

2011-10-17

PERSCOMMUNIQUÉ

Het economische belang van de Belgische havens - flashraming 2010

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

Opmerking: de cijfers met betrekking tot het jaar 2010 zijn ramingen aan de hand van statistische technieken. De definitieve cijfers die in het voorjaar van 2012 zullen worden gepubliceerd, kunnen derhalve lichtjes van deze resultaten afwijken.

DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE VLAAMSE HAVENS, HET LUKSE HAVENCOMPLEX EN DE HAVEN VAN BRUSSEL

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	Maritieme cluster ¹		Niet-maritieme cluster		Totaal	
	2009 *	2010 r	2009 *	2010 r	2009 *	2010 r
Antwerpen	2.709,5	3.037,3	5.905,9	6.645,7	8.615,4	9.682,9
Gent	242,5	264,8	2.838,5	3.189,4	3.081,1	3.454,2
Oostende	129,1	124,2	331,9	384,6	461,0	508,8
Zeebrugge	401,1	419,2	479,2	501,8	880,3	921,0
Luiks havencomplex	32,1	34,8	1.306,8	1.347,1	1.338,9	1.381,9
Brussel	32,5	43,2	581,1	597,8	613,6	641,0
DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	3.546,8	3.923,4	11.443,5	12.666,5	14.990,4	16.589,9

Bron: NBB.

DIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE VLAAMSE HAVENS, HET LUKSE HAVENCOMPLEX EN DE HAVEN VAN BRUSSEL

(voltijdse equivalenten)

	Maritieme cluster		Niet-maritieme cluster		Totaal	
	2009 *	2010 r	2009 *	2010 r	2009 *	2010 r
Antwerpen	26.452	25.594	36.122	34.821	62.574	60.415
Gent	2.523	2.581	24.086	24.099	26.609	26.681
Oostende	1.575	1.487	3.587	3.565	5.162	5.051
Zeebrugge	5.430	5.522	5.065	4.842	10.495	10.363
Luiks havencomplex	442	407	10.212	9.539	10.654	9.946
Brussel	458	487	4.021	3.914	4.479	4.400
DIRECTE WERKGELEGENHEID	36.880	36.077	83.094	80.779	119.973	116.856

Bron: NBB.

r = ramingen

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

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

Toelichting

In 2010 is de overslag in de meeste Belgische zeehavens gestegen. Alleen de haven van Oostende heeft een daling laten optekenen door de sluiting van scheepvaartroutes naar Groot-Brittannië in 2009. De havens van Gent en Brussel hebben hun trafiekdaling van 2009 weer helemaal goedgemaakt. De haven van Zeebrugge zette haar vooruitgang voort. De overslag van de havens van Antwerpen en Luik heeft zich eveneens hersteld, zij het in mindere mate.

2010 was voor de Belgische zeehavens een jaar met heel wat herstructureringen. Uiteraard hebben die veranderingen hun invloed op de resultaten van de ramingen. Bij een collectief ontslag, zoals bij General Motors Belgium, laat de vermindering van het aantal tewerkgestelde personen zich niet onmiddellijk gevoelen in het verloop van de toegevoegde waarde, vanwege de personeelskosten die met de herstructurering gepaard gaan. Tot slot is de activiteitsdaling van 2009 bij sommige operatoren nog altijd zichtbaar in hun jaarrekeningen van 2010.

Na vijf kwartalen van recessie trok de wereldeconomie in 2010 opnieuw enigszins aan. Zo nam de mondiale productie opnieuw toe, voornamelijk onder impuls van de opkomende economieën, onder meer in Azië. In het eurogebied werd de opvering van de economische bedrijvigheid afgeremd door het stopzetten van de budgettaire stimuleringsmaatregelen in de loop van het jaar en door de soevereine schuldencrisis. Uiteindelijk hebben de verschillende economieën van de Europese Unie een nogal ongelijk verloop gekend. In dit aarzelende klimaat groeide de wereldhandel met meer dan 12 %, waardoor de volumes bijna weer op het peil van 2008 kwamen, weliswaar met zwakkere groeivoorzichten. Die groei van de internationale handel oefent rechtstreeks invloed uit op de bedrijvigheid van de zeehavens.

De toegevoegde waarde die de Belgische zeehavens produceren, is in 2010 met 10,7 % gestegen. Zowel de maritieme als de niet-maritieme cluster hebben meer toegevoegde waarde geboekt. In de maritieme cluster is de haven van Oostende echter achteruitgegaan, in tegenstelling tot de andere havens. In de niet-maritieme cluster hebben de havens van Antwerpen, Gent en Oostende een groei met dubbele cijfers gerealiseerd. In de haven van Antwerpen nam de toegevoegde waarde in de industrie fors toe als gevolg van een grotere toegevoegde waarde bij de brandstoffenproducenten en een aanzienlijke herstructurering in de automobielnijverheid. In de haven van Gent zijn de meeste industriële bedrijfstakken erop vooruitgegaan. De haven van Oostende kon rekenen op een fors gestegen toegevoegde waarde in de metaalverwerkende nijverheid.

Maar tegenover een grotere toegevoegde waarde in de havens stond in 2010 wel een inkrimpende werkgelegenheid. Met uitzondering van Gent is de werkgelegenheid in alle havens afgenomen. In de havens van Antwerpen, Oostende en Luik is de werkgelegenheid in de maritieme cluster aanmerkelijk teruggelopen. In de niet-maritieme cluster heeft alleen de haven van Gent het jaar met een licht positief resultaat kunnen afsluiten. De grootste daling van de werkgelegenheid (iets minder dan 6,6 %) werd opgetekend in de haven van Luik; de metaalverwerkende nijverheid kende daarbij het grootste verlies. In de haven van Antwerpen was het grootste banenverlies voor de automobielnijverheid, de vrachtbehandeling en het wegvervoer. Voor alle Belgische zeehavens samen is de werkgelegenheid met 2,6 % gedaald.



