

PERSCOMMUNIQUÉ

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2012

door Claude Mathys

NBB Working Paper No 260 - 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 -, het Luikse havencomplex en de haven van Brussel.

De bijdrage van iedere haven tot de nationale economie wordt geraamd door hun economische, sociale en financiële situatie te onderzoeken over de periode 2007-2012. De drie voornaamste variabelen zijn de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen. Deze studie belicht eveneens de indirecte effecten inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid, alsook de voornaamste gegevens uit de sociale balans. De analyse van de financiële resultaten berust op de studie van de ratio's inzake rentabiliteit, liquiditeit en solvabiliteit en het door de Bank ontwikkelde financiëlegezondheidsmodel.

De in 2011 ingezette daling van de directe **toegevoegde waarde** in de zes Belgische havens hield aan in 2012, zij het in een gematigder tempo (-0,5 %). De directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster steeg met 8,2 %, voornamelijk dankzij de goederenbehandeling en de sector havenaanleg en baggerwerken. In de niet-maritieme cluster, daarentegen, nam de toegevoegde waarde af in de handel en industrie; de belangrijkste verminderingen werden opgetekend in de energiesector en de chemische industrie. Het verloop is evenwel vrij verschillend van haven tot haven. De toegevoegde waarde van de havens van Antwerpen en Oostende liet in 2012 een groei van meer dan 3 % optekenen. In dezelfde periode bleef de toegevoegde waarde van de haven van Brussel stabiel. In de haven van Zeebrugge, daarentegen, kromp ze met 1,5 %. De toegevoegde waarde van de haven van Gent en die van het Luikse havencomplex, ten slotte, daalden fors met respectievelijk 4,8 en 16,1 %. De indirecte toegevoegde waarde nam met 0,4 % toe. Het aandeel van de totale toegevoegde waarde in het Belgische bbp liep met 0,2 procentpunt terug tot 7,9 %.

Na twee opeenvolgende jaren van vermindering in de zes Belgische havens als geheel keerde de trend en nam de directe **werkgelegenheid** in 2012 met 1,6 % toe. Die stijging is uitsluitend toe te schrijven aan de niet-maritieme cluster, aangezien de maritieme cluster stagneerde. De werkgelegenheid steeg in vijf havens. De haven van Oostende liet de spectaculairste ontwikkeling optekenen. De stijging van het aantal voltijds equivalenten lag er in de buurt van 8 % en werd voornamelijk gedragen door de segmenten van de bouwnijverheid en van de havenaanleg en baggerwerken. Ook de haven van Brussel vertoonde een forse stijging met 3,8 %. De groei van het aantal voltijds equivalenten in de havens van Antwerpen en Gent bedroeg respectievelijk 1,5 en 1,9 % en de toename in de haven van Zeebrugge beliep iets minder dan 1 %. Enkel het Luikse havencomplex gaf een daling (-2,1 %) te zien; het banenverlies was bijzonder groot in de metaalverwerkende nijverheid. Het aandeel van de directe werkgelegenheid van de havens in de Belgische binnenlandse werkgelegenheid bleef in 2012 stabiel op 2,9 %. Gelet op de indirecte effecten, vertegenwoordigde de totale werkgelegenheid van de havens in 2012 nog steeds 6,4 % van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

De **investeringen** in de Belgische havens zijn voor het vierde opeenvolgende jaar gedaald (-3 %). De twee clusters vertoonden een afname, maar in de industrie werd aan de scherpe vermindering een halt toegeroepen en werd in 2012 zelfs een lichte groei opgetekend; een van de stuwende krachten achter dat verloop was de metaalverwerkende nijverheid. Als gevolg van de stijging van de investeringen in de industrie en het vervoer over land bleef de daling van de investeringen in de niet-maritieme cluster beperkt, hoewel in de handel een zeer grote afname werd opgetekend. Na de forse daling in 2010 en de omslag van de tendens in 2011 bleven de investeringen in het Luikse havencomplex in 2012 verder toenemen. De industrie en de maritieme cluster lagen ten grondslag aan die ontwikkeling. Afgezien van het Luikse havencomplex, groeiden enkel de investeringen in de haven van Oostende, onder impuls van de maritieme cluster. De havens van Brussel, Antwerpen en Gent lieten een daling optekenen van -2,4 % tot -4,1 %. In de twee

laatstgenoemde havens krompen de twee clusters, terwijl in de haven van Brussel enkel de maritieme cluster afnam. De haven van Zeebrugge gaf qua investeringen de scherpste daling te zien, voornamelijk als gevolg van de inkrimping ervan in de overheidssector en de goederenbehandeling.

Na de in 2011 opgetekende vertraging in 2011, lieten alle Vlaamse havens in 2012 een daling van het maritiem **goederenvervoer** optekenen; die verminderingen schommelden van 1,6 % voor de haven van Antwerpen tot 16,8 % voor de haven van Oostende. Als gevolg van de sluiting van diverse vestigingen in de metaalverwerkende nijverheid in het Luikse bekken daalde het vervoer over water van het Luikse havencomplex met 15,3 %. De haven van Brussel, ten slotte, liet een daling van het vervoer met 5,1 % optekenen. Voor alle havens samen nam het goederenverkeer in 2012 af met 3,9 %.