

2005-10-27

## PERSCOMMUNIQUÉ

---

### **Economisch belang van de Port Autonome de Liège (Autonome Haven van Luik): verslag 2003**

**NBB Working Paper No 75 - Document Series**

[www.nbb.be](http://www.nbb.be)

Twee jaar geleden is de Nationale Bank begonnen met het publiceren van een studie over het economische belang van de Autonome Haven van Luik.

De bijdrage van de Luikse haven aan de nationale en regionale economie wordt geraamd op basis van de analyse van de economische, sociale en financiële situatie, dit over de periode gaande van 1997 tot 2003. De drie variabelen die het voorwerp uitmaken van de belangrijkste ontwikkelingen, zijn de toegevoegde waarde (TW), de werkgelegenheid en de investeringen. In deze studie wordt ook de nadruk gelegd op de indirecte effecten, uitgedrukt in TW en in werkgelegenheid, van de havenactiviteiten op de integrale economie van het land, en wordt getracht de gevolgen te belichten van de herstructurering van de Luikse metaalverwerkende sector. Ook de sociale balans wordt voorgesteld. Vanaf dit nummer, wordt de analyse van de financiële resultaten van de onderzochte sectoren aangevuld met de toepassing van een falingspredictiemodel.

In 2003 werd de activiteitsverzwakking in de Luikse haven bevestigd. Hoewel het havenverkeer algemeen beschouwd op peil wordt gehouden, maakt het Luikse bekken een wending in zijn geschiedenis mee. Arcelor heeft in april 2003 immers aangekondigd tegen 2009 de warme fase van Cockerill Sambre te willen sluiten. Die beslissing heeft reeds geleid tot de sluiting, in april 2005, van hoogoven nr. 6 in Seraing. Deze onderneming, de eerste van de haven in termen van toegevoegde waarde (TW), werkgelegenheid en investeringen, heeft op sociaal vlak een van de moeilijkste jaren uit haar geschiedenis meegemaakt.

De directe TW in de haven van Luik is in 2003 tegenover het jaar voordien met 10,6 pct. teruggelopen, nl. tot 1 miljard euro. Er werden aanzienlijke dalingen opgetekend bij de reders, evenals in de metaalverwerkende nijverheid, de bouw, de energie en de chemie, in tegenstelling tot de handel die gewag kon maken van een eerder voorspoedig jaar. Ook de indirecte TW is gedaald, nl. met 10,9 pct. De totale TW, de som van de directe en de indirecte TW, kwam aldus uit op 2 miljard euro, of 0,7 pct. van het Belgische bbp en 3,2 pct. van het Waalse bbp.

De directe werkgelegenheid is van 2002 tot 2003 met 9,5 pct. verminderd, nl. tot 12.500 VTE. Daarbij werden de rederijen en alle industriële bedrijfstakken getroffen, met uitzondering van de voedingsindustrie. Doordat het personeelsbestand in het toeleveringsnetwerk met 7,7 pct. is teruggelopen, is de totale werkgelegenheid in 2003 met 8,5 pct. verminderd, tot 28.500 VTE, inclusief de zelfstandigen. Dit totaal stemt overeen met 0,8 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid en met 2,9 pct. van de Waalse werkgelegenheid. De verhouding van de bedienden is, net als die van de vrouwen, blijven stijgen, terwijl het aantal arbeiders is teruggelopen. Wat de verschillende studieniveaus betreft, zijn de indienstnemingen enkel toegenomen voor de universitaire. Opleidingen werden toegespitst op een geringer aantal bedienden.

De investeringen in het havengebied zijn in 2003 met 21,4 pct. teruggelopen, tot 120,8 miljoen euro. De meest opvallende dalingen werden opgetekend in de metaalverwerkende nijverheid, de bouw en de voeding, terwijl aanzienlijke stijgingen werden genoteerd in het maritieme cluster, de chemie en de energiesector.

Op financieel vlak legt de haven van Luik een duidelijk optimistischer balans voor. Na een weinig schitterend jaar, is de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na aftrek van de belastingen in 2003 aanzienlijk verbeterd, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme bedrijven. Het gemiddelde netto bedrijfskapitaal is van zijn kant ietwat geslonken, hoewel het positief bleef, maar wel onder het niveau dat werd bereikt door het gemiddelde van de Belgische niet-financiële vennootschappen. De solvabiliteit van

de Luikse ondernemingen is er met 1,4 pct. op achteruitgegaan, maar blijft duidelijk boven het gemiddelde van de vennootschappen. Het percentage ondernemingen die in moeilijkheden verkeren, is in 2003 in het Luikse havencomplex met 2 pct. opgelopen, nl. van 17,6 tot 19,6 pct. De KMO's ondervinden meer financiële moeilijkheden dan de grote ondernemingen. Het is derhalve van belang iedere vorm van hulpverlening aan de KMO's, die in de haven van Luik talrijk vertegenwoordigd zijn, aan te moedigen.

Ondanks dit gemengde sociaal-economische beeld en de vrij sombere vooruitzichten voor de middellange termijn, moet de haven van Luik haar troeven uitspelen. De waterwegen, die gedurende lange tijd werden verwaarloosd ten voordele van het wegen- en spoorwegennet, krijgen sedert enkele jaren bijzondere aandacht van de overheid. De verbeteringen van het waterwegennet, de sluizen en de logistieke parken zoals het trimodaal platform TriLogiPort te Hermalle-sous-Argenteau, de samenwerking tussen de maritieme havens en de binnenhavens, de voor de Waalse waterwegen voorziene afschaffing van de navigatierechten en het omvangrijke herstructureringsplan waaraan onder meer Arcelor zijn medewerking verleent, zijn stuk voor stuk concrete antwoorden op de vrees van hen die verwachten dat de sluiting van de warmwalserij aanleiding zal geven tot een verlies van een derde van de in het Luikse bekken verscheepte tonnage en vooral de afschaffing van 2.700 directe banen, met bedreiging van in totaal - indien de toeleveringsbedrijven in aanmerking worden genomen - meer dan 7.000 arbeidsplaatsen. Met zijn prioritair actieplan voor de Waalse toekomst is het Waalse Gewest van plan hulp te verlenen aan de KMO's en de creatie te stimuleren van activiteiten met een hoge toegevoegde waarde. Transport en logistiek zijn in dit opzicht twee sectoren die Wallonië een aanzienlijk potentieel bieden. Zij vormen meer dan ooit de spil van de Luikse havenfaciliteiten. Het is de taak van de Autonome Haven van Luik om, via concrete projecten en een aangepaste communicatie, de logistieke reconversie van het Luikse bekken te bewerkstelligen teneinde er de creatie van toegevoegde waarde en van werkgelegenheid te stimuleren.