

PERSCOMMUNIQUÉ

Het economisch belang van luchttransport en luchthavenactiviteiten in België

door Franziska Kupfer, Frédéric Lagneaux

NBB Working Paper No. 158 - Document Series

Deze studie is een publicatie uitgegeven door de dienst Micro-economische Analyse van de Nationale Bank van België, in samenwerking met het Departement Transport en Regionale Economie van de Universiteit Antwerpen (UA).

De studie is het resultaat van een eerste onderzoeksproject naar de Belgische luchthaven- en luchtvaartsectoren. Het eerste luik van de studie heeft betrekking op de economische activiteit die wordt uitgeoefend in de luchthavens van Antwerpen, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Luik en Oostende, terwijl het tweede luik zich toespitst op het geheel van de luchtvaartactiviteit op het nationale grondgebied. In de afgelopen jaren heeft de logistieke activiteit een hoge vlucht genomen, zodat ze nu een essentiële rol speelt bij het creëren van welvaart op nationaal vlak, in een economie die voor een groot deel gericht is op diensten. De luchtvaart en de luchthavens zijn in dit verband sleutelementen, niet alleen in termen van activiteiten die binnen de luchtvaartcluster worden gegenereerd, maar ook omdat de luchthavens een grote aantrekkingskracht uitoefenen op een reeks economische sectoren.

Op wereldwijde schaal werd de laatste tien jaar een algemene groei van het goederen- en passagiersvervoer vastgesteld. Toch maakte de sector een ernstige crisis door in de periode 2001 – 2003, toen de cijfers van het passagiersvervoer in elkaar zakten en vervolgens stagneerden. Het is slechts na 2003 dat de activiteit zich enigszins herstelde, en dit tot het derde kwartaal van 2008. Het vrachtvervoer, van zijn kant, gaf reeds vanaf 2002 een opleving te zien. In België werd een soortgelijk verloop opgetekend. Het dient echter benadrukt dat het goederenvervoer gedurende de periode 1997 – 2007 veel sneller groeide dan het passagiersvervoer. De rangschikking van de Europese luchthavens illustreert trouwens het belang van het vrachtvervoer in België, aangezien Brussel, Luik en Oostende in 2006 respectievelijk de zesde, achtste en twintigste plaats innamen in de rangschikking, terwijl Brussel zich onderaan de top 20 bevond voor wat de passagiers betreft.

In de studie werd een sectorale benadering gehanteerd, waarbij aandacht werd besteed aan het specifieke geval van elke luchthaven. Twee essentiële componenten van de activiteit werden onderzocht: de luchtvaartcluster en de overige luchthavengerelateerde branches. Hiertoe werden de jaarrekeningen van de Balanscentrale onderzocht, onder meer met het oog op de berekening van de directe effecten, de analyse van de sociale balans en de studie van de financiële ratio's. Als gevolg van de onvermijdelijke vertraging in de levering van bepaalde gegevens, werd de analyse beperkt tot het jaar 2006, behalve voor Brussels Airport waarvoor er gegevens voor 2007 beschikbaar waren. Zoals in de andere sectorale studies van de Bank, werden ook de indirecte effecten geraamd op basis van de door het Instituut voor de Nationale Rekeningen ter beschikking gestelde gegevens.

In 2006 waren de onderzochte activiteiten - direct en indirect, binnen en buiten het luchthavengebied - goed voor 6,2 miljard euro toegevoegde waarde en 77400 VTE, wat ongeveer 2 pct. van het Belgische bbp en werkgelegenheid betekent. Wanneer alleen de directe effecten in beschouwing worden genomen, belopen deze 0,8 pct. van het Belgische bbp en van de binnenlandse werkgelegenheid. De drie belangrijkste luchthavens, d.w.z. Brussels Airport, Charleroi en Luik, nemen het leeuwendeel hiervan voor hun rekening nl. 95,2 pct. Zij vertegenwoordigen 0,5 pct. van het Belgische bbp, wanneer de directe effecten in beschouwing worden genomen, en 1,1 pct., wanneer de indirecte effecten eveneens worden opgenomen.

Tot slot dient er nog te worden onderstreept dat de luchthaven van Zaventem-Brussel veruit de belangrijkste luchthaven is voor alle soorten activiteiten terwijl de overige Belgische luchthavens sterk gespecialiseerd zijn. De luchthavens van Luik en Oostende leggen zich in de eerste plaats toe op luchtcargo, terwijl Charleroi zich toespitst op low-cost vervoer van passagiers. De kleinere regionale luchthavens zoals Antwerpen en Kortrijk specialiseren zich in zakenvluchten.

De analyse werd in december 2008 beëindigd.