

2006-08-28

PERSCOMMUNIQUÉ

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - Verslag 2004

NBB Working paper n°86 - Document Series

De Nationale Bank van België publiceert jaarlijks een bijwerking van de studie over het economisch belang van de Vlaamse zeehavens -Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge- en van het Luikse havencomplex. Voor het eerst worden de resultaten van deze vijf havens in eenzelfde publicatie samengebracht.

De bijdrage van de respectieve havens tot de nationale economie wordt geraamd door hun economische, sociale en financiële situatie te onderzoeken over de periode 1999 tot 2004. De drie voornaamste variabelen zijn de toegevoegde waarde (TW), de werkgelegenheid en de investeringen. Deze studie belicht eveneens de indirecte effecten inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de activiteit van de havensector op de economie van het land. De sociale balans wordt beknopt voorgesteld in twee delen: één voor de Vlaamse zeehavens en een ander voor het Luikse havencomplex. De analyse van de financiële resultaten van de bestudeerde sectoren wordt aangevuld met de toepassing van een falingspredictiemodel.

Het jaar 2004 was zeer gunstig voor de ontwikkeling van het goederenverkeer in de Vlaamse zeehavens¹ en in het Luikse havencomplex. De structurele groei van het containervervoer bleef de belangrijkste motor van deze groei.

Het beeld is gediversifieerder wat de economische activiteit in de havens en bij de toeleveringsbedrijven betreft: de TW is overal gestegen, terwijl de werkgelegenheid, de investeringen en de financiële gezondheid van de onderzochte ondernemingen zich in uiteenlopende richtingen ontwikkelden.

De directe TW van de vier Vlaamse zeehavens is in 2004 gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar, in een gemiddeld tempo van 13,3 pct. tegen lopende prijzen, of +10,7 pct. tegen vaste prijzen. Dat is aanzienlijk meer dan de stijging die werd opgetekend voor het geheel van de nationale economie. De groei was het sterkst in Gent, vooral in de twee belangrijkste industrietakken van de Gentse haven, de metaalverwerkende nijverheid en de automobielnijverheid. Antwerpen, dat ongeveer 65 pct. vertegenwoordigt van de in deze vier havens geproduceerde TW, liet eveneens een aanzienlijke stijging optekenen van zijn bijdrage aan het bbp, vooral in de chemische sector. De Antwerpse en Oostendse reders, alsook de Zeebrugse scheepsagenten en expediteurs, droegen eveneens bij tot deze groei. De indirecte TW, die wordt gecreëerd door de totale activiteit van leveranciers en onderaannemers in opdracht van de ondernemingen uit het staal, vertoonde een soortgelijk verloop. Daarmee bedroeg de totale TW van de Vlaamse zeehavens, de som van de directe en de indirecte TW, in 2004 bijna 25 miljard euro, wat overeenkomt met 15,1 pct. van het Vlaamse bbp en 8,7 pct. van het Belgische. In het Luikse havencomplex is de directe TW tussen 2003 en 2004 toegenomen met 17,6 pct. tegen lopende prijzen, of met 14,9 pct. tegen vaste prijzen. De meest significante stijgingen werden opgetekend in de energiesector en in de metaalverwerkende nijverheid. De indirecte TW volgde dezelfde tendens, zodat de totale TW opnieuw uitkomt op meer dan 2,2 miljard euro, wat overeenstemt met 3,3 pct. van het Waalse bbp en 0,8 pct. van het Belgische bbp.

De directe werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens nam in 2004 met 0,6 pct. toe, ongeveer evenveel als de stijging van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid. De sterkste groei werd opgetekend in de haven van Gent, onder meer dankzij de aanwervingen in de automobielnijverheid. In Antwerpen, dat meer dan 58 pct. van de werkgelegenheid in de vier havens vertegenwoordigt, werd een lichte stijging genoteerd. De afslankingen in de industrie in Oostende en in de Zeebrugse maritieme cluster verklaren de vermindering

¹ Voor meer maritiem-economische informatie omtrent de Vlaamse zeehavens, raadpleeg eveneens de website van de Vlaamse Havencommissie: www.serv.be/vhc.

van het personeelsbestand in deze twee havens tijdens datzelfde jaar. Deeltijdwerk nam opnieuw toe, net als uitzendarbeid. Het merendeel van de aanwervingen in de Vlaamse zeehavens betrof universitair, vooral in de zware industrieën en in de overige logistieke diensten. Aan opleiding werd minder tijd besteed. De totale werkgelegenheid, die eveneens de indirecte werkgelegenheid omvat, dat wil zeggen inclusief het personeel van leveranciers en onderaannemers van de bestudeerde ondernemingen, beliep in 2004 meer dan 242.000 VTE. Daarmee vertegenwoordigden deze vier havens 11,3 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid in Vlaanderen en 6,5 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid. De directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex zette de in 2002 aangevatte daling door, met een achteruitgang van 8,1 pct. tussen 2003 en 2004. De sterkste daling viel te noteren in de metaalverwerkende nijverheid, een sector in volle reconversie, maar eveneens in de bouwnijverheid. Met betrekking tot de toename van deeltijdwerk en uitzendarbeid werd een soortgelijk verloop opgetekend in het Luikse havenbekken. Voor de werknemers was de situatie inzake werkgelegenheid minder goed dan in 2003, aangezien het aantal aanwervingen terugliep, net als het aantal aan opleiding bestede uren. Ook de meer stabiele indirecte werkgelegenheid in Luik liep in 2004 terug. De totale werkgelegenheid in het Luikse havencomplex daalde daarmee tot minder dan 27.000 VTE, wat overeenkomt met 2,7 pct. van de Waalse binnenlandse werkgelegenheid en 0,7 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

De investeringen in de Vlaamse havens liepen in 2004 significant terug, namelijk met gemiddeld 7,1 pct. tegen vaste prijzen ten opzichte van het voorgaande jaar. Zo werden dalingen opgetekend in de metaalverwerking en in de automobielnijverheid in Gent, in de chemische nijverheid in Oostende en in de elektronica in Zeebrugge. Alleen de Antwerpse haven, die in 2004 goed was voor 77,5 pct. van de investeringen in de vier havens, ging in tegen deze tendens, dankzij de energiesector, de petroleumnijverheid en de rederijen. Voor alle Vlaamse zeehavens samen beliepen de investeringen in 2004 iets meer dan 2,6 miljard euro. In het Luikse havencomplex zijn de investeringen, nadat ze de twee voorgaande jaren waren gedaald, tussen 2003 en 2004 opnieuw gestegen met 15,2 pct. tegen lopende prijzen, of met 14,3 pct. tegen vaste prijzen, tot ongeveer 138 miljoen euro. De stijging was onder meer te danken aan de metaalverwerkende nijverheid en de energiesector.

In 2004 werd een aanzienlijke verbetering opgetekend van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen in de havens van Antwerpen en Gent, waardoor de gemiddelde rentabiliteit van de in de Vlaamse havens gevestigde ondernemingen boven het nationale gemiddelde komt te liggen. Het gemiddelde netto bedrijfskapitaal is daarentegen negatief geworden in Antwerpen, waardoor de gemiddelde liquiditeit in ruime zin van de Vlaamse havens in 2004 gedaald is tot minder dan een eenheid, in tegenstelling tot het nationale gemiddelde. Ook inzake solvabiliteit werd een gemiddelde daling genoteerd, te wijten aan Antwerpen en Zeebrugge. De gemiddelde solvabiliteit van de Antwerpse ondernemingen lag in 2004 onder het nationale gemiddelde, terwijl ze in de drie andere havens hoger was. Nochtans liep het aantal ondernemingen dat met financiële moeilijkheden te kampen heeft in de Vlaamse havens terug, zowel bij de grote ondernemingen als bij de kmo's. In het Luikse havencomplex zijn de drie ratio's in 2004 gemiddeld toegenomen, tot boven de nationale cijfers. Het aantal ondernemingen met mogelijke financiële moeilijkheden is hetzelfde jaar overigens gedaald, aangezien de Luikse kmo's hun financiële situatie aanzienlijk hebben verbeterd.

Uit het geheel van deze ontwikkelingen kan worden afgeleid dat een groei van het havenverkeer niet noodzakelijk aanleiding geeft tot een identieke stijging van de toegevoegde waarde, die op haar beurt niet altijd synoniem is voor werkgelegenheidscreatie. Door het aanmoedigen van projecten ter verbetering van hun toegankelijkheid en capaciteit, alsook door het ontwikkelen van activiteiten met een hoge toegevoegde waarde, trachten de Belgische havens hun concurrentiepositie op de internationale scène te versterken, met het oog op het verzekeren van de groei en de werkgelegenheid.