

2012-10-22

PERSCOMMUNIQUÉ

Het economische belang van de Belgische havens - flashraming 2011

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 2011 zijn ramingen aan de hand van statistische technieken. De definitieve cijfers die in het voorjaar van 2013 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	
	2010 *	2011 r	2010 *	2011 r	2010 *	2011 r
Antwerpen	3.230,2	2.920,4	6.685,3	6.642,5	9.915,6	9.563,0
Gent	281,0	289,3	3.162,3	3.107,4	3.443,3	3.396,7
Oostende	158,8	171,4	339,6	333,5	498,4	504,9
Zeebrugge	479,2	487,5	470,1	478,7	949,3	966,2
Luiks havencomplex	31,8	32,9	1.315,8	1.432,1	1.347,6	1.465,1
Brussel	47,3	50,9	496,9	500,1	544,2	551,0
DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	4.228,3	3.952,6	12.470,1	12.494,3	16.698,5	16.446,8

Bron: NBB.

¹ Er worden twee clusters onderscheiden: het maritieme en het 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.

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

(voltijdse equivalenten)

	Maritieme cluster		Niet-maritieme cluster		Totaal	
	2010 *	2011 <i>r</i>	2010 *	2011 <i>r</i>	2010 *	2011 <i>r</i>
Antwerpen	27.516	27.147	33.324	31.884	60.840	59.030
Gent	2.829	2.991	23.258	23.584	26.087	26.575
Oostende	2.078	2.013	2.936	2.867	5.014	4.881
Zeebrugge	6.099	5.948	3.999	3.919	10.098	9.867
Luiks havencomplex	355	364	9.297	9.500	9.652	9.864
Brussel	548	588	3.782	3.868	4.330	4.456
DIRECTE WERKGELEGENHEID	39.424	39.049	76.595	75.623	116.020	114.672

Bron: NBB.

r = ramingen

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

Toelichting

Uit deze eerste raming blijkt dat de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in 2011 over het geheel genomen zijn gedaald in de Belgische zeehavens. Deze ontwikkelingen moeten echter worden genuanceerd.

Hoewel de toegevoegde waarde die in de Belgische zeehavens wordt geproduceerd, in 2011 afnam, bleef de in de niet-maritieme cluster gegenereerde toegevoegde waarde stabiel. Er bestaan echter grote verschillen tussen de havens in dit cluster: de toegevoegde waarde verminderde in Oostende, Gent en Antwerpen, en steeg in Luik, Zeebrugge en Brussel. Zo had de haven van Antwerpen te kampen met een ineenstorting van de in de automobielnijverheid geproduceerde toegevoegde waarde, terwijl ze in het Luikse havencomplex in de sectoren brandstofproductie en energie fors toenam. In de maritieme cluster is enkel de toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen, die sterk wordt beïnvloed door de sector rederijen, scherp gedaald. De rentabiliteit van deze sector verslechterde aanzienlijk in 2011, waarbij enkele grote rederijen in het bijzonder werden getroffen.

De werkgelegenheid in de Belgische zeehavens liep over het geheel genomen terug in 2011, zowel in de maritieme als de niet-maritieme cluster. De havens van Luik, Gent en Brussel lieten een stijging optekenen in elke cluster, in tegenstelling tot de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende, die overal een daling vertoonden. In de havens van Luik en Antwerpen is het verloop van de niet-maritieme cluster, dat positief was voor de eerstgenoemde en negatief voor de tweede, voornamelijk toe te schrijven aan de industrie. De haven van Brussel profiteerde van de reorganisatie van een belangrijke, in de havenzone gevestigde groep. Omgekeerd werd de in de haven van Oostende gegenereerde werkgelegenheid getroffen door de afname van het havenverkeer en door de activiteitsstopzetting van een belangrijke industriële onderneming. In Gent, ten slotte, steeg de werkgelegenheid aanzienlijk in de goederenbehandeling, terwijl ze in Zeebrugge in verscheidene sectoren van de maritieme cluster verzwakte.

Die dalingen van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid lijken in strijd te zijn met de totale stijging van het **havenverkeer** die in 2011 in de Belgische zeehavens werd opgetekend. De ontwikkelingen lopen echter uiteen van de ene haven tot de andere. De overgeslagen volumes stagneerden in de haven van Gent en liepen terug in Zeebrugge en in Oostende. Hoewel het roro-verkeer² er in 2011 boven 13 miljoen ton uitkwam, had de haven van Zeebrugge immers te lijden onder een daling van de overslag van containers, terwijl de in de haven van Oostende verhandelde volumes hoofdzakelijk het resultaat zijn van de inkrimping van haar roro-verkeer. In de haven van Antwerpen is de overslag voor alle goederensoorten gegroeid, behalve voor vaste bulkgoederen³.

² Roll-on/roll-off. Laden/lossen via de laadkleppen/hellingbanen van het schip met een transportmiddel op wielen.

³ Vaste bulkgoederen zijn bijvoorbeeld steenkool, ijzererts, granen, meststoffen, zand en grind.



