

2014-11-05

## PERSCOMMUNIQUÉ

---

### **Economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België - Verslag 2012**

*door Frank Van Nieuwenhove*

NBB Working Paper No 273 - Document Series

De Nationale Bank van België publiceerde in maart 2009 voor het eerst een uitgebreide studie met betrekking tot het economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België. In december 2011 volgde een eerste update met resultaten voor de jaren 2007 tot 2009. In 2013 werd aan de Bank gevraagd om de analyse opnieuw te actualiseren.

De studie raamt het economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België over de periode 2009-2012 in termen van toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. De bestudeerde sector omvat niet enkel de strikt luchtvaartgebonden activiteiten, maar ook alle activiteiten die uitgeoefend worden op het terrein van de zes Belgische luchthavens (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Kortrijk, Luik en Oostende). Daarnaast wordt aandacht geschonken aan de indirecte effecten inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De studie bevat ook een analyse van de sociale balansen en van een aantal financiële ratio's (rentabiliteit, liquiditeit en solvabiliteit).

De terugval in de resultaten van de Belgische luchtvaart- en luchthavenactiviteiten, die in 2009 was ingezet, zette zich verder door in 2010. De daling van de toegevoegde waarde in dat jaar werd evenwel meer dan gecompenseerd in 2011 en 2012, zodat de totale groei in lopende prijzen over de periode 2009-2012 9,9 % beliep, in lijn met deze van de nationale economie. De eigenlijke luchtvaartactiviteiten deden het daarbij beter dan de overige activiteiten uitgeoefend binnen de luchthavenzones. Binnen eerstgenoemde cluster zijn het vooral het luchtvervoer zelf en de luchtvaartnijverheid die deze groei dragen. De luchtvaart- en luchthavenactiviteiten creëerden in 2012 in totaal voor bijna 2,9 miljard € aan directe toegevoegde waarde. Samen met de indirect gecreëerde toegevoegde waarde komt dit neer op 5,6 miljard €, ofwel 1,5 % van het Belgische bbp.

In tegenstelling tot de toegevoegde waarde heeft de werkgelegenheid na de afname in 2010 globaal genomen nooit meer helemaal terug het peil van 2009 bereikt. Niettemin verschaften de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in 2012 werk aan meer dan 32.100 directe voltijdse equivalenten en meer dan dubbel zoveel (66.200 VTE) als men daar ook de indirecte tewerkstelling bijtelt. Dit laatste cijfer vertegenwoordigt 1,7 % van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

Ook de directe investeringen maakten in 2010 geen uitzondering op de vastgestelde trend en vielen met niet minder dan 30 % terug ten opzichte van het jaar daarvoor, en ook hier werd dit verlies daarna niet meer goedge maakt. De bedrijven opgenomen in de studie investeerden in 2012 voor ruim 349 miljoen €. Gecumuleerd over de vierjarige periode kwam het hoogste investeringsbedrag voor rekening van de luchthavenuitbaters, en drie vierde hiervan voor die van Brussels Airport Company.

De studie analyseert ook de verschillende Belgische luchthavens en hun gerelateerde activiteiten. Brussel blijft onmiskenbaar de grootste luchthaven met een aandeel van 70 tot 75 % in de meeste parameters: 75 % van de directe toegevoegde waarde van het geheel van de zes Belgische luchthavens, 76 % van de directe werkgelegenheid, 70 % van de directe investeringen en 72 % van het aantal aankomende en vertrekkende passagiers, waarmee het de 21<sup>e</sup> plaats op de ranglijst van Europese passagiersluchthavens bekleedt. Laatstgenoemd aandeel bedroeg in 2003 evenwel nog 87 % maar het verschil is naar Charleroi gegaan, dat dank zij de grote vlucht van Ryanair nu reeds meer dan één derde van het aantal passagiers van Brussel telt. Voor wat het vrachtverkeer betreft, moet Brussel sinds enkele jaren Luik laten voorgaan, dat nu meer dan de helft van het volledige Belgische cargoverkeer voor zijn rekening neemt. Momenteel bekleden Luik en Brussel respectievelijk de 8<sup>e</sup> en de 9<sup>e</sup> plaats op de ranglijst van de Europese vrachtluchthavens.

Over de beschouwde periode 2009-2012 gaat Brussels Airport er dan ook relatief gesproken op achteruit. Zowel de directe toegevoegde waarde als de directe werkgelegenheid dalen met respectievelijk -3,4 % en -3.9%. Wanneer men de indirecte effecten mee in beschouwing neemt, belopen de groeicijfers 0.6% voor de toegevoegde waarde en -1,8% voor de werkgelegenheid.. De grootste concurrent in het passagiersvervoer, Charleroi, groeit over de beschouwde periode in (directe) toegevoegde waarde met 42,3 % en 17,1% in werkgelegenheid. De concurrent inzake het vrachtvervoer, Luik kende in de periode een groei van de toegevoegde waarde met 31,8 % en 16,4% voor wat de werkgelegenheid betreft. Ook de Vlaamse regionale luchthavens Antwerpen en Kortrijk lieten een groei optekenen, zij het in mindere mate, maar deze luchthavens hebben zich meer gespecialiseerd in opleidingsvluchten en zakenverkeer. De toename van de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid belooft respectievelijk 10,4 % en 1,3 % voor Antwerpen en 30,2 % en 2,0 % voor Kortrijk. Enkel Oostende doet het minder goed met een zo goed als continue daling van zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid; op drie jaar tijd ging 17,7 % van de directe toegevoegde waarde en 11,8 % van de directe werkgelegenheid verloren, hoofdzakelijk als gevolg van het krimpende vrachtverkeer.