleef in de loop van het jaar vrijwel stabiel doordat een aanzienlijk deel van de invoer van steenkool bestemd is voor energiecentrales. De olieproducten gaven een spectaculaire stijging te zien, namelijk van 24,9 miljoen tot 30,5 miljoen ton. De toename van de opslagcapaciteit in de haven van Amsterdam verklaart ten dele dat resultaat.

Hoewel het bedrijf Arcelor-Dunkerque in de loop van het jaar zijn productie verlaagde en de economische vertraging voelbaar werd in december, steeg het goederenverkeer in de haven van Duinkerke met 1%. De vloeibare bulkgoederen namen het sterkst toe (+6%), gevolgd door de stukgoederen (+3%) waaronder de rorotrafiek. De vaste bulkgoederen, onder meer ertsen en zand, gingen achteruit (-3%), in tegenstelling tot steenkool, waarvoor een groei met 2% werd opgetekend.

TABEL 2 MARITIEM VERKEER IN DE RANGE HAMBURG - LE HAVRE
(INCLUSIEF OOSTENDE, TERNEUZEN EN VLISSINGEN)
(miljoenen ton, tenzij anders vermeld)

Haven	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2003 tot 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld relatief aandeel in de range van 2003 tot 2008 (in pct.)	Relatief belang in de range in 2008 (in pct.)
Antwerp	142,9	152,3	160,1	167,4	182,9	189,4	+ 5,8	+ 3,5	16,3	16,5
Gent	23,5	25,0	22,2	24,1	25,1	27,0	+ 2,8	+ 7,7	2,4	2,3
Oostende	7,2	7,5	7,7	7,8	8,0	8,5	+ 3,3	+ 6,2	0,8	0,7
Zeebrugge	30,6	31,8	34,6	39,5	42,1	42,0	+ 6,6	- 0,1	3,6	3,7
Totaal voor de Vlaamse havens	204,2	216,6	224,5	238,8	258,1	266,9	+ 5,5	+ 3,4	23,0	23,2
Amsterdam ²⁹	44,5	51,9	53,8	61,0	65,4	75,8	+ 11,2	+ 15,9	5,8	6,6
Bremen	48,9	52,3	54,2	64,6	69,1	74,5	+ 8,8	+ 7,9	5,9	6,5
Duinkerke	50,1	51,0	53,4	56,6	57,1	57,7	+ 2,9	+ 1,0	5,3	5,0
Hamburg	106,3	114,5	125,7	134,9	140,4	140,4	+ 5,7	- 0,0	12,5	12,2
Le Havre	71,5	76,2	74,9	73,9	78,8	80,5	+ 2,4	+ 2,2	7,5	7,0
Rotterdam	328,1	352,6	370,3	381,8	409,1	421,1	+ 5,1	+ 2,9	37,0	36,6
Zeeland Seaports ³⁰	28,0	30,0	30,5	30,2	33,0	33,3	+ 3,5	+ 0,7	3,0	2,9
<i>Totaal voor de twaalf havens</i>	<i>881,6</i>	<i>945,1</i>	<i>987,4</i>	<i>1.041,8</i>	<i>1.110,9</i>	<i>1.150,2</i>	<i>+ 5,5</i>	<i>+ 3,5</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>Totaal wereldtrafiek</i>	<i>6.500</i>	<i>6.846</i>	<i>7.109</i>	<i>7.545</i>	<i>7.882</i>	<i>8.168</i>	<i>+ 4,7</i>	<i>+ 3,6</i>		
Aandeel van de twaalf havens in de wereldtrafiek (in pct.)	13,6	13,8	13,9	13,8	14,1	14,1				

Bronnen: Voor de trafiek van de range: gegevens van de havenautoriteiten – waaronder de statistieken van de haven van Rotterdam – en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* van de Vlaamse Havencommissie; voor de wereldtrafiek: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2009*.

²⁹ De vermelde cijfers hebben enkel betrekking op de haven van Amsterdam en niet op het volledige havencomplex dat eveneens de havens van Beverwijk, Velsen/Ijmuiden en Zaanstad bevat.

³⁰ Zeeland Seaports = Vlissingen en Terneuzen

In de haven van Le Havre steeg het behandelde goederenvolume met 2,2%. Dit resultaat (+6,7%) is te danken aan de vloeibare bulkgoederen. Hoewel de overslag van ruwe aardolie en andere vloeibare bulkgoederen toeneemt, gingen de gasvormige koolwaterstoffen en de geraffineerde olieproducten het sterkst vooruit. De meeste droge bulkgoederen liepen terug, met uitzondering van steenkool, zand, grind en steengruis. De stukgoederen, ten slotte, die grotendeels met containers worden vervoerd, daalden met 4,5%. De lichte stijging van het roverkeer was onvoldoende om de daling van het containerverkeer te compenseren.

In haar geheel genomen behaalde de range Hamburg - Le Havre voor 2008 dus nog positieve resultaten, namelijk een stijging van het overslagvolume met 3,5%, wat minder dan 0,1% lager is dan de groei van het internationale goederenverkeer. Voor de twee grote havens van de range begon de groei evenwel reeds te vertragen, terwijl de kleinste havens een meer uiteenlopend verloop lieten optekenen.

Het goederenverkeer in de haven van Parijs verminderde in 2008 met 9,8%. De overslag zakte opnieuw onder de grens van 20 miljoen ton. Zowel de binnenvaart als het maritiem verkeer werden geraakt. De totale trafiek bestaat voor 61,4% uit het lossen van goederen. Bouwmaterialen nemen het leeuwendeel voor hun rekening, met 14,6 miljoen ton overgeslagen goederen³¹. Ze worden gevolgd door landbouwproducten, machines en voertuigen. In de haven van Duisburg kon de stijging van het vervoer van chemische producten en olieproducten niet volledig de daling van de trafiek in steenkool en bouwmaterialen compenseren. De trafiek van staal en metaalproducten verzwakte eveneens, terwijl de overslag van containers aan belang wint (+12%). De totale trafiek via de waterwegen daalde met 3,7% en bedroeg 51 miljoen ton in 2008. Het water-, spoorweg- en wegverkeer van de autonome haven van Luik bereikte in 2008 een nieuw record: 21,8 miljoen ton. Het goederenverkeer via waterwegen steeg met 2,7%. In dit transporttype vertoonde de in TEU gemeten overslag van containers een zeer mooie stijging (+14,7%). In de Luikse openbare havens maakten de overige niet-metaalhoudende minerale producten iets meer dan een derde van de overgeslagen goederen uit, gevolgd door cokes en geraffineerde olieproducten en door metaalartsen en andere extractieve producten. Die drie goederensoorten samen vertegenwoordigden 72% van de binnenscheepvaart van de autonome haven. Het eigen verkeer van de haven van Brussel steeg met 13,2%, wat de haven van de hoofdstad een nieuw recordcijfer opleverde voor het verkeer via waterwegen, met bijna 4,9 miljoen ton overgeslagen goederen. De in TEU berekende containertrafiek nam met 4,8% toe. De bouwmaterialen behouden de eerste plaats in de rangschikking per goederensoort, aangezien daarvan 2,8 miljoen ton werd geladen en gelost (+22%). De volgende plaats wordt ingenomen door de olieproducten (+12%). Samen maken die producten 81% van het goederenverkeer van de haven uit. Jammer genoeg ontkwam de haven van Brussel niet aan de effecten van de economische crisis van 2009 en liepen haar resultaten voor dat jaar duidelijk terug.

TABEL 3 GOEDERENVERKEER VIA DE WATERWEG IN DE HAVENS VAN DUISBURG, PARIJS, LUIK EN BRUSSEL
(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Haven	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2003 tot 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)
Duisburg	46.400	49.200	49.100	50.300	52.900	51.000	+ 1,9	- 3,6
Parijs	19.764	19.597	20.781	22.257	21.921	19.778	+ 0,0	- 9,8
Luik ³²	20.866	22.134	20.461	19.932	20.033	20.578	- 0,3	+ 2,7
Brussel	3.844	4.279	4.191	4.200	4.317	4.889	+ 4,9	+ 13,2

Bronnen: *Annual reports* van de haven van Duisburg, *Rapport d'activité, trafic 2008* van haven van Parijs, *Jaarboek Port autonome de Liège* van De Lloyd en website van de haven van Brussel.

Uit tabel 3 blijkt dat het verloop van het goederenverkeer in de vier binnenlandse havens veel sterker uiteenliep dan in het voorgaande jaar. Het is opmerkelijk dat tijdens het afgelopen jaar de trafiek in de twee Belgische havens toenam terwijl die van de twee buitenlandse havens daalde. De haven van Brussel vertoonde niet alleen de krachtigste toename in 2008 maar groeide ook het meest tussen 2003 en 2008. In de haven van Parijs liepen de tonnages daarentegen vrijwel terug tot het peil van 2003 als

³¹ Vervoer via water- en spoorwegen samen.

³² Het gaat hier om de volumes behandeld in de openbare havens en de particuliere havens samen.

gevolg van de achteruitgang gedurende de laatste twee jaar. De haven van Luik bevestigde in 2008 haar herstel en wordt terug de tweede belangrijkste Europese binnenhaven, terwijl de haven van Duisburg een deel van haar tijdens het voorgaande jaar geboekte resultaten moest prijsgeven.

1.3 Directe en indirecte toegevoegde waarde in de Belgische havens

In het jaar 2008 deed zich een omslag van de conjunctuurtrend in de wereldeconomie voor. De financiële crisis en de instorting van de bedrijvigheid zijn twee belangrijke kenmerken van dat jaar. In verscheidene bedrijfstakken van de economie waren de eerste drie kwartalen van het jaar bijzonder positief alvorens het tij op de markten keerde. Tijdens de eerste jaarhelft van 2008 waren de marktprijzen voor vele grondstoffen hoog en ondanks pogingen om ze door te berekenen in de verkoopprijzen, stonden de marges van de ondernemingen onder druk. In het laatste kwartaal kelderden de prijzen tegelijkertijd met het verkoopvolume. Voor 2008 was het verloop van de directe toegevoegde waarde in de havens dus heel wat minder spectaculair dan in 2007. De haven van Gent liet zelfs een negatieve ontwikkeling optekenen. In deze haven is de niet-maritieme cluster relatief belangrijk en de metaalverwerkende nijverheid en de automobielnijverheid nemen er een prominente plaats in. Die twee bedrijfstakken behoorden tot de eerste die door de vertraging van de economie werden getroffen. In de haven van Antwerpen is de maritieme cluster nog gegroeid (behalve in het laatste kwartaal), terwijl de handel en de industrie reeds een inkringing van de toegevoegde waarde vertoonden. Uiteindelijk is de totale directe toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen gestegen. De haven van Oostende profiteerde van de exploitatie gedurende het hele jaar van ferrylijnen over het Kanaal³³ en van de grotere bedrijvigheid in ondernemingen die in de haven gevestigd zijn. De haven van Zeebrugge is erin geslaagd voor al haar bedrijfstakken een positieve ontwikkeling te handhaven; enkel het vervoer over land verzwakte een beetje. De toegevoegde waarde in de haven groeide met 5,1%. De haven van Luik liet hetzelfde groeicijfer optekenen voor een jaar waarin de Hoogoven nr. 6 te Seraing opnieuw in werking werd gesteld³⁴ en door de ontwikkeling van andere branches van de industrie. In de haven van Brussel, ten slotte, was er veeleer sprake van een jaar van stabilisatie, waarin de toegevoegde waarde met 1,1% groeide.

De publicatie van de input-outputtabellen 2005 en de aanbod- en gebruikstabellen 2005 door het Instituut voor de nationale rekeningen gaf aanleiding tot een herberekening van de indirecte effecten voor de laatste jaren. In absolute waarde zijn de indirecte effecten iets geringer dan de resultaten uit het verslag 2007. Het verschil is logischerwijze het grootst in de cijfers van de haven van Antwerpen, aangezien deze de grootste haven vormt. Dit verschil is vooral te zien in de laatste vier jaar van de gepubliceerde reeks, namelijk voor de jaren 2005 tot 2008. De wijzigingen in de voorafgaande jaren zijn toe te schrijven aan kleine correcties als gevolg van waarnemingen tijdens de opmaak van de cijfers en niet aan de invoering van de nieuwe tabellen. De vijfjaarlijkse opstelling van de input-outputtabellen en de aanbod- en gebruikstabellen leidt tot een grondige herziening van de technische coëfficiënten. In de nieuwe tabellen wordt eveneens rekening gehouden met de wijzigingen die de nationale rekeningen in de consumptieve bestedingen aanbrengen³⁵. Die wijzigingen kunnen dus aanzienlijke veranderingen in de consumptiestructuur van de producten teweegbrengen. Ze kunnen derhalve een grotere invloed op de indirecte effecten uitoefenen dan een loutere actualisering van de tabellen, zoals dat het geval is voor de tussentijdse aanbod- en gebruikstabellen. De indirecte toegevoegde waarde vertoont een vlakker profiel. Ze stijgt dus minder snel dan in de berekeningen die op basis van minder recente tabellen werden uitgevoerd. Dat resultaat sluit nauwer aan bij het verloop van de nationale toegevoegde waarde. De indirecte toegevoegde waarde nam in 2008 met 3,4% toe. De indirecte effecten die de verschillende bedrijfstakken genereren, vertonen een uiteenlopende ontwikkeling: deze is bijvoorbeeld positief voor de petroleumnijverheid en de automobielnijverheid maar negatief in de metaalverwerkende nijverheid of de chemie³⁶.

³³ Verscheidene lijnen zullen in 2009 worden opgedoekt.

³⁴ Eind 2008 werd beslist om de hoogoven opnieuw stil te leggen.

³⁵ Zie: Instituut voor de nationale rekeningen (2009), *Nationale rekeningen. Gedetailleerde rekeningen en tabellen 1999-2008*.

³⁶ De bouwnijverheid en de assemblage van auto's, aanhangwagens en opleggers onderging de afgelopen jaren ingrijpende veranderingen. General Motors schroefde zijn activiteiten in Antwerpen terug. Het relatieve aandeel voor die bedrijfstak in de haven van Gent (Volvo Cars, Volvo Group Belgium, ...) nam toe in vergelijking met dat van de nationale automobielnijverheid.

TABEL 4 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE BELGISCHE HAVENS

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief aandeel in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2003 tot 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	12.674,3	14.448,1	15.878,9	15.773,2	16.985,9	16.861,5	100,0	- 0,7	+ 5,9
Antwerpen	7.294,5	8.172,6	9.258,5	9.054,6	9.759,5	9.916,7	58,8	+ 1,6	+ 6,3
Gent	2.780,4	3.336,9	3.469,4	3.550,1	3.837,4	3.353,2	19,9	- 12,6	+ 3,8
Oostende	324,9	344,2	389,0	399,0	426,2	470,1	2,8	+ 10,3	+ 7,7
Zeebrugge	735,9	792,5	797,1	845,7	901,9	947,5	5,6	+ 5,1	+ 5,2
Luik	996,8	1.203,4	1.257,8	1.280,2	1.385,3	1.455,7	8,6	+ 5,1	+ 7,9
Brussel	471,4	513,5	600,4	574,8	597,6	604,0	3,6	+ 1,1	+ 5,1
Buiten de havens ³⁷	70,4	85,1	106,6	68,8	78,1	114,4	0,7	+ 46,5	+ 10,2
2. INDIRECTE EFFECTEN ..	10.911,7	11.792,0	12.279,9	12.889,5	13.531,3	13.989,4	-	+ 3,4	+ 5,1
TOTALE TOEGEVOEGDE WAARDE	23.586,0	26.240,1	28.158,8	28.662,7	30.517,2	30.850,8	-	+ 1,1	+ 5,5

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's)³⁸.

De toegevoegde waarde in de ondernemingen buiten de havens nam in 2008 fors toe. De vennootschap Waterwegen en Zeekanaal verrichtte ruimschoots minder aankopen van verschillende goederen en diensten dan het voorgaande jaar³⁹. Het bedrijfsresultaat is bijgevolg gestegen. De omzet van de vennootschap De Scheepvaart groeide fors als gevolg van een verhoging van de werkingstoelage en van de tarieven om het gebruik van de gronden marktconform te maken. Nieuwe steunmaatregelen voor de binnenvaart leidden dan weer tot extra uitgaven. Dit alles had tot gevolg dat de toegevoegde waarde van de ondersteunende diensten van het vervoer over water drastisch omhoog ging. Bij de rederijen steeg de toegevoegde waarde met bijna 50%. De onderneming R. Somers voerde haar omzet sterk op, onder meer dankzij het vervoer van aardolieproducten, dat met meer dan 76% toenam, en de chartervergoedingen van de chemicaliëntankers, die met meer dan een derde zijn gestegen. De toegevoegde waarde van de rederij liep met meer dan de helft (+ 55%) op. Sobelmar Shipping liet eveneens een forse stijging van de toegevoegde waarde optekenen als gevolg van de uitbreiding van haar activiteiten. De toegevoegde waarde in het segment scheepsbouw en -herstelling steeg met 18%, terwijl ze in het segment van de scheepsagenten en expediteurs relatief stabiel bleef. In de visserijsector liep ze met 23% terug.

De directe toegevoegde waarde naar volume van de Belgische havens daalde met 2,6%. De totale toegevoegde waarde voor de havens steeg met 1,1%, ongerekend het prijseffect. Naar volume werd een afname met 0,8% opgetekend. In tegenstelling tot de directe effecten, nam de indirecte toegevoegde waarde naar volume licht toe. Het aandeel van de directe toegevoegde waarde in het bbp van België verminderde met 0,2%, tot 4,9%. Het aandeel van de totale toegevoegde waarde in het bruto binnenlands product verminderde met 0,1% tot 9%.

³⁷ De ondernemingen van enkele maritieme bedrijfstakken kunnen over het hele nationale grondgebied geselecteerd worden, aangezien ze aan de hand van hun eigen definitie verbonden zijn met de havenactiviteit. Hierbij gaat het om bedrijfstakken die een rechtstreekse band hebben met de activiteit van zeehavens. Hun resultaten worden over de Vlaamse havens aan de hand van de verdeelsleutel van de toegevoegde waarde per bedrijfstak gespreid. Deze wordt jaarlijks en per bedrijfstak berekend op basis van het verband tussen de directe gerealiseerde toegevoegde waarde in een gegeven Vlaamse haven en de directe gerealiseerde toegevoegde waarde in alle Vlaamse zeehavens. De regel "buiten de havens" die vermeld wordt in de tabellen 4, 5 en 6 bundelt die gegevens, die vervolgens respectievelijk verdeeld worden over de tabellen van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de hoofdstukken 2 tot 7 op de regel "Verdeling (p.m.)".

³⁸ De in deze studie gebruikte methodologie houdt geen rekening met buitenlandse jaarrekeningen.

³⁹ Er zij aan herinnerd dat subsidies niet in de toegevoegde waarde worden opgenomen.

1.4 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Belgische havens

De directe werkgelegenheid nam in 2008 met 0,4% toe en de totale werkgelegenheid, indirecte effecten inbegrepen, met 2%. De indirecte werkgelegenheid groeide dus sneller dan de directe. Deze groei van de indirecte werkgelegenheid was meer uitgesproken in de overige diensten aan ondernemingen, het wegvervoer, de chemie, de brandstofproductie, de bouwnijverheid en de andere aanverwante diensten van het goederenvervoer, terwijl de indirecte werkgelegenheid afnam in de automobielnijverheid.

De directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen had voornamelijk te lijden onder een sterke daling in de automobielnijverheid als gevolg van de herstructurering in het concern General Motors. In de haven van Gent werd de achteruitgang in de metaalverwerkende nijverheid gecompenseerd door een stijging in onder meer de goederenbehandeling, het vervoer over land en de andere logistieke diensten. In de haven van Oostende steeg de werkgelegenheid vooral in de metaalverwerkende nijverheid en het wegvervoer. In de haven van Zeebrugge bleef de werkgelegenheid nagenoeg stabiel in de niet-maritieme cluster en nam ze sterk toe in de goederenbehandeling en de openbare sector. In het Luikse havencomplex zorgen de energiesector en de metaalverwerkende nijverheid voor een stijging. In de haven van Brussel bleef de werkgelegenheid in 2008 stabiel.

In de ondernemingen buiten de havens daalt de werkgelegenheid in het segment visserij, terwijl ze stijgt bij de rederijen, in de scheepsbouw en -herstelling en in de ondersteunende diensten van het vervoer over water. Voor de scheepsagenten en expediteurs, waar een lichte daling van de werkgelegenheid wordt vastgesteld bij DSV Road, blijft ze relatief stabiel. In de ondersteunende diensten van het vervoer over water neemt de werkgelegenheid toe bij Waterwegen en Zeekanaal, alsook in de vennootschap De Scheepvaart. Bij goederenbehandelaars loopt de tewerkstelling terug bij Hessenatie Logistics.

TABEL 5 WERKGELEGENHEID IN DE BELGISCHE HAVENS
(VTE)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief aandeel in 2008	Verloop 2007 - 2008	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2003 tot 2008
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	119.112	120.474	121.287	122.027	123.599	124.155	100,0	+ 0,4	+ 0,8
Antwerpen	60.135	60.720	61.169	61.564	62.272	61.911	49,9	- 0,6	+ 0,6
Gent	27.010	27.395	27.600	27.564	27.829	27.956	22,5	+ 0,5	+ 0,7
Oostende	4.147	4.152	4.159	4.348	4.554	4.732	3,8	+ 3,9	+ 2,7
Zeebrugge	9.942	10.227	10.116	10.433	10.408	10.768	8,7	+ 3,5	+ 1,6
Luik	12.126	11.741	11.607	11.092	11.449	11.639	9,4	+ 1,7	- 0,8
Brussel	4.488	4.448	4.734	4.503	4.577	4.576	3,7	- 0,0	+ 0,4
Buiten de havens ⁴⁰	1.263	1.792	1.901	2.524	2.509	2.573	2,1	+ 2,5	+ 15,3
2. INDIRECTE EFFECTEN ..	139.852	142.718	141.954	144.149	148.722	153.734	-	+ 3,4	+ 1,9
TOTALE WERKGELEGENHEID	258.963	263.192	263.242	266.175	272.321	277.889	-	+ 2,0	+ 1,4

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

In 2008 maakten de werknemers in de Belgische havens 3,1% van de binnenlandse werkgelegenheid in België uit⁴¹. In totaal (indirecte effecten inbegrepen) waren de Vlaamse havens goed voor 10,7% van de werkgelegenheid in Vlaanderen en de Belgische havens voor 7% van de werkgelegenheid in België. Die twee laatstgenoemde percentages waren gelijk aan die voor 2007.

⁴⁰ Deze cijfers, van de maritieme ondernemingen gelegen buiten de havenzones, worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. hoofdstukken 2, 3, 4 en 5) volgens de verdeelsleutel voor de toegevoegde waarde.

⁴¹ Bron: Instituut voor de nationale rekeningen (2009), *Nationale rekeningen. Gedetailleerde rekeningen en tabellen 1999 - 2008*.

1.5 Investerings in de Belgische havens

De directe investeringen in de havens zijn met 3,2% gestegen. Dit cijfer verhult zeer uiteenlopende ontwikkelingen in de verschillende havens. In de haven van Antwerpen zorgden de investeringen in de maritieme cluster, onder meer in de goederenbehandeling, ervoor dat de totale investeringen zich konden handhaven en zelfs licht toenamen. In de haven van Gent, daarentegen, was het de niet-maritieme cluster die aanleiding gaf tot een stijging van de investeringen. Onder andere de energiesector speelde een belangrijke rol in die groei. De haven van Oostende heeft haar positieve ontwikkeling eveneens te danken aan de investeringen in de niet-maritieme cluster en meer bepaald in de energiesector en in mindere mate in de openbare sector. In de maritieme cluster nam het segment havenaanleg en baggerwerken eveneens toe. In de haven van Zeebrugge werd de uitbreiding van de gasterminal in de loop van het jaar voltooid en hebben de rederijen hun aankopen van 2007 niet herhaald⁴²; de investeringen in de haven liepen sterk terug. In het Luikse havencomplex maakten de investeringen in de brandstofproductie (Biowanze) en de andere logistieke diensten (Intradel) van 2008 een uitzonderlijk jaar op het vlak van investeringen. Voor de haven van Brussel kan vooral worden gewezen op een forse groei van de investeringen door het havenbedrijf alsook op het gunstige jaar inzake geïnvesteerde bedragen voor de handel en het wegvervoer. Over het geheel genomen zijn de investeringen in de haven van Brussel met 23,1% toegenomen.

In de vennootschappen buiten de havens namen de investeringen in de ondersteunende diensten van het vervoer over water fors af, onder meer als gevolg van een sterke daling ervan in de onderneming De Scheepvaart, terwijl de bedragen relatief constant bleven voor Waterwegen en Zeekanaal. Voor het totale segment verminderden de investeringen met meer dan €25 miljoen. Ze liepen eveneens met meer dan de helft terug bij de rederijen. R. Somers en Data Shipping, bijvoorbeeld, hebben hun investeringen met respectievelijk €11,3 en €8 miljoen verlaagd. Die twee segmenten samen nemen ruim 95% van de investeringen buiten de havens voor hun rekening. In de drie resterende segmenten gingen de investeringen omhoog.

TABEL 6 **INVESTERINGEN IN DE BELGISCHE HAVENS**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief aandeel in 2008	Verloop 2007 - 2008	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2003 tot 2008
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
Antwerpen	1.833,1	2.576,0	3.808,1	2.437,9	3.006,2	3.118,4	63,2	+ 3,7	+ 11,2
Gent	739,5	339,1	349,0	391,1	681,9	698,2	14,2	+ 2,4	- 1,1
Oostende	59,0	83,3	98,9	79,1	154,0	179,1	3,6	+ 16,3	+ 24,9
Zeebrugge	153,1	188,3	401,8	297,6	290,0	234,1	4,7	- 19,3	+ 8,9
Luik	119,7	141,8	140,2	158,6	342,6	437,6	8,9	+ 27,7	+ 29,6
Brussel	106,4	129,3	78,3	94,5	61,0	75,0	1,5	+ 23,1	- 6,8
Buiten de havens ⁴³	43,8	77,3	128,9	135,3	243,8	188,9	3,8	- 22,5	+ 34,0
Directe investerings	3.054,5	3.535,0	5.005,2	3.594,1	4.779,4	4.931,4	-	+ 3,2	+ 10,1

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

1.6 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte⁴⁴

Er zij aan herinnerd dat de verdeling van de ondernemingen naar grootte voortaan plaatsvindt op basis van het schema van de jaarrekening die de ondernemingen neerleggen. Als grote ondernemingen gelden nu de ondernemingen die hun jaarrekening bij de Balanscentrale hebben neergelegd met een volledig schema. De categorie kmo's omvat de ondernemingen die hun jaarrekening met een verkort schema hebben neergelegd. In 2008 vertegenwoordigden de grote ondernemingen 35% van het totale

⁴² In 2007 hadden Cobelfret Ferries en C2C Shipping Lines schepen aangeschaft.

⁴³ Deze cijfers, van de maritieme ondernemingen gelegen buiten de havenzones, worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. hoofdstukken 2, 3, 4 en 5) volgens de verdeelsleutel voor de toegevoegde waarde.

⁴⁴ Worden beschouwd als groot: de ondernemingen die hun jaarrekening met een volledig schema indienen.

aantal bedrijven, 95% van de toegevoegde waarde en bijna 94% van de investeringen. Wat de werkgelegenheid betreft, blijkt dat ze iets minder dan 92% van de werknemers in dienst hadden. De representativiteit van de grote ondernemingen voor die drie waarden is dus in een jaar tijds nauwelijks veranderd.

TABEL 7 VERDELING VAN DE VARIABLEN IN DE BELGISCHE HAVENS IN 2008

Havens	Aantal ondernemingen ⁴⁵		Directe toegevoegde waarde		Directe werkgelegenheid		Directe investeringen	
			(in miljoenen euro's)		(in VTE)		(in miljoenen euro's)	
	Grote onder-nemingen	KMO's	Grote onder-nemingen	KMO's	Grote onder-nemingen	KMO's	Grote onder-nemingen	KMO's
Antwerpen	746	1.116	9.430,1	353,1	56.108	3.797	2.958,9	131,8
Gent	254	368	3.195,9	140,5	26.213	1.478	633,5	51,1
Oostende	52	193	370,7	57,5	3.269	685	149,2	16,9
Zeebrugge	120	298	732,7	114,3	7.471	1.601	180,8	32,4
Luik	107	87	1.422,8	32,9	11.173	466	432,2	5,5
Brussel	95	195	545,2	55,1	3.640	854	65,6	9,4
Buiten de havens	30	334	56,6	57,8	2.062	511	158,2	30,7
TOTAAL	1.404	2.591	15.754,0	811,1	109.936	9.391	4.578,2	277,8

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

1.7 Sociale balans in de Belgische havens⁴⁶

De sociale balans bevat een samenhangend geheel van gegevens met betrekking tot uiteenlopende aspecten van de werkgelegenheid in ondernemingen: samenstelling van het personeelsbestand, personeelsverloop, aard van de arbeidsovereenkomsten, studieniveau, arbeidsduur, arbeidskosten, maatregelen ten gunste van de werkgelegenheid en opleidingsinspanningen. De hieronder voorgestelde resultaten aangaande de directe werkgelegenheid in de zes Belgische havens zijn niet exhaustief. De cijfers werden berekend op basis van een constant staal⁴⁷ dat betrekking heeft op de periode 2006 - 2008. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2008 zijn opgenomen in bijlage 1.

1.7.1 Arbeidsduur en arbeidskosten

Het gemiddelde aantal in het personeelsregister ingeschreven werknemers neemt toe, terwijl het aantal effectief gewerkte uren terugloopt. Dus na een jaar te zijn gestegen, begon het gemiddelde aantal gewerkte uren per VTE in 2008 opnieuw te dalen. Deze tendens stemt niet overeen met het verloop op nationaal vlak, waar een status-quo wordt vastgesteld. Het gemiddeld aantal gewerkte uren per VTE ligt in de haven van Brussel boven dat van de Belgische havens. Als we de statistieken voor het totaal van de havens onderzoeken, dan liggen de rederijen alsook de activiteit havenaanleg en baggerwerken boven het gemiddelde. De haven van Antwerpen boekt hetzelfde resultaat in deze segmenten, alsook in het segment wegvervoer. Voor de haven van Oostende is het gemiddelde aantal gewerkte uren per VTE bijzonder hoog in het segment havenaanleg en baggerwerken. Voor de haven van Zeebrugge laten de rederijen en de visserij de hoogste gemiddelden optekenen. In het Luikse havencomplex vertoont het wegvervoer het hoogste gemiddelde, terwijl dat voor de haven van Brussel de maritieme handel is.

⁴⁵ Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen in de havenzone. Het is immers mogelijk dat eenzelfde onderneming in de onderzoekspopulatie van meerdere havens opgenomen wordt. In deze tabel zijn de resultaten van de openbare sector niet opgenomen.

⁴⁶ De hier vermelde nationale gegevens zijn afkomstig van Ph. Delhez, P. Heuse et Y. Saks (2009). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen met een sociale balans over een boekjaar van 12 maanden afgesloten op 31 december opgenomen zijn in deze nationale studie. Het gaat met andere woorden om een beperkte steekproef.

⁴⁷ De constante steekproef werd bepaald op basis van de ondernemingen die, over de volledige periode 2006 - 2008, hun jaarrekening volgens het volledig schema hebben neergelegd en de rubrieken van de sociale balans hebben ingevuld die nodig zijn voor deze studie. De constante steekproef omvat 841 ondernemingen en 103.570 VTE, ofwel 21,5 pct. van de in 2008 voor de Belgische havens beschouwde ondernemingen en 87,3 pct. van de in deze studie berekende directe werkgelegenheid.

De groei van de personeelskosten vertraagde in 2008. Bij een onderzoek naar het bedrag van de gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per voltijds equivalent werd in 2008 een toename met 2,6% vastgesteld⁴⁸. Die kosten zijn hoger in Brussel, met name onder invloed van de chemische nijverheid en de automobielnijverheid. In de haven van Antwerpen - de tweede inzake gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per VTE - zijn de gemiddelde jaarlijkse personeelskosten het hoogst in de chemische nijverheid en de brandstofproductie maar ook in de bedrijfstakken waar het aantal gewerkte uren per VTE hoger was, zoals in de rederijen en in het segment havenaanleg en baggerwerken. In het Luikse havencomplex wijkt het segment energie af met bijzonder hoge gemiddelde jaarlijkse personeelskosten. In de haven van Oostende komt het hoogste gemiddelde voor in het segment scheepsbouw en -herstelling, wat erop wijst dat met deze statistieken voorzichtig moet worden omgesprongen, aangezien de personeelskosten ook kosten ten gevolge van herstructureringen of reorganisaties kunnen omvatten.

De gemiddelde personeelskosten per gewerkt uur vertonen precies hetzelfde profiel als vorig jaar. In de brandstofproductie is dat gemiddelde het hoogst.

TABEL 8 GEWERKTE UREN EN KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL

(beperkte populatie: constante steekproef)
(wijzigingspercentages t.o.v. het voorgaande jaar, tenzij anders vermeld)

	2006	2007	2008
Verloop van het gemiddeld aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister		+ 2,2	+ 0,3
Verloop van het aantal daadwerkelijk gewerkte uren		+ 2,4	- 0,3
Verloop van de personeelskosten		+ 6,1	+ 2,9
Gemiddeld aantal gewerkte uren op jaarbasis per voltijds equivalent (<i>uren</i>)	1.533	1.537	1.528
Gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per voltijds equivalent (<i>euro's</i>)	65.214	67.749	69.522
Gemiddelde personeelskosten per gewerkt uur (<i>euro's</i>)	43	44	45

Bron: NBB (enkel volledig schema).

1.7.2 Samenstelling van het personeelsbestand

De representativiteit van de bedienden in het eigen personeelsbestand van de bedrijven in de Belgische havenzones is in 2008 opnieuw licht gestegen. In de segmenten scheepsagenten en expediteurs, maritieme handel en brandstofproductie is het aantal bedienden het grootst. Het aandeel van de arbeiders is het hoogst in de goederenbehandeling en de automobielnijverheid. In de Vlaamse havens en het Luikse havencomplex bestaat het personeelsbestand grotendeels uit arbeiders: 52% in Antwerpen, 64,2% in Gent, 65,8% in Oostende, 54,4% in Zeebrugge en 55,7% voor het Luikse havencomplex. In de haven van Brussel, daarentegen, omvat het eigen personeelsbestand hoofdzakelijk bedienden (62,4%). Dit komt doordat er in de haven van Luik en in de Vlaamse havens voornamelijk arbeiders werken in de industrie. In Brussel behoort de helft van het personeel van de industrie tot de chemische nijverheid, die voor het merendeel bedienden tewerkstelt.

Het percentage vrouwen dat in de havens werkt, is de voorbije twee jaar stabiel gebleven en ligt ruimschoots onder het nationale gemiddelde. Het percentage deeltijdwerkers is gering maar nam in 2008 licht toe. Het aandeel van de voltijdwerkers is in de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Brussel sterk gelijklopend en ligt er rond 93%, maar het is hoger in Luik (96,9%) en lager in Oostende (90,3%). De scheepsbouw en -herstelling, het havenbedrijf en het wegvervoer zijn de bedrijfstakken waar het gewicht van de voltijdwerkers het hoogst is.

De vrouwen hebben gemiddeld een hoger opleidingsniveau dan de mannen. Dit wordt ook op nationaal vlak vastgesteld. Het aandeel van de universitair geschoolden in het intern personeelsbestand van de ondernemingen gelegen in de Belgische havenzones is voor de mannen lager en voor de vrouwen hoger dan het nationale gemiddelde. Daarentegen ligt het aandeel van de mannen die afstudeerden met een diploma van middelbaar onderwijs hoger dan het nationale gemiddelde, terwijl dit aandeel voor de vrouwen onder het nationale gemiddelde ligt.

⁴⁸ Er wordt aan herinnerd dat het hier bedragen tegen lopende prijzen betreft.

TABEL 9 INTERN PERSONEELSBESTAND AAN HET EINDE VAN HET BOEKJAAR
(beperkte populatie: constante steekproef)
(procentueel aandeel)

	2006	2007	2008
Volgens de beroepscategorie			
<i>Bedienden</i>	40	41	42
<i>Arbeiders</i>	57	56	55
<i>Overig personeel</i>	3	3	3
Volgens het geslacht			
<i>Mannen</i>	85	84	84
<i>Vrouwen</i>	15	16	16
Volgens de werktijdregeling			
<i>Voltijds</i>	91,7	92,0	91,6
<i>Deeltijds</i>	8,3	8,0	8,4
Volgens studieniveau			
<i>Mannen</i>			
<i>Lager onderwijs (pct.)</i>			19,5
<i>Secundair onderwijs (pct.)</i>			59,3
<i>Hoger niet-universitair onderwijs (pct.)</i>			15,0
<i>Universitair onderwijs (pct.)</i>			6,2
<i>Vrouwen</i>			
<i>Lager onderwijs (pct.)</i>			9,1
<i>Secundair onderwijs (pct.)</i>			51,0
<i>Hoger niet-universitair onderwijs (pct.)</i>			28,5
<i>Universitair onderwijs (pct.)</i>			11,3

Bron: NBB (enkel volledig schema).

1.7.3 Extern personeel

Net als op het nationale niveau daalde het relatieve belang van het externe personeel in 2008. De goederenbehandelaars maken het vaakst gebruik van extern personeel, gevolgd door de scheepsagenten en expediteurs en door de scheepsbouw en -herstelling. In de haven van Zeebrugge wordt het meest een beroep gedaan op extern personeel en in de haven van Brussel het minst.

Bij de maritieme handel, de goederenbehandelaars en de brandstofproductie liggen de gemiddelde kosten per uur van extern personeel het hoogst. Daartegenover zijn de kosten het laagst in de visserij en de voedingsnijverheid. De haven van Brussel heeft de geringste gemiddelde kosten per uur van extern personeel en de haven van Antwerpen de hoogste.

TABEL 10 UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKKING GESTELD PERSONEEL
(beperkte populatie: constante steekproef)
(wijzigingspercentages t.o.v. het voorgaande jaar, tenzij anders vermeld)

	2006	2007	2008
Belang van het externe personeel in verhouding tot de totale werkgelegenheid (op basis van het aantal daadwerkelijk gewerkte uren) (<i>procentueel aandeel</i>)	12,9	14,2	13,7
Verloop van het aantal daadwerkelijk gewerkte uren		+ 14,4	- 3,9
Verloop van de kosten		+ 14,2	+ 1,0

Bron: NBB (enkel volledig schema).

1.7.4 Personeelsverloop

De netto-intredingen van personeel namen in 2008 af. De netto-intredingen gedurende het boekjaar 2008 waren negatief in de automobielnijverheid, de energiesector, de elektronica, de andere industrie, de scheepsbouw en -herstelling en de rederijen. In de automobielnijverheid lagen de uittredingen twee

derde hoger dan de intredingen. Ze waren bijzonder positief in de goederenbehandeling, de andere logistieke diensten en de metaalverwerkende nijverheid.

De havens van Gent, Zeebrugge, Oostende en Brussel vertoonden positieve netto-intredingen, terwijl het Luikse havencomplex en de haven van Antwerpen negatieve netto-intredingen lieten optekenen. In de haven van Antwerpen boekten de segmenten goederenbehandeling, scheepsagenten en expediteurs en havenaanleg en baggerwerken positieve resultaten, in tegenstelling tot de automobielnijverheid en de energiesector. In de haven van Gent waren de intredingen bij de goederenbehandelaars en de bouwnijverheid ruimschoots groter dan de uitredingen, terwijl de energiesector en de automobielnijverheid een omgekeerd resultaat te zien gaven. In de haven van Oostende liepen de netto-intredingen zeer hoog op bij de metaalverwerkende nijverheid. De netto-intredingen in de haven van Zeebrugge waren groter in de bouwnijverheid en bij de scheepsagenten en expediteurs en zeer negatief in de elektronica. In het Luikse havencomplex, daarentegen, werd de grootste netto werkgelegenheidscreatie opgetekend in de metaalverwerkende nijverheid en het grootste netto banenverlies in de energiesector. In de haven van Brussel waren de netto-intredingen het hoogst in de handel.

Wat de redenen voor de beëindiging van een arbeidsovereenkomst betreft, wordt een duidelijke toename van het aandeel van de brugpensioenen waargenomen. Op nationaal vlak wordt een status-quo voor die variabele vastgesteld. Dat kan echter worden gerelateerd aan de positief gebleven netto-intredingen op nationaal vlak terwijl ze voor de havens negatief zijn.

TABEL 11 **PERSONEELVERLOOP**
(beperkte populatie: constante steekproef)
(procentueel aandeel, tenzij anders vermeld)

	2006	2007	2008
Netto-intredingen tijdens het boekjaar (VTE)	+ 2.250	+ 989	- 68
Uitredingen volgens de reden voor het beëindigen van de arbeidsovereenkomst			
<i>Pensioen</i>	4,2	4,1	3,8
<i>Brugpensioen</i>	6,2	6,6	10,3
<i>Ontslag</i>	13,8	15,0	12,9
<i>Andere reden</i>	75,8	74,2	72,9

Bron: NBB (enkel volledig schema).

1.7.5 Opleiding⁴⁹

Het percentage van de ondernemingen die in de sociale balans opleidingen vermelden, is verder toegenomen. Net als de voorgaande jaren ligt de participatiegraad aan opleidingen in de havens boven de nationale opleidingsgraad⁵⁰. De kosten van een uur opleiding bleven iets hoger dan elders.

Het Luikse havencomplex beschikt over de hoogste participatiegraad en de haven van Oostende over de laagste. Voor alle havens samen is het aantal uren opleiding per persoon fors gestegen. Het is bijzonder hoog in de energiesector, de automobielnijverheid en het ander vervoer over land. In de maritieme handel was dat aantal het kleinst.

Een uur opleiding blijkt duurder te zijn in de brandstofproductie, bij de rederijen en in de energiesector. In de scheepsbouw en -herstelling en in de visserij is opleiding het goedkoopst. In de haven van Antwerpen bereikten de kosten van een uur opleiding een hoogtepunt bij de rederijen en in de brandstofproductie. Die twee segmenten stuwden de gemiddelde prijzen op. In de haven van Gent was de energiesector het duurste segment voor een uur opleiding. In de haven van Oostende waren de gemiddelde kosten per uur opleiding, voor alle activiteiten samen, bijzonder laag, waarbij het segment andere industrie het minst duur was. In de haven van Zeebrugge namen het wegvervoer en de elektronica inzake kosten van een uur opleiding de eerste en de tweede plaats in. In het Luikse

⁴⁹ Het gaat hier over opleiding in de formele zin van het woord, met andere woorden de opleiding die gegeven wordt in hiervoor bestemde ruimten, binnen de onderneming of erbuiten. Opleidingen op de werkvloer, mentorschap en zelfstudie bijvoorbeeld, vallen buiten het toepassingsgebied van de sociale balans.

⁵⁰ Delhez Ph., P. Heuse en Y. Saks (2009).

havencomplex staan de energiesector en de voedingsnijverheid op die plaatsen. In de haven van Brussel is de chemie de onbetwiste koploper. In de havens van Brussel en Luik zijn de gemiddelde kosten per opleidingsuur aanzienlijk hoger dan gemiddeld in de overige havens.

TABEL 12 INSPANNINGEN IN HET KADER VAN FORMELE OPLEIDINGEN
(beperkte populatie: constante steekproef)
(procentueel aandeel, tenzij anders vermeld)

	2006	2007	2008
Pct. ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans	46,8	48,8	55,6
Participatiegraad	54,2	56,1	53,6
<i>Mannen</i>	55,4	57,3	55,4
<i>Vrouwen</i>	48,2	50,4	45,1
Aantal uren opleiding per persoon (<i>uren</i>)	36,4	39,7	48,1
<i>Mannen (uren)</i>	37,3	41,1	48,9
<i>Vrouwen (uren)</i>	30,9	31,6	43,8
Opleidingskosten per uur (<i>euro's</i>)	54,9	53,5	56,5
<i>Mannen (euro's)</i>	54,9	53,2	55,7
<i>Vrouwen (euro's)</i>)	55,2	56,1	61,5
Pct. van het aantal gewerkte uren dat werd besteed aan opleiding.....	1,3	1,5	1,7
Opleidingskosten in verhouding tot de totale personeelskosten	1,7	1,8	2,1

Bron: NBB (enkel volledig schema).

1.8 Financiële ratio's in de Belgische havens

De ratio's van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit worden hieronder weergegeven. De eerste ratio slaat op het vermogen van de ondernemingen om winst te genereren en geeft een aanwijzing over het rendement van de onderneming voor haar aandeelhouders, na belastingen. De tweede ratio betreft het vermogen van de onderneming om binnen de vereiste termijn de liquide middelen te mobiliseren die ze nodig heeft om haar korte-termijnverplichtingen na te komen. De derde ratio, ten slotte, geeft een aanwijzing over het vermogen van de onderneming om al haar financiële verplichtingen op korte en lange termijn na te komen. Deze paragraaf geeft een overzicht van de ontwikkeling van de ratio's in de zes Belgische havens samen⁵¹.

De studie van de financiële ratio's is gebaseerd op een constante steekproef⁵² die werd opgemaakt voor de jaren 2006 tot 2008. Bijgevolg zijn de in het financiële deel van dit verslag bestudeerde ondernemingen niet gelijk aan die in de constante steekproef van het vorige verslag, wat bepaalde verschillen tussen de cijfers van beide publicaties kan verklaren. Om te kunnen vergelijken met de nationale gegevens, d.w.z. alle Belgische niet-financiële ondernemingen, werd dezelfde berekeningsmethode, namelijk de globalisatie, toegepast.

Na een stijging in 2007 is de gemiddelde rentabiliteit van de ondernemingen in de Belgische havens voor 2008 verminderd. Er zijn evenwel grote verschillen tussen de havens. Die van Antwerpen en Zeebrugge boekten vooruitgang, terwijl de havens van Gent en Luik sterk verzwakten. De havens van Oostende en Brussel verloren terrein maar minder uitgesproken dan Gent en Luik. Voor de

⁵¹ Ter herinnering, de lezers die de financiële ratios van een onderneming wensen te vergelijken met die van de sector waarin deze onderneming actief is, kunnen deze informatie vinden in het ondernemingsdossier opgemaakt door de Balanscentrale.

⁵² De constante steekproef die werd bepaald voor de studie van de ratio's omvat alle ondernemingen die in 2006, 2007 en 2008 hun jaarrekening hebben neergelegd, en waarvan de rubrieken uit de jaarrekening voldoen aan de voorwaarden voor de berekening van deze ratio's. Voor de berekening van de rentabiliteit bijvoorbeeld, moet het boekjaar 12 maanden omvatten en moet het eigen vermogen strikt positief zijn. Deze constante steekproef omvat 2.617 ondernemingen, €15,2 miljard toegevoegde waarde en 105.870 VTE, ofwel 66,9 pct. van de in 2008 voor de Belgische havens beschouwde ondernemingen, 90,1 pct. van de directe toegevoegde waarde en 85,3 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd.

rentabiliteitsratio in Antwerpen werd een sterke groei van zowel de teller als de noemer vastgesteld⁵³ maar de teller nam sneller toe, wat leidde tot een verbetering van de ratio in verscheidene segmenten van zowel de maritieme als de niet-maritieme cluster. De enkele grote uitzonderingen zijn het vervoer over land, de metaalverwerkende nijverheid, de goederenbehandeling, de visserij en de brandstofproductie. De haven van Gent werd beïnvloed door een aanzienlijke kapitaalverhoging bij de onderneming Sidarsteel. In de haven van Oostende geven de ratio's per segment blijk van een zekere volatiliteit. Al met al gingen de maritieme en de niet-maritieme cluster achteruit. De rentabiliteitsratio van de haven van Zeebrugge profiteert vooral van een gunstige ontwikkeling binnen de maritieme cluster, onder meer in de goederenbehandeling en bij de rederijen. Op te merken valt dat de onderneming APM Terminals Zeebrugge een aanzienlijke kapitaalverhoging met uitgiftepremies heeft doorgevoerd. De haven van Luik had te lijden onder een sterke verzwakking van de teller voor de berekening van de rentabiliteitsratio in de metaalverwerkende nijverheid en de bouwnijverheid; dit segment had in 2007 geprofiteerd van de realisatie van meerwaarden bij de verkoop van activa door CBR Cementbedrijven. In de haven van Brussel was het de maritieme cluster die de rentabiliteitsratio van de haven drukte.

Het gewogen gemiddelde van de liquiditeitsratio in ruime zin is tussen 2007 en 2008 nauwelijks veranderd. De resultaten verschillen van de ene haven tot de andere. De havens van Antwerpen, Zeebrugge, Luik en Brussel bevestigden de neerwaartse trend van hun ratio, terwijl de haven van Oostende de winst van 2007 verloor en de ratio van de haven van Gent een sprong voorwaarts maakte. Antwerpen en Luik bleven onder het gemiddelde van de havens. In de haven van Antwerpen en Zeebrugge was de ratio van de maritieme cluster opwaarts gericht, terwijl die van de niet-maritieme cluster de omgekeerde tendens volgde. In de haven van Luik verzwakten beide clusters, waarbij de maritieme cluster vrijwel tot het niveau van 2006 terugliep. In de haven van Gent zorgden de andere logistieke diensten, die werden opgestuwd door de toename van de overige vorderingen bij Sidarsteel, voor een forse stijging van de liquiditeitsratio van de niet-maritieme cluster, in tegenstelling tot de ratio van de maritieme cluster. In de haven van Oostende nam de maritieme cluster verder af, zij het veel minder snel dan in 2007. De niet-maritieme cluster verloor de helft van zijn stijging van 2007. In de haven van Brussel stagneerde de liquiditeitsratio in de industrie, terwijl die ratio daalde voor de maritieme cluster, in de handel en in de andere logistieke diensten en toenam in het vervoer over land.

TABEL 13 FINANCIËLE RATIO'S IN DE BELGISCHE HAVENS VAN 2006 TOT 2008

Havens	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Antwerpen	19,6	17,8	22,4	0,86	0,81	0,67	34,6	32,3	31,4
Gent	13,0	25,9	3,7	1,24	1,52	2,55	49,5	50,4	63,4
Oostende	9,8	10,6	8,3	1,59	1,63	1,58	51,4	54,4	50,8
Zeebrugge	7,8	7,9	11,2	1,16	1,11	1,06	46,1	43,9	45,9
Luik	9,0	33,8	9,0	1,02	0,92	0,89	41,4	30,4	35,4
Brussel	7,3	11,3	9,0	1,77	1,68	1,53	54,5	53,2	52,6
Gewogen gemiddelde	15,5	19,8	14,3	1,00	0,99	0,99	39,5	36,9	39,3
Niet-financiële vennootschappen⁵⁴	9,4	10,0	6,0	1,30	1,32	1,28	44,9	45,3	47,4

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De solvabiliteitsratio nam toe voor de havens van Gent, Zeebrugge en Luik, en daalde voor de havens van Antwerpen, Oostende en Brussel. Opnieuw bleven Antwerpen en Luik onder het gemiddelde. De haven van Antwerpen liet van alle havens de laagste solvabiliteitsratio voor de handel optekenen. Voor de industrie had de haven van Brussel de kleinste ratio. De solvabiliteitsratio van de maritieme cluster van de haven van Antwerpen beweegt zich in stijgende lijn, wat overeenstemt met het verloop van een groot deel van de segmenten waaruit die cluster bestaat. Een daling van de ratio in het vervoer over land en de andere diensten leidde echter tot een lichte verzwakking van de liquiditeitsratio voor de haven. Beide clusters krompen in de haven van Oostende, die onder meer te lijden had onder

⁵³ De rentabiliteitsratio deelt het nettoresultaat na belastingen (rubriek 70/67 of rubriek 67/70 bij negatieve cijfers) door het eigen vermogen (rubriek 10/15).

⁵⁴ Vivet D. (2009).

schuldovertalingen door de vennootschap Daikin Europe Coordination Center. De haven van Brussel had te kampen met een nagenoeg algemene achteruitgang in de maritieme cluster, alsook in de handel, het vervoer over land en de andere logistieke diensten; deze laatste zijn echter van gering belang. De haven van Gent haalde voordeel uit de toename van de handel, de industrie (onder meer de metaalverwerkende nijverheid) en de andere logistieke diensten (Sidarsteel). Behalve voor de handel steeg de solvabiliteitsratio in alle grote bedrijfstakken van de haven van Zeebrugge. De haven van Luik profiteerde van een gunstige ontwikkeling van de ratio in de metaalverwerkende nijverheid en in de andere logistieke diensten.

2 HAVEN VAN ANTWERPEN

2.1 Ontwikkelingen⁵⁵

De Antwerpse haven ontsnapte niet aan de omslag van de economische conjunctuur: hoewel de eerste drie kwartalen van 2008 uitstekend waren, onder meer doordat in het tweede kwartaal een gedeelte van de trafiek van de haven van Le Havre naar Antwerpen werd omgeleid als gevolg van stakingsacties, werd in de laatste drie maanden van het jaar een verzwakking opgetekend. Ondanks het feit dat het containerverkeer in december terugliep met 6% en de totale trafiek met 16,3%, is het verkeer in de Antwerpse haven over heel 2008 met bijna 3,5% toegenomen en bedraagt het iets meer dan 189 miljoen ton overgeslagen vracht.

De overslag van containers is met 7,2% toegenomen en belooft meer dan 100 miljoen ton⁵⁶. Tijdens de eerste drie kwartalen is het volume met 11% gestegen. In het vierde kwartaal liep het volume op de lijnen tussen het Verre Oosten en Europa evenwel aanmerkelijk terug. De rederijen begonnen besparingsmaatregelen te nemen door een reeks routes te herstructureren. Al met al is het verkeer met het Verre en het Midden-Oosten op jaarbasis met 2,3% gedaald, terwijl de overige bestemmingen nog groeiden. Dit weerhield de goederenbehandelaars er niet van te blijven investeren in infrastructuur en materiaal. De belangrijkste bestemming voor het globaal maritiem containervervoer is Europa, onmiddellijk gevolgd door het Nabije Oosten. Ladingen vertegenwoordigen 55% van de containeroverslag in de haven.

Het roroverkeer bleef in 2008 stabiel op ongeveer 4,4 miljoen ton (-0,3%). Het rollend materieel is de belangrijkste component van het roroverkeer (73%). In 2008 werden 343.285 wagens gelost en 618.388 geladen, een stijging van het totale aantal met 2,3%. Woudproducten, daarentegen, gaan achteruit.

Bij de conventionele stukgoederen liep de behandeling van ijzer en staal, de belangrijkste vracht in dit segment, met 14,5% terug, terwijl de non-ferrometalen met 4% achteruitgingen. De overslag van fruit ging zeer licht vooruit, terwijl de overslag van papier en cellulose aanzienlijk verminderde.

In het bulkvervoer namen de vaste bulkgoederen met 11,6% toe en stagneerde de vloeibare bulk (-0,7%). De overslag van aardolie stijgt met 2,1%, in tegenstelling tot de aardoliederivaten, die met 3,4% teruglopen. Eveneens bij de bulkgoederen wordt, net als in 2007, nog altijd een aanzienlijk volume aan chemische producten verwerkt, namelijk meer dan 9,3 miljoen ton. Een forse stijging wordt opgetekend voor ijzererts (+40,1%), terwijl steenkool met 14,6% toeneemt. De overslag van granen blijft vrij stabiel, terwijl meststoffen, alsook zand en grind licht teruglopen.

Het aandeel van het containertransport via de binnenvaart belooft 33%, terwijl het spoor goed is voor 10%. Iets minder dan 60% van de containers wordt dus vervoerd over de weg.

Dankzij de laatste baggerwerken kan het Deurganckdok over zijn volledige lengte worden gebruikt. Door de renovatie van de noordzijde van het Delwaiedok wordt de kaai met 440 meter verlengd, waardoor post-Panamax-schepen kunnen aanmeren. De Vlaamse regering heeft eveneens besloten het systeem voor het beheer van het maritiem verkeer van het Vlaams gewest en de systemen van de vier Vlaamse zeehavens perfect op elkaar af te stemmen en onderling te coördineren. Zes radarstations zullen in gebruik worden genomen, alsook diverse camera's. De bouw van een nieuwe grensinspectiepost voor de diensten van de haveninspectie van de douane, voor het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen en voor de zeevaartpolitie begon eveneens in 2008. Het gebouw zal twee loodsen omvatten en twee vaste containerscanners.

2.2 Toegevoegde waarde

In 2008 is de directe toegevoegde waarde met 2% toegenomen, wat neerkomt op een status-quo naar volume. De groei van de totale toegevoegde waarde (direct en indirect) bedroeg 2,2%. De directe toegevoegde waarde vertegenwoordigde 5,0% van het bbp van het Vlaams Gewest, de totale

⁵⁵ Bronnen: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* en het jaarverslag van het Havenbedrijf Antwerpen (2008).

⁵⁶ Meer bepaald 101,36 miljoen ton.

toegevoegde waarde 9,5%, of evenveel als in 2007 voor de directe toegevoegde waarde en 0,1% lager voor de totale toegevoegde waarde. In verhouding tot het bbp van het land beliepen die percentages respectievelijk 2,9% en 5,5%.

De toegevoegde waarde in de **maritieme cluster** steeg met 26,3%. Alle segmenten van deze cluster gaan vooruit en de meeste laten een stijging met meer dan 10% optekenen. Het segment van de scheepsagenten en expediteurs is met 13,3% toegenomen, onder meer dankzij Cobelfret, Vanguard Logistics Services Belgium, Katoen Natie Bulk Terminals en Mediterranean Shipping Company Belgium. De overige bedrijfskosten namen fors toe bij Vanguard Logistics Services Belgium, als gevolg van een leasingovereenkomst voor een magazijn en kantoorruimte. Cobelfret kocht activa in verband met de terminals, die ter beschikking werden gesteld van verschillende vennootschappen. De activiteit nam eveneens toe door de integratie van Cobelfin. Katoen Natie Bulk Terminals en Mediterranean Shipping Company Belgium trokken in 2008 profijt van hoge vrachttarieven, waardoor ze hun omzet en hun bedrijfsresultaat konden verbeteren. De ondernemingen in het segment van de goederenbehandeling lieten uiteenlopende ontwikkelingen inzake toegevoegde waarde optekenen. Zo liep de toegevoegde waarde van DP World en DP World Antwerp terug, terwijl die van PSA Antwerp, Tabaknatie en Sea-Tank Terminal Antwerp toenam. Het segment van de rederijen beleefde een uitzonderlijk jaar en de reeds hoge toegevoegde waarde van 2007 steeg met twee derde. De droge bulk deed het tijdens het eerste halfjaar bijzonder goed. Ook de markt voor het vervoer van petroleumproducten met tankers deed het goed in 2008. In dat verband wisten de rederijen eveneens meerwaarden te boeken op de realisatie van activa dankzij de doorverkoop van schepen. Deze meerwaarden worden soms geboekt bij de overige bedrijfsresultaten en worden daardoor meegerekend bij de toegevoegde waarde. Het segment van de scheepsbouw en -herstelling trok profijt van het eerste volledige boekjaar van Antwerp Ship Repair. De toename van de bedrijfsopbrengsten en de personeelskosten bij Dredging International en, meer in het algemeen, bij de groep DEME hebben de toegevoegde waarde van het segment havenaanleg en baggerwerken opgedreven. Ook de toegevoegde waarde bij het Antwerpse havenbedrijf werd gunstig beïnvloed door de stijging van de personeelskosten.

De toegevoegde waarde van de **niet-maritieme cluster**, in tegenstelling tot die van de maritieme cluster, loopt terug. De daling is vooral sterk in de industrie, maar komt ook tot uiting in de handel, terwijl het vervoer over land en de overige logistieke diensten nog steeds vooruitgaan. Deze daling van de toegevoegde waarde in de handel moet hoofdzakelijk worden toegeschreven aan Kuwait Petroleum en Pionier Europe. Het eerstgenoemde bedrijf had te lijden van de prijsstijgingen voor grondstoffen⁵⁷. Bij het tweede werd een forse inkrimping van de toegevoegde waarde opgetekend. In de industrie loopt de toegevoegde waarde met 13,3% terug. Deze daling komt niet in alle bedrijfstakken even sterk tot uiting. Zo neemt de toegevoegde waarde in het energiesegment aanzienlijk toe dankzij Electrabel. Het segment van de brandstoffenproductie en de elektronicasector blijven stabiel, in tegenstelling tot de chemische nijverheid en de automobielnijverheid, waar de toegevoegde waarde kelderde. In de chemie werd BASF Antwerpen zwaar getroffen door de prijsstijging van de grondstoffen. Na een veelbelovend eerste halfjaar moest Evonik Oxeono Antwerpen zijn fabriek stilleggen voor onderhoud en in het vierde kwartaal liet het een duidelijke daling optekenen. Ook Lanxess ondervond tijdens het laatste kwartaal van het jaar de weerslag van de ongunstige marktomstandigheden en van de stijging van de productiekosten. De toegevoegde waarde in de automobielnijverheid gaat sterk achteruit door de scherpe daling van de productiviteit binnen de groep General Motors, die zijn personeelsbestand afslankte als gevolg van een herstructurering. De metaalverwerkende nijverheid profiteerde onder meer van de stijging van de omzet en van het bedrijfsresultaat bij Constructiebedrijf Ivens, dat participeerde in een project in opdracht van Vopak. In de voedingsnijverheid boekte Boortmalt een forse stijging van de toegevoegde waarde, onder meer dankzij de toename van de omzet, terwijl die van Cargill sterk terugloopt als gevolg van verliezen op contracten en de prijsstijging van de grondstoffen. In het vervoer over land stijgt de toegevoegde waarde met iets meer dan 5%, onder meer als gevolg van de groei van de omzet en het resultaat van verschillende ondernemingen uit de sector. In het ander vervoer over land dreef de toename van de toegevoegde waarde bij de NMBS-groep de totale toegevoegde waarde van het segment op. In de sector van de overige logistieke diensten dragen Indaver, Scaldis Salvage & Marine Contractors, UOP en Prodesk bij tot de stijging van het segment.

⁵⁷ De jaarrekening van Kuwait Petroleum valt niet samen met het kalenderjaar en heeft betrekking op een gedeelte van 2007.

TABEL 14 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2003 TOT 2008

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	7.334,3	8.226,6	9.336,3	9.095,6	9.807,4	10.000,3	100,0	+ 2,0	+ 6,4
MARITIEME CLUSTER	1.954,9	2.422,6	2.951,0	2.834,7	3.188,6	4.027,1	40,3	+ 26,3	+ 15,6
Scheepsagenten en expediteurs	454,8	505,8	512,4	522,7	537,3	608,7	6,1	+ 13,3	+ 6,0
Goederenbehandeling	956,9	1.045,8	1.118,0	1.174,0	1.292,2	1.329,4	13,3	+ 2,9	+ 6,8
Rederijen.....	200,9	519,6	969,8	757,5	932,7	1.564,5	15,6	+ 67,7	+ 50,8
Scheepsbouw en -herstelling.....	26,2	27,2	34,0	37,1	33,7	48,9	0,5	+ 45,1	+ 13,3
Havenaanleg en baggerwerken	126,8	126,4	100,2	113,2	151,7	221,6	2,2	+ 46,1	+ 11,8
Visserij	1,0	0,6	0,5	1,3	1,0	1,3	0,0	+ 27,8	+ 5,2
Maritieme handel	10,8	11,4	12,3	12,6	13,6	16,9	0,2	+ 24,5	+ 9,3
Havenbedrijf.....	177,5	185,7	203,8	216,2	226,4	236,0	2,4	+ 4,3	+ 5,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>39,8</i>	<i>54,0</i>	<i>77,8</i>	<i>41,0</i>	<i>47,9</i>	<i>83,6</i>	<i>-</i>	<i>+ 74,4</i>	<i>+ 16,0</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.379,4	5.804,1	6.385,3	6.260,9	6.618,8	5.973,1	59,7	- 9,8	+ 2,1
HANDEL	770,2	858,1	927,6	907,3	799,9	745,9	7,5	- 6,7	- 0,6
INDUSTRIE.....	3.922,9	4.242,8	4.711,7	4.547,9	4.952,5	4.295,8	43,0	- 13,3	+ 1,8
Energie.....	84,2	178,1	191,9	223,0	261,2	325,0	3,2	+ 24,4	+ 31,0
Brandstofproductie.....	982,6	1.051,6	1.126,0	1.026,6	1.061,1	1.058,3	10,6	- 0,3	+ 1,5
Chemische nijverheid	2.105,1	2.249,8	2.638,9	2.490,1	2.560,6	2.192,2	21,9	- 14,4	+ 0,8
Automobielnijverheid	460,7	487,3	483,0	519,4	735,3	375,8	3,8	- 48,9	- 4,0
Elektronica	10,9	10,5	10,9	9,8	8,5	8,5	0,1	- 0,9	- 5,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	119,4	131,7	126,7	132,3	157,9	167,1	1,7	+ 5,8	+ 7,0
Bouw	104,2	89,5	80,9	88,6	100,3	97,9	1,0	- 2,4	- 1,2
Voedingsnijverheid	25,7	26,4	34,6	40,4	48,7	55,0	0,6	+ 12,9	+ 16,5
Andere industrie.....	30,1	17,9	18,9	17,8	18,7	16,2	0,2	- 13,5	- 11,6
VERVOER OVER LAND	203,8	207,3	210,3	220,9	235,0	247,0	2,5	+ 5,1	+ 3,9
Wegvervoer	90,9	88,8	105,9	110,7	120,2	127,5	1,3	+ 6,1	+ 7,0
Ander vervoer over land	112,9	118,5	104,4	110,2	114,9	119,5	1,2	+ 4,0	+ 1,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	482,5	495,8	535,7	584,8	631,3	684,4	6,8	+ 8,4	+ 7,2
Andere diensten.....	380,3	391,0	421,0	463,5	505,6	551,0	5,5	+ 9,0	+ 7,7
Openbare sector	102,2	104,8	114,7	121,3	125,7	133,4	1,3	+ 6,1	+ 5,5
2. INDIRECTE EFFECTEN	6.673,3	7.296,4	7.940,9	8.493,7	8.812,4	9.026,1	-	+ 2,4	+ 6,2
MARITIEME CLUSTER	2.396,8	2.634,5	2.921,2	2.941,6	3.252,6	3.335,6	-	+ 2,6	+ 6,8
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	4.276,5	4.661,9	5.019,7	5.552,1	5.559,8	5.690,5	-	+ 2,4	+ 5,9
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	14.007,6	15.523,0	17.277,2	17.589,3	18.619,8	19.026,4	-	+ 2,2	+ 6,3

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

TABEL 15 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2008⁵⁸

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid
2	EURONAV	Rederijen
3	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
4	KUWAIT PETROLEUM (BELGIUM)	Handel
5	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen
6	ELECTRABEL	Energie
7	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Brandstofproductie
8	GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf
9	PSA ANTWERP	Goederenbehandeling
10	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementele vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de toegevoegde waarde in de Antwerpse haven is in 2008 enigszins gewijzigd. BASF Antwerpen blijft de rangschikking aanvoeren. Dankzij een uitzonderlijk jaar 2008 stijgt Euronav van de tiende naar de tweede plaats, waardoor ExxonMobil Petroleum & Chemical en Kuwait Petroleum (Belgium) een plaats terug moeten. Bocimar International en Electrabel veranderen niet, terwijl het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en PSA Antwerp (het vroegere Hesse-Noord Natie) een plaats prijsgeven ten voordele van Total Raffinaderij Antwerpen. General Motors Belgium tuimelt zes plaatsen naar beneden en sluit de top-10 af.

2.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen is in 2008 voor het eerst in vijf jaar licht teruggelopen (-0,4%). De directe en de totale werkgelegenheid vertegenwoordigden voor het verslagjaar respectievelijk 2,8 en 6,8% van de werkgelegenheid in het Vlaams Gewest. De opname van de meest recente input-outputtabellen en aanbod- en gebruikstabellen in de berekening van de indirecte effecten heeft een negatieve invloed gehad op de indirecte effecten voor de Antwerpse haven⁵⁹. De werkgelegenheid beliep 1,6% (direct) en 3,9% (totaal) van de Belgische werkgelegenheid. Deze twee percentages zijn met 0,1% gedaald ten opzichte van 2007.

De werkgelegenheid in de **maritieme cluster** steeg met 3,3%. Het segment met de spectaculairste stijging is dat van de scheepsbouw en -herstelling, dankzij Antwerp Ship Repair, waarvan het boekjaar voor het eerst een volledig jaar omvat. De werkgelegenheid bij de scheepsagenten en expediteurs steeg met 2,6%. Tot de ondernemingen die hun personeelsbestand aanzienlijk hebben uitgebreid, behoren Kuhne & Nagel en Vanguard Logistics Services - dat onlangs de groep Confreight overnam en zelf deel uitmaakt van het OTS Logistics-netwerk - Logisport en Cobelfret. In de goederenbehandeling vertegenwoordigen Nova Natie Logistics, PSA Antwerp, Antwerp Bulk Terminal, Tabaknatie, Antwerp Stevedoring International meer dan de helft van de personeelstoename van het segment. Bij de rederijen zijn Cobelfret Ferries, Cobelfret Bulk Carriers en Safmarine Container Lines verantwoordelijk voor een groot deel van de stijging van de werkgelegenheid. In de havenaanleg en baggerwerken stijgt de werkgelegenheid met meer dan 10% dankzij de groep DEME, die onder meer contracten in de wacht sleepte voor de bouw en de exploitatie van een slibverwerkings- en bergingssysteem in de haven van Antwerpen (het Amorasproject), de verwerking van baggerslib van de Waalse waterwegen en de bouw van een windmolenpark in de Noordzee. Daarnaast participeert de groep in de bouw van de tweede Coentunnel in Nederland, alsook in meerdere andere contracten.

⁵⁸ De "top-10" tabellen zijn gebaseerd op informatie uit de jaarrekening, op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken. In deze publicatie worden geen individuele gegevens vrijgegeven vermits niet voor alle ondernemingen nauwkeurige cijfers konden worden verkregen.

⁵⁹ De input-outputtabellen 2005 en de aanbod- en gebruikstabellen 2005 werden op 26 maart 2010 gepubliceerd door het Instituut voor de nationale rekeningen.

TABEL 16 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2003 TOT 2008
(VTE)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	60.937	61.948	62.638	63.585	64.278	64.004	100,0	- 0,4	+ 1,0
MARITIEME CLUSTER	23.075	24.148	24.956	26.148	26.205	27.060	42,3	+ 3,3	+ 3,2
Scheepsagenten en expediteurs	6.418	6.419	6.749	6.960	6.942	7.125	11,1	+ 2,6	+ 2,1
Goederenbehandeling	12.774	13.859	14.174	14.979	15.006	15.309	23,9	+ 2,0	+ 3,7
Rederijen.....	562	614	788	907	1.033	1.114	1,7	+ 7,9	+ 14,7
Scheepsbouw en -herstelling.....	557	508	548	545	454	645	1,0	+ 42,0	+ 3,0
Havenaanleg en baggerwerken	986	953	887	930	956	1.061	1,7	+ 11,0	+ 1,5
Visserij	14	11	11	21	17	18	0,0	+ 11,3	+ 6,3
Maritieme handel	151	164	153	160	157	157	0,2	- 0,2	+ 0,8
Havenbedrijf.....	1.614	1.619	1.646	1.647	1.640	1.631	2,5	- 0,5	+ 0,2
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>802</i>	<i>1.228</i>	<i>1.468</i>	<i>2.021</i>	<i>2.006</i>	<i>2.093</i>	<i>-</i>	<i>+ 4,4</i>	<i>+ 21,2</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	37.862	37.799	37.682	37.437	38.073	36.944	57,7	- 3,0	- 0,5
HANDEL	2.374	2.423	2.456	2.540	2.639	2.608	4,1	- 1,2	+ 1,9
INDUSTRIE.....	26.546	26.405	26.175	25.501	25.915	24.679	38,6	- 4,8	- 1,4
Energie.....	857	858	949	914	946	1.036	1,6	+ 9,5	+ 3,9
Brandstofproductie.....	2.855	2.658	2.676	2.597	2.641	2.658	4,2	+ 0,6	- 1,4
Chemische nijverheid	11.196	10.945	11.051	10.826	10.786	10.760	16,8	- 0,2	- 0,8
Automobielnijverheid	6.816	7.091	6.826	6.608	6.740	5.427	8,5	- 19,5	- 4,5
Elektronica	130	127	127	100	130	128	0,2	- 2,1	- 0,4
Metaalverwerkende nijverheid.....	2.408	2.580	2.504	2.462	2.736	2.719	4,2	- 0,7	+ 2,5
Bouw	1.523	1.444	1.273	1.260	1.207	1.228	1,9	+ 1,7	- 4,2
Voedingsnijverheid	405	452	483	469	453	461	0,7	+ 1,7	+ 2,6
Andere industrie.....	356	251	286	266	274	264	0,4	- 3,5	- 5,8
VERVOER OVER LAND	3.340	3.543	3.487	3.522	3.667	3.715	5,8	+ 1,3	+ 2,1
Wegvervoer	1.389	1.498	1.591	1.618	1.699	1.682	2,6	- 1,0	+ 3,9
Ander vervoer over land	1.951	2.045	1.896	1.904	1.967	2.032	3,2	+ 3,3	+ 0,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	5.602	5.428	5.564	5.874	5.853	5.942	9,3	+ 1,5	+ 1,2
Andere diensten.....	3.639	3.448	3.571	3.865	3.821	3.936	6,1	+ 3,0	+ 1,6
Openbare sector	1.963	1.980	1.993	2.009	2.032	2.007	3,1	- 1,3	+ 0,4
2. INDIRECTE EFFECTEN	79.927	81.326	84.785	87.391	89.752	91.323	-	+ 1,8	+ 2,7
MARITIEME CLUSTER	27.594	28.156	32.128	30.676	32.941	33.449	-	+ 1,5	+ 3,9
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	52.333	53.170	52.657	56.715	56.811	57.874	-	+ 1,9	+ 2,0
TOTAAL WERKGELEGENHEID	140.864	143.274	147.423	150.976	154.030	155.327	-	+ 0,8	+ 2,0

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De werkgelegenheid in de **niet-maritieme cluster** loopt terug; de sectoren van de handel en de industrie gaan achteruit, terwijl het vervoer over land en de andere logistieke diensten toenemen. De werkgelegenheid in de handel daalde onder meer door de overname van Catracom door Kalmar Belgium (waardoor het betrokken personeel overging naar het segment van de overige logistieke diensten), het verdwijnen van personeel bij de Antwerpse vestiging van International Repair Services Zeebrugge en de personeelsinkrimping bij Pioneer Europe. In de industrie liep de in voltijdequivalenten uitgedrukte werkgelegenheid met 4,8% terug. De automobielnijverheid, waar 1.313 VTE verloren gingen, is de belangrijkste oorzaak van deze daling. Het gaat hier uiteraard om de groep General Motors die een herstructureringsplan had uitgevoerd dat leidde tot een forse personeelsinkrimping bij General Motors Belgium en GM Automotive Services Belgium. Bij New Holland Tractor Limited, daarentegen, ging de werkgelegenheid met meer dan 10% omhoog. In het energiesegment steeg de werkgelegenheid dankzij Electrabel. In verschillende ondernemingen die actief zijn in de brandstoffenproductie nam de werkgelegenheid toe, maar de sterkste stijging werd opgetekend bij Belgian Refining Corporation. In de chemie liep de werkgelegenheid in verschillende grote bedrijven terug: Bayer Antwerpen, Lanxess Rubber en Lanxess. Bij de grootste werkgever van het segment, BASF Antwerpen, bleef de werkgelegenheid stabiel en bij Monsanto nam ze licht toe. In de metaalverwerkende nijverheid wordt de werkgelegenheid gedrukt door Stork MEC en ISS Industrial Services, maar het verlies bleef beperkt dankzij de toename bij Rob Montagebedrijf en Climt Belgium⁶⁰. In de bouwnijverheid en de voedingsnijverheid varieerde de werkgelegenheid weinig. De werkgelegenheid in de overige industrieën kromp als gevolg van het verdwijnen van JB-Services⁶¹. In het vervoer over land nam de werkgelegenheid toe dankzij de groep NMBS. Bij het wegvervoer wordt daarentegen een lichte daling opgetekend. In de overige logistieke diensten nam Kalmar Belgium de personeelsleden van Catraam over. Bovendien werd het personeelsbestand bij enkele grote bedrijven van de groep versterkt, zoals bij Indaver en Ferranti Computer Systems. Ook de intrede van Prodesk steunde de werkgelegenheid, terwijl de Chiquita-groep zijn aanwezigheid in Antwerpen terugschreefde.

TABEL 17 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid
2	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid
3	PSA ANTWERP	Goederenbehandeling
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
5	NMBS-GROEP	Ander vervoer over land
6	GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
8	NEW HOLLAND TRACTOR LIMITED	Automobielnijverheid
9	ELECTRABEL	Energie
10	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Brandstofproductie

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen is in 2008 slechts licht gewijzigd. General Motors Belgium en BASF Antwerpen zijn van plaats verwisseld als eerste en tweede van de rangschikking. De vijf volgende plaatsen blijven ongewijzigd. New Holland Tractor Limited en Electrabel, tot slot, doen hun intrede in de rangschikking.

2.4 Investerings

De investeringen in de haven van Antwerpen zijn toegenomen met 2,1% ten opzichte van het voorgaande jaar (-0,6% naar volume). Het hoge bedrag van 2007 kon in 2008 dus worden gehandhaafd.

⁶⁰ De Compagnie Luxembourgeoise Industrielle Montage Tuyauteries Belgium (Climt Belgium) ging begin 2010 jammer genoeg failliet.

⁶¹ Deze onderneming legde geen jaarrekening neer voor 2008 en werd in mei 2009 officieel failliet verklaard.

TABEL 18 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2003 TOT 2008**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008	Verloop 2007 - 2008	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
MARITIEME CLUSTER	787,7	1.526,5	2.835,7	1.438,7	1.915,5	2.154,5	65,7	+ 12,5	+ 22,3
Scheepsagenten en expediteurs	73,0	38,5	41,3	55,9	63,8	107,5	3,3	+ 68,4	+ 8,0
Goederenbehandeling	190,4	352,8	670,7	368,2	588,5	697,9	21,3	+ 18,6	+ 29,7
Rederijen.....	385,3	1.025,0	2.021,4	872,7	1.018,2	1.048,9	32,0	+ 3,0	+ 22,2
Scheepsbouw en -herstelling.....	2,2	5,5	2,6	3,6	3,7	7,3	0,2	+ 97,0	+ 27,0
Havenaanleg en baggerwerken	57,7	13,4	48,4	94,6	177,4	199,6	6,1	+ 12,5	+ 28,2
Visserij	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	+ 11,0	+ 24,8
Maritieme handel	2,7	3,1	0,8	1,0	1,8	1,4	0,0	- 20,5	- 12,0
Havenbedrijf.....	76,4	88,2	50,5	42,7	61,9	91,6	2,8	+ 48,1	+ 3,7
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>33,1</i>	<i>58,3</i>	<i>114,2</i>	<i>118,3</i>	<i>209,0</i>	<i>163,2</i>	<i>-</i>	<i>- 21,9</i>	<i>+ 37,6</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	1.078,4	1.107,8	1.086,5	1.117,5	1.299,6	1.127,1	34,3	- 13,3	+ 0,9
HANDEL	60,4	56,9	44,2	50,0	53,5	60,1	1,8	+ 12,3	- 0,1
INDUSTRIE.....	795,2	876,9	848,6	880,7	1.070,2	857,5	26,1	- 19,9	+ 1,5
Energie.....	5,7	61,0	99,5	74,1	42,6	59,9	1,8	+ 40,8	+ 59,8
Brandstofproductie.....	112,8	170,8	174,4	144,1	166,3	198,2	6,0	+ 19,1	+ 11,9
Chemische nijverheid	485,8	497,7	493,2	598,2	795,5	534,4	16,3	- 32,8	+ 1,9
Automobielnijverheid	165,1	99,5	59,1	35,1	31,8	22,7	0,7	- 28,7	- 32,8
Elektronica	0,2	0,1	0,0	1,2	0,4	0,3	0,0	- 35,1	+ 9,8
Metaalverwerkende nijverheid.....	5,2	9,2	3,9	6,7	5,7	7,0	0,2	+ 23,1	+ 5,9
Bouw	9,1	14,7	8,4	10,9	12,4	11,3	0,3	- 9,4	+ 4,4
Voedingsnijverheid	5,0	20,0	7,9	8,3	12,6	21,1	0,6	+ 67,0	+ 33,3
Andere industrie.....	6,3	3,9	2,2	2,1	2,9	2,8	0,1	- 4,5	- 15,3
VERVOER OVER LAND	67,0	39,0	48,3	42,4	39,9	58,6	1,8	+ 46,9	- 2,6
Wegvervoer	18,4	17,5	14,7	16,1	19,3	37,7	1,1	+ 95,3	+ 15,5
Ander vervoer over land	48,6	21,5	33,6	26,3	20,6	20,9	0,6	+ 1,5	- 15,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	155,8	135,0	145,4	144,4	136,0	150,8	4,6	+ 10,9	- 0,6
Andere diensten.....	86,7	52,9	73,2	93,1	108,8	123,1	3,8	+ 13,2	+ 7,3
Openbare sector	69,1	82,1	72,2	51,3	27,2	27,7	0,8	+ 1,8	- 16,7
DIRECTE INVESTERINGEN ..	1.866,2	2.634,3	3.922,2	2.556,3	3.215,2	3.281,6	100,0	+ 2,1	+ 12,0

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

In de **maritieme cluster** namen de investeringen toe met 12,5%. Het investeringsbedrag bij de reders bleef hoger dan €1 miljard. Safmarine, bijvoorbeeld, nam in 2008 zeven containerschepen in ontvangst. Euronav kwam in 2008 in het bezit van de "Olympia", die werd toegevoegd aan de VLCC-vloot (very large crude carrier) en van de Suezmax-schepen "Cap Felix" en "Cap Theodora", terwijl vier andere schepen besteld waren, in een partnership met een andere maatschappij, net als vier Suezmax-schepen. De "Fantasy", de "Fidelity" en de "Bourgogne" werden verkocht⁶². Exmar Shipping nam de

⁶² Ter herinnering: desinvesteringen worden in deze studie niet in aanmerking genomen.

VLGC "Flanders Loyalty" (84.000 m³)⁶³ in ontvangst. Bocimar International bestelde in 2008 meerdere schepen (vier Capesize, twee post-Panamax). Daarenboven kocht het schepen zoals de "Mineral Kyoto" en de "Mineral Monaco". Voorts werden gedurende het hele jaar verscheidene schepen verkocht. In de scheepsbouw en -herstelling moet de stijging van de investeringen worden toegeschreven aan Antwerp Ship Repair, dat met het havenbedrijf een overeenkomst ondertekende over een concessie en investeerde in verschillende installaties. In de havenaanleg en baggerwerken blijven de investeringen op een erg hoog niveau, hoofdzakelijk dankzij de groep DEME. Dredging, Environmental and Marine Engineering investeerde in een nieuwe sleephopperzuiger: de "Artevelde", met een capaciteit van 5.600 m³. Deze laatste zal operationeel zijn in 2009. De groep heeft eveneens besloten een sleephopperzuiger van de nieuwe generatie te bestellen (New Generation Plus), met een capaciteit van 30.000 m³. GeoSea heeft een hefeiland in aanbouw. Dit platform, dat het mogelijk maakt in de moeilijkste omstandigheden te blijven werken, biedt plaats aan vijftig personen. Het havenbedrijf tekende in 2008 voor verschillende investeringen, zoals de aankoop van gronden, mobiele kranen, herinrichting van verschillende terminals en kaaien, de grensinspectiepost voor de Waaslandhaven.

De investeringen in de **niet-maritieme cluster** daalden met 13,3%. De investeringen liepen terug in de industrie, maar namen toe in de andere sectoren. In de handel bleven de investeringen hoog dankzij Kuwait Petroleum Belgium. In de energiesector ondernam Electrabel de meeste investeringen, zoals het onderhoud van de centrale van Doel en de investeringen voor de centrale van Kallo 1. In het segment van de brandstoffenproductie is de grootste investeerder ExxonMobil Petroleum & Chemical. De daling van de investeringen in de chemische nijverheid is vooral toe te schrijven aan het feit dat verschillende investeringsprogramma's, onder meer bij BASF Antwerpen en bij Ineos Phenol Belgium, ten einde gelopen zijn. De investeringen in het segment van de automobielnijverheid lopen verder terug, ondanks de stijging bij New Holland Tractor Limited, dat de belangrijkste investeerder van de bedrijfstak geworden is sedert de achteruitgang van General Motors Belgium. De stijging van de investeringen bij Las- en constructiewerken Ivens verklaart de verhoging in het segment van de metaalverwerkende nijverheid. De investeringen in het vervoer over land nemen toe met 46,9%. De grootste investeerders van het segment in 2008 waren De Bock Gebroeders Transport, Valkeniersnatie Storage (bouw van eigen magazijnen), Ivens Transport en Kraanbedrijf, alsook Zephet, dat een bitumentank liet optrekken voor de opslag van bitumen en aanverwante producten, evenals weegbruggen. In de overige logistieke diensten belopen de investeringen slechts in enkele ondernemingen meer dan €10 miljoen, onder meer bij Directlease, Gunco (verhuur van materiaal), T.I.P. Trailer Rentals en Maatschappij Linkerscheldeover.

TABEL 19 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	SAFMARINE CONTAINER LINES	Rederijen
2	EURONAV	Rederijen
3	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid
4	EXMAR SHIPPING	Rederijen
5	DREDGING, ENVIRONMENTAL AND MARINE ENGINEERING	Havenaanleg en baggerwerken
6	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
8	GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf
9	OILTANKING STOLTHAVEN ANTWERP	Goederenbehandeling
10	EXPRESS	Rederijen

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Net zoals het voorgaande jaar, telt de top-10 van de investeringen in de Antwerpse haven vijf rederijen. Safmarine Container Lines stijgt van de zesde naar de eerste plaats, terwijl Euronav tweede blijft. BASF Antwerpen daalt twee plaatsen. De helft van de top-10 van de investeringen in 2008 bestaat uit nieuwkomers zoals Exmar Shipping, ExxonMobil Petroleum & Chemical en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

⁶³ VLGC: Very Large Gas Carrier

3 HAVEN VAN GENT

3.1 Ontwikkelingen⁶⁴

Voor de haven van Gent was 2008 een recordjaar: op jaarbasis werd meer dan 47 miljoen ton via de waterweg vervoerde goederen⁶⁵ overgeslagen. Dit volume bestond voor 33,9 miljoen ton uit lossingen, en voor 13,3 miljoen ton uit ladingen.

De maritieme goederenoverslag, die voor 78% uit geloste goederen bestaat, beliep 27 miljoen ton, een stijging met 7,7% op jaarbasis. Vooral de ladingen in het maritiem vervoer zijn toegenomen (+17,8%). Ondanks een daling met 3,3% in 2008, blijven ijzererts en schroot de belangrijkste categorie met 21,7% van alle overgeslagen goederen. Ze worden gevolgd door de vaste minerale brandstoffen, die op een jaar tijd met 23,3% zijn toegenomen en 15,7% uitmaken van het totale maritiem verkeer. Voor voedingsproducten, de op twee na belangrijkste categorie, werd een lichte daling opgetekend (-5%), in tegenstelling tot voor de aardolieproducten, die het sterkst zijn toegenomen (+44,6%). Nog altijd uitgedrukt in volume, worden ze gevolgd door de producten van de metaalverwerkende nijverheid en voertuigen, machines en diverse fabricaten.

Het maritiem vervoer bestaat voor 66,5% uit droge bulk. In totaal vertegenwoordigt de bulk, droge en vloeibare bulk samen, 80,6% van het Gentse maritiem transport. Het is dus onmiskenbaar de belangrijkste vorm van transport in de haven. Tussen 2007 en 2008 is de overslag van bulkgoederen toegenomen met 9,2%, sneller dan het totaal maritiem goederenverkeer in de Gentse haven. De stukgoederen zijn immers met 1,7% gestegen. Vooral het roroverkeer, dat met 12,3% terugliep, heeft deze groei afgeremd. Het containervervoer steeg met 6,1%, terwijl de conventionele stukgoederen met 10,5% toenamen.

Het belang van de shortsea shipping in het maritiem verkeer is in 2008 toegenomen. Dat type van vervoer vertegenwoordigde voor het eerst meer dan de helft van de trafiek. Droge en vloeibare bulk zijn het sterkst gestegen, met respectievelijk +24,2% en +14%. Ook de overige stukgoederen en containers gaan vooruit. Weinig verrassend is dat het roroverkeer terugloopt.

De binnenvaart deed in 2008 eveneens fors beter (+13,3%). Bulkgoederen vertegenwoordigen iets minder dan 92% van deze trafiek en binnen deze transportmodi is droge bulk goed voor 72,6%, een stijging met 12,9% op jaarbasis. Wat de goederencategorieën betreft, worden ruwe mineralen en bouwmaterialen het vaakst overgeslagen (+8,2%), van nabij gevolgd door aardolieproducten (+6,6%). Ertsen en metaalresiduen (+40,8%), vaste minerale brandstoffen (+23,8%), alsook voedingsproducten en veevoeders (-1,9%) zijn de andere goederencategorieën waarvan de overslag in de Gentse haven meer dan 2 miljoen ton belooft.

De sterkste stijging werd opgetekend bij de landbouwproducten: het overgeslagen volume nam toe met 83,1%.

Inzake infrastructuur werden de twee bruggen boven de Westsluis in Terneuzen vernieuwd. Ze bevinden zich thans twee meter verder landinwaarts, wat het risico op botsingen voor schepen met een hoge opbouw sterk vermindert. In november 2008 kon de Gentse haven de "Alam Permai" ontvangen, een post-Panamax-schip met een breedte van 36,5 m en een diepgang van 12,3 m. Het schip had 70.000 ton ijzererts aan boord. De haven van Gent blijft werken aan de verbetering van de maritieme toegang, onder meer met het plan voor een nieuwe zeesluis in het bestaande sluisencomplex. Er werd eveneens overeengekomen om de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen voldoende diep aan te leggen, teneinde de uitdieping van het kanaal niet in het gedrang te brengen. De aanleg van het Kluizendok werd in 2008 voortgezet. De bouw van de zuidelijke parallelkaai werd afgerond en de bouw van de noordelijke parallelkaai werd in juni aangevat. De werkzaamheden om het Kluizendok te verbinden met het wegennet werden in 2008 beëindigd. Het industriegebied Moervaart-Zuid werd voltooid, terwijl gestart werd met de grondwerken op de terreinen van de zone Rieme-Noord, net als met de heraanleg van de ruimte rond de Singel.

⁶⁴ Bronnen: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* en Havenbedrijf Gent GAB (2008).

⁶⁵ Zeevaart en binnenvaart.

3.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde van de Gentse haven is met 12,5% gedaald (-14,2% naar volume). De industrie speelt een vooraanstaande rol in de Gentse haven: de in 2008 opgetekende daling van de toegevoegde waarde in deze bedrijfstak heeft de resultaten van de haven dan ook beïnvloed. Met de indirecte effecten erbij, liep de totale toegevoegde waarde met 6,1% terug. In 2008 bedroeg het aandeel van de directe toegevoegde waarde in het Vlaamse bbp 1,7% en dat van de totale toegevoegde waarde 3,6%. Dat is iets minder dan in 2007. Het aandeel in het Belgische bbp ging zeer licht achteruit, tot 1% voor de directe toegevoegde waarde en 2,1% voor de totale toegevoegde waarde.

De toegevoegde waarde in de **maritieme cluster** steeg met 0,9%. Het belangrijkste segment van deze cluster, de goederenbehandeling, nam met 2,4% toe, onder meer dankzij DSV Solutions (Automotive)⁶⁶ en Euro-Silo, in tegenstelling tot Belgotank en Sabeen, die de cijfers neerwaarts beïnvloedden. DSV Solutions (Automotive) is gespecialiseerd in de just in time/just in sequence-levering van onderdelen voor de autofabriek Volvo Cars in Gent en nam in 2008 een nieuw logistiek centrum in gebruik. De directe toegevoegde waarde in het op een na belangrijkste segment, dat van de scheepsagenten en expediteurs, is daarentegen enigszins teruggelopen. Dat is onder meer te wijten aan de vermindering van de toegevoegde waarde bij DSV Solutions, een internationale maatschappij die gespecialiseerd is in logistiek en verzending, Transuniverse Cargo en Acadis Ecolas. Het segment van de rederijen ging fors vooruit, vooral dankzij de activiteiten buiten de havens⁶⁷. De daling in het segment scheepsbouw en -herstelling is vooral toe te schrijven aan het faillissement van Advanced Composite Constructions. In alle ondernemingen van het segment maritieme handel werd een daling van de toegevoegde waarde opgetekend. Bovendien heeft een wijziging in de organisatie van de facturatie bij de groep BRP European Distribution een negatief effect gehad op de ontvangsten van het Belgische BRP Europe.

De toegevoegde waarde van de **niet-maritieme cluster** daalde met 13,4%. De handel en de industrie gaan sterk achteruit, terwijl het vervoer over land en de overige logistieke diensten het beter doen. Een van de grootste dalingen in het segment handel is toe te schrijven aan Total Belgium. De winstmarges van dit bedrijf werden in 2008 kleiner, zodat de toegevoegde waarde terugliep. In de industrie deed het segment energie het goed met een groei van 5,6%. De belangrijkste factor achter deze stijging is Electrabel, waarvan de omzet (verkoop van elektriciteit, verkoop van gas, levering van diensten, enz.) met 20% toenam, terwijl de repartitiebijdrage voor kernenergie werd geboekt bij het uitzonderlijk resultaat en dus geen invloed heeft op de toegevoegde waarde. Het segment van de brandstoffenproductie gaat achteruit, voornamelijk door Oleon Biodiesel, dat het slachtoffer werd van de scherpe daling van de aardolieprijzen en de stijging van de aankooprijzen voor landbouwproducten. Het verloop van de toegevoegde waarde in het segment chemie loopt uiteen volgens de ondernemingen. De bedrijven van de groep Nilefos Chemie laten een groei optekenen⁶⁸, met onder meer een sterke stijging van de overige bedrijfsopbrengsten bij Nilefos Chemie en een herstel van het resultaat bij Misa Eco. In de automobielenijverheid moet de daling vooral worden toegeschreven aan de vermindering van de omzet bij Volvo Cars. Het segment van de elektronicijverheid bleef relatief stabiel. De metaalverwerkende nijverheid werd daarentegen zwaar getroffen, eerst door de prijsstijging voor grondstoffen en vervolgens door de economische recessie. Zo zag ArcelorMittal Belgium zijn omzet over het jaar met ongeveer 6,5% teruglopen, terwijl de grond- en hulpstoffen (ijzererts, cokeskolen, schroot, enz.) met 17% toenamen. In het segment van de bouwnijverheid is het bedrijf Denys, dankzij een groei van zijn omzet, een belangrijke drijvende kracht achter de groei van de sector. In de voedingsnijverheid heeft Cargill, dat geconfronteerd werd met een stijging van zijn variabele kosten, onder meer voor de aankoop van grondstoffen, de resultaten van het segment neerwaarts beïnvloed. Het segment van de overige industrieën trok profijt van de stijging van de toegevoegde waarde bij Stora Enso Langerbrugge. Dankzij aankoopovereenkomsten op lange termijn en een effectieve afdekking, werd Stora Enso niet al te zwaar getroffen door de prijsstijging voor gerecycleerd papier. Het opwaartse verloop van de energieprijzen heeft de resultaten van dit bedrijf evenmin beïnvloed, dankzij aankoopovereenkomsten op lange termijn en een groter rendement van de eigen energiecentrale.

⁶⁶ De ondernemingen "DSV Solutions (Automotive) nv" en "DSV Solutions nv" maken deel van de groep DSV uit.

⁶⁷ De maritieme bedrijven die gevestigd zijn buiten de havenzones worden verdeeld over de Vlaamse havens volgens de verdeelsleutel van de toegevoegde waarde.

⁶⁸ Paradoxaal genoeg zullen deze ondernemingen in 2009 failliet gaan.

TABEL 20 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2003 TOT 2008

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	2.784,9	3.341,6	3.474,1	3.554,2	3.842,9	3.362,1	100,0	- 12,5	+ 3,8
MARITIEME CLUSTER	185,6	205,1	207,1	225,9	238,0	240,2	7,1	+ 0,9	+ 5,3
Scheepsagenten en expediteurs	37,9	41,5	44,5	50,8	59,8	56,2	1,7	- 5,9	+ 8,2
Goederenbehandeling	112,7	125,1	126,5	138,2	134,1	137,3	4,1	+ 2,4	+ 4,0
Rederijen.....	11,4	10,9	8,8	7,5	10,4	13,7	0,4	+ 32,0	+ 3,8
Scheepsbouw en -herstelling.....	4,0	3,8	4,0	4,3	4,8	4,5	0,1	- 7,4	+ 2,0
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	-0,1	0,0	-	-
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Maritieme handel	5,2	5,5	6,6	6,5	6,8	4,7	0,1	- 31,9	- 2,4
Havenbedrijf.....	14,3	18,3	16,6	18,6	22,3	24,0	0,7	+ 7,8	+ 10,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>4,5</i>	<i>4,7</i>	<i>4,7</i>	<i>4,0</i>	<i>5,5</i>	<i>8,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 61,0</i>	<i>+ 14,5</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	2.599,3	3.136,5	3.267,0	3.328,3	3.604,8	3.121,8	92,9	- 13,4	+ 3,7
HANDEL	598,2	761,3	812,1	828,2	898,4	833,6	24,8	- 7,2	+ 6,9
INDUSTRIE.....	1.860,9	2.226,1	2.305,2	2.345,9	2.541,3	2.101,5	62,5	- 17,3	+ 2,5
Energie.....	74,2	144,6	132,2	149,8	166,0	175,3	5,2	+ 5,6	+ 18,8
Brandstofproductie.....	8,1	7,8	6,6	5,8	11,0	9,3	0,3	- 15,6	+ 2,6
Chemische nijverheid	206,1	203,1	225,5	234,5	250,2	253,0	7,5	+ 1,1	+ 4,2
Automobielnijverheid	483,7	632,2	611,3	636,2	646,0	628,4	18,7	- 2,7	+ 5,4
Elektronica	67,3	47,1	41,1	59,3	60,7	59,0	1,8	- 2,8	- 2,6
Metaalverwerkende nijverheid.....	768,2	955,0	1.027,0	944,5	1.102,5	670,4	19,9	- 39,2	- 2,7
Bouw	101,9	71,2	70,9	76,3	79,4	86,0	2,6	+ 8,3	- 3,3
Voedingsnijverheid	69,2	57,8	61,1	65,4	73,4	62,7	1,9	- 14,5	- 2,0
Andere industrie.....	82,1	107,5	129,6	174,1	152,2	157,5	4,7	+ 3,5	+ 13,9
VERVOER OVER LAND	58,0	61,6	53,3	51,7	57,4	65,6	2,0	+ 14,2	+ 2,5
Wegvervoer	36,9	37,6	37,7	37,2	43,9	48,9	1,5	+ 11,3	+ 5,8
Ander vervoer over land	21,2	24,0	15,6	14,5	13,5	16,7	0,5	+ 23,9	- 4,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	82,1	87,4	96,4	102,5	107,7	121,1	3,6	+ 12,4	+ 8,1
Andere diensten.....	70,3	75,7	84,5	87,7	92,5	104,2	3,1	+ 12,7	+ 8,2
Openbare sector	11,9	11,7	12,0	14,8	15,2	16,9	0,5	+ 10,9	+ 7,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	3.140,1	3.495,5	3.435,7	3.433,6	3.711,9	3.731,4	-	+ 0,5	+ 3,5
MARITIEME CLUSTER	313,3	328,0	365,0	356,1	381,1	330,8	-	- 13,2	+ 1,1
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	2.826,9	3.167,5	3.070,7	3.077,6	3.330,8	3.400,7	-	+ 2,1	+ 3,8
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	5.925,0	6.837,1	6.909,9	6.987,8	7.554,8	7.093,5	-	- 6,1	+ 3,7

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

Bij het vervoer over land steeg de toegevoegde waarde met 14,2%. De beide segmenten dragen bij tot deze groei. Het openbaar vervoer (NMBS-groep) steeg met nagenoeg 24% en het wegvervoer met iets meer dan 11%. Dat laatste segment dankt de stijging onder meer aan de verplaatsing van de hoofdzetel van Hansbeek Snelvervoer en van Vervoeronderneming Frank Ongena naar de haven van Gent. De overige logistieke diensten trokken dan weer profijt van een stijging van de toegevoegde waarde bij OCAS, Volvo Treasury Europe Coordination Center en Liquifill.

TABEL 21 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	TOTAL BELGIUM	Handel
3	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
4	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
5	BELGIAN SHELL	Handel
6	ELECTRABEL	Energie
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie
8	HONDA EUROPE	Handel
9	TAMINCO	Chemische nijverheid
10	S.P.E.	Energie

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Ondanks een kentering in meerdere segmenten is de top-10 van de toegevoegde waarde in de Gentse haven amper gewijzigd. De eerste zes plaatsen, aangevoerd door ArcelorMittal Belgium, Total Belgium en Volvo Cars zijn niet veranderd. In het midden van de rangschikking wisselen Honda Europe en Stora Enso Langerbrugge van plaats: het einde van de rangschikking blijft identiek.

3.3 Werkgelegenheid

Net als tijdens het voorgaande jaar, werd de lichte stijging van de werkgelegenheid bij de ondernemingen die gevestigd zijn in de Gentse haven versterkt door een snellere groei bij de onderaannemers. In 2008 bedroeg het aandeel van de directe werkgelegenheid en de totale werkgelegenheid in de Vlaamse werkgelegenheid respectievelijk 1,2% en 3,0%, net als in 2007. In verhouding tot de Belgische werkgelegenheid blijven de percentages ongewijzigd op 0,7 (direct) en 1,7% (totaal).

De directe werkgelegenheid in de Gentse haven steeg met 0,5%. Zowel de maritieme als de niet-maritieme cluster gaat vooruit. De werkgelegenheid in de **maritieme cluster** nam aanzienlijk toe. De scheepsagenten en expediteurs hadden evenwel te lijden van de fusie door overname van Arcodis Ecolas en van de vermindering van de werkgelegenheid bij Transport & Supply Chain Services Center. Het segment van de goederenbehandelaars liet daarentegen een flinke stijging van de werkgelegenheid optekenen, dankzij DSV Solutions (Automotive) en Gates Distribution Center. In het segment van de rederijen is de verandering toe te schrijven aan de activiteiten buiten de haven. In het segment van de scheepsbouw en -herstelling leidde het faillissement van Advanced Composite Constructions tot een daling van de werkgelegenheid. Het segment maritieme handel trok profijt van de stijging van de werkgelegenheid bij BRP Europe, terwijl die van het Havenbedrijf Gent stabiel bleef.

In de **niet-maritieme cluster** loopt de werkgelegenheid in voltijdequivalenten terug in de handel en de industrie, terwijl ze toeneemt in het vervoer over land en de overige logistieke diensten. In de handel daalt de werkgelegenheid onder meer als gevolg van een herstructurering bij Rousselot, die leidde tot een personeelsinkrimping. Champion Central Europe, dat kampte met teruglopende verkoopcijfers, besloot eveneens zijn activiteiten te reorganiseren en zijn distributiecentrum te Gent uit te besteden aan een gespecialiseerde logistieke onderneming, die andere cliënten zal kunnen aantrekken en zo de rentabiliteit van het distributiecentrum vergroten. In de industrie wijzigt het energiesegment weinig. De brandstoffenproductie laat een scherpe stijging optekenen, hoofdzakelijk dankzij de bio-ethanolafabriek Alco Bio Fuel. Deze onderneming, die gevestigd is in het Rodenhuizedok, is het resultaat van een joint-venture tussen Alcogroup, Vanden Avenne Izegem, AVEVE en Wal.Agri. In het segment van de chemie leidde de overname van Flanders Powder door Oxyplast Belgium tot een toename van het personeelsbestand in de Gentse vestiging.

TABEL 22 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2003 TOT 2008
(VTE)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	27.067	27.458	27.662	27.639	27.905	28.042	100,0	+ 0,5	+ 0,7
MARITIEME CLUSTER	1.913	2.068	2.174	2.185	2.274	2.327	8,3	+ 2,3	+ 4,0
Scheepsagenten en expediteurs	543	530	559	598	666	626	2,2	- 6,0	+ 2,9
Goederenbehandeling	1.018	1.171	1.257	1.264	1.277	1.363	4,9	+ 6,7	+ 6,0
Rederijen	98	103	94	58	61	72	0,3	+ 18,2	- 5,8
Scheepsbouw en -herstelling	70	72	72	72	75	64	0,2	- 15,1	- 1,8
Havenaanleg en baggerwerken	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Visserij	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Maritieme handel	39	42	45	43	45	51	0,2	+ 14,4	+ 5,7
Havenbedrijf	145	150	148	150	150	150	0,5	+ 0,1	+ 0,6
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>57</i>	<i>64</i>	<i>63</i>	<i>75</i>	<i>76</i>	<i>87</i>	<i>-</i>	<i>+ 14,0</i>	<i>+ 8,9</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	25.154	25.390	25.488	25.453	25.631	25.716	91,7	+ 0,3	+ 0,4
HANDEL	2.517	2.527	2.472	2.491	2.528	2.465	8,8	- 2,5	- 0,4
INDUSTRIE	20.746	20.791	21.002	20.910	20.993	20.967	74,8	- 0,1	+ 0,2
Energie	654	634	629	673	655	651	2,3	- 0,6	- 0,1
Brandstofproductie	58	63	59	52	59	79	0,3	+ 34,3	+ 6,5
Chemische nijverheid	1.772	1.673	1.663	1.646	1.739	1.762	6,3	+ 1,3	- 0,1
Automobielnijverheid	7.443	8.345	8.708	8.565	8.577	8.560	30,5	- 0,2	+ 2,8
Elektronica	1.002	912	782	732	728	708	2,5	- 2,7	- 6,7
Metaalverwerkende nijverheid	6.534	6.473	6.530	6.509	6.445	6.358	22,7	- 1,3	- 0,5
Bouw	1.594	1.099	1.018	1.053	1.084	1.142	4,1	+ 5,3	- 6,4
Voedingsnijverheid	512	488	501	502	518	541	1,9	+ 4,3	+ 1,1
Andere industrie	1.177	1.104	1.113	1.179	1.188	1.166	4,2	- 1,8	- 0,2
VERVOER OVER LAND	894	932	776	769	778	874	3,1	+ 12,3	- 0,4
Wegvervoer	511	460	481	500	544	598	2,1	+ 10,0	+ 3,2
Ander vervoer over land	383	471	295	270	235	276	1,0	+ 17,6	- 6,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	998	1.140	1.238	1.283	1.332	1.410	5,0	+ 5,8	+ 7,2
Andere diensten	724	872	979	1.022	1.072	1.145	4,1	+ 6,7	+ 9,6
Openbare sector	274	268	259	261	260	265	0,9	+ 2,1	- 0,7
2. INDIRECTE EFFECTEN	37.523	39.132	37.088	36.961	38.556	40.709	-	+ 5,6	+ 1,6
MARITIEME CLUSTER	3.471	3.837	4.401	3.921	4.288	4.271	-	- 0,4	+ 4,2
NIET-MARITIEME CLUSTER	34.053	35.295	32.687	33.039	34.268	36.438	-	+ 6,3	+ 1,4
TOTAAL WERKGELEGENHEID	64.590	66.590	64.750	64.599	66.461	68.751	-	+ 3,4	+ 1,3

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

In het segment van de automobielnijverheid lieten de ondernemingen tegengestelde ontwikkelingen met betrekking tot het personeelsbestand optekenen. De twee uitersten zijn, enerzijds, de toename van het personeel bij Volvo Group Belgium, onder meer als gevolg van het opstarten van de nieuwe afdeling voor het trimmen van cabines eind 2007 en, anderzijds, de personeelsinkrimping bij Volvo Cars. Dit laatste bedrijf kreeg af te rekenen met de tanende verkoop in de automobielnijverheid en werd gereorganiseerd op het niveau van de groep, waarbij de productie van wagens werd ingekrompen. In de elektronicanijverheid is de stijging van het aantal voltijdequivalenten hoofdzakelijk toe te schrijven aan GE Industrial Belgium. De metaalverwerkende nijverheid kende een veelbelovende start van het jaar, met nieuwe aanwervingen tot gevolg. De omslag van de economische situatie in de loop van het jaar leidde helaas tot het stopzetten van de tijdelijke overeenkomsten en het invoeren van economische werkloosheid. Half december werd het "Plan 2009" door ArcelorMittal Belgium aan de sociale partners voorgelegd. Het omvat onder meer een personeelsinkrimping via pensioneringen, brugpensioneringen en vrijwillige afvloeiingen, alsook de uitbesteding van bepaalde activiteiten. Een van de doelstellingen is de reorganisatie van het onderhoud, teneinde een grotere flexibiliteit te verzekeren. In de bouwnijverheid voerde Denys de werkgelegenheid op en zorgde voor een aanzienlijke stijging in het segment. De voedingsnijverheid steeg onder meer dankzij Etablissements P. Bruggeman en Fuji Oil Europe en Cargill. In het segment van de overige industrieën ging de werkgelegenheid licht achteruit. Een van de redenen voor deze achteruitgang is de personeelsinkrimping bij Chesapeake Gent en SCA Packaging Belgium.

De werkgelegenheid in het vervoer over land steeg met 12,3%. Deze toename is gedeeltelijk toe te schrijven aan de NMBS-groep (+17,6%), maar eveneens aan het wegvervoer (+10%) dat profijt trok van de verplaatsing van de respectieve hoofdzetels van Hansbeek Snelvervoer en Vervoeronderneming Frank Ongena naar de Gentse haven, alsook van de personeelsuitbreiding bij de Europese transporteur Hallens.

De stijging van de werkgelegenheid bij de overige logistieke diensten is toe te schrijven aan meerdere ondernemingen, zoals Sita Recycling Services, Organic Waste Systems, Volvo Treasury Europe Coordination Center, General Industrial Assistance Cataro, Almetal Beheer...

TABEL 23 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
3	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
4	HONDA EUROPE	Handel
5	DENYS	Bouw
6	ELECTRABEL	Energie
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie
8	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Automobielnijverheid
9	TAMINCO	Chemische nijverheid
10	DSV SOLUTIONS(AUTOMOTIVE)	Goederenbehandeling

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

ArcelorMittal Belgium, Volvo Cars, Volvo Group Belgium en Honda Europe nemen nog steeds de eerste vier plaatsen in van de top-10 van de werkgelegenheid in de Gentse haven. GE Industrial Belgium, daarentegen, is verdwenen en vervangen door bouwonderneming Denys, dat twee plaatsen stijgt, waardoor de volgende bedrijven in de rangschikking elk een plaats klimmen. DSV Solutions (Automotive), tot slot, doet zijn intrede in de rangschikking.

3.4 Investerings

Hoewel 2007 reeds werd gekenmerkt door bijzonder grote investeringen in het Gentse havengebied, zijn de investeringen in 2008 licht toegenomen (+1,8%) tot boven de grens van €700 miljoen.

TABEL 24 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2003 TOT 2008**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	48,6	40,8	56,0	49,0	84,7	84,2	11,9	- 0,6	+ 11,6
Scheepsagenten en expediteurs	8,4	7,3	2,3	2,4	9,7	5,2	0,7	- 46,4	- 9,2
Goederenbehandeling	21,1	13,2	23,7	25,0	37,0	41,0	5,8	+ 10,8	+ 14,2
Rederijen.....	5,5	2,4	8,9	4,3	10,4	18,1	2,6	+ 73,7	+ 26,9
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,6	1,2	0,2	0,5	0,5	0,6	0,1	+ 17,8	- 0,8
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	+ 24,8	-
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Maritieme handel	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	- 84,9	- 23,8
Havenbedrijf.....	12,9	16,6	20,8	16,8	27,0	19,3	2,7	- 28,4	+ 8,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>3,9</i>	<i>4,4</i>	<i>11,2</i>	<i>7,4</i>	<i>-</i>	<i>- 33,7</i>	<i>+ 17,5</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	694,3	301,5	297,0	346,4	608,4	621,4	88,1	+ 2,1	- 2,2
HANDEL	46,2	37,1	40,6	33,3	46,7	58,0	8,2	+ 24,2	+ 4,7
INDUSTRIE.....	617,9	231,1	214,3	239,8	484,1	507,8	72,0	+ 4,9	- 3,8
Energie.....	5,0	7,5	8,6	4,8	61,1	124,6	17,7	+ 104,0	+ 90,5
Brandstofproductie.....	5,0	1,1	1,4	31,7	72,0	55,9	7,9	- 22,3	+ 62,0
Chemische nijverheid	30,1	22,5	25,6	34,5	68,5	58,0	8,2	- 15,4	+ 14,0
Automobielnijverheid	179,6	61,7	78,6	54,4	111,2	94,8	13,4	- 14,8	- 12,0
Elektronica	4,7	4,9	3,8	3,2	5,2	6,3	0,9	+ 20,3	+ 6,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	156,8	90,9	63,5	61,8	112,2	73,6	10,4	- 34,4	- 14,0
Bouw	9,2	5,2	7,1	13,5	12,1	11,1	1,6	- 7,7	+ 3,8
Voedingsnijverheid	11,0	10,6	6,0	21,5	19,8	25,4	3,6	+ 28,2	+ 18,1
Andere industrie.....	216,4	26,8	19,7	14,3	22,0	58,1	8,2	+ 164,0	- 23,1
VERVOER OVER LAND	12,0	11,6	6,1	14,9	14,9	17,1	2,4	+ 14,2	+ 7,3
Wegvervoer	10,0	9,4	3,6	11,9	12,6	13,5	1,9	+ 7,3	+ 6,3
Ander vervoer over land	2,0	2,2	2,5	3,0	2,3	3,5	0,5	+ 52,2	+ 11,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	18,2	21,8	36,0	58,4	62,7	38,5	5,5	- 38,5	+ 16,1
Andere diensten.....	7,2	7,1	19,3	37,9	36,5	24,8	3,5	- 32,0	+ 28,2
Openbare sector	11,1	14,7	16,7	20,6	26,2	13,7	1,9	- 47,7	+ 4,4
DIRECTE INVESTERINGEN ..	742,8	342,3	352,9	395,4	693,1	705,6	100,0	+ 1,8	- 1,0

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De investeringen in de **maritieme cluster** bleven nagenoeg ongewijzigd, zij het met sterke verschillen tussen de segmenten. De scheepsagenten en expediteurs verminderden hun investeringen tot op een peil dat dichter aanleunde bij het gemiddelde van de afgelopen vijf jaar. De grootste investeerder van het segment voor 2008 is Tailormade logistics, dat een magazijn en een administratief gebouw in leasing nam. In het segment van de goederenbehandeling stegen de investeringen met 10,8%. Louis Dreyfus Commodities is goed voor iets meer dan een kwart van de geïnvesteerde bedragen, meer bepaald in silo's en laadbruggen. Sea-Invest heeft eveneens een soortgelijk bedrag geïnvesteerd in de Gentse haven, via de Compagnie Belge de Manutention en Sea-Tank. De rederijen lieten de sterkste stijging van de investeringen optekenen in de maritieme cluster. Dat is onder meer toe te schrijven aan

de aankoop van een binnenvaartschip door Floratrans-Shipping en door Agunto-Shipping. De segmenten van de scheepsbouw en -herstelling, de havenaanleg en baggerwerken, alsook van de maritieme handel bleven vrijwel stabiel. Het Gentse havenbedrijf gaf in 2008 de opdracht tot de uitvoering van baggerwerken, de bouw van kaaien en toegangswegen, de aankoop van terreinen in de zone Rieme-Noord en een roro-ponton.

In de **niet-maritieme cluster** stegen de investeringen met 2,1%. In het segment handel nam Oiltanking Gent nieuwe opslagtanks in gebruik, goed voor 42% extra opslagcapaciteit. Dit vertegenwoordigt ongeveer vier tiende van de investeringen in het segment; de rest is verdeeld over kleinere bedragen. In de industrie heeft het energiesegment zijn investeringen meer dan verdubbeld dankzij Electrabel, dat een nieuwe centrale bouwt op de site van Knippegroen. Deze elektriciteitscentrale heeft een vermogen van 305 MW en werkt op basis van hoogovengas afkomstig van het staalbedrijf ArcelorMittal. De totale investering zou €500 miljoen belopen. In de centrale van Rodenhuize werd een tweede installatie voor de verwerking van houtspaanders in gebruik genomen. Dat verdubbelt het vermogen van de centrale voor de meeverbranding van biomassa en maakt het mogelijk een maximaal productievermogen van 110 MW te bereiken. Hoewel de investeringen in het segment van de brandstoffenproductie teruglopen, worden ze nog steeds geschaagd door Alco Bio Fuel dat een productie-eenheid voor bio-ethanol bouwt. In de chemische nijverheid voltooide Oleon in 2008 de bouw van zijn nieuwe vetzuurfabriek. Hetzelfde geldt voor CRI Catalyst Company Belgium. Alkylamineproducent Taminco investeerde in 2008 eveneens aanzienlijke bedragen in zijn installaties en materiaal. De investeringen in de automobielnijverheid bleven erg hoog, zij het iets geringer dan het voorgaande jaar. Het gaat voornamelijk over de voorbereiding van de fabriek van Volvo Cars op de productie van de nieuwe XC60. De investeringen in de voedingsnijverheid nemen toe, hoofdzakelijk dankzij Cargill dat in 2008 de bouw voltooide van de multi-granenpers, de raffinage en de productie van biodiesel in de fabriek te Gent. De drijvende kracht achter de investeringen in het segment van de andere industrie is Stora Enso Langerbrugge. Dit bedrijf begon in 2008 met de bouw van een automatische sorteerinstallatie voor recyclagepapier, in samenwerking met Vlar Papier, met als belangrijkste doelstelling de vermindering van de productiekosten. Daarenboven loopt nog steeds een project voor de bouw van een warmtekrachtkoppelingcentrale om te voorzien in de totale stoombehoeften en in een groter gedeelte van de elektriciteitsbehoeften van Stora Enso Langerbrugge. Deze centrale zal kunnen draaien op verschillende soorten brandstoffen. De investeringen in het vervoer over land stijgen met 14,2%, onder meer dankzij Kintrans, V.V.M. en de NMBS-groep. In de overige logistieke diensten, daarentegen, wordt een aanzienlijke daling opgetekend, onder meer als gevolg van geringere investeringen bij OCAS (dat behoort tot de groep ArcelorMittal), Sea-Invest en het Vlaams Gewest, aangezien de werkzaamheden voor de aanleg van het Kluizendok grotendeels voltooid zijn.

TABEL 25 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ELECTRABEL	Energie
2	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
3	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
4	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie
5	ALCO BIO FUEL	Brandstofproductie
6	OILTANKING GHENT	Handel
7	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
8	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Havenbedrijf
9	TAMINCO	Chemische nijverheid
10	CARGILL	Andere diensten

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Electrabel gaat rechtstreeks naar de eerste plaats in de top-10 van de investeringen in de Gentse haven in 2008, waardoor ArcelorMittal Belgium en Volvo Cars een plaats moeten prijsgeven. Stora Enso Langerbrugge bekleedt onmiddellijk de vierde plaats en wordt gevolgd door Alco Bio Fuel, dat twee plaatsen achteruitgaat. De tweede helft van de rangschikking telt nog drie nieuwkomers: Oiltanking Ghent, Taminco en Cargill. Het Havenbedrijf Gent GAB moet drie plaatsen prijsgeven.

4 HAVEN VAN OOSTENDE

4.1 Ontwikkelingen⁶⁹

Het goederenverkeer in de haven van Oostende is in 2008 met 6,2% toegenomen en bereikte een recordpeil van bijna 8,5 miljoen overgeslagen ton. Vooral het algemeen vrachtvervoer⁷⁰ stuwde de volumes omhoog, dankzij een stijging met 14,1%. Het vertegenwoordigt momenteel 20% van het totale Oostendse goederenverkeer. Een groot gedeelte van de vrachtgoederen bestaat uit zand en grind. Dit specifieke type van vervoer deed het goed in 2008.

Het vervoer van passagiers en toeristische auto's, daarentegen, liep terug. Het aantal begeleide vrachtwagens op de door Transeuropa Ferries uitgebate lijn Oostende-Ramsgate nam af, wellicht als gevolg van de economische crisis in het Verenigd Koninkrijk. Bovendien is het aantal cruiseschepen dat Oostende aandoet in 2008 achteruitgegaan ten opzichte van het voorgaande jaar. De herinrichtingswerken aan de haventoeegang zullen de aantrekkelijkheid van de Oostendse haven evenwel vergroten en naar men hoopt zal dit ertoe leiden dat meer cruiseschepen de haven van Oostende zullen aanlopen.

Het roro-verkeer ging met 4,6% vooruit. Het bestaat uit drie verbindingen met het Verenigd Koninkrijk: de korte route, die Oostende verbindt met Ramsgate en twee langere naar Dartford, Ipswich en naar Killingholme. De eerste verbinding wordt voornamelijk gebruikt door vrachtwagens met bestuurders. De twee andere lijnen werden voor het eerst en helaas ook voor het laatst gedurende heel het jaar uitgebaat door Dart Line. Na drie veelbelovende kwartalen, werd op deze verbindingen aan het eind van het jaar immers een aanzienlijke daling van de activiteit opgetekend, waarop de moedermaatschappij van Dart Line, Cobelfret, besliste de lijnen te sluiten, net als TerminalCo in de loop van 2009.

Het containerverkeer viel medio 2007 stil als gevolg van de overname van Cobelfret door Ferryways en het opdoeken van de verbinding Rotterdam/Antwerpen-Oostende. De Haven sluit niet uit dat het containerverkeer op termijn opnieuw wordt opgestart ten behoeve van de ontwikkeling van de shortsea shipping.

De aan- en afvoer van het goederenverkeer van de haven van Oostende verloopt nog steeds grotendeels over de weg (97%). De spoorweg is goed voor 2,3% en de binnenvaart voor 0,4%. Naar men hoopt zal de uitvoering van de werken voor de aansluiting van het Zeewezendok op het spoorweginet het aandeel van de spoorweg in het goederenverkeer over land doen toenemen.

In 2008 werd de door C-Power uitgebate nieuwe kaai in de zone Halve Maan in gebruik genomen. Deze kaai werd verstevigd en beschikt thans over een draagvermogen van 10 ton per m², waardoor de haven van Oostende over één van de stevigste kaaien van Vlaanderen beschikt. Ze moet dienen als laadplatform voor de sokkels van de windmolens die op de Thorntonbank worden gebouwd. De tweede fase van de werken voor de verbetering van de maritieme haventoeegang werd eveneens in ditzelfde jaar aangevat. Tijdens deze fase wordt een nieuwe toegangsgeul uitgegraven. Tot slot zullen de twee toegangsdammen worden aangepast zodat grotere schepen de haven kunnen aanlopen.

4.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde van de haven van Oostende steeg in 2008 met 9,1% (+7,0% naar volume). De totale toegevoegde waarde, die eveneens het gedeelte omvat dat door onderaannemers wordt gecreëerd, nam dan weer met 12,1% toe. De toegevoegde waarde in Oostende kan ook worden vergeleken met het bbp van het Vlaams Gewest: in 2008 beliep dit percentage van de directe toegevoegde waarde 0,2%, evenveel als het voorgaande jaar. Het aandeel van de totale toegevoegde waarde is licht toegenomen, tot 0,5%. In 2008 beliepen de directe en de totale toegevoegde waarde respectievelijk 0,1% en 0,3% van het Belgische bbp.

⁶⁹ Bron: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008* en AG Haven Oostende (2008).

⁷⁰ De algemene vracht omvat de conventionele stukgoederen en de bulkgoederen.

TABEL 26 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2003 TOT 2008

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	334,0	353,6	397,2	410,5	438,7	478,7	100,0	+ 9,1	+ 7,5
MARITIEME CLUSTER.....	77,6	115,6	101,1	111,7	104,4	116,8	24,4	+ 11,9	+ 8,5
Scheepsagenten en expediteurs	2,2	2,8	3,2	3,3	3,9	3,9	0,8	+ 0,7	+ 11,8
Goederenbehandeling	6,3	7,2	6,5	7,0	5,4	6,6	1,4	+ 23,8	+ 1,0
Rederijen	1,0	3,4	2,9	0,8	-0,6	9,1	1,9	-	+ 55,0
Scheepsbouw en -herstelling	6,5	6,7	5,9	4,9	6,3	4,6	1,0	- 26,6	- 6,5
Havenaanleg en baggerwerken	29,9	47,5	31,8	39,7	30,2	41,9	8,8	+ 38,9	+ 7,0
Visserij	17,7	31,6	34,1	39,7	42,0	34,9	7,3	- 17,0	+ 14,5
Maritieme handel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	+ 36,3	+ 11,7
Havenbedrijf	3,1	4,8	5,2	4,3	4,7	4,6	1,0	- 1,3	+ 8,2
Openbare sector.....	10,7	11,3	11,3	11,6	12,3	10,8	2,3	- 12,6	+ 0,2
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>9,0</i>	<i>9,4</i>	<i>8,2</i>	<i>11,5</i>	<i>12,5</i>	<i>8,6</i>	<i>-</i>	<i>- 30,8</i>	<i>- 0,9</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	256,4	238,0	296,1	298,8	334,3	361,9	75,6	+ 8,3	+ 7,1
HANDEL.....	18,9	20,1	21,4	20,5	22,6	22,7	4,7	+ 0,5	+ 3,7
INDUSTRIE.....	162,7	152,9	203,8	204,4	229,0	248,5	51,9	+ 8,5	+ 8,8
Energie	0,2	0,4	1,6	5,1	3,7	-6,1	-1,3	-	-
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid.....	35,1	33,8	34,1	31,3	31,7	32,8	6,8	+ 3,3	- 1,4
Automobielnijverheid.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Elektronica.....	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	1,0	0,2	+ 38,2	+ 7,6
Metaalverwerkende nijverheid	110,1	98,3	150,6	152,1	176,3	203,3	42,5	+ 15,3	+ 13,1
Bouw.....	4,4	5,1	5,3	5,6	6,3	6,8	1,4	+ 8,6	+ 9,1
Voedingsnijverheid	6,4	9,7	8,2	7,4	8,0	7,2	1,5	- 9,4	+ 2,4
Andere industrie	5,7	5,1	3,4	2,2	2,3	3,4	0,7	+ 43,6	- 10,0
VERVOER OVER LAND.....	20,2	21,7	19,5	20,5	22,2	27,9	5,8	+ 25,3	+ 6,6
Wegvervoer	17,4	17,6	17,9	19,7	21,5	27,6	5,8	+ 28,4	+ 9,7
Ander vervoer over land.....	2,9	4,1	1,6	0,8	0,7	0,3	0,1	- 65,7	- 38,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	54,6	43,3	51,4	53,4	60,4	62,9	13,1	+ 4,1	+ 2,9
Andere diensten	33,2	23,0	26,0	26,9	31,3	31,8	6,7	+ 1,9	- 0,8
Openbare sector.....	21,4	20,3	25,4	26,5	29,1	31,1	6,5	+ 6,6	+ 7,8
2. INDIRECTE EFFECTEN.....	304,3	335,8	350,2	377,8	396,4	457,0	-	+ 15,3	+ 8,5
MARITIEME CLUSTER.....	89,7	139,7	124,4	135,9	121,1	140,7	-	+ 16,1	+ 9,4
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	214,6	196,1	225,7	241,9	275,3	316,3	-	+ 14,9	+ 8,1
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	638,3	689,4	747,4	788,3	835,1	935,8	-	+ 12,1	+ 8,0

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De toegevoegde waarde van de Oostendse haven liet in 2008 een van de sterkste stijgingen optekenen van de Belgische zeehavens. Zowel de **maritieme cluster** als de niet-maritieme cluster gaan vooruit. Op het niveau van de sectoren lopen de tendensen daarentegen sterk uiteen. De dalende segmenten maken nagenoeg de helft uit van de maritieme cluster. Inzake toegevoegde waarde blijft het segment van de scheepsagenten en expediteurs, alsook dat van het havenbedrijf nagenoeg ongewijzigd. In de goederenbehandeling wordt daarentegen een stijging met bijna 24% opgetekend. Het verlies van 2007 wordt evenwel niet volledig goedge maakt. Dit herstel kan worden toegeschreven aan de stijging van de activiteit bij TerminalCo. De rederijen boeken een recordresultaat, dankzij de ontwikkeling van de activiteiten bij Ro-RoCo. In het segment scheepsbouw en -herstelling konden de sterke cijfers van 2007 niet worden doorgetrokken en loopt het resultaat opnieuw terug. Dat is te wijten aan DB Plassendale, dat zijn activiteiten stopzette en ophield te bestaan. Na het dieptepunt van 2007 steeg de toegevoegde waarde in het segment havenaanleg en baggerwerken tot meer dan €40 miljoen, hoofdzakelijk dankzij Baggerwerken Decloedt en Zoon, dat behoort tot de groep DEME. Deze onderneming voert onder meer onderhoudswerken uit in Zeebrugge en Oostende. Ze is verantwoordelijk voor het uitdiepen van de toegangseul in de Oostendse haven en aanverwante werken. Het bedrijf is ook zeer actief in het buitenland. Het segment van de visserij bleef niet gespaard van de crisis in de sector. De hoge brandstofkosten en de stagnerende of zelfs dalende verkoopprijzen drukten de resultaten en verzwakten de solvabiliteit van deze ondernemingen. Het werd moeilijker om kredieten te verkrijgen, terwijl Europa maatregelen nam ter bescherming van het leefmilieu en de visquota verlaagde. Een van de weinige bedrijven die evenwel een stijging van de toegevoegde waarde kon voorleggen is Marine Harvest Belgium, dat in 2008 opnieuw gerookte zalm ging verkopen en niet langer Schotse zalm. Morubel zag zijn volumes daarentegen licht teruglopen en de geringe stijging van de verkoopprijzen kon de toename van de productiekosten (zoals de energie- en de milieukosten) niet compenseren, waardoor de toegevoegde waarde aanzienlijk terugliep. De toegevoegde waarde in het segment van de overheidssector neemt af als gevolg van de vermindering van het personeel van de zeemacht dat tewerkgesteld is in de basis van Oostende.

De toegevoegde waarde in de **niet-maritieme cluster** is met 8,3% gestegen. De stijging was het sterkst in het vervoer over land. In 2008 onderging deze bedrijfstak in Oostende een grondige reorganisatie: Transport Maenhout nam Betrains en European Distribution Services over. Deze drie bedrijven waren gevestigd in de haven van Oostende. Transport Maenhout beheerste echter de kosten; in combinatie met een stijging van de lonen, nam de toegevoegde waarde van deze transporteur in 2008 fors toe. Ook European Freight Services, dat eveneens behoort tot de groep Maenhout, liet een activiteitsstijging optekenen. Het segment van het ander vervoer over land ging achteruit als gevolg van een vermindering van de personeelsbezetting door de NMBS-Groep in de Oostendse haven.

De toegevoegde waarde in het segment handel bleef in 2008 vrij stabiel. Het gaat om een vrijwel algemene tendens in de bedrijven van dit segment. In de industrie, daarentegen, wordt een forse stijging met 8,5% opgetekend. Nagenoeg alle industriële activiteiten gingen vooruit, met uitzondering van energie en de voedingsnijverheid. In de energienijverheid kreeg Electrawinds-Biomassa af te rekenen met moeilijkheden aan de motoren en bij de verwerking van afvalolie. De inkomsten van het bedrijf liepen terug, terwijl de operationele kosten toenamen. Ook Electrawinds Biostoom, dat zijn activiteiten nog maar net heeft opgestart, liet een exploitatieverlies optekenen. In de voedingsnijverheid is de daling vooral toe te schrijven aan Natrajacali, dat zijn bedrijfsresultaat en zijn afschrijvingen ziet teruglopen. In de chemische nijverheid, daarentegen, gingen de lonen en de buitenlandse investeringen van Proviron Basic Chemicals omhoog, wat een positieve invloed heeft gehad op de toegevoegde waarde. De sterke stijging in het segment van de metaalverwerkende nijverheid is te danken aan de aanzienlijke toename van de activiteit bij Daikin Europe. De overname van buitenlandse verdelers en de versterking van de aanwezigheid van het bedrijf in Turkije hebben bijgedragen tot deze ontwikkeling. De bouwnijverheid en de overige industrieën trekken profijt van de groei van het personeel en bijgevolg van de loonkosten bij Pyra Th. en Zonen en Metco Recycling.

De overige logistieke diensten hebben de resultaten van 2007 opnieuw verbeterd: ze gingen met +4,1% omhoog, onder meer dankzij de omzetstijging bij Debrufin.

In de top-10 van de toegevoegde waarde van de Oostendse haven verandert er weinig in 2008. Baggerwerken Decloedt en Zoon heeft opnieuw de tweede plaats ingenomen, ten koste van de overheid. Transport Maenhout wint twee plaatsen, waardoor Morubel en de zeemacht elk een plaats moeten prijsgeven. Het bedrijf Ro-RoCo doet zijn intrede in de top-10 en springt onmiddellijk naar de achtste plaats, terwijl Natrajacali en Maenhout Logistics van plaats gewisseld hebben.

TABEL 27 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
3	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
4	PROVIRON BASIC CHEMICALS	Chemische nijverheid
5	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
6	MORUBEL	Visserij
7	ZEEMACHT	Openbare sector
8	RO-ROCO	Rederijen
9	MAENHOUT LOGISTICS	Wegvervoer
10	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementele vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

4.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Oostende is met 3,6% gestegen. Het gemiddelde personeelsbestand in de bestudeerde ondernemingen van de haven vertegenwoordigde, net zoals het voorgaande jaar, 0,2% van de werkgelegenheid in het Vlaams Gewest. De totale werkgelegenheid – de som van de directe en de indirecte werkgelegenheid – maakte 0,4% uit van de Vlaamse werkgelegenheid. In 2008 bedroegen de directe en de totale werkgelegenheid respectievelijk 0,1% en 0,3% van de Belgische werkgelegenheid.

De werkgelegenheid in de **maritieme cluster** van de Oostendse haven ondervond de weerslag van de vermindering in de visserij, de openbare sector en in de scheepsbouw en -herstelling. In het segment van de visserij kan de achteruitgang worden toegeschreven aan het faillissement van Rederij De Zwerver, maar ook aan de personeelsinkrimingen bij OSFA en bij Exploitatie Vismijn Oostende. In de openbare sector heeft de zeemacht, zoals eerder vermeld, het personeelsbestand op de basis van Oostende teruggeschroefd. Het segment van de scheepsbouw en -herstelling werd getroffen door het banenverlies bij DB Plassendale. De werkgelegenheid in dit segment, die in 2007 met twaalf voltijdequivalenten was toegenomen, loopt daarmee terug tot ongeveer op het niveau dat werd opgetekend in 2006. Het segment van de scheepsagenten en expediteurs zet zijn stijging voort en laat een toename met 9,6% op jaarbasis optekenen, hoofdzakelijk dankzij Transeuropa Ferries. Na het dieptepunt van 2007 als gevolg van het faillissement van Ferryways, neemt de werkgelegenheid bij de rederijen fors toe dankzij de overname van verbindingen tussen Oostende en het Verenigd Koninkrijk door Dart Line. Het segment havenaanleg en baggerwerken trok profijt van het activiteitenverloop bij Baggerwerken Decloedt en Zoon. De werkgelegenheid in de maritieme handel en in het havenbedrijf varieerde slechts weinig. Al met al is de werkgelegenheid in de maritieme cluster nagenoeg stabiel gebleven.

In de **niet-maritieme cluster** neemt de werkgelegenheid in de meeste segmenten toe. Zo steeg de handel met 2,3% en de industrie met 5,2%. In het energiesegment nam de werkgelegenheid met meer dan 50% toe, hoofdzakelijk dankzij Electrawinds Biomassa. In de chemische nijverheid bleef de werkgelegenheid vrij stabiel, net als in de elektronica- en in de voedingsnijverheid. In het segment van de metaalverwerkende nijverheid had de aanzienlijke activiteitsgroei bij Daikin Europe een zeer positieve invloed op de werkgelegenheid, die met 62 voltijdequivalenten toenam. Het aandeel van dit segment in de werkgelegenheid van de haven neemt toe tot meer dan een vierde. De bouwnijverheid zet de stijgende tendens voort, voornamelijk dankzij het bedrijf Pyra Th. en Zonen. De toename in het segment van de overige industrieën is grotendeels toe te schrijven aan Metco Recycling, dat gevestigd is in de achterhaven en zich gespecialiseerd heeft in de recyclage van oude metalen.

De werkgelegenheid in het vervoer over land steeg met 12,9%, ondanks een daling in het ander vervoer over land als gevolg van de inkrimping van het NMBS-personeel dat actief is in de haven. De stijging is het resultaat van de reorganisatie en de uitbreiding bij de groep Maenhout, zoals hierboven toegelicht. De verslechtering van de economische situatie heeft nochtans gevolgen gehad voor de transportsector. De vraag naar dergelijke diensten is aanzienlijk teruggelopen door de vertraging van de productie. De toegenomen concurrentie heeft neerwaartse druk uitgeoefend op de prijzen, waardoor ondernemingen verplicht werden het verloop van de kosten en van de rentabiliteit nauwlettend in de gaten te houden.

TABEL 28 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2003 TOT 2008
(VTE)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	4.274	4.305	4.279	4.504	4.697	4.864	100,0	+ 3,6	+ 2,6
MARITIEME CLUSTER	1.175	1.403	1.350	1.452	1.436	1.434	29,5	- 0,2	+ 4,1
Scheepsagenten en expediteurs	36	43	50	47	53	58	1,2	+ 9,6	+ 10,1
Goederenbehandeling	121	134	137	148	160	159	3,3	- 0,5	+ 5,7
Rederijen.....	15	18	21	25	7	38	0,8	+ 416,2	+ 20,9
Scheepsbouw en -herstelling.....	114	110	82	94	106	92	1,9	- 12,7	- 4,1
Havenaanleg en baggerwerken	324	396	353	350	328	352	7,2	+ 7,2	+ 1,7
Visserij	292	419	430	510	506	471	9,7	- 7,1	+ 10,0
Maritieme handel	2	3	3	3	4	5	0,1	+ 29,3	+ 24,1
Havenbedrijf.....	35	41	42	42	47	46	0,9	- 2,5	+ 5,6
Openbare sector	238	239	231	233	225	213	4,4	- 5,1	- 2,2
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>126</i>	<i>153</i>	<i>121</i>	<i>156</i>	<i>143</i>	<i>132</i>	<i>-</i>	<i>- 7,4</i>	<i>+ 1,0</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	3.099	2.902	2.929	3.052	3.261	3.430	70,5	+ 5,2	+ 2,1
HANDEL	287	281	275	273	252	258	5,3	+ 2,3	- 2,1
INDUSTRIE.....	1.745	1.649	1.706	1.765	1.908	2.008	41,3	+ 5,2	+ 2,9
Energie.....	1	1	5	12	22	34	0,7	+ 54,4	+ 98,7
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	405	403	380	365	375	373	7,7	- 0,8	- 1,7
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Elektronica	12	12	10	10	11	12	0,2	+ 12,1	+ 0,2
Metaalverwerkende nijverheid.....	1.040	942	1.069	1.135	1.230	1.302	26,8	+ 5,8	+ 4,6
Bouw	105	102	105	114	115	119	2,4	+ 3,7	+ 2,4
Voedingsnijverheid	63	79	86	91	99	101	2,1	+ 1,6	+ 10,1
Andere industrie.....	118	111	52	38	56	69	1,4	+ 22,5	- 10,3
VERVOER OVER LAND	280	297	277	294	348	393	8,1	+ 12,9	+ 7,0
Wegvervoer	225	226	232	245	299	357	7,3	+ 19,5	+ 9,7
Ander vervoer over land	56	71	45	49	49	35	0,7	- 27,7	- 8,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	786	675	672	721	753	772	15,9	+ 2,5	- 0,4
Andere diensten.....	264	180	144	162	178	207	4,2	+ 16,0	- 4,8
Openbare sector	522	495	528	559	575	565	11,6	- 1,7	+ 1,6
2. INDIRECTE EFFECTEN	4.231	4.420	4.468	4.623	4.564	5.388	-	+ 18,1	+ 5,0
MARITIEME CLUSTER	1.484	1.800	1.898	1.892	1.561	2.046	-	+ 31,0	+ 6,6
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	2.747	2.620	2.570	2.731	3.002	3.342	-	+ 11,3	+ 4,0
TOTAAL WERKGELEGENHEID	8.504	8.725	8.747	9.127	9.261	10.252	-	+ 10,7	+ 3,8

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

Bij de overige logistieke diensten springt vooral het goede resultaat van het segment van de overige diensten in het oog, onder meer dankzij Electrawinds en Multitech.

TABEL 29 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
3	PROVIRON BASIC CHEMICALS	Chemische nijverheid
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
5	ZEEMACHT	Openbare sector
6	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
7	MAENHOUT LOGISTICS	Wegvervoer
8	MORUBEL	Visserij
9	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid
10	VAN HUELE GEBROEDERS	Havenaanleg en baggerwerken

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementele vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De ondernemingen die in 2008 de top-10 van de werkgelegenheid uitmaken in de haven van Oostende zijn nagenoeg dezelfde dan in 2007. De eerste drie plaatsen worden nog steeds ingenomen door Daikin Europe, het openbaar bestuur en Proviron Basic Chemicals. De zeemacht heeft zijn vierde plaats moeten afstaan aan Baggerwerken Decloedt en Zoon. Transport Maenhout, tot slot, is twee plaatsen gestegen en is thans de zesde grootste werkgever van de haven.

4.4 Investerings

De directe investeringen tegen lopende prijzen in de Oostende haven zijn tussen 2007 en 2008 met 16,1% toegenomen. Voor het tweede opeenvolgende jaar zijn de investeringen in de haven groter dan 150 miljoen euro. Beschouwd over de periode van 2003 tot 2008, is 2008 het beste jaar voor de investeringen in de Oostendse haven. .

In de **maritieme cluster** nemen de investeringen met 8,6% af, een daling die hoofdzakelijk moet worden toegeschreven aan het segment van de rederijen. In dit laatste segment werd in 2007 een uitzonderlijk hoog investeringsbedrag opgetekend dankzij Ro-RoCo. In 2008 liep dit bedrag met €2,8 miljoen terug. Rederij Dart-Line is de belangrijkste investeerder voor deze periode. De verandering in de goederenbehandeling is vooral toe te schrijven aan de ondernemingen buiten de havens⁷¹. In het segment van de scheepsbouw en -herstelling was DB Plassendale in 2008 de belangrijkste investeerder. Het segment havenaanleg en baggerwerken trok eens te meer profijt van het activiteitenverloop bij Baggerwerken Decloedt en Zoon. In mei 2008 vond de doopplechtigheid plaats van een nieuwe sleephopperzuiger met een capaciteit van 9.000 m³, de "Breydel". Dit baggerschip is het laatste in een reeks van zeven die in vier jaar in de vaart werden gebracht. De aankoop betekent voor de DEME-groep een investering van €60 miljoen. De visserij, daarentegen, ziet haar investeringen logischerwijze teruglopen. Het havenbedrijf van Oostende heeft voornamelijk geïnvesteerd in de transformatie van de vaargeul die toegang geeft tot de haven. Zo werd onder meer het oosterstaketsel afgebroken en een nieuwe dam gebouwd. Ook werd de toegangseul verdiept.

De **niet-maritieme cluster** deed het in 2008 opnieuw goed (+41,5%), nadat in 2007 reeds een duidelijke stijging was opgetekend. De industrie en de andere logistieke diensten droegen bij tot deze groei, terwijl de handel en het vervoer over land achteruitgingen. In de handel waren de grootste dalingen voor rekening van Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende en Sea and Car Motors. In dat segment was De Bruycker tijdens dit jaar de grootste investeerder. Ondanks de inkrimping in het segment vervoer over land, blijft de groep Maenhout de belangrijkste investeerder.

⁷¹ De maritieme bedrijven die gevestigd zijn buiten de havenzones worden verdeeld over de Vlaamse havens volgens de verdeelsleutel van de toegevoegde waarde.

TABEL 30 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2003 TOT 2008**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	11,9	20,4	41,2	23,1	79,9	73,1	39,9	- 8,6	+ 43,6
Scheepsagenten en expediteurs	0,4	1,5	0,8	0,9	1,8	1,5	0,8	- 19,3	+ 28,0
Goederenbehandeling	0,2	0,5	0,9	1,1	0,5	2,8	1,5	+ 438,2	+ 65,2
Rederijen.....	0,1	0,2	13,6	1,1	25,3	2,8	1,5	- 88,8	+ 111,8
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,5	1,2	0,4	1,5	1,4	1,9	1,0	+ 32,2	+ 31,1
Havenaanleg en baggerwerken	1,0	5,1	11,9	10,3	39,6	55,7	30,4	+ 40,7	+ 123,2
Visserij	4,8	5,7	6,3	6,5	7,3	5,4	2,9	- 25,9	+ 2,5
Maritieme handel	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	+ 61,2	+ 34,3
Havenbedrijf.....	5,0	6,3	7,2	1,6	4,0	3,0	1,6	- 26,4	- 9,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>1,1</i>	<i>2,9</i>	<i>1,8</i>	<i>2,1</i>	<i>3,7</i>	<i>4,1</i>	<i>-</i>	<i>+ 9,0</i>	<i>+ 30,0</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	48,1	65,8	59,5	58,1	77,8	110,1	60,1	+ 41,5	+ 18,0
HANDEL	5,3	20,6	6,9	5,5	7,2	3,9	2,1	- 45,5	- 5,9
INDUSTRIE.....	22,1	20,3	36,6	24,9	48,1	79,9	43,6	+ 65,9	+ 29,3
Energie.....	0,0	1,0	16,9	2,4	7,0	56,3	30,8	+ 701,2	+ 424,1
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	7,5	5,7	6,9	5,6	25,4	6,8	3,7	- 73,2	- 2,0
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Elektronica	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	- 71,6	- 15,8
Metaalverwerkende nijverheid.....	10,2	9,2	10,5	10,1	11,4	13,1	7,2	+ 15,5	+ 5,1
Bouw	0,6	0,7	0,6	1,3	1,3	1,2	0,6	- 10,2	+ 14,2
Voedingsnijverheid	0,9	2,6	0,7	3,4	0,7	0,7	0,4	+ 5,9	- 3,1
Andere industrie.....	2,8	1,0	1,0	2,0	2,2	1,6	0,9	- 25,8	- 10,1
VERVOER OVER LAND	1,4	2,4	5,1	5,0	8,5	4,2	2,3	- 50,8	+ 24,7
Wegvervoer	1,1	1,9	3,0	2,7	6,9	4,0	2,2	- 42,2	+ 28,8
Ander vervoer over land	0,2	0,5	2,0	2,3	1,5	0,2	0,1	- 89,8	- 9,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	19,3	22,6	11,0	22,7	14,0	22,1	12,1	+ 58,0	+ 2,8
Andere diensten.....	10,7	11,5	6,9	8,6	9,1	9,1	5,0	- 0,3	- 3,1
Openbare sector	8,6	11,1	4,1	14,1	4,9	13,0	7,1	+ 168,0	+ 8,5
DIRECTE INVESTERINGEN ..	60,1	86,2	100,8	81,2	157,7	183,2	100,0	+ 16,1	+ 25,0

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

In de industrie namen de investeringen zeer sterk toe (+65,9%). De voornaamste drijvende kracht achter deze groei is het energiesegment. Zo was er uiteraard Electrawinds Biomassa, dat investeerde in nieuwe motoren en in de verbetering van het proces voor de raffinage van afvalolie, maar vooral Electrawinds Biostoom speelde een grote rol. Dit bedrijf bouwde immers een biostoomcentrale, die groene energie levert op basis van vaste biomassa. De bouw van dit project duurde anderhalf jaar en vertegenwoordigt een investering van €90 miljoen. De nieuwe centrale voldoet aan de strengste Europese normen inzake emissies en heeft een hoger rendement dan een klassieke verbrandingsoven. Het project voorziet eveneens in de maximale recuperatie van de restwarmte. De centrale kan minstens 130.000 ton biomassa-afval per jaar verwerken en het elektrisch vermogen ervan bedraagt 18 MW. In

het segment van de chemie kon het uitzonderlijke bedrag van 2007 niet worden geëvenaard, zodat de investeringen terugliepen tot een meer gebruikelijk niveau. De belangrijkste investeerder in dit segment was Proviron Basic Chemicals. Het segment van de metaalverwerkende nijverheid liet opnieuw een groei optekenen (+15,5%) dankzij Daikin Europe, dat tekende voor de meeste investeringen in dit segment. De segmenten van de bouw- en de voedingsnijverheid bleven vrij stabiel. In de overige industrieën komt drie vierde van de investeringen voor rekening van Metco Recycling, dat een nieuwe recyclagelijin opstartte voor de verwerking van schroot. In de andere logistieke diensten is de openbare sector verantwoordelijk voor de verandering. Het gaat voornamelijk over de aanleg van de havendammen.

TABEL 31 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
2	ELECTRAWINDS BIOSTOOM	Energie
3	ELECTRAWINDS BIOMASSA	Energie
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
5	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
6	PROVIRON BASIC CHEMICALS	Chemische nijverheid
7	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Havenbedrijf
8	SOCIÉTÉ FORESTIÈRE ET IMMOBILIÈRE SOFORIM	Andere diensten
9	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
10	DART LINE	Rederijen

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de investeringen in de Oostendse haven is tussen 2007 en 2008 dan ook op meerdere plaatsen gewijzigd. Baggerwerken Decloedt en Zoon behoudt evenwel de koppositie. Daarna volgen Electrawinds Biostoom, een nieuwkomer in de rangschikking, en Electrawinds Biomassa, dat opklimt van de vijfde tot de derde plaats. De overheid wint drie plaatsen, terwijl Daikin Europe een plaats verliest. Nieuwkomers in de tweede helft van de rangschikking zijn Proviron Basic Chemicals, Soforim en Dart Line. Het havenbedrijf van Oostende behoudt de zevende plaats. Transport Maenhout moet drie plaatsen prijsgeven.

5 HAVEN VAN ZEEBRUGGE

5.1 Ontwikkelingen⁷²

Het volume overgeslagen goederen in de haven van Zeebrugge beliep in 2008 ongeveer 42 miljoen ton, evenveel als in 2007. Het containervervoer is goed voor meer dan de helft van de haventrafiek. De in 2007 opgestarte nieuwe feederdiensten die Zeebrugge aandoen hebben deze trafiek geschraagd. Ongeveer 42% daarvan bestaat uit invoer. De belangrijkste bestemmingen zijn het Midden-Oosten en het Verre Oosten, met een aandeel van 73% in het containervervoer. Bovendien werd in 2008 gestart met een estuaire pendeldienst waarmee vracht naar de haven van Antwerpen en het Albertkanaal kan worden vervoerd. Deze pendeldienst heeft het aantal hinterlandverbindingen uitgebreid. Uitgedrukt in TEU, is het containervervoer met 9,4% toegenomen.

Het roroverkeer is in 2008 met 9,1% teruggelopen. Het vertegenwoordigt evenwel nog altijd 925.000 vrachtwagens in datzelfde jaar. De zwakte van de Britse economie en het Britse pond had een negatief effect op de uitvoer naar het Verenigd Koninkrijk. Het tijdelijk stopzetten door Superfast Ferries van de lijn naar Rosyth en de moeilijkheden op de verbinding met Dartford waren bepalende factoren in de vermindering van de trafiek. De lijnen naar Bilbao (Transfennica) en Tilbury (P&O Ferries) lieten daarentegen erg goede resultaten optekenen. Het vervoer van nieuwe wagens ontsnapt niet aan de vertraging van de verkoop op de automobiemarkt en daalt voor het eerst sedert 1997. Met 2,1 miljoen verhandelde wagens behoudt de haven van Zeebrugge echter haar leiderspositie.

De vloeibare bulk nam toe met 5,9%. Deze positieve ontwikkeling heeft zowel betrekking op de uitvoer als op de invoer. Aardgas steeg met 26,2%. Deze aanzienlijke stijging houdt verband met de ingebruikname van de vierde opslagtank, alsook met de nieuwe hervergassingsinstallaties. Bovendien werd voor het eerst aardgas uitgevoerd. De overslag van geraffineerde aardolieproducten loopt daarentegen terug (-6,6%).

Droge bulk, van zijn kant, gaat licht achteruit (-2,9%). Bouwmaterialen, de belangrijkste droge bulkgoederen, dalen met 2,8%.

Terwijl 55% van de geloste goederen in de haven uit Europa komt, is 67% van de geladen goederen voor dit continent bestemd. Van de geïmporteerde goederen is 31% afkomstig uit Azië en 20% van de uitgevoerde goederen vertrekt naar datzelfde continent. De meerderheid (53,6%) van de goederen die aankomen of vertrekken met het maritiem verkeer wordt aangevoerd over de weg, gevolgd door het spoor (18%) en, onmiddellijk daarna, door de feederscheperen (17%).

Begin 2008 werd de estuaire verbinding opgestart tussen de haven van Zeebrugge en het Albertkanaal. De m/s "Amberes", met een capaciteit van 240 TEU, doet dit traject drie keer per week. Een van de doelstellingen van dit door het Vlaams Gewest gesteunde initiatief is de bevordering van het gebruik van minder vervuilende transportmiddelen voor de aanvoer van goederen van/naar de haven van Zeebrugge. In het voorjaar van hetzelfde jaar is een vierde opslagtank voor vloeibaar aardgas in gebruik genomen. Het vermogen van de vier tanks stemt overeen met drie ladingen, of 380.000 m³ vloeibaar aardgas. In dezelfde periode werd gestart met een nieuw systeem om vloeibaar gas te hervergassen en in het distributienetwerk te brengen. Dankzij deze nieuwe infrastructuur kunnen de aardgasleveranciers het aardgas via Zeebrugge naar andere Europese landen transporteren en de mogelijke bevoorradingsbronnen voor België diversifiëren. In september 2008 meerde de methaantanker "Al Kharsaah" in Zeebrugge aan. Het schip behoort tot de klasse van zogenaamde Q-Flex-scheperen, die een totale laadcapaciteit hebben van 210.000 m³ vloeibaar aardgas. Op 5 september 2008 nam de werkgeverscentrale CEWEZ officieel een nieuw opleidingscentrum voor havenarbeiders in gebruik aan de Evendijk Oost. Het centrum werd mee gefinancierd door de Europese Unie. Eind 2008 werd de sleepbotenvloot van de URS⁷³ uitgebreid met de "Union Onyx" en de "Union Topaz". Dankzij deze aankopen beschikt Zeebrugge over de modernste sleepbotenvloot in de range Hamburg - Le Havre.

⁷² Bronnen: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2008), Lloyd Special Report "Port of Zeebrugge".

⁷³ URS: Unie van Reddings- en Sleepdienst

5.2 Toegevoegde waarde

De directe en de totale toegevoegde waarde van de haven van Zeebrugge zijn sedert 2003 onafgebroken toegenomen. De directe toegevoegde waarde steeg met 5,1% ten opzichte van 2007 (+3,1% naar volume). De totale toegevoegde waarde, die de som is van de directe en indirecte effecten, nam met 1,6% toe. Net als de voorgaande jaren, vertegenwoordigen de directe en de totale toegevoegde waarde respectievelijk 0,5% en 0,9% van het Vlaamse bbp. In verhouding tot het Belgische bbp bedroeg het aandeel 0,3% (direct) en 0,5% (totaal).

De toegevoegde waarde van de **maritieme cluster** van de Zeebrugse haven steeg met 5,2%. De meeste segmenten van deze cluster gaan vooruit. De scheepsagenten en expediteurs lieten een forse groei optekenen (+19,5%), onder meer dankzij International Car Operators, Huktra en Norfolk Line, die een omzetstijging boeken, met een positief gevolg voor de bedrijfsresultaten. In de goederenbehandeling, het belangrijkste segment van de maritieme cluster van de haven, belooft de groei 4,8%. Twee drijvende krachten achter dit resultaat zijn Belgian New Fruit Wharf en APM Terminals Zeebrugge. Belgian New Fruit Wharf ziet zijn bedrijfsopbrengsten toenemen en dus ook zijn bedrijfsresultaat. Bij APM Terminals Zeebrugge beperkte de omzetstijging het bedrijfsverlies. Bovendien nemen de personeelskosten toe. In het segment van de rederijen ging de toegevoegde waarde omhoog dankzij de stijging van de omzet, het bedrijfsresultaat en de personeelskosten bij Cobelfret Ferries en C2C Shipping Lines. Het segment havenaanleg en baggerwerken trok onder meer profijt van de verhoging van de personeelskosten bij Depret. De lichte daling in de openbare sector is te verklaren door lagere personeelskosten van de Zeemacht in Zeebrugge.

De toegevoegde waarde in de **niet-maritieme cluster** neemt eveneens met 5% toe. De handel, de industrie en de overige logistieke diensten gaan vooruit, in tegenstelling tot het vervoer over land. De handel gaat vooruit dankzij verschillende ondernemingen, waaronder Tage & Lyle Molasses Belgium en Kolen Tomar, die hun omzet en hun bedrijfsresultaat zagen verbeteren. Donaldson Europe boekte een stijging in de overige bedrijfsopbrengsten (beheersvergoeding en toelage voor de uitbating van een distributiecentrum), de voorraden en de personeelskosten. In de industrie kan de sterkste stijging worden toegeschreven aan het energiesegment, dankzij Fluxys en Fluxys LNG, die hun omzet en hun bedrijfsresultaat fors de hoogte in zien gaan. Zoals eerder vermeld, nam Fluxys in april 2008 een nieuwe opslagtank voor vloeibaar gas in gebruik. Daarnaast werd de jaarlijkse hervergassingscapaciteit van de terminal nagenoeg verdubbeld tot 9 miljard m³ aardgas. Het segment van de chemie ging licht achteruit, onder meer door Pemco Brugge, dat geconfronteerd werd met een prijsstijging van de grondstoffen en een negatief marktverloop. De toegevoegde waarde in de elektronica-sector loopt terug, vooral als gevolg van de dalende omzet (volume en marge) bij Philips Innovative Applications, dat in het laatste kwartaal zwaar werd getroffen door de economische crisis. In de metaalverwerkende nijverheid liep de omzet van Werkhuizen Landuyt eveneens terug, wat de toegevoegde waarde van het segment drukte. De stijging van de toegevoegde waarde in de voedingsnijverheid is voornamelijk te danken aan PBI Fruit Juices Company, dat zijn productie en zijn omzet zag toenemen. In het segment andere industrie wordt de toegevoegde waarde onder meer neerwaarts beïnvloed door de activiteitenvertraging bij Uco Yarns. In het segment wegvervoer krimpt de toegevoegde waarde onder meer als gevolg van de vermindering van de overige bedrijfsopbrengsten bij Eurolines, de forse stijging van de aankopen van diverse goederen en diensten bij North Sea Express en het stopzetten van de activiteit bij Norbert Dentressangle Silo Belgium. De overige logistieke diensten konden profijt trekken van de stijging van de toegevoegde waarde bij Gems International dankzij de toename van de afschrijvingen.

TABEL 32 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2003 TOT 2008

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	753,0	809,4	813,0	857,9	914,0	960,8	100,0	+ 5,1	+ 5,0
MARITIEME CLUSTER	289,7	305,6	335,4	355,3	406,8	428,1	44,6	+ 5,2	+ 8,1
Scheepsagenten en expediteurs	35,3	38,6	40,0	45,4	47,4	56,6	5,9	+ 19,5	+ 9,9
Goederenbehandeling	100,4	120,1	128,2	140,2	172,2	180,4	18,8	+ 4,8	+ 12,4
Rederijen	17,0	10,9	26,6	23,2	33,6	42,4	4,4	+ 26,3	+ 20,1
Scheepsbouw en -herstelling	7,5	7,7	7,9	8,5	8,4	8,6	0,9	+ 1,6	+ 2,6
Havenaanleg en baggerwerken	17,0	12,2	10,9	11,2	13,3	14,2	1,5	+ 6,3	- 3,6
Visserij	31,4	24,6	25,5	20,5	21,2	17,8	1,8	- 16,1	- 10,8
Maritieme handel	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,1	+ 18,0	+ 2,2
Havenbedrijf	14,7	21,3	22,1	26,1	29,1	31,1	3,2	+ 7,1	+ 16,1
Openbare sector	65,8	69,8	73,8	79,9	81,1	76,4	8,0	- 5,8	+ 3,0
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>17,1</i>	<i>16,9</i>	<i>15,9</i>	<i>12,2</i>	<i>12,1</i>	<i>13,2</i>	-	<i>+ 9,1</i>	<i>- 5,0</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	463,3	503,7	477,5	502,6	507,2	532,7	55,4	+ 5,0	+ 2,8
HANDEL	64,8	72,6	70,8	81,7	82,0	86,4	9,0	+ 5,5	+ 5,9
INDUSTRIE	265,7	282,7	261,4	268,1	264,3	283,1	29,5	+ 7,1	+ 1,3
Energie	57,8	63,6	56,6	56,3	53,0	79,7	8,3	+ 50,5	+ 6,7
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	26,5	26,0	23,6	27,2	28,9	28,3	2,9	- 2,1	+ 1,3
Automobielnijverheid	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 0,6	-
Elektronica	80,4	84,5	79,0	91,2	76,5	68,5	7,1	- 10,4	- 3,1
Metaalverwerkende nijverheid	25,5	26,3	22,7	16,8	16,2	15,6	1,6	- 3,9	- 9,4
Bouw	39,4	38,8	40,5	39,3	45,5	45,8	4,8	+ 0,6	+ 3,0
Voedingsnijverheid	22,9	28,8	27,0	24,1	30,0	32,3	3,4	+ 7,7	+ 7,1
Andere industrie	13,1	14,6	11,8	12,9	14,0	12,8	1,3	- 9,2	- 0,6
VERVOER OVER LAND	77,1	87,1	76,5	79,7	81,7	80,7	8,4	- 1,2	+ 0,9
Wegvervoer	59,9	66,2	63,1	65,0	68,2	63,8	6,6	- 6,4	+ 1,3
Ander vervoer over land	17,2	20,9	13,4	14,7	13,5	16,9	1,8	+ 25,2	- 0,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	55,7	61,4	68,8	73,1	79,3	82,5	8,6	+ 4,0	+ 8,2
Andere diensten	38,4	43,6	49,8	52,4	57,1	58,4	6,1	+ 2,2	+ 8,7
Openbare sector	17,2	17,8	19,1	20,7	22,2	24,1	2,5	+ 8,5	+ 6,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	701,3	689,2	727,3	760,5	840,0	820,9	-	- 2,3	+ 3,2
MARITIEME CLUSTER	344,1	308,3	370,5	376,0	453,3	416,9	-	- 8,0	+ 3,9
NIET-MARITIEME CLUSTER	357,3	380,9	356,7	384,5	386,7	404,0	-	+ 4,5	+ 2,5
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	1.454,3	1.498,6	1.540,2	1.618,4	1.754,0	1.781,7	-	+ 1,6	+ 4,1

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

TABEL 33 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ZEEMACHT	Openbare sector
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica
3	FLUXYS LNG	Energie
4	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling
5	COBELFRET FERRIES	Rederijen
6	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling
7	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf
8	MARINE HARVEST PIETERS	Handel
9	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
10	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge onderging in 2008 enkele wijzigingen. Terwijl de eerste en de tweede plaats nog altijd worden ingenomen door de Zeemacht en door Philips Innovative Applications, staat Fluxys LNG momenteel op de derde plaats. Daardoor moet Sea-Ro Terminal een plaats achteruit, terwijl Combined Terminal Operators twee plaatsen moet prijsgeven. Cobelfret Ferries wurmt zich tussen deze twee laatste bedrijven. Eenzelfde daling wordt opgetekend voor Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, terwijl AGC Flat Glass Europe uit de rangschikking verdwijnt ten voordele van het openbaar bestuur. Marine Harvest Pieters gaat twee plaatsen vooruit.

5.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge is in 2008 sterk gestegen ten opzichte van 2007, tot boven de grens van 11.000 VTE. Net als in de andere Vlaamse havens is de indirecte werkgelegenheid aanzienlijk toegenomen (+5,2%). Het aandeel van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse en de Belgische werkgelegenheid is de afgelopen vijf jaar niet veranderd. Het belooft respectievelijk 0,5% van de Vlaamse werkgelegenheid en 0,3% van de Belgische. Het aandeel van de totale werkgelegenheid (direct en indirect) in de Vlaamse en de Belgische werkgelegenheid bedraagt respectievelijk 1,1% en 0,6%, evenveel als in 2007.

De directe werkgelegenheid van de haven van Zeebrugge nam met 3,1% toe, hoofdzakelijk dankzij de **maritieme cluster**, die een forse stijging laat optekenen ten opzichte van 2007 (+6,6%). Het segment van de scheepsagenten en expediteurs steeg met 38 voltijdequivalenten, onder meer dankzij E.C.S. European Containers (dat gespecialiseerd is in het goederenvervoer tussen het Verenigd Koninkrijk, Ierland en het continent en zijn operationele activiteiten centraliseert in Zeebrugge), International Car Operators Benelux en Acuhold. In het segment van de goederenbehandeling ging de werkgelegenheid met 6,3% omhoog, hoofdzakelijk als gevolg van de forse stijging van het contingent havenarbeiders in 2008. Bovendien hebben Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge en Sea-Ro Terminal personeel aangeworven naar aanleiding van de versnelling van hun activiteiten tijdens de eerste drie kwartalen van het jaar. In het vierde kwartaal kwam een einde aan deze versnelling. Het segment van de rederijen plukte de vruchten van de personeelstoename bij Cobelfret Ferries, onder meer als gevolg van de stijging van het aantal schepen in rompbevrachting en leasing. Een ander gunstig element was dat de mv "Yasmina" geheel 2008 heeft gevaren, tegenover acht maanden in 2007. Het segment van de scheepsbouw en -herstelling gaat licht achteruit als gevolg van de daling van de werkgelegenheid bij Sea Technology Zeebrugge. Het segment havenaanleg en baggerwerken profiteerde van de aanwervingen bij Depret. De visserij, daarentegen, ondervond de weerslag van een personeelsinkrimping bij Zeebrugse Visveiling en Terra Nova. De werkgelegenheid bij de Zeemacht (openbare sector) nam in 2008 met 123 voltijdequivalenten toe.

TABEL 34 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2003 TOT 2008
(VTE)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	10.221	10.575	10.366	10.705	10.692	11.029	100,0	+ 3,1	+ 1,5
MARITIEME CLUSTER	4.024	4.102	4.272	4.762	4.989	5.316	48,2	+ 6,6	+ 5,7
Scheepsagenten en expediteurs	385	395	422	564	562	600	5,4	+ 6,8	+ 9,3
Goederenbehandeling	1.401	1.587	1.752	2.027	2.267	2.409	21,8	+ 6,3	+ 11,4
Rederijen.....	77	74	72	129	173	206	1,9	+ 19,1	+ 21,8
Scheepsbouw en -herstelling.....	149	146	148	140	135	130	1,2	- 4,1	- 2,8
Havenaanleg en baggerwerken	246	166	163	171	176	194	1,8	+ 10,4	- 4,6
Visserij	430	402	354	292	262	241	2,2	- 7,9	- 10,9
Maritieme handel	10	8	8	8	10	11	0,1	+ 10,1	+ 1,0
Havenbedrijf.....	152	150	145	141	144	141	1,3	- 1,9	- 1,5
Openbare sector	1.173	1.175	1.207	1.291	1.261	1.384	12,5	+ 9,8	+ 3,4
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>278</i>	<i>347</i>	<i>250</i>	<i>272</i>	<i>284</i>	<i>260</i>	<i>-</i>	<i>- 8,4</i>	<i>- 1,3</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	6.197	6.472	6.094	5.942	5.703	5.713	51,8	+ 0,2	- 1,6
HANDEL	1.010	1.062	1.062	1.126	1.079	1.055	9,6	- 2,2	+ 0,9
INDUSTRIE.....	2.898	2.831	2.636	2.458	2.260	2.254	20,4	- 0,3	- 4,9
Energie.....	161	132	124	118	117	120	1,1	+ 2,5	- 5,7
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	320	277	240	232	244	252	2,3	+ 3,2	- 4,6
Automobielnijverheid	0	2	2	2	1	2	0,0	+ 81,8	-
Elektronica	862	897	785	791	589	563	5,1	- 4,5	- 8,2
Metaalverwerkende nijverheid.....	383	404	378	259	232	226	2,1	- 2,5	- 10,0
Bouw	567	507	520	463	476	484	4,4	+ 1,7	- 3,1
Voedingsnijverheid	313	343	347	352	349	350	3,2	+ 0,3	+ 2,3
Andere industrie.....	292	270	240	242	252	257	2,3	+ 2,1	- 2,6
VERVOER OVER LAND	1.346	1.515	1.325	1.297	1.278	1.312	11,9	+ 2,7	- 0,5
Wegvervoer	1.023	1.138	1.047	999	993	1.018	9,2	+ 2,5	- 0,1
Ander vervoer over land	323	378	277	298	285	294	2,7	+ 3,3	- 1,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	944	1.064	1.072	1.061	1.086	1.091	9,9	+ 0,4	+ 2,9
Andere diensten.....	636	768	778	764	772	779	7,1	+ 0,9	+ 4,1
Openbare sector	308	296	294	298	314	312	2,8	- 0,6	+ 0,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	11.489	11.503	11.668	12.795	13.697	14.416	-	+ 5,2	+ 4,6
MARITIEME CLUSTER	5.837	5.717	6.277	7.327	8.474	8.926	-	+ 5,3	+ 8,9
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.652	5.787	5.391	5.467	5.223	5.490	-	+ 5,1	- 0,6
TOTAAL WERKGELEGENHEID	21.710	22.078	22.034	23.499	24.389	25.445	-	+ 4,3	+ 3,2

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De werkgelegenheid in de **niet-maritieme cluster** bleef in 2008 stabiel. De handel ging licht achteruit, onder meer als gevolg van de inkrimping van de werkgelegenheid bij Marine Harvest Pieters. Ook in de industrie bleef de werkgelegenheid vrijwel stabiel. Het verloop in het energiesegment, de automobielnijverheid, de voedingsnijverheid en het segment andere industrie bleef beperkt tot hoogstens vijf voltijdequivalenten. In de chemische nijverheid nam de werkgelegenheid in alle bedrijven - behalve één - toe, zij het nergens in aanzienlijke mate. In de elektronicasector liep de werkgelegenheid bij Philips Innovative Applications terug, wat een negatief effect uitoefende op het segment. In de metaalverwerkende nijverheid nam de werkgelegenheid licht af (-2,5%), onder meer als gevolg van een beperkte personeelsinkrimping bij Pattyn Packing Lines, een van de belangrijkste werkgevers van het segment. In de bouwnijverheid compenseerde de toename van de werkgelegenheid bij AGC Flat Glass Europe en AGC Seapane ruimschoots de daling die werd opgetekend bij bouwonderneming Stroom. Hoewel Norbert Dentressangle Silo Belgium zijn activiteiten stopzette, nam de werkgelegenheid in het segment van het wegvervoer toe, doordat Transport Cools P. zijn hoofdzetel overbracht naar de Zeebrugse haven en dankzij a2b Trucking. De werkgelegenheid in het ander vervoer over land ging omhoog dankzij de NMBS-groep en Auto Luc. De overige logistieke diensten bleven relatief stabiel, met 5 extra banen op jaarbasis (+0,4%).

TABEL 35 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ZEEMACHT	Openbare sector
2	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling
3	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica
4	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling
5	MARINE HARVEST PIETERS	Handel
6	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
7	NMBS-GROEP	Ander vervoer over land
8	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
9	D.D.-TRANS	Wegvervoer
10	BELGIAN NEW FRUIT WHARF	Goederenbehandeling

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge is amper gewijzigd ten opzichte van 2007: er is slechts één nieuwkomer. De Zeemacht, Sea-Ro Terminal en Philips Innovative Applications nemen nog altijd de eerste drie plaatsen in. De rest van de rangschikking blijft identiek, met uitzondering van de laatste plaats, die nu wordt ingenomen door Belgian New Fruit Wharf.

5.4 Investerings

Na drie jaren van bijzonder grote investeringen, is het investeringsbedrag teruggezak tot een veel gematigder peil, wat aangeeft dat verscheidene grote projecten voltooid zijn. De daling beliep nagenoeg 20% (-22% naar volume). De maritieme cluster werd veel zwaarder getroffen dan de niet-maritieme cluster.

De investeringen in de **maritieme cluster** liepen met 45,7% terug, tot iets minder dan 38% van het totaal van de directe investeringen in de haven van Zeebrugge. In het segment van de scheepsagenten en expediteurs investeerde E.C.S. European Containers, dat goed is voor nagenoeg de helft van de aankopen van materiële vaste activa van het segment, onder meer in informaticatoepassingen, in de leasing van containers voor het bulkvervoer, in zogenaamde high cube-containers, in terminaltrekkers en in de modernisering van het tankstation voor de reefer. Bij de goederenbehandeling werden onder meer investeringen opgetekend bij Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge, dat investeerde in technische gebouwen en informaticamateriaal, bij 2XL, dat trailers, trekkers en heftrucks aankocht voor zijn entrepot en dat zijn parkeerterrein herinrichtte, alsook bij Sea-Ro Terminal, dat zijn materiaal en machines verder moderniseert (vorkheftrucks, kaaitrekkers en een reachstacker). Het segment van de scheepsbouw en -herstelling zag zijn investeringen fors toenemen als gevolg van de aankoop van de redersateliers van European Fish Center door Gardec. Het havenbedrijf, van zijn kant, zette de aanleg van het Albert II-dok in de voorhaven voort met onder meer de bouw en de verlenging van kaaimuren. De bouw van een kaaimuur aan de oostzijde van het Zuidelijk Kanaaldok werd eveneens gerealiseerd.

TABEL 36 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2003 TOT 2008**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	63,0	65,1	273,9	162,3	173,4	94,2	37,9	- 45,7	+ 8,4
Scheepsagenten en expediteurs	8,3	14,5	11,4	10,1	8,2	7,2	2,9	- 12,8	- 3,0
Goederenbehandeling	15,2	28,2	125,8	127,4	76,2	43,2	17,4	- 43,3	+ 23,3
Rederijen	4,3	3,8	122,8	9,8	61,5	1,7	0,7	- 97,2	- 16,8
Scheepsbouw en -herstelling	0,3	1,3	1,0	0,6	0,5	4,8	1,9	+ 867,6	+ 71,3
Havenaanleg en baggerwerken	1,6	1,5	1,0	1,4	1,9	2,2	0,9	+ 11,8	+ 6,7
Visserij	7,3	4,0	2,3	1,5	3,5	4,7	1,9	+ 34,2	- 8,7
Maritieme handel	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	+ 1746,0	+ 5,1
Havenbedrijf	25,9	11,8	9,5	11,4	21,6	30,4	12,2	+ 40,8	+ 3,2
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>6,3</i>	<i>12,8</i>	<i>9,0</i>	<i>10,5</i>	<i>19,9</i>	<i>14,2</i>	<i>-</i>	<i>- 28,4</i>	<i>+ 17,8</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	96,3	135,9	136,9	145,8	136,5	154,2	62,1	+ 13,0	+ 9,9
HANDEL	13,3	8,8	8,3	12,9	6,0	6,9	2,8	+ 15,3	- 12,4
INDUSTRIE	51,8	66,4	76,8	92,1	63,7	81,8	32,9	+ 28,4	+ 9,6
Energie	3,4	30,6	49,1	61,1	34,7	38,5	15,5	+ 10,8	+ 62,2
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	2,2	4,2	3,5	2,0	2,9	3,3	1,3	+ 13,1	+ 8,7
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	+ 56,1	-
Elektronica	17,9	14,4	10,2	12,2	4,9	8,8	3,5	+ 79,7	- 13,2
Metaalverwerkende nijverheid	2,1	1,2	1,7	1,8	3,5	1,1	0,5	- 67,5	- 11,3
Bouw	6,6	4,7	4,4	6,6	7,3	8,4	3,4	+ 16,0	+ 5,1
Voedingsnijverheid	16,3	8,6	7,0	6,1	8,6	19,1	7,7	+ 122,2	+ 3,2
Andere industrie	3,3	2,8	1,1	2,3	1,7	2,5	1,0	+ 42,7	- 5,9
VERVOER OVER LAND	19,8	19,9	24,7	20,1	27,1	28,2	11,4	+ 3,8	+ 7,3
Wegvervoer	17,6	17,8	20,1	14,2	21,1	25,6	10,3	+ 21,1	+ 7,8
Ander vervoer over land	2,3	2,1	4,5	5,9	6,0	2,6	1,1	- 56,5	+ 3,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	11,4	40,8	27,1	20,7	39,6	37,3	15,0	- 5,9	+ 26,8
Andere diensten	5,9	24,0	13,4	12,6	18,9	16,3	6,6	- 13,7	+ 22,4
Openbare sector	5,4	16,7	13,7	8,0	20,7	21,0	8,4	+ 1,2	+ 31,1
DIRECTE INVESTERINGEN ..	159,3	201,1	410,8	308,1	309,9	248,4	100,0	- 19,9	+ 9,3

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De investeringen in de **niet-maritieme cluster** stegen met 13%. De handel is goed voor 2,8% van de totale investeringen in de haven. De grootste investeerder in dit segment blijft Marine Harvest Pieters. De geïnvesteerde bedragen door de industrie stegen met meer dan een kwart. Het energiesegment wist opnieuw profijt te trekken van de ontwikkeling bij Fluxys en bij Fluxys LNG, dat in 2008 zijn vierde opslagtank voor vloeibaar aardgas in gebruik nam, alsook zijn nieuwe hervergassingsinstallaties. De belangrijkste investeerder in het elektronica-segment blijft Philips Innovative Applications, dat nagenoeg vier vijfde van de investeringen in het segment vertegenwoordigt. In het segment van de bouwnijverheid wordt meer dan de helft van de investeringen uitgevoerd door AGC Flat Glass Europe. De investeringen in de voedingsnijverheid zijn ruimschoots verdubbeld op een jaar tijd. Een groot gedeelte daarvan komt

voor rekening van PBI Fruit Juices Company, dat onder meer investeerde in een nieuwe productiehal en palettiseerinstallaties, alsook in de verdubbeling van de tankopslagcapaciteit. In het segment van het wegvervoer is meer dan de helft van de investeringen toe te schrijven aan D.D.-Trans en North Sea Express. D.D.-Trans heeft trekkers en 40 trailers aangekocht, alsook informaticamateriaal. Bij de andere logistieke diensten werd de aankoop opgetekend van een hydrografisch schip, de "Bryggia", door Gems (Geotechnical Engineering and Marine Surveys), dat gespecialiseerd is in geotechnisch, geofysisch, meteorologisch en oceanografisch onderzoek. Door de openbare sector werden baggerwerken uitgevoerd langs de muur van de Toyotakaai in de achterhaven.

TABEL 37 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf
2	FLUXYS LNG	Energie
3	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
4	P.B.I. FRUIT JUICE COMPANY	Voedingsnijverheid
5	FLUXYS	Energie
6	D.D.-TRANS	Wegvervoer
7	BELGIAN NEW FRUIT WHARF	Goederenbehandeling
8	NORTH SEA EXPRESS	Wegvervoer
9	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica
10	GEMS INTERNATIONAL	Andere diensten

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de investeringen in de haven van Zeebrugge is logischerwijze sterk veranderd. De rangschikking wordt aangevoerd door het havenbedrijf Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, terwijl Fluxys LNG op de tweede plaats blijft. Het openbaar bestuur stijgt één plaats terwijl de vroegere koploper Cobelfret Ferries uit de top-10 verdwijnt. P.B.I. Fruit Juices Company klimt vijf plaatsen. Fluxys, D.D.-Trans, Belgian New Fruit Wharf, North Sea Express, Philips Innovative Applications en Gems International doen hun intrede in de top-10.

6 HAVEN VAN LUIK

6.1 Ontwikkelingen⁷⁴

Voor de autonome haven van Luik was 2008 een uitzonderlijk jaar, ondanks de sterke vertraging tijdens het vierde kwartaal van het jaar. Het goederenverkeer over de waterweg van en naar de autonome haven steeg met 1,5% tot meer dan 16 miljoen ton. Dat is een absoluut record voor het vervoer via de waterweg. Als rekening wordt gehouden met het verkeer in de particuliere havens, loopt het overgeslagen volume in het Luikse havengebied op tot 20,6 miljoen ton.

Uitgesplitst naar goederensoort, maken de bouwmaterialen het grootste volume uit: ze vertegenwoordigen 36% van het verkeer via de waterweg. De haven noteert overigens een gestage toename van de behandelde tonnages aan producten uit de steengroeven in de Maasvallei. Daarna volgen de geraffineerde aardolieproducten, met 19% van de trafiek (+3%) en de ertsen met 18%. Steenkool is goed voor iets meer dan een tiende van het verkeer. Door het opnieuw opstarten van de tweede hoogoven van ArcelorMittal in Ougrée, trok de aanvoer van grondstoffen voor de Luikse metaalverwerkende nijverheid opnieuw aan. Het aandeel van de metaalproducten belooft 7%. De afvoer van deze laatste is tijdens het laatste kwartaal sterk gekrompen en de trafiek in de haven van Semeries in de gemeente Flémalle liep met een vijfde terug.

Uitgedrukt in TEU, nam de containertrafiek via de waterweg in de haven van Luik met 15% toe. Naast de containerterminal in Renory met een oppervlakte van 2,5 ha is er thans ook een containerplatform in de haven van Monsin.

In 2008 meerden 11.022 schepen aan in de haven van Luik, dat is 23 minder dan in 2007, terwijl het gewicht van de lading met gemiddeld 1,7% toenam. De haven is toegankelijk voor duwkonvoeien van 4.500 ton. Honderdzestig kustvaarders vanuit Spanje en het Verenigd Koninkrijk hebben 17.370 ton metaalproducten aangevoerd en 245.351 ton van dezelfde producten afgevoerd, evenals steenkool naar Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Portugal.

Eind november 2008 begonnen de voorbereidende werkzaamheden voor Liège Trilogiport, een multimodaal platform van 100 ha langs het Albertkanaal in Hermalle-sous-Argenteau. Het betrof onder meer de rooiing, de grondwerken en de inrichting van het terrein. Door de geografische ligging en het gabarriet van de waterlopen kan Liège Trilogiport de rol vervullen van achterhaven voor de grote zeehavens. Het platform bestaat uit vijf zones: een containerterminal van 15 ha, logistieke terreinen van 41,7 ha, haventerreinen van 14,7 ha, een dienstzone (1,8 ha) en een milieu-integratiezone (25 ha). Het beheer van de containerterminal werd toevertrouwd aan een consortium dat bestaat uit Manuport Group, Water Container Transport en DP World.

In 2008 werden de effectenstudies voor de bouw van de vierde sluis van Ternaaien afgerond. Met een breedte van 25 m en een lengte van 225 m zal deze sluis het gabarriet van het verkeer naar Nederland opdrijven tot 9.000 ton. De sluis zal dus een duwkonvooi van 9.000 ton kunnen verwerken of twee duwkonvoeien van 4.500 ton, wat de stremming van de binnenvaart ter hoogte van Ternaaien zou moeten verhelpen. Ook het verkeer naar Centraal-Europa zou hierdoor worden vergemakkelijkt. Momenteel bestaat het complex uit twee sluisen met een gabarriet van 600 ton en een sluis met een gabarriet van 2.000 ton. De bouw van een pompstation en een waterkrachtcentrale maakt eveneens deel uit van het project, dat zal worden gefinancierd door de Europese Unie.

6.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde in het havencomplex van Luik steeg met 5,1% voor de ondernemingen van de haven en met 10% voor alle effecten samen (+3,1% en +7,9% naar volume). De bijdrage van de directe toegevoegde waarde tot het bbp van het Waalse Gewest bleef op hetzelfde niveau, namelijk 1,8%. De bijdrage van de totale toegevoegde waarde (3,6%) steeg met 0,2%. De afgelopen vijf jaar bleef de bijdrage tot het Belgische bbp stabiel op 0,4% (direct) en 0,8% (totaal).

⁷⁴ Bron: o.a. "Annuaire du Port Autonome de Liège 2009-2010", Lloyd Special Report. Activiteitenverslag 2008 van de Autonome haven van Luik.

TABEL 38 TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2003 TOT 2008

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	996,8	1.203,4	1.257,8	1.280,2	1.385,3	1.455,7	100,0	+ 5,1	+ 7,9
MARITIEME CLUSTER.....	19,9	22,4	24,8	26,5	31,2	31,9	2,2	+ 2,1	+ 9,8
Scheepsagenten en expediteurs	4,3	5,5	5,5	6,7	8,5	8,2	0,6	- 3,7	+ 14,0
Goederenbehandeling	11,2	11,6	12,6	13,2	15,4	15,5	1,1	+ 0,3	+ 6,7
Rederijen	2,3	3,1	4,2	4,0	4,4	5,5	0,4	+ 24,8	+ 19,1
Scheepsbouw en -herstelling	0,4	0,6	0,6	0,5	0,6	0,7	0,1	+ 16,6	+ 11,5
Havenaanleg en baggerwerken.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Maritieme handel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Havenbedrijf	1,8	1,7	1,9	2,1	2,2	1,9	0,1	- 12,5	+ 1,7
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	976,8	1.180,9	1.233,0	1.253,8	1.354,1	1.423,8	97,8	+ 5,1	+ 7,8
HANDEL.....	78,7	75,4	92,7	92,0	87,2	91,7	6,3	+ 5,1	+ 3,1
INDUSTRIE.....	849,1	1.058,2	1.090,4	1.106,7	1.215,1	1.273,2	87,5	+ 4,8	+ 8,4
Energie	122,1	239,7	229,7	257,7	305,8	348,4	23,9	+ 13,9	+ 23,3
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,7	-3,9	-0,3	-	-
Chemische nijverheid.....	91,2	99,2	110,1	100,9	104,8	189,1	13,0	+ 80,4	+ 15,7
Automobielnijverheid.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Elektronica.....	2,8	5,1	6,3	6,3	4,0	3,9	0,3	- 2,8	+ 6,5
Metaalverwerkende nijverheid	426,2	526,1	558,0	509,1	600,6	509,9	35,0	- 15,1	+ 3,7
Bouw.....	158,9	150,2	142,9	192,6	160,9	171,4	11,8	+ 6,5	+ 1,5
Voedingsnijverheid	33,4	24,0	30,4	25,0	24,8	35,7	2,4	+ 43,7	+ 1,3
Andere industrie	14,5	13,9	13,0	15,0	16,9	18,7	1,3	+ 10,3	+ 5,3
VERVOER OVER LAND.....	7,9	7,8	7,0	6,2	6,4	6,3	0,4	- 0,4	- 4,3
Wegvervoer	5,4	5,5	5,0	4,7	5,1	5,2	0,4	+ 1,7	- 0,9
Ander vervoer over land.....	2,5	2,3	2,0	1,5	1,3	1,2	0,1	- 8,5	- 14,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	41,1	39,5	42,8	48,8	45,4	52,6	3,6	+ 15,9	+ 5,0
Andere diensten	41,1	39,5	42,8	48,8	45,4	52,6	3,6	+ 15,9	+ 5,0
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
2. INDIRECTE EFFECTEN.....	999,4	1.049,2	1.139,1	1.124,7	1.240,7	1.433,1	-	+ 15,5	+ 7,5
MARITIEME CLUSTER.....	33,6	36,5	45,6	43,5	51,3	49,7	-	- 3,1	+ 8,1
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	965,7	1.012,8	1.093,5	1.081,2	1.189,4	1.383,4	-	+ 16,3	+ 7,5
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	1.996,1	2.252,6	2.396,9	2.404,9	2.626,0	2.888,7	-	+ 10,0	+ 7,7

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De toegevoegde waarde in de **maritieme cluster** van het Luikse havencomplex is in 2008 met 2,1% toegenomen. Het segment van de scheepsagenten en expediteurs gaat licht achteruit. Een van de redenen daarvoor is dat de omzet van de belangrijkste onderneming van het segment, Magetra, terugliep, terwijl de kosten voor handelsgoederen, grond- en hulpstoffen, met inbegrip van uitbesteding, omhooggingen. In het segment van de goederenbehandeling bleef de toegevoegde waarde relatief stabiel. De daling van de toegevoegde waarde bij de Société Industrielle de Renory werd gecompenseerd door de stijging bij CTB Magemon en Terminal E.C.E. Bij de Société Industrielle de Renory, die een logistiek platform beheert en actief is in de goederenbehandeling in de haven, via het spoor en over de weg, stagneerde de omzet in 2008 en stegen de kosten voor grond- en hulpstoffen. CTB Magemon en Terminal E.C.E. zagen hun omzet omhooggaan. De toegevoegde waarde in het segment van de rederijen steeg met nagenoeg 25%. Deze ontwikkeling moet hoofdzakelijk worden toegeschreven aan Somef, dat zijn activiteiten tijdens de eerste drie kwartalen van 2008 fors uitbreidde en een omzetsstijging van 27% liet optekenen. Somef legde zich toe op het vervoer en de goederenbehandeling voor de bevoorrading van de Luikse fabrieken van ArcelorMittal. De eind van het jaar aankondigde stillegging van hoogoven 6 in Seraing zal de activiteit in 2009 echter wellicht doen teruglopen. De bedrijvigheid in het vervoer van afgewerkte en halfafgewerkte producten nam eveneens toe, maar in mindere mate wat betreft de goederenbehandeling op de site van Monsin, die stabiel bleef. De verpakkingsactiviteit van Somef was rendabeler dan tijdens het voorgaande jaar, maar de toekomst ervan is onzeker als gevolg van reorganisaties binnen de groep ArcelorMittal in Luik.

De toegevoegde waarde in de **niet-maritieme cluster** steeg met 5,1%. Met uitzondering van het vervoer over land, laten de overige sectoren een positief verloop van de toegevoegde waarde optekenen. De handel steeg in hetzelfde tempo als de niet-maritieme cluster. Bij Total Belgium en Intramet Metal Center wordt een aanzienlijke daling opgetekend, maar dankzij bedrijven als Eagle Energy en Terval neemt de toegevoegde waarde van de sector toe. Eagle Energy, dat deel uitmaakt van een in Luxemburg gevestigde groep, is actief in de kolenhandel: het volgt de aanvoer van het product van bij de bevoorradingsbron in Rusland tot bij de klanten. Het houdt zich eveneens bezig met logistiek onderzoek naar de meest geschikte transportmiddelen voor de uitvoer van het product. De groep beschikt dus over installaties in Luik voor de aanvoer van het product over de waterweg, de opslag en de distributie ervan, hetzij via het water, hetzij over de weg. De omzet van het bedrijf is op een jaar tijd bijna verdubbeld en de handelsmarge lag hoger dan tijdens het voorgaande jaar. De toegevoegde waarde in de industrie steeg met 4,8%. In de energiesector beliep de toename 13,9%, hoofdzakelijk dankzij Electrabel. De brandstofproductie kampt met een negatieve toegevoegde waarde, onder invloed van Biowanze, dat bij het afsluiten van de jaarrekeningen nog geen operationele activiteit uitoefende⁷⁵. In de chemische nijverheid gaat de toegevoegde waarde fors omhoog (+80,4%), hoofdzakelijk dankzij Prayon. De sterke prijsstijging van de grondstoffen, zoals fosforzuur voor meststoffen, moest worden doorgerekend in de verkoopprijzen, wat geleid heeft tot een substantiële verhoging van de omzet. In het laatste kwartaal werd het bedrijf geconfronteerd met een scherpe vertraging van de verkopen in de meeste productgamma's, en werd de fabriek gedurende de laatste weken van december nagenoeg helemaal stilgelegd. Dankzij een rigoureuus beheer van de marges kon de rentabiliteit van de commerciële activiteiten worden hersteld en het jaar eindigde dus met een verhoging van de marges. De loonkosten, die een component zijn van de toegevoegde waarde, zijn op jaarbasis eveneens toegenomen. De elektronicanijverheid bleef stabiel. ArcelorMittal Belgium is de belangrijkste oorzaak van de scherpe daling van de toegevoegde waarde in de metaalverwerkende nijverheid⁷⁶. Zoals eerder aangegeven, werd de metaalverwerkende nijverheid eerst zwaar getroffen door de prijsstijging voor grondstoffen en vervolgens door de economische recessie. De bouwnijverheid, daarentegen, laat in 2008 een stijging optekenen. Twee drijvende krachten achter deze stijging zijn de Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier en CBR Cementbedrijven. De toename van de volumes en de verkoopprijzen van grijs cement op de Belgische markt heeft een positief effect gehad op de omzet van de CBR Cementbedrijven, dit in tegenstelling tot wit cement, waarvan de verkoop achteruitging. Ook de voedingsnijverheid gaat vooruit, dankzij de Tiense Suikerraffinaderij, die na een moeilijk jaar als gevolg van de nieuwe reglementering, met afstand van quota, haar administratieve infrastructuur en industriële productieapparaat kon aanpassen⁷⁷. De exploitatiemarge werd derhalve fors groter. Het

⁷⁵ Het boekjaar van Biowanze valt niet samen met het kalenderjaar. Daardoor heeft het boekjaar betrekking op een gedeelte van 2007 en een gedeelte van 2008.

⁷⁶ Met ingang van 1 januari 2008 heeft ArcelorMittal Packaging Belgique zijn activiteit 'vervaardiging en commercialisering van staal voor verpakkingsdoeleinden' overgedragen aan ArcelorMittal Belgium.

⁷⁷ Het boekjaar van de Tiense Suikerraffinaderij valt niet samen met het kalenderjaar en heeft dus ook betrekking op een gedeelte van 2007.

segment van de overige industrieën neemt toe dankzij George et Compagnie, dat actief is in de schroothandel en een uitstekende eerste jaarhelft liet optekenen. De toegevoegde waarde van de sector van het vervoer over land bleef in 2008 vrij stabiel. De overige logistieke diensten lieten een toename van nagenoeg 16% optekenen, onder meer als gevolg van de omzetsijging bij Intradel, die hoofdzakelijk kan worden toegeschreven aan de verhoging van de factuur voor gewoon industrieel afval en de gemeentelijke bijdragen.

TABEL 39 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ELECTRABEL	Energie
2	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
3	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Metaalverwerkende nijverheid
4	PRAYON	Chemische nijverheid
5	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid
6	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw
7	S.P.E.	Energie
8	TOTAL BELGIUM	Handel
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
10	TIENSE SUIKERRAFFINADERERIJ	Voedingsnijverheid

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementele vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Het duo bovenaan de top-10 van de toegevoegde waarde van het Luikse havencomplex is van plaats verwisseld in vergelijking met 2007: momenteel staat Electrabel bovenaan, gevolgd door ArcelorMittal Belgium en ArcelorMittal Liège Upstream. Prayon stijgt drie posities en staat nu op de vierde plaats, waardoor Cockerill Maintenance & Ingénierie een plaats moet prijsgeven. De vier volgende bedrijven stonden in 2007 reeds in de rangschikking, maar in een andere volgorde. De enige nieuwkomer in de top-10 is de Tiense Suikerraffinaderij.

6.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex is voor het tweede jaar op rij toegenomen (+1,7%). Net als in 2006 en 2007 beliep ze 1,1% van de werkgelegenheid in het Waalse Gewest. De totale werkgelegenheid bedraagt nog steeds 2,7% van de Waalse werkgelegenheid. In verhouding tot de werkgelegenheid in België bleven die percentages ongewijzigd, namelijk 0,3% (direct) en 0,7% (totaal).

De werkgelegenheid in de **maritieme cluster** van de Luikse haven bleef in 2008 stabiel. Binnen de segmenten worden weinig veranderingen opgetekend. Bij de scheepsagenten en expediteurs had het verdwijnen van Elsen R. - Affrètement et Transports logischerwijze een negatieve invloed op de werkgelegenheid van het segment ⁷⁸. Bij de goederenbehandeling compenseerde de werkgelegenheidscreatie bij Terminal E.C.E. en bij CTB Magemon de vermindering bij Société Industrielle Renory. In het segment van de rederijen werd geen significante verandering van de werkgelegenheid in de ondernemingen opgetekend. In de scheepsbouw en -herstelling moet de toename van de werkgelegenheid worden toegeschreven aan Meuse et Sambre en Nautic and Industrial Service. Bij het havenbedrijf, tot slot, bleef de werkgelegenheid in 2008 stabiel.

In de **niet-maritieme cluster** steeg de werkgelegenheid met 1,7%. De vier sectoren van de cluster gaven een positief verloop te zien. In de handel werd een verhoging met vijf voltijdequivalenten opgetekend, gespreid over verscheidene bedrijven. De grootste verandering in de sector is de daling van de werkgelegenheid bij Dutilleux, dat zijn personeelsbestand met meer dan de helft verminderde. In de industrie steeg de werkgelegenheid met 1,8%. De grootste werkgelegenheidscreatie, in absolute waarde, werd opgetekend in het energiesegment, waar 80 voltijdequivalenten werden gecreëerd. Electrabel en S.P.E. dragen bij tot deze stijging. Bij de brandstofproductie worden voor het eerst in de reeks banen opgetekend dankzij Biowanze.

⁷⁸ Het bedrijf Elsen R. - Affrètement et Transport werd overgenomen door de firma Solima, waarvan de zetel buiten het havengebied is gelegen.

TABEL 40 WERKGELEGENHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 2003 TOT 2008
(VTE)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	12.126	11.741	11.607	11.092	11.449	11.639	100,0	+ 1,7	- 0,8
MARITIEME CLUSTER	306	313	361	401	418	419	3,6	+ 0,3	+ 6,5
Scheepsagenten en expediteurs	58	72	76	102	112	107	0,9	- 4,2	+ 13,1
Goederenbehandeling	158	141	163	176	177	179	1,5	+ 1,1	+ 2,5
Rederijen	42	52	72	71	78	78	0,7	+ 0,1	+ 13,2
Scheepsbouw en -herstelling	11	13	12	12	13	17	0,1	+ 31,9	+ 8,5
Havenaanleg en baggerwerken	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Visserij	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Maritieme handel	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Havenbedrijf	37	36	37	40	39	39	0,3	+ 0,0	+ 1,1
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
NIET-MARITIEME CLUSTER	11.819	11.428	11.247	10.690	11.031	11.220	96,4	+ 1,7	- 1,0
HANDEL	557	384	368	376	384	389	3,3	+ 1,3	- 6,9
INDUSTRIE	10.729	10.503	10.184	9.656	9.985	10.162	87,3	+ 1,8	- 1,1
Energie	1.070	1.062	1.083	1.149	1.209	1.289	11,1	+ 6,6	+ 3,8
Brandstofproductie	0	0	0	0	0	13	0,1	-	-
Chemische nijverheid	1.040	1.021	1.016	1.004	1.003	1.044	9,0	+ 4,2	+ 0,1
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Elektronica	98	74	83	92	82	73	0,6	- 10,6	- 5,6
Metaalverwerkende nijverheid	6.618	6.634	6.257	5.765	6.035	6.109	52,5	+ 1,2	- 1,6
Bouw	1.537	1.354	1.369	1.283	1.280	1.252	10,8	- 2,2	- 4,0
Voedingsnijverheid	162	126	164	148	153	147	1,3	- 3,9	- 1,8
Andere industrie	205	232	212	215	223	234	2,0	+ 5,0	+ 2,7
VERVOER OVER LAND	134	133	124	113	122	125	1,1	+ 3,0	- 1,3
Wegvervoer	89	94	88	88	99	106	0,9	+ 7,7	+ 3,6
Ander vervoer over land	45	39	36	25	23	19	0,2	- 17,4	- 15,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	400	408	571	546	540	543	4,7	+ 0,5	+ 6,3
Andere diensten	400	408	571	546	540	543	4,7	+ 0,5	+ 6,3
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
2. INDIRECTE EFFECTEN	16.394	16.455	15.311	15.760	16.607	17.399	-	+ 4,8	+ 1,2
MARITIEME CLUSTER	609	612	740	768	859	839	-	- 2,3	+ 6,6
NIET-MARITIEME CLUSTER	15.785	15.843	14.571	14.992	15.749	16.560	-	+ 5,2	+ 1,0
TOTAAL WERKGELEGENHEID	28.519	28.196	26.918	26.852	28.056	29.038	-	+ 3,5	+ 0,4

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De werkgelegenheid in de chemische nijverheid ging in 2008 eveneens sterk vooruit, hoofdzakelijk dankzij de groei van de bedrijvigheid bij Prayon, dat gespecialiseerd is in fosforzuur en fosfaten voor levensmiddelen, technische toepassingen en meststoffen. In de elektronicanijverheid werd daarentegen een vrij scherpe daling van de werkgelegenheid opgetekend, die kan worden toegeschreven aan Constructions Electroniques + Telecommunications (C.E. + T.). In de metaalverwerkende nijverheid nam de werkgelegenheid in 2008 toe, onder meer als gevolg van de werkgelegenheids groei bij ArcelorMittal Liège Upstream. In maart 2008 werd hoogoven 6 opnieuw opgestart. Dit heeft de bedrijvigheid op de site van Ougrée uiteraard doen toenemen, maar in september werd reeds een eerste herstructureringsplan aangekondigd, namelijk Speed Up, dat tot doel heeft de kosten bij ArcelorMittal Belgium en bij ArcelorMittal Liège Upstream te verminderen. Vervolgens gaf de economische crisis aanleiding tot een tweede reeks maatregelen, zoals het stilleggen van hoogoven 6 en het volledig stilleggen van de fabrieken in december. Tegelijk werd binnen de groep ArcelorMittal een plan voor vrijwillig vertrek gelanceerd, teneinde de algemene kosten te verminderen. Daarnaast werden andere kortetermijnmaatregelen genomen, zoals het afschaffen van de overuren, het opzeggen van externe contracten, economische werkloosheid en het stopzetten van uitzendovereenkomsten. De bouwnijverheid ondervond nadeel van het verdwijnen (vroegtijdige ontbinding) van Pieck Entreprise. De voedingsnijverheid heeft te lijden van de vermindering van de werkgelegenheid bij de Sociétés Coopératives Agricoles Réunies des régions herbagères (SCAR). De stijging van de werkgelegenheid bij Valdunes Benelux heeft het aantal voltijdequivalenten in het segment van de andere industrie opgedreven. In het vervoer over land is de werkgelegenheid toegenomen dankzij Cuypers Logistics. In de overige logistieke diensten, tot slot, is de werkgelegenheid relatief stabiel gebleven (+0,5%).

TABEL 41 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELOMITTAL LIEGE UPSTREAM	Metaalverwerkende nijverheid
2	ARCELOMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
3	ELECTRABEL	Energie
4	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid
5	PRAYON	Chemische nijverheid
6	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw
7	S.P.E.	Energie
8	COFELY SERVICES	Bouw
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
10	INTRADEL	Andere diensten

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top-10 van de werkgelegenheid in het Luikse havencomplex in 2008 onderging enkele wijzigingen ten opzichte van 2007, zij het enkel in de tweede helft van de rangschikking. De eerste vijf bedrijven behielden immers hun plaats. Alle ondernemingen van de top-5 behoren tot de industrie en drie ervan zijn actief in de metaalverwerkende nijverheid. CBR Cementbedrijven klimt vier plaatsen. Cofely Services en Intradel zijn de twee nieuwkomers in deze top-10.

6.4 Investerings

De investeringen in het Luikse havencomplex zijn met 27,7% (+24,3% naar volume) gestegen, tot een nieuw recordpeil van meer dan €400 miljoen.

In de **maritieme cluster** zijn de investeringen met €4,4 miljoen toegenomen. Vooral de segmenten van de scheepsagenten en expediteurs, de goederenbehandeling en het havenbedrijf zijn de drijvende krachten achter deze groei. Bij de scheepsagenten en expediteurs investeerde Magetra in meubilair en rollend materieel, waaronder veertig opleggers, vier bedrijfsvoertuigen, een Mercedes-tractor en wissellaadbakken. In de goederenbehandeling kocht CTB Magemon rollend materieel (graafmachines, bulldozers, tractoren, laadbakken) en informaticamateriaal. Daarnaast investeerde het in de heraanleg van de site. Terminal E.C.E. kocht materiaal voor de goede werking van haar activiteiten. Het Luikse havenbedrijf investeerde negen keer meer dan tijdens het voorgaande jaar. Zoals reeds vermeld, is een van de grote projecten Liège Trilogiport, waarvoor de eerste symbolische spadesteek in 2008 werd gegeven.

TABEL 42 **INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 2003 TOT 2008**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	4,5	5,3	3,5	5,5	5,1	9,5	2,2	+ 86,0	+ 15,9
Scheepsagenten en expediteurs	0,9	1,5	0,4	0,5	1,0	2,9	0,7	+ 188,0	+ 27,2
Goederenbehandeling	3,1	3,3	2,6	4,1	3,0	4,8	1,1	+ 57,3	+ 8,8
Rederijen.....	0,2	0,3	0,1	0,1	0,8	0,7	0,2	- 2,0	+ 36,7
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	- 42,0	- 4,1
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Maritieme handel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Havenbedrijf.....	0,3	0,1	0,3	0,7	0,1	0,9	0,2	+ 536,8	+ 27,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	115,1	136,5	136,8	153,1	337,5	428,2	97,8	+ 26,9	+ 30,0
HANDEL	4,8	2,4	5,0	3,3	6,6	4,0	0,9	- 39,8	- 3,9
INDUSTRIE.....	96,3	124,2	123,8	137,6	271,6	318,5	72,8	+ 17,3	+ 27,0
Energie.....	7,8	11,2	19,9	36,7	55,5	42,3	9,7	- 23,8	+ 40,3
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	11,8	91,1	142,8	32,6	+ 56,6	-
Chemische nijverheid	24,0	14,1	29,4	21,1	28,3	41,1	9,4	+ 45,2	+ 11,4
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Elektronica	0,1	0,2	0,6	0,9	0,6	0,5	0,1	- 10,2	+ 32,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	37,2	75,8	43,5	29,9	63,2	60,2	13,8	- 4,8	+ 10,1
Bouw	21,4	17,8	24,5	28,3	24,2	23,6	5,4	- 2,5	+ 2,0
Voedingsnijverheid	4,1	2,8	2,9	3,4	4,7	4,6	1,1	- 1,4	+ 2,3
Andere industrie.....	1,7	2,5	3,1	5,5	3,9	3,4	0,8	- 13,1	+ 15,5
VERVOER OVER LAND	5,2	2,1	1,7	1,3	1,4	3,3	0,8	+ 129,2	- 8,8
Wegvervoer	3,6	0,6	0,4	0,4	0,7	2,5	0,6	+ 262,1	- 7,4
Ander vervoer over land	1,6	1,5	1,3	0,9	0,8	0,8	0,2	+ 10,7	- 12,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	8,8	7,8	6,1	10,9	57,9	102,4	23,4	+ 76,9	+ 63,4
Andere diensten.....	8,8	7,8	6,1	10,9	57,9	102,4	23,4	+ 76,9	+ 63,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
DIRECTE INVESTERINGEN ..	119,7	141,8	140,2	158,6	342,6	437,6	100,0	+ 27,7	+ 29,6

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De investeringen in de **niet-maritieme cluster** stegen met 26,9%. De handel was de enige sector met een negatieve groei. Deze daling kan worden toegeschreven aan een inkrimping van de investeringen bij verscheidene grote investeerders, die niet werden vervangen door nieuwe projecten van dezelfde omvang. De investeringen in de industriesector namen met 17,3% toe, tot ruim boven de €300 miljoen. In het energiesegment blijft Electrabel de belangrijkste investeerder, hoewel het zijn investeringen terugschroefde ten opzichte van 2007 (een project voor de modernisering en de renovatie van de centrales in Awirs en Tihange⁷⁹).

⁷⁹ Zie Mathys C. (juli 2009), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2007*, NBB, Working Paper nr. 172.

In de brandstofproductie werd een spectaculaire stijging van de investeringen opgetekend met de bouw van Biowanze. Zoals eerder vermeld, maakt de fabriek van Biowanze bio-ethanol uit tarwe en bieten en is ze uitgerust met een biomassaketel. De totale investering bedroeg €250 miljoen over drie jaar (van 2006 tot 2008). Ook in de chemische nijverheid nemen de investeringen aanzienlijk toe. De grootste investeerder van dat segment is Prayon, dat begon met het Sulfine-project voor de bouw van een nieuwe eenheid voor zwavelzuurproductie op de site in Engis. Met een capaciteit van 1.000 ton zwavelzuur per dag moet deze productie-eenheid voorzien in de behoeften van Prayon, dat zelf eventueel het surplus op de markt kan verkopen. De investeringen in de metaalverwerkende nijverheid bleven in 2008 vrij constant en zijn hoofdzakelijk toe te schrijven aan de groep ArcelorMittal. Daarbij kan evenwel worden opgemerkt dat het bedrijf CMI ten opzichte van het voorgaande jaar vier keer zoveel investeerde in materiële activa, onder meer in de aankoop van een gebouw en in aanpassingswerken aan de hoofdzetel van de onderneming. In de bouwnijverheid en de voedingsnijverheid veranderden de investeringen weinig. In de voedingsnijverheid heeft de Tiense Suikerraffinaderij onder meer een weegbrug verplaatst naar Wanze als gevolg van de bouw van de fabriek van Biowanze. Voorts werd de stockageplaats van de kalksteen, de cokes en de schuimaarde aangepast en de lozing van condensaten in de rivier gewijzigd. In de overige industrieën blijft de belangrijkste investeerder Valdunes Benelux, dat in 2008 de vestiging van een geïntegreerde fabricage-eenheid afrondde en zijn productieproces volledig reorganiseerde. De investeringen in het wegvervoer zijn in 2008 fors toegenomen, hoofdzakelijk dankzij Cuypers Logistics, dat aanpassingswerken uitvoerde op zijn site in Flémalle en machines, uitrusting en rollend materieel aankocht. De investeringen in de sector van de overige logistieke diensten blijven bijzonder hoog en zijn opnieuw met 76,9% toegenomen ten opzichte van 2007. Het gaat voornamelijk om de bouw door Intradel van de nieuwe eenheid voor energetische herwaardering van huishoudelijk afval. De industriële ingebruikname van deze eenheid was gepland voor medio 2009.

TABEL 43 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BIOWANZE	Brandstofproductie
2	INTRADEL	Andere diensten
3	ELECTRABEL	Energie
4	PRAYON	Chemische nijverheid
5	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
6	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Metaalverwerkende nijverheid
7	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
8	S.P.E.	Energie
9	ARCELORMITTAL RINGMILL	Metaalverwerkende nijverheid
10	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Chemische nijverheid

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Het trio bovenaan de top-10 van de investeringen in het Luikse havencomplex is ongewijzigd gebleven ten opzichte van 2007. Prayon, vierde gerangschikt, heeft de ondernemingen van de groep ArcelorMittal ingehaald en Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier is twee plaatsen gestegen. Nieuwkomers in de rangschikking zijn ArcelorMittal Ringmill en Imerys Minéraux Belgique.

7 HAVEN VAN BRUSSEL

7.1 Ontwikkelingen

Het jaar 2008 was een historisch jaar voor de Haven van Brussel. Het vervoer over de waterwegen groeide met 13% ten opzichte van 2007, en bereikte het recordcijfer van 4,9 miljoen ton eigen trafiek. De lossingen vertegenwoordigen nagenoeg 78% van de trafiek.

De bouwmaterialen blijven de belangrijkste overgeslagen goederensoort uitmaken in de haven. Ze gingen er met 22% op vooruit in vergelijking met 2007, en zijn goed voor meer dan de helft van de trafiek. De olieproducten nemen iets minder dan een vierde van de trafiek voor hun rekening, en lieten een groei optekenen van 12%. Op ruime afstand volgen de landbouwproducten (7% van de trafiek), de levensmiddelen (4% van de trafiek), de mineralen en schroot, de containers, de metaalproducten...

Hoewel de containerterminal van de voorhaven (Brussels Container Terminal) in 2008 te lijden had van een daling van de aanvoer van Zuid-Koreaans staal en van een inkrimping van de afvoer van meel naar Zuidoost-Azië en van schroot naar India, vertoont de containertrafiek - uitgedrukt in TEU - nog steeds een groei in 2008 (+ 5%).

Als we kijken naar de goederenvolumes per land van oorsprong en bestemming, neemt Nederland de eerste plaats in met 54% van het vervoer over de waterwegen. Daarna volgen België (31%), Duitsland (11%) en Frankrijk (3%).

Wat de infrastructuur betreft, is een aanvang gemaakt met de sanering van de site van de voormalige cokesfabriek van Marly (NV Carcoke) in 2008. Na haar faillissement in het midden van de jaren negentig heeft deze onderneming - die sinds 1929 op de site was gevestigd - een terrein nagelaten die onder meer was vervuild met teer, benzeen, polyaromatische koolwaterstof, zware metalen, cyanide en fenol. Het Brussels Gewest is voor één symbolische euro eigenaar geworden van de site. Nadien heeft het Gewest, voor de sanering van dit terrein van 12 ha, besloten een beroep te doen op de privésector. Het is de tijdelijke vereniging Katoen Natie - Jan De Nul - Envison die werd belast met de werkzaamheden, die de verwerking vereisten van circa 200.000 ton uitgegraven grond, die over de waterwegen werd vervoerd naar een thermisch verwerkingscentrum in de regio Antwerpen. De grondsaneringswerkzaamheden werden officieel beëindigd eind april 2010. De tijdelijke vereniging plant op het terrein de bouw van een multimodaal logistiek centrum dat loodsen omvat met een oppervlakte van 65.000 m², en dat verbonden is met het waterwegennet.

In samenwerking met het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid en de Haven van Brussel⁸⁰ werd het grondgebied van de Haven van Brussel voor het onderhavige verslag aangepast. Bepaalde kleine sectoren die in het vorige verslag waren opgenomen, maar de facto geen enkele economische band meer hadden met de Haven van Brussel, werden uit het bedrijvenstaal verwijderd. De algemene methodologie blijft echter nog steeds van toepassing, en de selectiecriteria van de ondernemingen zijn dezelfde als de criteria die worden gehanteerd voor de overige havens. Bovendien heeft een aantal ondernemingen nog dit jaar het toepassingsgebied van onze studie verlaten als gevolg van veranderingen in de activiteitscode, die vaak voortvloeiën uit fusies met andere ondernemingen of overnames van activiteitsbranches. Uiteindelijk zijn de reeksen van de toegevoegde waarde en van de werkgelegenheid in de Haven van Brussel derhalve sterk veranderd in vergelijking met de publicatie van het afgelopen jaar, en zijn ze dus niet vergelijkbaar.

7.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde in de Haven van Brussel is in 2008 toegenomen met 1,1%, en heeft de grens van €600 miljoen overschreden. Het aandeel van de directe toegevoegde waarde in het bbp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beliep 0,9%, dat is 0,1% minder dan het voorgaande jaar.

⁸⁰ Het Brussels Observatorium voor de Werkgelegenheid en de Haven van Brussel werken momenteel aan een actualisering van de studie over het sociaal-economische belang van de ondernemingen gevestigd op het grondgebied van de Haven van Brussel.

TABEL 44 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2003 TOT 2008

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	471,4	513,5	600,4	574,8	597,6	604,0	100,0	+ 1,1	+ 5,1
MARITIEME CLUSTER.....	20,9	21,4	11,3	21,0	26,4	21,1	3,5	- 20,0	+ 0,3
Scheepsagenten en expediteurs	10,2	7,4	9,7	9,9	9,8	11,6	1,9	+ 17,7	+ 2,6
Goederenbehandeling	7,3	7,6	6,5	7,4	11,0	10,1	1,7	- 8,2	+ 6,7
Rederijen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2	-	-
Scheepsbouw en -herstelling	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	- 25,7	-
Havenaanleg en baggerwerken.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Maritieme handel	2,2	2,6	0,8	0,7	0,6	0,6	0,1	+ 13,2	- 22,2
Havenbedrijf	1,2	3,8	-5,7	2,9	4,9	-2,3	-0,4	-	-
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	450,5	492,1	589,2	553,8	571,2	582,8	96,5	+ 2,0	+ 5,3
HANDEL.....	208,2	231,4	294,8	256,0	264,6	255,0	42,2	- 3,6	+ 4,1
INDUSTRIE.....	193,2	197,7	208,2	197,8	205,5	162,1	26,8	- 21,1	- 3,5
Energie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid.....	121,3	140,1	141,4	127,4	138,1	85,8	14,2	- 37,9	- 6,7
Automobielnijverheid.....	11,9	10,6	13,1	16,5	17,1	18,2	3,0	+ 6,8	+ 9,0
Elektronica.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Metaalverwerkende nijverheid	0,9	0,7	1,0	0,8	1,1	1,0	0,2	- 10,0	+ 2,0
Bouw.....	34,2	28,8	29,6	33,9	35,6	35,2	5,8	- 1,0	+ 0,6
Voedingsnijverheid	20,0	13,8	19,4	14,9	8,8	15,3	2,5	+ 75,1	- 5,2
Andere industrie	5,0	3,6	3,6	4,3	4,9	6,5	1,1	+ 32,5	+ 5,7
VERVOER OVER LAND.....	25,4	23,9	22,0	22,2	23,4	20,8	3,5	- 10,9	- 3,9
Wegvervoer	24,8	23,2	21,3	21,6	22,8	20,4	3,4	- 10,6	- 3,8
Ander vervoer over land.....	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,1	- 19,2	- 7,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	23,7	39,2	64,1	77,8	77,7	144,9	24,0	+ 86,5	+ 43,6
Andere diensten	19,9	35,3	60,2	73,7	73,4	141,2	23,4	+ 92,4	+ 48,0
Openbare sector.....	3,8	3,9	3,9	4,1	4,3	3,7	0,6	- 14,5	- 0,6
2. INDIRECTE EFFECTEN.....	459,4	487,9	561,5	544,2	569,7	599,8	-	+ 5,3	+ 5,5
MARITIEME CLUSTER.....	36,4	34,1	25,8	39,4	55,8	39,3	-	- 29,5	+ 1,6
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	423,0	453,8	535,6	504,8	513,9	560,4	-	+ 9,1	+ 5,8
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	930,8	1.001,4	1.161,9	1.119,0	1.167,3	1.203,7	-	+ 3,1	+ 5,3

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

Daarentegen is de totale toegevoegde waarde - de som van de directe en indirecte effecten - stabiel gebleven op 1,9%. De verhouding tot het Belgische bbp is eveneens nauwelijks veranderd, en bedroeg 0,2% voor de directe toegevoegde waarde en 0,3% voor de totale toegevoegde waarde.

De toegevoegde waarde in de **maritieme cluster** is sterk afgenomen (-20,0%). In deze cluster heeft het segment van de scheepsagenten en expediteurs daarentegen een toename met 17,7% laten optekenen, onder meer dankzij de ondernemingen Reibel en Pavan, waarvan de bedrijfsresultaten en personeelskosten zijn gestegen. Reibel maakt deel uit van een wereldwijd netwerk van agenten en correspondenten die het vervoer en de logistiek van goederen organiseren. Pavan is een expeditiebedrijf dat is gespecialiseerd in de internationale handel en in douaneformaliteiten. In de goederenbehandeling loopt de toegevoegde waarde enigszins terug, als gevolg van de afname van de bedrijvigheid en de daling van de omzet bij TRW. Deze laatste onderneming schrijft deze achteruitgang toe aan het uitblijven van een kwaliteitsverbetering in de dienstverlening van de spoorwegondernemingen. Voor het eerst zijn dit jaar cijfers opgenomen in het segment van de rederijen. We vinden er de firma Hanze Carisbrooke Shipping, een dochteronderneming van de Nederlandse groep Hanzevast die werd opgericht met het oog op de exploitatie, de bevrachting en de verhuur van twee multifunctionele kustvaarders met een capaciteit van 4.900 ton DWT - de "Eileen-C" en de "Lisa-C" -. De segmenten van de scheepsbouw en -herstelling en van de maritieme handel blijven stabiel. Daarentegen duikt het havenbedrijf in het rood, en laat het zelfs een negatieve toegevoegde waarde optekenen; dit is toe te schrijven aan de forse groei van de rubriek "diverse diensten en goederen" als gevolg van de uitvoering van de bagger- en saneringswerken van de Carcoke-site⁸¹.

In de **niet-maritieme cluster** is de toegevoegde waarde toegenomen met 2%. De sectoren van de handel, de industrie en het vervoer over land geven terrein prijs, terwijl die van de overige logistieke diensten een indrukwekkende klim neerzetten. De belangrijkste oorzaak van de neergang in de sector handel is de scherpe daling van het bedrijfsresultaat van de firma Belgian Shell, die onder meer het gevolg is van een inkrimping van de verkoopsmarges. Het jaar 2008 werd gekenmerkt door sterke prijsschommelingen op de markt van de olieproducten, waarbij de prijs van een vat olie zeer hoog was tijdens de eerste acht maanden van het jaar, gevolgd door een instorting van de olieprijs zodat de olie eind december op minder dan een derde van de maximumprijs van het jaar eindigde. De toegevoegde waarde van Total Belgium is eveneens teruggelopen. De toegevoegde waarde in de industrie heeft 21,1% ingeleverd. De chemische industrie heeft een forse duik genomen, onder meer als gevolg van de afname van de exploitatiemarge bij de firma Solvay. De sectoren chemie en kunststoffen van de onderneming dienden een belangrijke en aanhoudende stijging van de energiekosten en grondstoffen te incasseren waardoor de brutomarge afnam, en die deels werd gecompenseerd door de stijging van de verkoopprijzen. Daarenboven is de vraag in de sector kunststoffen sterk gedaald tijdens het vierde kwartaal. De vraag in de chemische sector, van zijn kant, is vertraagd in de twee laatste maanden van het jaar. De toegevoegde waarde in de automobielsector gaat erop vooruit dankzij Inergy Automotive Systems Research, dat zijn personeelskosten zag stijgen. Deze onderneming, die het resultaat is van een joint venture tussen de groep Solvay en Plastic Omnium, is wereldleider op het vlak van kunststoffen brandstoftanks voor de automobielenijverheid. De toegevoegde waarde in de metaalverwerkende nijverheid en de bouw is zeer lichtjes verzwakt in 2008. In de voedingsnijverheid is de toegevoegde waarde - na een neergang in 2007 - teruggekeerd naar een niveau in de buurt van dat van 2006. De firma Ceres is erin geslaagd de rentabiliteit van haar uitvoer te herstellen, onder meer door een consequente verhoging van de gemiddelde verkoopprijs. De aankoopprijs van tarwe is eveneens gestegen, en de exportvolumes zijn afgenomen. Om de rentabiliteit van haar activiteiten te vrijwaren, werden de verkopen op de binnenlandse markt teruggeschroefd. De zetmeelmarkt is nagenoeg verdwenen, en de intergroepsverkopen zijn achteruitgegaan. Het segment van de overige industrieën heeft geprofiteerd van de goede resultaten van de firma George et Cie en van de goede prestaties van de schroothandel tijdens de eerste drie kwartalen van het jaar. De sector vervoer over de weg geeft terrein prijs, onder meer als gevolg van het negatieve resultaat van Sita Recycling Center, dat de effecten van de economische crisis heeft ondergaan via de prijsdaling van de grondstoffen en de afname van het afvalvolume. De stijging van de toegevoegde waarde in de sector van de overige logistieke diensten is voornamelijk te verklaren door de indienststelling van het zuiveringsstation van Aquiris en daardoor de creatie van omzet.

⁸¹ Ter herinnering: de exploitatiesubsidies evenals de kapitaalsubsidies zijn niet inbegrepen in de toegevoegde waarde. Bovendien is ook de terugnemering op de voorziening voor risico's en lasten die wordt geacht het gewicht van deze werkzaamheden op het resultaat te verlichten, geneutraliseerd in de berekening van de toegevoegde waarde.

TABEL 45 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BELGIAN SHELL	Handel
2	SOLVAY	Chemische nijverheid
3	AQUIRIS	Andere diensten
4	INEOS SERVICES BELGIUM	Andere diensten
5	TOTAL BELGIUM	Handel
6	SPIE BELGIUM	Bouw
7	INERGY AUTOMOTIVE SYSTEMS RESEARCH	Automobielnijverheid
8	SOLVIN	Handel
9	BRUSSEL ENERGIE	Andere diensten
10	INEOS SALES BELGIUM	Handel

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Op de eerste twee plaatsen van de top-10 van de toegevoegde waarde in de Haven van Brussel staan nog steeds Belgian Shell en Solvay. Aquiris staat nu op de derde plaats, waardoor Ineos Services Belgium een plaats moet inleveren. Total Belgium komt binnen in de rangschikking, en staat meteen op de vijfde plaats. Het vervolg van de top-10 bestaat uit ondernemingen die er reeds in 2007 in stonden, maar in een verschillende volgorde⁸².

7.3 Werkgelegenheid⁸³

De werkgelegenheid in de haven van Brussel is in 2008 stabiel gebleven ten opzichte van 2007. In 2008 beliep de directe en totale werkgelegenheid respectievelijk 0,8 en 1,8% van de werkgelegenheid van het Brussels Gewest. Het aandeel in de Belgische binnenlandse werkgelegenheid is ongewijzigd gebleven, en bedroeg 0,1% voor de directe effecten en 0,3% voor alle effecten samen.

De werkgelegenheid in de **maritieme cluster** van de haven van Brussel is licht toegenomen in 2008 (+1,9%). Het segment van de scheepsagenten en expediteurs is gegroeid, vooral dankzij de firma Reibel. In de goederenbehandeling heeft de toename van de werkgelegenheid binnen de firma TRW het segment een duw in de rug gegeven. Het dient evenwel te worden opgemerkt dat TRW - als gevolg van de economische crisis waarvan de effecten zich reeds in het vierde kwartaal van 2008 deden gevoelen door een forse neergang van het intermodaal vervoer en ingevolge de beslissing om op operationeel en commercieel vlak synergieën tot stand te brengen met de firma IFB - heeft besloten haar activiteiten op het gebied van gecombineerd vervoer over te hevelen naar Antwerpen. Ten slotte ging in de segmenten scheepsbouw en -herstelling, maritieme handel en bij het havenbedrijf telkens een voltijds equivalent verloren.

In de **niet-maritieme cluster** is de werkgelegenheid teruggelopen met 0,2%. De sectoren handel en overige logistieke diensten zijn opwaarts gericht, terwijl het vervoer over land en de industrie een verlies laten optekenen. De sector handel heeft onder meer geprofiteerd van het uitstekende jaar van de firma Van Lier die is gespecialiseerd in de fruit- en groentehandel en van de firma Havelange, leverancier van machines en toebehoren voor opslag en behandeling evenals Europees voorraadbeheerder van TCM, waarvan de verkoop en het resultaat in 2008 de hoogte zijn ingegaan met 38%.

⁸² De firma's Henkel Belgium en CEI-De Meyer die in 2007 voorkwamen in de top-10 van de toegevoegde waarde in de Haven van Brussel, zijn niet langer opgenomen in het staal; de eerste firma omdat haar site niet langer deel uitmaakt van het Brusselse havengebied en geen enkele band heeft met de Haven van Brussel, de tweede omdat haar hoofdactiviteit na de overname door een andere onderneming is veranderd, zodat haar activiteitscode werd gewijzigd en niet meer valt onder het studiegebied.

⁸³ Voor de werkgelegenheidscijfers werd niet alleen gebruik gemaakt van informatie uit de jaarrekening, maar eveneens van de resultaten van de enquêtes uitgevoerd door het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties in het kader van de studie *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven* (2010), zoals voor sommige multiarrondissementale ondernemingen.

TABEL 46 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2003 TOT 2008
(VTE)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	4.488	4.448	4.734	4.503	4.577	4.576	100,0	- 0,0	+ 0,4
MARITIEME CLUSTER	462	428	416	437	457	466	10,2	+ 1,9	+ 0,2
Scheepsagenten en expediteurs	180	152	166	166	162	165	3,6	+ 1,7	- 1,7
Goederenbehandeling	139	137	131	137	163	171	3,7	+ 4,9	+ 4,2
Rederijen.....	3	0	0	0	0	0	0,0	-	- 100,0
Scheepsbouw en -herstelling.....	0	0	0	3	3	2	0,0	- 41,9	-
Havenaanleg en baggerwerken	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Visserij	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Maritieme handel	22	22	6	6	6	5	0,1	- 11,5	- 24,3
Havenbedrijf.....	118	117	114	124	123	122	2,7	- 0,2	+ 0,7
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	4.026	4.021	4.318	4.066	4.120	4.110	89,8	- 0,2	+ 0,4
HANDEL	1.211	1.192	1.407	1.391	1.347	1.375	30,1	+ 2,1	+ 2,6
INDUSTRIE.....	2.008	1.902	1.819	1.654	1.681	1.642	35,9	- 2,3	- 3,9
Energie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	1.141	1.078	996	802	815	785	17,2	- 3,7	- 7,2
Automobielnijverheid	35	39	44	47	50	56	1,2	+ 10,3	+ 9,7
Elektronica	0	0	0	0	0	0	0,0	-	-
Metaalverwerkende nijverheid.....	18	17	17	17	17	18	0,4	+ 6,3	- 0,6
Bouw	553	513	524	553	580	573	12,5	- 1,3	+ 0,7
Voedingsnijverheid	189	207	186	182	162	150	3,3	- 7,5	- 4,5
Andere industrie.....	72	48	52	53	57	61	1,3	+ 7,7	- 3,2
VERVOER OVER LAND	473	393	358	342	368	360	7,9	- 2,3	- 5,3
Wegvervoer	460	377	341	328	357	350	7,7	- 1,8	- 5,3
Ander vervoer over land	13	16	17	14	12	10	0,2	- 17,2	- 6,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	333	534	734	679	724	733	16,0	+ 1,3	+ 17,1
Andere diensten.....	233	434	634	579	624	651	14,2	+ 4,3	+ 22,8
Openbare sector	100	100	100	100	100	82	1,8	- 18,0	- 3,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	6.152	6.306	6.736	5.944	6.152	6.353	-	+ 3,3	+ 0,6
MARITIEME CLUSTER	877	716	795	743	845	846	-	+ 0,1	- 0,7
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.275	5.590	5.942	5.201	5.308	5.507	-	+ 3,8	+ 0,9
TOTAAL WERKGELEGENHEID	10.639	10.754	11.471	10.447	10.730	10.928	-	+ 1,9	+ 0,5

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De inkrimping van de werkgelegenheid bij de firma's Solvay en Peptisynthia heeft een weerslag gehad op het totaal van het segment van de chemie. In het verleden fabriceerde Peptisynthia in het kader van een maaklooncontract eptifibatide voor een bepaalde cliënt van de groep Solvay. Solvay verloor eind 2007 deze klant. Het jaar 2008 was derhalve een bijzonder jaar voor Peptisynthia, dat zich heeft moeten reorganiseren om van een nagenoeg monocliënt/monoproduct-activiteit over te schakelen op een multicliënt/multiproduct-activiteit. De firma Inergy Automotive Systems Research heeft gezorgd voor de werkgelegenheids groei in het automobielsegment. Het segment van de metaalverwerkende nijverheid blijft vrij stabiel, terwijl de bouw te lijden had van de verandering van hoofdzetel van de firma Biltereyst. De inkrimping van de werkgelegenheid in de voedingsnijverheid weerspiegelt de vermindering van de werkgelegenheid bij Ceres. Ter herinnering: de in 2008 door de onderneming behandelde volumes waren kleiner dan die van 2007. De ontwikkeling in de overige vormen van vervoer over de weg werd sterk beïnvloed door de problemen bij de firma RET⁸⁴. Sita Recycling Services, Aquiris en Artelis waren de belangrijkste verantwoordelijken voor de groei van de werkgelegenheid in de sector van de overige logistieke diensten. In 2008 heeft Artelis besloten haar strategisch beleid te herschikken, door voorrang te verlenen aan haar dienstverleningsactiviteiten en door de activiteiten inzake de ontwikkeling van uitrustingen voor eenmalig gebruik eraan ondergeschikt te maken⁸⁵. Artelis heeft zijn contract met GSK Biologicals verdubbeld, en heeft nieuwe contracten gesloten met de firma Cardio 3 Biosciences en met de UCL.

TABEL 47 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	SOLVAY	Chemische nijverheid
2	SPIE BELGIUM	Bouw
3	INEOS SERVICES BELGIUM	Andere diensten
4	SCANIA BELGIUM	Handel
5	CERES	Voedingsnijverheid
6	ZIEGLER	Wegvervoer
7	DE HAVEN VAN BRUSSEL	Havenbedrijf
8	SITA RECYCLING SERVICES	Andere diensten
9	PEPTISYNTHA	Chemische nijverheid
10	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Verscheidene grote werkgevers hebben de top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Brussel verlaten omdat ze zijn verdwenen uit het staal van de in de studie opgenomen ondernemingen⁸⁶. Een vergelijking met de top-10 van 2007 is derhalve weinig relevant. De bedrijfstakken waartoe de ondernemingen behoren zijn zeer uiteenlopend, en gaan van de chemische industrie tot de openbare sector via de overige diensten en de handel.

7.4 Investerings

Na een bijzonder somber 2007 hebben de investeringen in de haven van Brussel zich licht hersteld. Ze zijn met €14 miljoen toegenomen tot €75 miljoen, dat is een stijging met 23,1% (+19,8% naar volume).

In de **maritieme cluster** zijn de investeringen sterk opgeveerd, voornamelijk dankzij het havenbedrijf en het segment goederenbehandeling. Het havenbedrijf heeft een belangrijke groei van zijn activa geregistreerd in de rubriek materiële vaste activa. Naarmate de werf vordert, boekt de Haven van Brussel immers alle werkzaamheden op de Carcoke-site die te zijnen laste zijn als actief. Alles wordt eerst geboekt in de activa in opbouw, en nadien in de terreinen en gebouwen aan het einde van de werkzaamheden. Deze activa zullen vervolgens worden afgeschreven over de resterende looptijd van

⁸⁴ De onderneming RET heeft in 2008 geen jaarrekening neergelegd, en werd in 2009 failliet verklaard.

⁸⁵ Artelis heeft tevens een departement CDO (Contract Development Organisation) dat als opdracht heeft enerzijds de ontwikkeling van een cellencultuur op maat, en anderzijds dienstverleningscontracten aan te bieden in verband met high-density bioreactoren en diverse kweektechnieken.

⁸⁶ De firma's Henkel Belgium, CEI-De Meyer, Imtech Projects, Imtech Maintenance, G4S Courier Services (Belgium) maken niet langer deel uit van de studie als gevolg van de afbakening van het grondgebied van de Haven van Brussel.

de terbeschikkingstelling van de site door het Gewest⁸⁷. In 2008 beliep deze post van het actief €11,6 miljoen. In het segment van de goederenbehandeling is het de firma TRW die de belangrijkste investeerder is, gevolgd door BILC (Brussels International Logistic Center). In het segment van de scheepsagenten en expediteurs blijft de firma Reibel de eerste investeerder. De maritieme cluster is goed voor nagenoeg een kwart van de investeringen in het Brusselse havengebied.

TABEL 48 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2003 TOT 2008**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Relatief belang in 2008 (in pct.)	Verloop 2007 - 2008 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2003 en 2008 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	8,0	7,4	6,1	5,7	7,0	18,6	24,8	+ 165,8	+ 18,5
Scheepsagenten en expediteurs	2,1	1,0	1,2	0,8	0,6	0,9	1,2	+ 49,4	- 15,6
Goederenbehandeling	2,9	3,3	0,4	0,8	0,8	1,9	2,5	+ 136,0	- 8,3
Rederijen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	-	-
Scheepsbouw en -herstelling	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Maritieme handel	0,1	1,5	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	- 93,9	- 48,2
Havenbedrijf	2,9	1,7	4,5	3,8	5,5	15,8	21,1	+ 185,4	+ 40,7
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
NIET-MARITIEME CLUSTER	98,5	121,9	72,2	88,8	54,0	56,4	75,2	+ 4,6	- 10,5
HANDEL	16,9	13,3	23,9	28,8	18,4	22,0	29,3	+ 19,7	+ 5,5
INDUSTRIE	35,3	16,7	17,0	16,5	14,1	14,1	18,8	- 0,2	- 16,8
Energie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Chemische nijverheid	17,6	6,4	6,8	6,1	6,1	8,5	11,3	+ 38,3	- 13,6
Automobielnijverheid	0,6	0,8	2,3	3,1	2,5	0,4	0,6	- 82,3	- 5,9
Elektronica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Metaalverwerkende nijverheid	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	+ 61,8	+ 21,4
Bouw	3,9	2,0	2,7	2,7	3,6	3,3	4,4	- 8,9	- 3,3
Voedingsnijverheid	11,7	6,9	4,1	3,6	1,2	0,7	0,9	- 43,5	- 43,1
Andere industrie	1,4	0,5	1,0	0,9	0,5	1,0	1,3	+ 85,0	- 6,8
VERVOER OVER LAND	2,3	1,9	2,4	1,3	1,9	4,6	6,1	+ 139,4	+ 14,6
Wegvervoer	2,3	1,9	2,3	1,3	1,9	4,6	6,1	+ 139,9	+ 14,9
Ander vervoer over land	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	- 92,5	- 60,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	44,0	90,0	28,9	42,3	19,6	15,8	21,0	- 19,4	- 18,6
Andere diensten	44,0	90,0	28,9	42,3	19,6	15,8	21,0	- 19,4	- 18,6
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
DIRECTE INVESTERINGEN ..	106,4	129,3	78,3	94,5	61,0	75,0	100,0	+ 23,1	- 6,8

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De investeringen in de **niet-maritieme cluster** zijn toegenomen met 4,6%. In het segment handel zijn de investeringen met iets minder dan 20% de hoogte ingegaan. Bij de belangrijkste investeerders

⁸⁷ De afschrijvingslasten zullen dan jaarlijks worden gecompenseerd door de opnemings in de resultaten van de door het Gewest toegekende subsidie en de ontvangsten eigen aan de site.

vinden we de firma van Waasdijk, die gespecialiseerd is in de handel van machines en werktuigen en die heeft geïnvesteerd in een nieuw gebouw, en de firma Havelange die vooral nieuwe machines heeft aangekocht bestemd voor het verhuurpark. De investeringen in de sector industrie stagneerden. De investeringen in de chemische industrie komen grotendeels voor rekening van de groep Solvay. De inkrimping in de automobiellindustrie is toe te schrijven aan Inergy Automotive Systems Research. In de bouwnijverheid blijft de firma Grond- en Afbraakwerken G. en A. De Meuter de belangrijkste investeerder. Ondanks de sterke achteruitgang zijn de investeringen in het segment van de voedingsnijverheid nog steeds vooral te danken aan de firma Ceres. Het is de firma George et Cie die voor een groot deel verantwoordelijk is voor de toename van de investeringen in het segment andere industrie, met haar investeringen in de verdere verbetering van het productieapparaat en in grote herstellings- en onderhoudswerken om de productiviteit te verhogen. In het segment van het vervoer over de weg zijn de investeringen opgeveerd met nagenoeg 140%, onder meer dankzij de firma Sita Recycling Center die heeft geïnvesteerd in een nieuwe sorteerlijn. Deze onderneming neemt meer dan de helft van de investeringen van het segment voor haar rekening. In de overige logistieke diensten zijn de investeringen teruggelopen, onder meer als gevolg van de vertraging van de investeringen bij Aquiris. In de loop van de eerste helft van 2008 heeft Aquiris de ontwikkelings- en aanpassingswerkzaamheden aan zijn installaties voortgezet om de gebreken te herstellen die na de ingebruikstelling van het station aan het licht waren gekomen. In het segment van de andere diensten treffen we tevens de firma's Loxam en Petit Forestier België aan als grote investeerders.

TABEL 49 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2008

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DE HAVEN VAN BRUSSEL	Havenbedrijf
2	SOLVAY	Chemische nijverheid
3	HAVELANGE	Handel
4	AQUIRIS	Andere diensten
5	LOXAM	Andere diensten
6	VAN WAASDIJK	Handel
7	SITA RECYCLING CENTER	Wegvervoer
8	PETIT FORESTIER BELGIQUE	Andere diensten
9	BELGIAN SHELL	Handel
10	LUKOIL BELGIUM	Handel

Bron: NBB. De rangen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

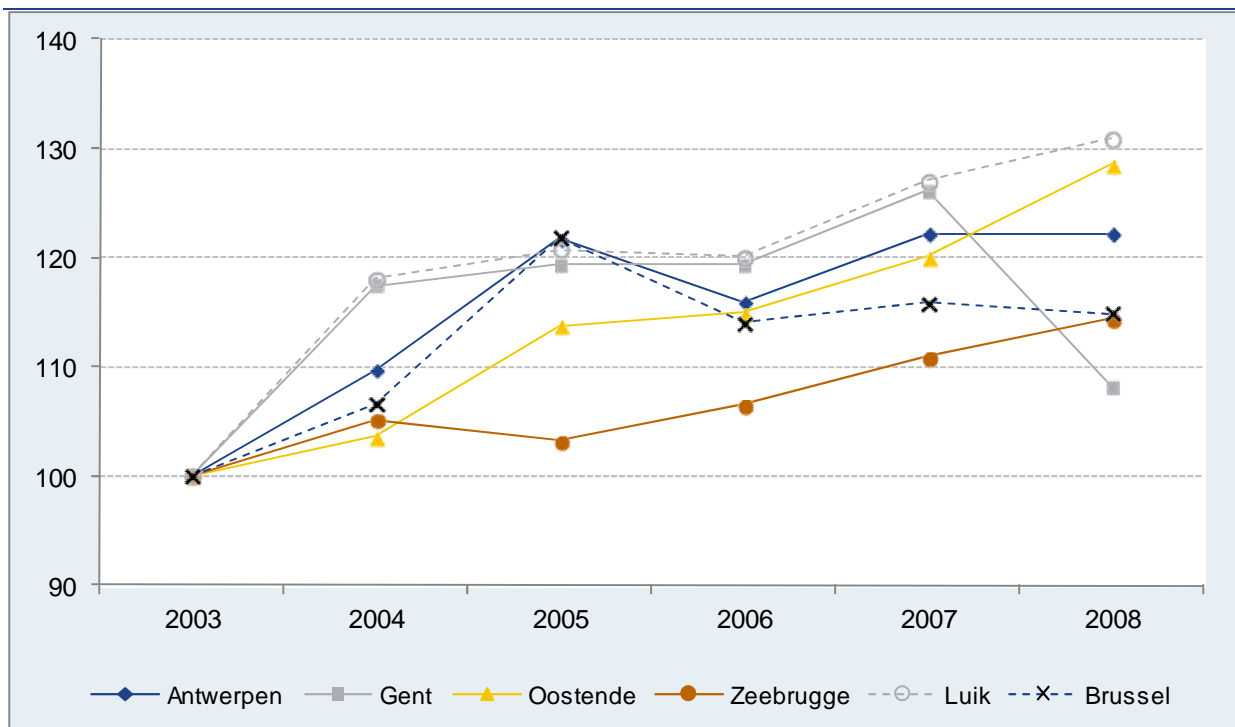
Gezien de wijziging in de afbakening van het havengebied is het vrij logisch dat de top-10 van de investeringen in de haven van Brussel grondig door elkaar is geschud in vergelijking met 2007. Aquiris zakt van de eerste naar de vierde plaats, en laat aldus de eerste plaats in de rangschikking aan de Haven van Brussel. Solvay klimt op naar de tweede plaats, terwijl Havelange zich op de derde plaats handhaaft. Loxam - dat in 2007 reeds in de rangschikking voorkwam, maar dan op de negende plaats - vervolledigt deze top-5. De firma's Van Waasdijk, Sita Recycling Center en Lukoil Belgium doen hun intrede in de top-10.

8 SAMENVATTING

De trafiek in de Belgische havens is in 2008 met 3,5% gestegen. In het vierde kwartaal werd evenwel een aanzienlijke vertraging opgetekend in de overgeslagen volumes, wat doet vermoeden dat het jaar van 2009 moeilijk zal zijn. Het verkeer in de haven van Gent nam fors toe, onder meer dankzij de vloeibare bulk. Ook de haven van Brussel kon in 2008 een snelle groei voorleggen van de volumes, voornamelijk in de eerste helft van het jaar, onder meer dankzij de bouwmaterialen. Voor de trafiek in de haven van Oostende was 2008 eveneens een zeer goed jaar, met een forse stijging van de algemene vracht. In de haven van Antwerpen werd net geen 190 miljoen ton goederen overgeslagen. Droge bulk en containers waren de belangrijkste motoren van deze groei. De Luikse haven boekte in 2008 uitstekende resultaten: voor het eerst werd meer dan 16 miljoen ton via de waterweg vervoerd voor de openbare haven. In het vierde kwartaal van 2008 werd de haven van Luik evenwel geconfronteerd met de weerslag van de activiteitenvertraging in de metaalverwerkende nijverheid. In de haven van Zeebrugge is het verkeer in 2008 stabiel gebleven, aangezien de stijging bij het containervervoer werd gecompenseerd door dalingen in de andere vervoerstypes, zoals het roroverkeer.

GRAFIEK 2 VERLOOP VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE

(naar volume, index 2003 = 100)



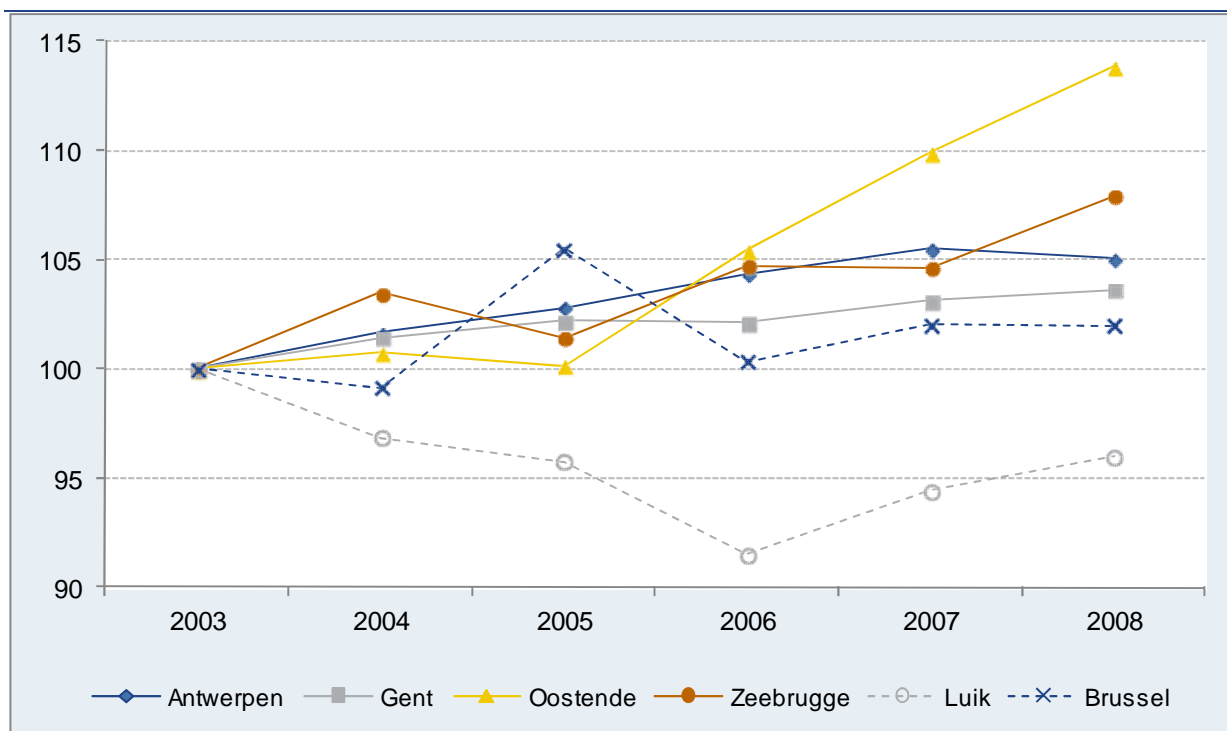
Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Wat de economische bedrijvigheid betreft, kan het jaar 2008 zeer schematisch in twee grote periodes worden opgesplitst. Tijdens de eerste helft van het jaar draaide de economie op volle toeren. Nadien sloeg de markttenens om en aan het eind van het jaar liep de economische activiteit duidelijk terug. Het effect van deze economische inkrimping op het maritiem vervoer werd vooral in het vierde kwartaal zichtbaar. In de niet-maritieme activiteiten en meer in het bijzonder in de industrie, konden de geringe resultaten van het jaarbegin, die toe te schrijven waren aan de hoge kosten van de productiefactoren, de daling van de volumes als gevolg van de moeilijke tweede jaarhelft niet compenseren. De meeste Belgische havens zagen hun directe toegevoegde waarde in 2008 toenemen. Deze groei was echter kleiner dan het gemiddelde van de vijf vorige jaren, behalve voor de haven van Zeebrugge, die 0,1% beter deed dan de gemiddelde groei en de haven van Oostende, die in 2008 een zeer sterke stijging van de toegevoegde waarde liet optekenen. De haven van Gent werd zwaar getroffen door de inkrimping in de automobielsector en de metaalverwerkende nijverheid, zodat de toegevoegde waarde er sterk achteruitgaat. In de haven van Antwerpen werd een gestage stijging opgetekend van de maritieme activiteiten, terwijl de handel en de niet-maritieme industrie duidelijk afnamen. De haven van

Brussel trok profijt van de toename van de bedrijvigheid in de andere diensten. In het Luikse havencomplex werd de groei geschraagd door de chemische nijverheid en het energiesegment.

GRAFIEK 3 VERLOOP VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID

(VTE, index 2003 = 100)



Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De werkgelegenheid steeg in nagenoeg alle Belgische havens. De haven van Oostende liet de grootste toename optekenen, onder invloed van het verloop van de activiteit in de metaalverwerkende nijverheid en in het wegvervoer. Ze wordt gevolgd door Zeebrugge, waar de maritieme cluster nieuwe banen creëerde. De goederenbehandeling en de overheidssector lieten daarbij de grootste stijging in nominale termen optekenen. Ook in de havens van Gent en Luik neemt de werkgelegenheid toe. In Gent steeg de werkgelegenheid sneller in de maritieme cluster dan in de niet-maritieme cluster, in tegenstelling tot in de Luikse haven, waar de stijging van de werkgelegenheid voornamelijk te danken is aan de niet-maritieme cluster. De werkgelegenheid in de haven van Brussel is stabiel gebleven, aangezien de lichte stijging in de maritieme cluster gecompenseerd werd door een daling in de niet-maritieme segmenten. De haven van Antwerpen, tot slot, werd getroffen door de crisis in de automobielnijverheid en zag de werkgelegenheid teruglopen.

De investeringen in de Belgische havens namen in 2008 met 3,2% toe (+0,4% naar volume). Er worden aanzienlijke verschillen opgetekend tussen de havens. In de haven van Antwerpen namen de investeringsbedragen met 3,7% toe, dankzij de dynamiek van de maritieme cluster. Daarmee doet ze het iets beter dan de haven van Gent (+2,4%). In de haven van Oostende stegen de investeringen met 16,3%, terwijl in de Zeebrugse haven een daling van 19,3% werd opgetekend. In de havens van Luik en van Brussel beliep de stijging daarentegen respectievelijk 27,7% en 23,1%, als gevolg van de bouw van de fabriek van Biowanze, het nieuwe verwerkingscentrum Uvélia en de sanering van de site van Carcoke.

LIJST VAN AFKORTINGEN

bbp	bruto binnenlands product
EU	Europese Unie
INR	Instituut voor de nationale rekeningen
IOT	Input-Output Table of input-outputtabel
KMO	kleine en/of middelgrote onderneming
-	het gegeven bestaat niet of heeft geen zin
n.	niet beschikbaar
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek, tegenwoordig FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Algemene directie Statistiek en Economische Informatie
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
p.m.	pro memorie
pct.	procent
SUT	Supply and Use Table of aanbod- en gebruikstabel (AGT)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
VTE	voltijds equivalent

BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS IN 2008

TABEL 50

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE BELGISCHE HAVENS - 2008

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN				Personeelskosten (2)				Uitzendkrachten		Ter beschikking aesteld				
	volgtijds	Aantal deeltijds	totaal (in VTE)	volgtijds	deeltijds	Gewerkte uren (1)	totaal	volgtijds	deeltijds	aantal	uren (1)	kosten (2)	uren (1)	kosten (2)	
MARITIEME CLUSTER	26.044	2.161	27.571	40,2	2,3	42,5	1.585,3	89,3	1.674,9	2.380	4,45	127,9	7.318	12,58	525,8
Scheepsagenten en expediteurs	5.992	1.059	6.716	9,7	1,2	10,9	343,3	41,6	384,9	722	1,36	31,2	420	0,71	24,9
Goederenhandelaars	14.944	801	15.538	21,5	0,8	22,3	882,1	32,4	914,9	1.487	2,77	88,6	6.811	11,73	494,7
Rederijen	971	74	1.021	2,2	0,1	2,3	79,5	4,9	84,4	46	0,09	2,3	65	0,11	4,7
Scheepsbouw en -herstelling	300	19	314	0,5	0,0	0,5	18,0	0,7	18,7	56	0,10	2,4	5	0,01	0,3
Havenaanleg en baggerwerken	1.507	75	1.563	2,9	0,1	3,0	115,1	4,0	119,1	30	0,06	1,7	0	0,00	0,0
Visserij	248	37	276	0,3	0,0	0,4	9,4	1,1	10,4	26	0,05	1,1	0	0,00	0,0
Maritieme handel	49	5	53	0,1	0,0	0,1	3,6	0,2	3,9	1	0,00	0,1	0	0,00	0,0
Havenbedrijf	2.032	92	2.090	2,9	0,1	3,0	134,3	4,4	138,6	11	0,02	0,5	17	0,03	1,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	69.622	6.645	74.475	106,0	7,5	113,5	5.067,9	354,8	5.419,6	3.676	6,85	196,0	583	0,97	42,5
HANDEL	5.155	702	5.652	8,4	0,8	9,2	352,4	31,8	384,2	399	0,79	20,2	60	0,10	5,4
INDUSTRIE	54.723	4.345	57.901	81,9	4,9	86,8	4.151,1	258,4	4.409,6	2.661	4,93	145,7	260	0,43	20,1
Energie	2.924	259	3.128	4,3	0,3	4,6	306,2	16,8	322,9	59	0,11	2,8	0	0,00	0,0
Brandstofproductie	2.500	280	2.711	4,1	0,4	4,4	339,5	26,7	366,3	20	0,04	1,5	1	0,00	0,3
Chemische nijverheid	13.552	1.412	14.547	20,3	1,6	22,0	1.248,6	103,8	1.352,4	355	0,67	24,2	10	0,02	0,8
Automobielenijverheid	13.135	911	13.811	19,2	1,0	20,2	790,5	38,6	829,0	1.055	1,94	53,5	0	0,00	0,0
Elektronica	822	129	916	1,3	0,1	1,4	50,5	6,2	56,7	37	0,06	1,6	0	0,00	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	15.424	812	16.028	22,9	0,9	23,8	1.041,9	44,4	1.086,3	690	1,28	40,1	224	0,36	17,5
Bouw	3.394	219	3.554	5,2	0,2	5,5	199,1	9,8	208,9	160	0,29	8,7	12	0,02	0,8
Voedingsnijverheid	1.383	172	1.506	2,2	0,2	2,4	84,4	6,8	91,3	166	0,32	7,5	10	0,02	0,5
Andere industrie	1.589	151	1.699	2,4	0,2	2,6	90,5	5,4	95,9	119	0,22	5,8	4	0,01	0,3
VERVOER OVER LAND	4.787	725	5.350	7,6	0,8	8,4	237,9	29,2	264,0	290	0,54	14,1	99	0,17	5,3
Wegvervoer	2.669	151	2.774	4,5	0,2	4,7	127,2	5,0	129,1	284	0,53	13,9	98	0,16	5,2
Ander vervoer over land	2.118	574	2.576	3,1	0,7	3,7	110,7	24,2	134,9	6	0,01	0,2	1	0,00	0,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.957	873	5.572	8,2	1,0	9,1	326,4	35,4	361,9	327	0,60	16,0	164	0,27	11,6
Andere diensten	4.957	873	5.572	8,2	1,0	9,1	326,4	35,4	361,9	327	0,60	16,0	164	0,27	11,6
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	95.666	8.806	102.046	146,2	9,8	156,0	6.653,2	444,0	7.094,5	6.056	11,29	323,9	7.901	13,56	568,3

Bron: NBB.

TABEL 50 (vervolg)

GEDETAILEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE BELGISCHE HAVENS - 2008

Secteurs	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDdatum														
	Aantal			Mannen			Vrouwen			Aantal					
	vollijds	deeltijds	totaal (in VTE)	vollijds	deeltijds	totaal (in VTE)	vollijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bed.	arb.	lager	secun- dair	Mannen hoger	univer- sitair
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	12003	12013	12023	12033
MARITIEME CLUSTER	26.221	2.129	27.763	21.486	738	22.017	4.735	1.392	5.747	11.841	15.437	6.626	11.836	1.983	913
Scheepsagenten en expediteurs.....	5.989	996	6.707	3.590	168	3.705	2.399	828	3.002	5.828	787	525	1.674	743	184
Goederenbehandelaars.....	15.117	830	15.730	13.502	460	13.847	1.615	370	1.883	3.509	12.102	5.687	7.333	628	246
Rederijen.....	948	72	999	790	18	801	158	54	198	533	380	176	353	161	106
Scheepsbouw en -herstelling.....	287	19	300	270	15	280	17	4	20	49	200	24	222	9	3
Havenaanleg en baggenwerken.....	1.593	81	1.654	1.465	29	1.486	129	52	168	702	947	148	589	402	347
Visserij.....	171	34	197	114	3	116	57	31	81	63	126	10	31	0	0
Maritieme handel.....	53	4	56	30	2	32	23	2	24	53	0	0	1	7	0
Havenbedrijf.....	2.062	93	2.120	1.725	42	1.749	337	51	371	1.104	895	56	1.632	33	28
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	68.461	6.560	73.246	59.926	3.325	62.339	8.436	3.235	10.771	30.143	40.346	8.873	35.145	9.923	3.991
HANDEL.....	5.175	701	5.673	4.025	210	4.169	1.149	490	1.503	3.373	2.142	321	2.686	792	250
INDUSTRIE.....	53.422	4.261	56.526	47.604	2.354	49.287	5.789	1.906	7.174	21.239	32.960	5.954	28.413	8.032	3.111
Energie.....	2.539	189	2.682	1.913	61	1.959	626	129	724	1.883	0	3	1.707	153	85
Brandstofproductie.....	2.511	293	2.730	2.196	174	2.325	315	119	405	2.228	437	136	797	844	547
Chemische nijverheid.....	13.560	1.415	14.553	12.245	803	12.802	1.311	612	1.748	7.459	6.275	600	7.190	2.662	1.187
Automobielnijverheid.....	12.284	879	12.940	10.830	595	11.283	1.454	285	1.658	2.166	10.566	1.388	8.087	1.029	236
Elektronica.....	801	126	894	621	47	655	181	79	238	381	504	45	314	258	39
Metaalverwerkende nijverheid.....	15.358	800	15.957	14.127	419	14.407	1.206	381	1.489	5.128	10.620	2.885	7.627	2.286	812
Bouw.....	3.431	229	3.598	3.219	125	3.309	212	103	289	1.040	2.426	593	1.419	607	127
Voedingsnijverheid.....	1.385	179	1.512	1.154	72	1.205	231	107	307	525	935	103	441	96	55
Andere industrie.....	1.553	152	1.659	1.300	59	1.342	253	93	317	429	1.196	201	830	96	23
VERVOER OVER LAND.....	4.818	730	5.385	4.297	536	4.721	450	194	593	1.681	3.585	2.016	2.533	219	142
Wegvervoer.....	2.681	152	2.787	2.345	60	2.384	265	92	333	629	2.090	780	1.638	123	32
Andere vervoer over land.....	2.137	578	2.598	1.952	475	2.337	185	102	260	1.052	1.494	1.236	895	96	110
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	5.047	869	5.662	3.999	225	4.162	1.048	644	1.500	3.850	1.659	582	1.513	880	488
Andere diensten.....	5.047	869	5.662	3.999	225	4.162	1.048	644	1.500	3.850	1.659	582	1.513	880	488
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	94.682	8.689	101.009	81.411	4.063	84.356	13.170	4.627	16.517	41.984	55.783	15.499	46.981	11.906	4.904

Bron: NBB.

TABEL 50 (vervolg)

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE BELGISCHE HAVENS - 2008

Secteurs	AANTAL LOONTREKKENDEN						OPLEIDINGEN				INGETREDEN			UITGETREDEN		
	Vrouwen			Mannen			Vrouwen		Mannen		Aantal (in VTE)	Onbep. duur	Aantal (in VTE)	Onbep. duur		
	lager	secun- dair	hoger	univer- sitair	aantal	uren (1)	kosten (2)	aantal	uren (1)	kosten (2)						
12103	12113	12123	12133	5801	5802	5803	5811	5812	5813	2053	2103	3053	3103			
MARITIEME CLUSTER	736	3.200	920	270	7.534	0,50	27,3	2.014	0,11	5,5	7.570	5.898	6.661	5.056		
Scheepsagenten en expediteurs.....	404	1.522	544	124	1.169	0,02	1,1	994	0,02	0,7	1.897	1.533	1.712	1.369		
Goederenbehandelaars.....	299	1.136	231	55	4.478	0,28	14,9	703	0,03	1,7	3.720	3.324	3.187	2.829		
Rederijen	19	83	61	36	169	0,01	0,6	55	0,00	0,4	975	142	984	140		
Scheepsbouw en -herstelling	4	10	3	0	35	0,00	0,0	1	0,00	0,0	74	48	84	68		
Havenaanleg en baggerwerken	1	72	53	42	998	0,05	2,8	81	0,00	0,3	708	677	528	493		
Visserij	1	47	0	0	13	0,00	0,0	6	0,00	0,0	30	30	25	25		
Maritieme handel	0	0	9	0	8	0,00	0,0	4	0,00	0,0	16	15	16	16		
Havenbedrijf	9	331	18	13	664	0,14	7,8	230	0,05	2,5	150	129	125	115		
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
NIET-MARITIEME CLUSTER	528	3.878	3.038	1.298	39.779	1,81	101,4	6.011	0,24	16,1	12.177	7.651	13.155	9.483		
HANDEL	50	452	286	96	1.834	0,04	2,1	756	0,01	0,8	1.326	1.051	1.202	946		
INDUSTRIE	353	2.686	2.116	904	33.234	1,55	88,4	4.419	0,20	13,7	7.777	4.481	9.217	6.705		
Energie	0	555	132	37	1.598	0,14	13,5	548	0,04	3,8	462	271	1.040	870		
Brandstofproductie	2	44	221	138	1.954	0,08	10,7	225	0,01	1,0	271	214	254	208		
Chemische nijverheid	28	455	728	356	10.527	0,47	22,4	1.412	0,04	4,1	1.407	765	1.356	839		
Automobielenijverheid	205	874	330	105	5.581	0,40	14,1	868	0,07	2,6	1.898	832	3.134	2.281		
Elektronica	25	146	51	17	383	0,01	0,5	163	0,00	0,2	103	79	156	101		
Metaalverwerkende nijverheid	21	285	414	196	10.114	0,38	23,7	780	0,04	1,5	2.356	1.390	2.129	1.541		
Bouw	24	55	146	27	1.590	0,04	1,8	136	0,00	0,2	703	574	573	482		
Voedingsnijverheid	13	101	55	12	936	0,02	1,0	182	0,00	0,2	277	183	236	156		
Andere industrie	36	171	40	16	552	0,02	0,6	104	0,00	0,1	300	173	339	225		
VERVOER OVER LAND	93	361	125	47	2.797	0,17	8,2	270	0,01	0,5	1.357	1.054	1.256	964		
Wegvervoer	60	211	78	18	481	0,01	0,7	81	0,00	0,1	1.118	887	1.050	811		
Ander vervoer over land	33	150	47	30	2.315	0,17	7,5	189	0,01	0,5	238	167	205	153		
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	32	379	511	250	1.914	0,05	2,7	566	0,02	1,0	1.717	1.065	1.481	868		
Andere diensten	32	379	511	250	1.914	0,05	2,7	566	0,02	1,0	1.717	1.065	1.481	868		
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
TOTAAL	1.264	7.078	3.958	1.567	47.313	2,31	128,7	8.025	0,35	21,6	19.747	13.549	19.816	14.539		

Bron: NBB.

(1) De gewerkte uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de opleidingskosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's

BIJLAGE 2: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN⁸⁸

TABEL 51 LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
05A1	05010	MA	VI	*	*	*	*			Visserij
14A1	14211	IN	AI	*						Winning van zand
14A1	14212	IN	AI					*		Winning van grind
14A1	14300	IN	AI	*		*				Winning van mineralen voor de chemische en de kunstmestindustrie
14A1	14500	IN	AI		*					Overige winning van delfstoffen, n.e.g.
15A1	15131	IN	VO		*	*	*		*	Productie van verse vleeswaren en van vleesconserven
15B1	15201	MA	VI			*	*			Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van verse visproducten
15B1	15202	MA	VI			*				Productie van diepgevroren vis en visproducten
15C1	15320	IN	VO		*		*			Vervaardiging van groente- en fruitsappen
15D1	15420	IN	VO	*	*					Raffinage van plantaardige oliën en vetten
15E1	15510	IN	VO	*						Zuivelfabrieken en kaasmakerijen
15E1	15520	IN	VO						*	Vervaardiging van consumptie-ijs
15F1	15610	IN	VO		*				*	Maalderijen
15G1	15710	IN	VO		*		*	*		Vervaardiging van veevoeders
15H1	15812	IN	VO		*		*			Artisanale brood- en banketbakkerijen
15I1	15830	IN	VO					*		Vervaardiging van suiker
15I1	15840	IN	VO	*	*	*	*			Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
15J1	15890	IN	VO		*					Vervaardiging van overige voedingsmiddelen, n.e.g.
15K1	15910	IN	VO		*					Vervaardiging van gedistilleerde alcoholische dranken
17A1	17110	IN	AI					*		Bewerken en spinnen van katoen- of katoenachtige vezels
17A1	17150	IN	AI			*				Twijnen, voorbereiden en spinnen van zijde en textureren van synthetisch of kunstmatig vezelgaren
17B1	17402	IN	AI	*	*	*				Confectie van overige textielartikelen
20A1	20101	IN	AI	*	*	*				Zagen en schaven van hout
20A1	20102	IN	AI		*				*	Impregneren van hout
20A1	20300	IN	AI	*	*	*		*		Vervaardiging van schrijn- en timmerwerk
20A1	20400	IN	AI	*	*				*	Vervaardiging van houten emballage
21A1	21121	IN	AI		*		*			Vervaardiging van papier
21A1	21210	IN	AI	*	*		*			Vervaardiging van golfkarton en van verpakkingsmateriaal van papier en karton
21A1	21250	IN	AI	*						Vervaardiging van overige artikelen van papier en karton
22B1	22220	IN	AI	*	*		*	*	*	Overige drukkerijen
22B1	22240	IN	AI	*	*	*		*		Zetwerk en fotogravure
23A1	23200	IN	PE	*	*			*		Vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten
24A1	24110	IN	CH	*	*					Vervaardiging van industriële gassen
24A1	24120	IN	CH		*			*		Vervaardiging van kleurstoffen en pigmenten
24A1	24130	IN	CH		*	*		*	*	Vervaardiging van overige anorganische chemische basisproducten
24A1	24140	IN	CH	*	*	*			*	Vervaardiging van overige organische chemische basisproducten
24A1	24151	IN	CH		*		*			Vervaardiging van kunstmeststoffen
24A1	24152	IN	CH					*		Vervaardiging van aan de kunstmeststoffen verwante stikstofverbindingen
24A1	24160	IN	CH	*	*		*			Vervaardiging van kunststoffen in primaire vormen
24A1	24170	IN	CH	*						Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vormen
24B1	24200	IN	CH	*						Vervaardiging van verdelgsmiddelen en van chemische producten voor de landbouw
24C1	24300	IN	CH	*			*	*		Vervaardiging van verf, vernis en drukinkt
24D1	24410	IN	CH	*						Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen
24D1	24421	IN	CH	*	*					Vervaardiging van geneesmiddelen
24F1	24620	IN	CH	*	*					Vervaardiging van lijm en gelatine
24F1	24640	IN	CH	*						Vervaardiging van fotochemische producten
24F1	24660	IN	CH	*	*			*		Vervaardiging van diverse chemische producten

⁸⁸ De in deze lijst opgenomen nomenclatuur stemt overeen met de aangepaste NACE-Bel van 2003 (Rev. 1.1).

TABEL 51 (vervolg)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
25A1	25120	IN	CH	*					Loopvlakvernieuwing
25A1	25130	IN	CH	*	*	*			Vervaardiging van overige producten van rubber
25B1	25210	IN	CH				*		Vervaardiging van platen, vellen, buizen en profielen van kunststof
25B1	25220	IN	CH	*	*		*		Vervaardiging van verpakkingsmateriaal van kunststof
25B1	25240	IN	CH	*	*	*	*	*	Vervaardiging van overige producten van kunststof
26A1	26110	IN	CS		*	*			Vervaardiging van vlakglas
26A1	26120	IN	CS	*	*	*		*	Vormen en bewerken van vlakglas
26B1	26403	IN	CS					*	Vervaardiging van overige producten voor de bouw van gebakken klei
26C1	26510	IN	CS		*		*	*	Vervaardiging van cement
26C1	26520	IN	CS				*		Vervaardiging van kalk
26D1	26610	IN	CS		*		*	*	Vervaardiging van artikelen van beton voor de bouw
26D1	26620	IN	CS	*					Vervaardiging van artikelen van gips voor de bouw
26D1	26630	IN	CS	*	*	*	*	*	Vervaardiging van stortklare beton
26D1	26640	IN	CS	*			*		Vervaardiging van mortel
26D1	26700	IN	CS		*	*			Bewerken van natuursteen
26D1	26820	IN	CS	*	*				Vervaardiging van niet-metaalhoudende minerale producten, n.e.g.
27A1	27100	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen (EGKS)
27A1	27220	IN	ME		*	*	*		Vervaardiging van stalen buizen
27B1	27310	IN	ME				*		Koudtrekken
27B1	27510	IN	ME		*	*			Gieten van ijzer
28A1	28110	IN	ME	*	*		*	*	Vervaardiging van metalen constructiewerken
28A1	28120	IN	ME		*	*	*		Vervaardiging van metalen ramen, deuren, wanden, enz.
28A1	28210	IN	ME	*	*	*	*	*	Vervaardiging van metalen tanks, reservoirs en overige recipiënten
28A1	28220	IN	ME	*					Vervaardiging van radiatoren en ketels voor centrale verwarming
28A1	28300	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van stoomketels
28A1	28401	IN	ME		*			*	Smeden van metaal
28B1	28510	IN	ME	*	*	*	*	*	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal
28B1	28520	IN	ME	*	*	*	*	*	Algemene metaalbewerking
28C1	28741	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van bouten, schroeven en moeren
28C1	28742	IN	ME	*		*			Vervaardiging van kettingen
28C1	28743	IN	ME	*					Vervaardiging van veren
28C1	28755	IN	ME			*	*	*	Vervaardiging van overige artikelen van metaal, n.e.g.
29A1	29110	IN	ME	*	*				Vervaardiging van motoren en turbines, exclusief motoren voor luchtvaartuigen en motorvoertuigen
29A1	29120	IN	ME	*					Vervaardiging van pompen en compressoren
29B1	29220	IN	ME	*	*	*			Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
29B1	29230	IN	ME	*	*	*	*	*	Vervaardiging van uitrusting voor de koeltechniek en klimaatregeling, voor niet-huishoudelijk gebruik
29B1	29241	IN	ME			*			Vervaardiging van verpakkingsmachines
29B1	29245	IN	ME	*		*			Vervaardiging van filtreertoestellen
29B1	29247	IN	ME		*				Vervaardiging van overige machines voor algemeen gebruik, n.e.g.
29C1	29430	IN	ME			*			Vervaardiging van andere gereedschapswerktuigen, n.e.g.
29C1	29510	IN	ME				*		Vervaardiging van machines voor de metallurgie
29D1	29710	IN	ME				*		Vervaardiging van elektrische huishoudapparaten
31A1	31100	IN	MP	*	*	*	*		Vervaardiging van elektromotoren en van elektrische generatoren en transformatoren
31A1	31200	IN	MP	*	*	*			Vervaardiging van schakel- en verdeelinrichtingen
31A1	31501	IN	MP			*			Vervaardiging van lampen
31B1	31623	IN	MP	*			*		Vervaardiging van overige elektrische benodigdheden, n.e.g.
32A1	32100	IN	MP		*	*			Vervaardiging van elektronische onderdelen
32A1	32300	IN	MP	*	*	*	*		Vervaardiging van audio- en videoapparatuur
33A1	33103	IN	MP			*			Vervaardiging van orthopedische artikelen en prothesen
33A1	33201	IN	MP	*		*	*		Vervaardiging van elektrische meet-, regel- en controleapparatuur en van elektrische navigatieapparatuur
34A1	34100	IN	AU	*	*				Vervaardiging en assemblage van auto's
34B1	34201	IN	AU	*	*	*			Vervaardiging van carrosserieën en aanhangwagens
34B1	34300	IN	AU	*	*		*	*	Vervaardiging van onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan

TABEL 51 (vervolg)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
35A1	35110	MA	SB	*	*	*	*	*	*	Bouw en reparatie van schepen
35A1	35120	MA	SB	*	*	*	*			Bouw en reparatie van plezier- en sportvaartuigen
35A1	35200	IN	AI	*		*		*		Vervaardiging van rollend materieel voor spoor- en tramwegen
36A1	36112	IN	AI		*					Vervaardiging van stoelen en zetels voor theaters, bioscopen en dergelijke en voor voertuigen en andere transportmiddelen
36C1	36630	IN	AI	*	*		*			Overige industrie, n.e.g.
37A1	37100	IN	AI	*	*	*	*	*	*	Recuperatie van recycleerbaar metaalafval
37A1	37200	IN	AI	*	*		*	*	*	Recuperatie van overig recycleerbaar afval
40A1	40110	IN	EN	*	*	*	*	*		Productie van elektriciteit
40A1	40130	IN	EN					*		Distributie van en handel in elektriciteit
40A1	40220	IN	EN				*			Distributie van en handel in gasvormige brandstoffen via leidingen
45A1	45111	IN	CS		*	*	*	*	*	Slopen van gebouwen
45A1	45112	IN	CS	*	*		*	*	*	Grondverzet
45B1	45211	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Bouw van individuele huizen
45B1	45213	IN	CS	*	*					Optrekken van gebouwen voor industrieel of commercieel gebruik, voor landbouwdoeleinden, enz.
45B1	45214	IN	CS	*	*		*	*		Bouw van tunnels, bruggen, viaducten en dergelijke
45B1	45215	IN	CS	*	*					Aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen
45B1	45220	IN	CS	*	*		*	*	*	Dakbedekking en bouw van dakconstructies
45C1	45230	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Aanleg van spoorwegen, wegen, straten, vliegvelden en sportaccommodaties
45C1	45241	MA	CS	*	*	*	*			Baggerwerken
45C1	45242	MA	CS	*		*	*			Overige waterbouw
45C1	45250	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Overige werkzaamheden in de bouw
45D1	45310	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Elektrische installatie
45D1	45320	IN	CS	*	*					Isolatiwerkzaamheden
45D1	45331	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Installatie van verwarming, klimaatregeling en ventilatie
45D1	45332	IN	CS	*		*	*	*	*	Overig loodgieterswerk
45E1	45421	IN	CS	*	*	*	*		*	Schrijnwerk van hout of van kunststof
45E1	45422	IN	CS	*	*				*	Metaalschrijnwerk
45E1	45441	IN	CS	*	*		*	*	*	Schilderen
45E1	45500	IN	CS		*		*			Verhuur van machines voor de bouwnijverheid met bedieningspersoneel
50A1	50101	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in motorvoertuigen
50A1	50102	CO	CO	*	*				*	Handelsbemiddeling in motorvoertuigen
50A1	50103	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in motorvoertuigen
50A1	50200	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Onderhoud en reparatie van auto's
50A1	50301	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in onderdelen en accessoires van auto's
50B1	50500	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in motorbrandstoffen
51A1	51110	CO	CO	*						Handelsbemiddeling in landbouwproducten, levende dieren, textielgrondstoffen en aanverwante halffabrikaten
51A1	51120	CO	CO	*						Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten
51A1	51140	CO	CO	*				*		Handelsbemiddeling in machines en uitrusting voor handel en nijverheid en in schepen en luchtvaartuigen
51A1	51170	CO	CO	*		*	*		*	Handelsbemiddeling in voedings- en genotmiddelen
51A1	51180	CO	CO	*		*	*	*	*	Handelsbemiddeling gespecialiseerd in overige goederen, n.e.g.
51A1	51190	CO	CO	*	*			*	*	Niet-gespecialiseerde handelsbemiddeling
51A1	51210	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in granen, zaden en diervoeders
51A1	51310	CO	CO	*			*		*	Groothandel in groenten en fruit
51A1	51332	CO	CO	*						Groothandel in spijsoliën en -vetten
51A1	51340	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in dranken
51A1	51381	CO	CO	*	*	*	*		*	Groothandel in vis, schaal- en schelpdieren
51A1	51384	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige gespecialiseerde groothandel in voedingswaren
51A1	51391	CO	CO				*		*	Groothandel in diepvriesproducten
51A1	51392	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige niet-gespecialiseerde groothandel in voedings- en genotmiddelen
51A1	51410	CO	CO	*	*	*			*	Groothandel in textiel

TABEL 51 (vervolg)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
51A1	51421	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in kleding, kledingaccessoires en bontartikelen
51A1	51430	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten en audio- en videoapparatuur
51A1	51442	CO	CO		*		*		*	Groothandel in behang en onderhoudsproducten
51A1	51460	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in farmaceutische producten
51A1	51478	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Overige groothandel in consumentenartikelen, n.e.g.
51A1	51510	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in brandstoffen
51A1	51520	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in metalen en metaalertsen
51A1	51531	CO	CO	*	*	*		*	*	Groothandel in hout
51A1	51532	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in verf, vernis en bouwmaterialen, inclusief sanitair
51A1	51541	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in ijzerwaren
51A1	51550	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in chemische producten
51A1	51562	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in overige intermediaire producten, n.e.g.
51A1	51570	CO	CO		*		*	*	*	Groothandel in afval en schroot
51A1	51810	CO	CO	*	*				*	Groothandel in gereedschapswerktuigen
51A1	51820	CO	CO	*	*	*		*	*	Groothandel in machines voor mijnbouw, de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw
51A1	51840	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in computers, randapparatuur en programmatuur
51A1	51871	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in elektrisch en elektronisch materiaal, inclusief installatiemateriaal
51A1	51872	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in vervoermiddelen, met uitzondering van auto's, motorrijwielen en rijwielen, in meetapparaten en -instrumenten, in navigatieapparatuur en andere diverse machines en uitrusting voor nijverheid n.e.g.
51A1	51873	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in diverse machines en uitrusting voor handel en dienstverlening n.e.g.
51A1	51900	MA	CO	*	*	*	*		*	Overige groothandel
52A1	52230	CO	CO	*		*	*		*	Kleinhandel in vis
52A1	52461	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in ijzerwaren, verf en bouwmaterialen (inclusief doe-het-zelfzaken) met een verkoopsopp. van minder dan 400m ²
52A1	52481	CO	CO		*	*	*	*	*	Kleinhandel in vaste en vloeibare brandstoffen
52A1	52482	CO	CO	*		*	*	*	*	Kleinhandel in sport- en kampeerartikelen
52A1	52487	CO	CO	*			*		*	Kleinhandel in kantooruitrusting en computers
52A1	52498	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige gespecialiseerde kleinhandel in winkels, n.e.g.
52A1	52502	CO	CO	*					*	Kleinhandel in tweedehandsgoederen
52A1	52621	CO	CO	*		*			*	Markt- en straathandel in voedingsmiddelen
52A1	52740	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Overige reparaties, n.e.g.
55B1	55301	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Restaurants van het traditionele type
55B1	55302	CO	CO	*		*	*	*	*	Fast food-zaken, snackbars, frituren en dergelijke
55B1	55522	CO	CO	*			*		*	Uitzendkoks en verzorgen van feesten en recepties
60A1	60100	TR	TP	*	*	*	*	*	*	Vervoer per spoor
60B1	60230	TR	TP	*	*	*	*		*	Overig vervoer van personen te land
60C1	60241	TR	TP	*					*	Verhuisdiensten
60C1	60242	TR	WE	*	*	*	*	*	*	Goederenvervoer over de weg
60C1	60300	TR	TP	*			*		*	Vervoer via pijpleidingen
61A1	61100	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Zee- en kustvaart
61B1	61200	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Binnenvaart
62A1	62200	TR	TP	*			*		*	Luchtvaart zonder dienstregeling
63B1	63111	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Vrachtbehandeling in zeehavens
63B1	63112	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Overige vrachtbehandeling
63B1	63121	MA	GO	*	*		*		*	Opslag in koelpakhuizen
63B1	63122	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Overige opslag
63B1	63210	LO	AD	*		*	*		*	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer te land
63B1	63220	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water
63A1	63301	LO	AD	*		*			*	Reisbureaus
63B1	63401	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Expedietkantoren
63B1	63402	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Bevrachting
63B1	63403	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Scheepsagenturen
63B1	63404	MA	SE	*	*		*	*	*	Douaneagentschappen

TABEL 51 (vervolg)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
63B1	63405	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Vervoersbemiddeling
63B1	63406	MA	SE	*	*		*		*	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer
64A1	64120	TR	TP	*		*	*			Koerierdiensten
64B1	64200	TR	TP	*	*		*	*	*	Telecommunicatie
66A2	66031	LO	AD			*				Rechtstreekse verzekeringsverrichtingen niet-leven
67A1	67130	LO	AD	*	*	*				Overige hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen
67A1	67201	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verzekeringsmakelaars en -agenten
67A1	67202	LO	AD	*	*		*			Schade- en risico-experten
67A1	67203	LO	AD		*					Overige hulpbedrijven i.v.m. het verzekeringswezen
70A1	70111	LO	AD	*	*	*	*	*		Projectontwikkeling voor woningbouw
70A1	70113	LO	AD	*			*			Projectontwikkeling voor infrastructuurwerken
70A1	70201	LO	AD	*	*	*	*	*		Verhuur van woningen, exclusief sociale woningen
70A1	70203	LO	AD	*	*	*	*	*		Verhuur van niet-residentiële gebouwen
70A1	70311	LO	AD	*	*	*	*	*		Bemiddeling bij de aankoop, verkoop en verhuur van onroerend goed
70A1	70321	LO	AD	*	*	*	*			Beheer van residentiële gebouwen
70A1	70322	LO	AD	*	*	*		*		Beheer van overig onroerend goed
71A1	71100	LO	AD	*	*			*	*	Verhuur van personenwagens en lichte bestelwagens (max. 3,5 t)
71A1	71210	LO	AD	*	*		*	*	*	Verhuur van overige transportmiddelen voor vervoer te land
71A1	71220	MA	RE	*	*	*	*		*	Verhuur van schepen
71B1	71320	LO	AD	*	*			*	*	Verhuur van machines en installaties voor de bouwnijverheid
71B1	71340	LO	AD	*	*		*	*	*	Verhuur van overige machines en werktuigen
71B1	71408	LO	AD			*				Verhuur van overige roerende goederen voor persoonlijk of huishoudelijk gebruik, n.e.g.
72A1	72220	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige advisering in verband met programmatuur en levering van programmatuur
73A1	73100	LO	AD						*	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk
74A1	74124	LO	AD	*			*			Belastingconsulenten
74A1	74131	LO	AD	*	*		*	*		Marktonderzoekbureaus
74B1	74142	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Overige adviesbureaus op het gebied van bedrijfsvoering en beheer
74B1	74151	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Managementactiviteiten van holdings
74B1	74152	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Coördinatiecentra
74C1	74203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Technische studiën en ingenieursactiviteiten
74C1	74302	LO	AD	*	*		*			Overige technische testen en analyses
74D1	74401	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Publiciteitsagentschappen
74E1	74502	LO	AD	*	*				*	Interimkantoren en tijdelijke tewerkstelling
74F1	74601	LO	AD	*	*	*	*		*	Bewakingsbedrijven en beveiligingsdiensten
74F1	74700	LO	AD	*	*	*	*	*		Industriële reiniging
74F1	74820	LO	AD	*	*					Verpakkingsbedrijven
74F1	74855	LO	AD	*		*			*	Overige activiteiten i.v.m. administratie, n.e.g.
74F1	74879	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige zakelijke dienstverlening, n.e.g.
75B3	75220	MA	PU			*	*			Defensie
90A1	90010	LO	AD	*					*	Afvalwaterinzameling en -behandeling
90A1	90021	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verzamelen, sorteren en verwerken van huisvuil, industrieel afval, landbouwafval en bouw- en sloopafval
90A1	90032	LO	AD	*						Sanering en dergelijke activiteiten
91A1	91110	LO	AD	*		*	*			Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
92D1	92613	LO	AD	*	*	*		*	*	Exploitatie van overige sportinstallaties en -accommodaties

Bron: NBB.

Een asterisk in bovenstaande tabel geeft aan dat de betreffende bedrijfstak in de havens actief was gedurende ten minste één jaar tijdens de periode 2003 - 2008. Bijvoorbeeld, de bedrijfstak 63111 (Vrachtbehandeling in zeehavens) is of was aanwezig in de zes havens, tegelijkertijd of ten minste gedurende één jaar in elk van die havens tussen 2003 en 2008, terwijl de bedrijfstak 34100 (Vervaardiging en assemblage van auto's) enkel in Antwerpen en Gent aanwezig was.

Legende:

Code haven	Volledige benaming
AN	Haven van Antwerpen
GN	Haven van Gent
OO	Haven van Oostende
ZB	Haven van Zeebrugge
LG	Havencomplex van Luik
BR	Haven van Brussel

Code cluster	Omschrijving cluster	Code sector	Omschrijving sector
MA	Maritiem	SE	Scheepsagenten en expediteurs
		GO	Goederenbehandelaars
		RE	Rederijen
		SB	Scheepsbouw en -herstelling
		CS	Havenaanleg en baggerwerken
		VI	Visserij
		CO	Maritieme handel
		HB	Havenbedrijf
		PU	Publieke sector
CO	Handel	CO	Handel
IN	Industrie	EN	Energie
		PE	Brandstofproductie
		CH	Chemische nijverheid
		AU	Automobielnijverheid
		MP	Elektronica
		ME	Metaalverwerkende nijverheid
		CS	Bouw
		VO	Voedingsnijverheid
		AI	Andere industrie
TP	Vervoer over land	WE	Wegvervoer
		TP	Ander vervoer over land
LO	Andere logistieke diensten	AD	Andere diensten
		PU	Publieke sector

BIBLIOGRAFIE

AG Haven Oostende (2008), *Jaarverslag 2008*, Oostende.

Barry Rogliano Salles (2009), *Transport maritime et construction navale revue annuelle 2009*, Neuilly-sur-Seine (France).

Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*, Brussel.

De Lloyd, krantenartikels van 2008 tot 2010, Antwerpen.

De Lloyd (2009), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port autonome de Liège 2009-2010*, Antwerpen.

Delhez Ph., P. Heuse en Y. Saks (2009), *De sociale balans 2008*, NBB, Economisch tijdschrift, december 2009, Brussel.

European Commission, *Marco Polo 2009 Call: Projects selected for funding*, januari 2010, Brussel.

European Union, the European Parliament and of the Council, *Regulation (EC) No 923/2009 of the European Parliament and of the Council of 16 september 2009 amending Regulation (EC) No 1692/2006 establishing the second 'Marco Polo' programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo II)*, Official Journal of the European Union, oktober 2009, Luxemburg.

Eurostat, Perscommuniqué Euroindicatoren (34/2010), *Euro area and EU27 GDP up by 0.1%*, 4 maart 2010, Luxemburg.

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2009), *Jaarverslag 2008*, Antwerpen.

Havenbedrijf Gent GAB (2009), *Jaarverslag 2008*, Gent.

Havenbedrijf Rotterdam (2009), *Jaarverslag 2008*, Rotterdam, Nederland.

Haven van Amsterdam (2009), *Amsterdam Port Area puts in spectacular performance, outpacing rest of Europe*, 4 februari 2009, Amsterdam, Nederland.

Haven van Brussel (2009), *Jaarverslag 2008*, mei 2009, Brussel.

Haven van Hamburg (2009), *Press Conference 2009*, Hafen Hamburg, Duitsland.

Instituut voor de nationale rekeningen, Input- en outputtabellen van België voor 2000 en 2005, Planbureau, Brussel.

Instituut voor de nationale rekeningen, *Nationale rekeningen. Aanbod- en gebruikstabellen 2003 en geactualiseerde gegevens*, Brussel.

Instituut voor de nationale rekeningen (2010), *Regionale rekeningen 1999 - 2008*, Brussel.

Instituut voor de nationale rekeningen (2009), *Nationale rekeningen. Deel 2 - Gedetailleerde rekeningen en tabellen 1999-2008*, Brussel.

Internationaal Monetair Fonds (2009), *Annual Report 2009*, IMF, Washington DC (USA.).

Internationaal Monetair Fonds (2010), *World Economic Outlook April 2010*, IMF, Washington DC (USA.).

- International Group of Liquefied Natural Gas Importers (2009), *The LNG industry 2008*, Levallois (Frankrijk).
- Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - Verslag 2004*, NBB, Working Paper n° 86 (Document series), Brussel.
- Maatschappij Linkerscheldoever (2009), *Jaarverslag 2008*, Beveren.
- Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2009), *Jaarverslag 2008*, Zeebrugge.
- Merckx J-P. et Neyts D., Vlaamse Havencommissie (2009), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2008*, SERV Brussel.
- Meulders R., La Libre, Fumée blanche pour Carcoke (24 april 2010), Brussel.
- NBB, Departement Algemene Statistiek, *Belgostat On-line*, Brussel.
- NBB (2010), *Jaarverslag 2009 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel.
- NBB, Dienst Balanscentrale, Jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale, 2003 tot 2008, Brussel.
- SPW (2009), *Promotion des voies navigables et de l'intermodalité. Les infos 2009*,DPVNI, Luik.
- United Nations Conference on Trade and Development (2009), *Review of Maritime Transport 2009*, UNCTAD New York en Genève.
- Vennix S. (2008), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en de haven van Brussel - Verslag 2006*, NBB, Working Paper n° 134 (Document series), Brussel.
- Vivet D. (2009), *Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2008*, NBB, Economisch Tijdschrift, december 2009, Brussel.

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. "Model-based inflation forecasts and monetary policy rules", by M. Dombrecht and R. Wouters, *Research Series*, February 2000.
2. "The use of robust estimators as measures of core inflation", by L. Aucremanne, *Research Series*, February 2000.
3. "Performances économiques des Etats-Unis dans les années nonante", by A. Nyssens, P. Butzen and P. Bisciari, *Document Series*, March 2000.
4. "A model with explicit expectations for Belgium", by P. Jeanfils, *Research Series*, March 2000.
5. "Growth in an open economy: Some recent developments", by S. Turnovsky, *Research Series*, May 2000.
6. "Knowledge, technology and economic growth: An OECD perspective", by I. Visco, A. Bassanini and S. Scarpetta, *Research Series*, May 2000.
7. "Fiscal policy and growth in the context of European integration", by P. Masson, *Research Series*, May 2000.
8. "Economic growth and the labour market: Europe's challenge", by C. Wyplosz, *Research Series*, May 2000.
9. "The role of the exchange rate in economic growth: A euro-zone perspective", by R. MacDonald, *Research Series*, May 2000.
10. "Monetary union and economic growth", by J. Vickers, *Research Series*, May 2000.
11. "Politique monétaire et prix des actifs: le cas des États-Unis", by Q. Wibaut, *Document Series*, August 2000.
12. "The Belgian industrial confidence indicator: Leading indicator of economic activity in the euro area?", by J.-J. Vanhaelen, L. Dresse and J. De Mulder, *Document Series*, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque", by C. Rigo, *Document Series*, February 2001.
14. "La nouvelle économie" by P. Bisciari, *Document Series*, March 2001.
15. "De kostprijs van bankkredieten", by A. Bruggeman and R. Wouters, *Document Series*, April 2001.
16. "A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies", by Ph. Jeanfils, *Research Series*, May 2001.
17. "Attractive prices and euro - Rounding effects on inflation", by L. Aucremanne and D. Cornille, *Documents Series*, November 2001.
18. "The interest rate and credit channels in Belgium: An investigation with micro-level firm data", by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, December 2001.
19. "Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, March 2002.
20. "Inflation, relative prices and nominal rigidities", by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, *Research series*, April 2002.
21. "Lifting the burden: Fundamental tax reform and economic growth", by D. Jorgenson, *Research series*, May 2002.
22. "What do we know about investment under uncertainty?", by L. Trigeorgis, *Research series*, May 2002.
23. "Investment, uncertainty and irreversibility: Evidence from Belgian accounting data" by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman and M. Van Wouwe, *Research series*, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans", by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital", by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard and I. Love, *Research series*, May 2002.
26. "Finance, uncertainty and investment: Assessing the gains and losses of a generalised non-linear structural approach using Belgian panel data", by M. Gérard and F. Verschueren, *Research series*, May 2002.
27. "Capital structure, firm liquidity and growth", by R. Anderson, *Research series*, May 2002.
28. "Structural modelling of investment and financial constraints: Where do we stand?", by J.-B. Chatelain, *Research series*, May 2002.
29. "Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: The role of venture capital", by S. Manigart, K. Baeyens, I. Verschueren, *Research series*, May 2002.
30. "Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms", by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner and P.-A. Michel, *Research series*, May 2002.
31. "Governance as a source of managerial discipline", by J. Franks, *Research series*, May 2002.
32. "Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms", by M. Cincera, *Research series*, May 2002.

33. "Investment, R&D and liquidity constraints: A corporate governance approach to the Belgian evidence", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2002.
34. "On the origins of the Franco-German EMU controversies", by I. Maes, *Research series*, July 2002.
35. "An estimated dynamic stochastic general equilibrium model of the euro area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2002.
36. "The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages", by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, *Research series*, March 2003.
37. "Scope of asymmetries in the euro area", by S. Ide and Ph. Moës, *Document series*, March 2003.
38. "De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's", by F. Coppens and G. van Gastel, *Document series*, June 2003.
39. "La consommation privée en Belgique", by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, *Document series*, June 2003.
40. "The process of European monetary integration: A comparison of the Belgian and Italian approaches", by I. Maes and L. Quaglia, *Research series*, August 2003.
41. "Stock market valuation in the United States", by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, *Document series*, November 2003.
42. "Modeling the term structure of interest rates: Where do we stand?", by K. Maes, *Research series*, February 2004.
43. "Interbank exposures: An empirical examination of system risk in the Belgian banking system", by H. Degryse and G. Nguyen, *Research series*, March 2004.
44. "How frequently do prices change? Evidence based on the micro data underlying the Belgian CPI", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2004.
45. "Firms' investment decisions in response to demand and price uncertainty", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, April 2004.
46. "SMEs and bank lending relationships: The impact of mergers", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, *Research series*, May 2004.
47. "The determinants of pass-through of market conditions to bank retail interest rates in Belgium", by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, *Research series*, May 2004.
48. "Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk", by M. Emiris, *Research series*, May 2004.
49. "How does liquidity react to stress periods in a limit order market?", by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, *Research series*, May 2004.
50. "Financial consolidation and liquidity: Prudential regulation and/or competition policy?", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2004.
51. "Basel II and operational risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector", by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.-P. Peters, *Research series*, May 2004.
52. "The efficiency and stability of banks and markets", by F. Allen, *Research series*, May 2004.
53. "Does financial liberalization spur growth?", by G. Bekaert, C.R. Harvey and C. Lundblad, *Research series*, May 2004.
54. "Regulating financial conglomerates", by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H.S. Shin, *Research series*, May 2004.
55. "Liquidity and financial market stability", by M. O'Hara, *Research series*, May 2004.
56. "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: Verslag 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2004.
57. "Determinants of euro term structure of credit spreads", by A. Van Landschoot, *Research series*, July 2004.
58. "Macroeconomic and monetary policy-making at the European Commission, from the Rome Treaties to the Hague Summit", by I. Maes, *Research series*, July 2004.
59. "Liberalisation of network industries: Is electricity an exception to the rule?", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, September 2004.
60. "Forecasting with a Bayesian DSGE model: An application to the euro area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, September 2004.
61. "Comparing shocks and frictions in US and euro area business cycle: A Bayesian DSGE approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2004.
62. "Voting on pensions: A survey", by G. de Walque, *Research series*, October 2004.
63. "Asymmetric growth and inflation developments in the acceding countries: A new assessment", by S. Ide and P. Moës, *Research series*, October 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, November 2004.
65. "Price-setting behaviour in Belgium: What can be learned from an ad hoc survey", by L. Aucremanne and M. Druant, *Research series*, March 2005.

66. "Time-dependent versus state-dependent pricing: A panel data approach to the determinants of Belgian consumer price changes", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2005.
67. "Indirect effects – A formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, *Research series*, May 2005.
68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, *Research series*, May 2005.
69. "Economic importance of the Flemish maritime ports: Report 2003", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: A structural time series approach", by M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", by J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", by J. Devriese and J. Mitchell, *Research series*, July 2005.
73. "An international analysis of earnings, stock prices and bond yields", by A. Durré and P. Giot, *Research series*, September 2005.
74. "Price setting in the euro area: Some stylized facts from Individual Consumer Price Data", by E. Dhyne,
- L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünnemann, F. Rumler and J. Vilmunen, *Research series*, September 2005.
75. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003", by F. Lagneaux, *Document series*, October 2005.
76. "The pricing behaviour of firms in the euro area: New survey evidence", by S. Fabiani, M. Druant, I. Hernando, C. Kwapil, B. Landau, C. Loupias, F. Martins, T. Mathä, R. Sabbatini, H. Stahl and A. Stokman, *Research series*, November 2005.
77. "Income uncertainty and aggregate consumption", by L. Pozzi, *Research series*, November 2005.
78. "Crédits aux particuliers - Analyse des données de la Centrale des Crédits aux Particuliers", by H. De Doncker, *Document series*, January 2006.
79. "Is there a difference between solicited and unsolicited bank ratings and, if so, why?", by P. Van Roy, *Research series*, February 2006.
80. "A generalised dynamic factor model for the Belgian economy - Useful business cycle indicators and GDP growth forecasts", by Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, February 2006.
81. "Réduction linéaire de cotisations patronales à la sécurité sociale et financement alternatif", by Ph. Jeanfils, L. Van Meensel, Ph. Du Caju, Y. Saks, K. Buysse and K. Van Cauter, *Document series*, March 2006.
82. "The patterns and determinants of price setting in the Belgian industry", by D. Cornille and M. Dossche, *Research series*, May 2006.
83. "A multi-factor model for the valuation and risk management of demand deposits", by H. Dewachter, M. Lyrio and K. Maes, *Research series*, May 2006.
84. "The single European electricity market: A long road to convergence", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, May 2006.
85. "Firm-specific production factors in a DSGE model with Taylor price setting", by G. de Walque, F. Smets and R. Wouters, *Research series*, June 2006.
86. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2004", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2006.
87. "The response of firms' investment and financing to adverse cash flow shocks: The role of bank relationships", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, July 2006.
88. "The term structure of interest rates in a DSGE model", by M. Emiris, *Research series*, July 2006.
89. "The production function approach to the Belgian output gap, estimation of a multivariate structural time series model", by Ph. Moës, *Research series*, September 2006.
90. "Industry wage differentials, unobserved ability, and rent-sharing: Evidence from matched worker-firm data, 1995-2002", by R. Plasman, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2006.
91. "The dynamics of trade and competition", by N. Chen, J. Imbs and A. Scott, *Research series*, October 2006.
92. "A New Keynesian model with unemployment", by O. Blanchard and J. Gali, *Research series*, October 2006.
93. "Price and wage setting in an integrating Europe: Firm level evidence", by F. Abraham, J. Konings and S. Vanormelingen, *Research series*, October 2006.
94. "Simulation, estimation and welfare implications of monetary policies in a 3-country NOEM model", by J. Plasmans, T. Michalak and J. Fornero, *Research series*, October 2006.
95. "Inflation persistence and price-setting behaviour in the euro area: A summary of the Inflation Persistence Network evidence", by F. Altissimo, M. Ehrmann and F. Smets, *Research series*, October 2006.

96. "How wages change: Micro evidence from the International Wage Flexibility Project", by W.T. Dickens, L. Goette, E.L. Goshen, S. Holden, J. Messina, M.E. Schweitzer, J. Turunen and M. Ward, *Research series*, October 2006.
97. "Nominal wage rigidities in a new Keynesian model with frictional unemployment", by V. Bodart, G. de Walque, O. Pierrard, H.R. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
98. "Dynamics on monetary policy in a fair wage model of the business cycle", by D. De la Croix, G. de Walque and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
99. "The kinked demand curve and price rigidity: Evidence from scanner data", by M. Dossche, F. Heylen and D. Van den Poel, *Research series*, October 2006.
100. "Lumpy price adjustments: A microeconomic analysis", by E. Dhyne, C. Fuss, H. Peseran and P. Sevestre, *Research series*, October 2006.
101. "Reasons for wage rigidity in Germany", by W. Franz and F. Pfeiffer, *Research series*, October 2006.
102. "Fiscal sustainability indicators and policy design in the face of ageing", by G. Langenus, *Research series*, October 2006.
103. "Macroeconomic fluctuations and firm entry: Theory and evidence", by V. Lewis, *Research series*, October 2006.
104. "Exploring the CDS-bond basis", by J. De Wit, *Research series*, November 2006.
105. "Sector concentration in loan portfolios and economic capital", by K. Düllmann and N. Masschelein, *Research series*, November 2006.
106. "R&D in the Belgian pharmaceutical sector", by H. De Doncker, *Document series*, December 2006.
107. "Importance et évolution des investissements directs en Belgique", by Ch. Piette, *Document series*, January 2007.
108. "Investment-specific technology shocks and labor market frictions", by R. De Bock, *Research series*, February 2007.
109. "Shocks and frictions in US business cycles: A Bayesian DSGE approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, February 2007.
110. "Economic impact of port activity: A disaggregate analysis. The case of Antwerp", by F. Coppens, F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanelslander, A. Verhetsel, *Document series*, February 2007.
111. "Price setting in the euro area: Some stylised facts from individual producer price data", by Ph. Vermeulen, D. Dias, M. Dossche, E. Gautier, I. Hernando, R. Sabbatini, H. Stahl, *Research series*, March 2007.
112. "Assessing the gap between observed and perceived inflation in the euro area: Is the credibility of the HICP at stake?", by L. Aucremanne, M. Collin and Th. Stragier, *Research series*, April 2007.
113. "The spread of Keynesian economics: A comparison of the Belgian and Italian experiences", by I. Maes, *Research series*, April 2007.
114. "Imports and exports at the level of the firm: Evidence from Belgium", by M. Muûls and M. Pisu, *Research series*, May 2007.
115. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2005", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2007.
116. "Temporal distribution of price changes: Staggering in the large and synchronization in the small", by E. Dhyne and J. Konieczny, *Research series*, June 2007.
117. "Can excess liquidity signal an asset price boom?", by A. Bruggeman, *Research series*, August 2007.
118. "The performance of credit rating systems in the assessment of collateral used in Eurosystem monetary policy operations", by F. Coppens, F. González and G. Winkler, *Research series*, September 2007.
119. "The determinants of stock and bond return comovements", by L. Baele, G. Bekaert and K. Inghelbrecht, *Research series*, October 2007.
120. "Monitoring pro-cyclicality under the capital requirements directive: Preliminary concepts for developing a framework", by N. Masschelein, *Document series*, October 2007.
121. "Dynamic order submission strategies with competition between a dealer market and a crossing network", by H. Degryse, M. Van Achter and G. Wuyts, *Research series*, November 2007.
122. "The gas chain: Influence of its specificities on the liberalisation process", by C. Swartenbroekx, *Document series*, November 2007.
123. "Failure prediction models: Performance, disagreements, and internal rating systems", by J. Mitchell and P. Van Roy, *Research series*, December 2007.
124. "Downward wage rigidity for different workers and firms: An evaluation for Belgium using the IWFP procedure", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, December 2007.
125. "Economic importance of Belgian transport logistics", by F. Lagneaux, *Document series*, January 2008.

126. "Some evidence on late bidding in eBay auctions", by L. Wintr, *Research series*, January 2008.
127. "How do firms adjust their wage bill in Belgium? A decomposition along the intensive and extensive margins", by C. Fuss, *Research series*, January 2008.
128. "Exports and productivity – Comparable evidence for 14 countries", by The International Study Group on Exports and Productivity, *Research series*, February 2008.
129. "Estimation of monetary policy preferences in a forward-looking model: A Bayesian approach", by P. Ilbas, *Research series*, March 2008.
130. "Job creation, job destruction and firms' international trade involvement", by M. Pisu, *Research series*, March 2008.
131. "Do survey indicators let us see the business cycle? A frequency decomposition", by L. Dresse and Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, March 2008.
132. "Searching for additional sources of inflation persistence: The micro-price panel data approach", by R. Raciborski, *Research series*, April 2008.
133. "Short-term forecasting of GDP using large monthly datasets - A pseudo real-time forecast evaluation exercise", by K. Barhoumi, S. Benk, R. Cristadoro, A. Den Reijer, A. Jakaitiene, P. Jelonek, A. Rua, G. Rünstler, K. Ruth and Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, June 2008.
134. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2006", by S. Vennix, *Document series*, June 2008.
135. "Imperfect exchange rate pass-through: The role of distribution services and variable demand elasticity", by Ph. Jeanfils, *Research series*, August 2008.
136. "Multivariate structural time series models with dual cycles: Implications for measurement of output gap and potential growth", by Ph. Moës, *Research series*, August 2008.
137. "Agency problems in structured finance - A case study of European CLOs", by J. Keller, *Document series*, August 2008.
138. "The efficiency frontier as a method for gauging the performance of public expenditure: A Belgian case study", by B. Eugène, *Research series*, September 2008.
139. "Exporters and credit constraints. A firm-level approach", by M. Muûls, *Research series*, September 2008.
140. "Export destinations and learning-by-exporting: Evidence from Belgium", by M. Pisu, *Research series*, September 2008.
141. "Monetary aggregates and liquidity in a neo-Wicksellian framework", by M. Canzoneri, R. Cumby, B. Diba and D. López-Salido, *Research series*, October 2008.
142. "Liquidity, inflation and asset prices in a time-varying framework for the euro area", by Ch. Baumeister, E. Durinck and G. Peersman, *Research series*, October 2008.
143. "The bond premium in a DSGE model with long-run real and nominal risks", by G. D. Rudebusch and E. T. Swanson, *Research series*, October 2008.
144. "Imperfect information, macroeconomic dynamics and the yield curve: An encompassing macro-finance model", by H. Dewachter, *Research series*, October 2008.
145. "Housing market spillovers: Evidence from an estimated DSGE model", by M. Iacoviello and S. Neri, *Research series*, October 2008.
146. "Credit frictions and optimal monetary policy", by V. Cúrdia and M. Woodford, *Research series*, October 2008.
147. "Central Bank misperceptions and the role of money in interest rate rules", by G. Beck and V. Wieland, *Research series*, October 2008.
148. "Financial (in)stability, supervision and liquidity injections: A dynamic general equilibrium approach", by G. de Walque, O. Pierrard and A. Rouabah, *Research series*, October 2008.
149. "Monetary policy, asset prices and macroeconomic conditions: A panel-VAR study", by K. Assenmacher-Wesche and S. Gerlach, *Research series*, October 2008.
150. "Risk premiums and macroeconomic dynamics in a heterogeneous agent model", by F. De Graeve, M. Dossche, M. Emiris, H. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2008.
151. "Financial factors in economic fluctuations", by L. J. Christiano, R. Motto and M. Rotagno, *Research series*, to be published.
152. "Rent-sharing under different bargaining regimes: Evidence from linked employer-employee data", by M. Rusinek and F. Rycx, *Research series*, December 2008.
153. "Forecast with judgment and models", by F. Monti, *Research series*, December 2008.
154. "Institutional features of wage bargaining in 23 European countries, the US and Japan", by Ph. Du Caju, E. Gautier, D. Momferatou and M. Ward-Warmedinger, *Research series*, December 2008.
155. "Fiscal sustainability and policy implications for the euro area", by F. Balassone, J. Cunha, G. Langenus, B. Manzke, J. Pavot, D. Prammer and P. Tommasino, *Research series*, January 2009.

156. "Understanding sectoral differences in downward real wage rigidity: Workforce composition, institutions, technology and competition", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, February 2009.
157. "Sequential bargaining in a New Keynesian model with frictional unemployment and staggered wage negotiation", by G. de Walque, O. Pierrard, H. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, February 2009.
158. "Economic importance of air transport and airport activities in Belgium", by F. Kupfer and F. Lagneaux, *Document series*, March 2009.
159. "Rigid labour compensation and flexible employment? Firm-Level evidence with regard to productivity for Belgium", by C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, March 2009.
160. "The Belgian iron and steel industry in the international context", by F. Lagneaux and D. Vivet, *Document series*, March 2009.
161. "Trade, wages and productivity", by K. Behrens, G. Mion, Y. Murata and J. Südekum, *Research series*, March 2009.
162. "Labour flows in Belgium", by P. Heuse and Y. Saks, *Research series*, April 2009.
163. "The young Lamfalussy: An empirical and policy-oriented growth theorist", by I. Maes, *Research series*, April 2009.
164. "Inflation dynamics with labour market matching: Assessing alternative specifications", by K. Christoffel, J. Costain, G. de Walque, K. Kuester, T. Linzert, S. Millard and O. Pierrard, *Research series*, May 2009.
165. "Understanding inflation dynamics: Where do we stand?", by M. Dossche, *Research series*, June 2009.
166. "Input-output connections between sectors and optimal monetary policy", by E. Kara, *Research series*, June 2009.
167. "Back to the basics in banking? A micro-analysis of banking system stability", by O. De Jonghe, *Research series*, June 2009.
168. "Model misspecification, learning and the exchange rate disconnect puzzle", by V. Lewis and A. Markiewicz, *Research series*, July 2009.
169. "The use of fixed-term contracts and the labour adjustment in Belgium", by E. Dhyne and B. Mahy, *Research series*, July 2009.
170. "Analysis of business demography using markov chains – An application to Belgian data", by F. Coppens and F. Verduyn, *Research series*, July 2009.
171. "A global assessment of the degree of price stickiness - Results from the NBB business survey", by E. Dhyne, *Research series*, July 2009.
172. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2007", by C. Mathys, *Document series*, July 2009.
173. "Evaluating a monetary business cycle model with unemployment for the euro area", by N. Groshenny, *Research series*, July 2009.
174. "How are firms' wages and prices linked: Survey evidence in Europe", by M. Druant, S. Fabiani and G. Kezdi, A. Lamo, F. Martins and R. Sabbatini, *Research series*, August 2009.
175. "Micro-data on nominal rigidity, inflation persistence and optimal monetary policy", by E. Kara, *Research series*, September 2009.
176. "On the origins of the BIS macro-prudential approach to financial stability: Alexandre Lamfalussy and financial fragility", by I. Maes, *Research series*, October 2009.
177. "Incentives and tranche retention in securitisation: A screening model", by I. Fender and J. Mitchell, *Research series*, October 2009.
178. "Optimal monetary policy and firm entry", by V. Lewis, *Research series*, October 2009.
179. "Staying, dropping, or switching: The impacts of bank mergers on small firms", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, *Research series*, October 2009.
180. "Inter-industry wage differentials: How much does rent sharing matter?", by Ph. Du Caju, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2009.
181. "Empirical evidence on the aggregate effects of anticipated and unanticipated US tax policy shocks", by K. Mertens and M. O. Ravn, *Research series*, November 2009.
182. "Downward nominal and real wage rigidity: Survey evidence from European firms", by J. Babecký, Ph. Du Caju, T. Kosma, M. Lawless, J. Messina and T. Rõõm, *Research series*, November 2009.
183. "The margins of labour cost adjustment: Survey evidence from European firms", by J. Babecký, Ph. Du Caju, T. Kosma, M. Lawless, J. Messina and T. Rõõm, *Research series*, November 2009.
184. "Discriminatory fees, coordination and investment in shared ATM networks" by S. Ferrari, *Research series*, January 2010.
185. "Self-fulfilling liquidity dry-ups" by F. Malherbe, *Research series*, March 2010.
186. "The development of monetary policy in the 20th century - some reflections", by O. Issing, *Research series*, April 2010.

187. "Getting rid of Keynes? A survey of the history of macroeconomics from Keynes to Lucas and beyond", by M. De Vroey, *Research series*, April 2010.
188. "A century of macroeconomic and monetary thought at the National Bank of Belgium", by I. Maes, *Research series*, April 2010.
189. "Inter-industry wage differentials in EU countries: What do cross-country time-varying data add to the picture?", by Ph. Du Caju, G. Kátay, A. Lamo, D. Nicolitsas and S. Poelhekke, *Research series*, April 2010.
190. "What determines euro area bank CDS spreads?", by J. Annaert, M. De Ceuster, P. Van Roy and C. Vespro, *Research series*, May 2010.
191. "The incidence of nominal and real wage rigidity: An individual-based sectoral approach", by J. Messina, Ph. Du Caju, C. F. Duarte, N. L. Hansen, M. Izquierdo, *Research series*, June 2010.
192. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2008", by C. Mathys, *Document series*, July 2010.

Nationale Bank van België
Naamloze vennootschap
RPR Brussel – Ondernemingsnummer: 0203.201.340
Maatschappelijke zetel: de Berlaimontlaan 14 – BE-1000 Brussel
www.nbb.be

Verantwoordelijke uitgever

Jan Smets

Lid van het Directiecomité van de Nationale Bank van België

© Illustraties: gettyimages – PhotoDisc
Nationale Bank van België

Opmaak: NBB Micro-economische analyse
Omslag: NBB TS – Prepress & Image

Gepubliceerd in juli 2010