

PERSCOMMUNIQUÉ

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2014

door George van Gastel

NBB Working Paper No 299 - 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 2009-2014. 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 toename van de trafiek die in 2013 werd vastgesteld, zette zich in 2014 krachtig door (+2.7 %). Die opgetekende stijging is uitsluitend toe te schrijven aan de ontwikkelingen in de haven van Antwerpen. In alle andere havens daalde de overslag zij het wel dat in Gent en Zeebrugge die afname al bij al beperkt was.

Ondanks de dalende trafiek in de haven van Gent, was deze haven samen met die van Antwerpen de grote sterkhouders voor wat de groei van de **toegevoegde waarde** betreft (respectievelijk +4.9 % en 1.4 %). De maritieme cluster in de haven van Zeebrugge kende ook een toename van de toegevoegde waarde, maar deze werd in het globale cijfer tenietgedaan door het vertrek van een industriële onderneming uit de elektronicabranche. In de haven van Oostende werden, met uitzondering van de handel, over het algemeen positieve groeicijfers opgetekend. De havens van Luik en Brussel kampen de jongste verslagjaren met gevoelige dalingen. Herstructureringen in bepaalde industrietakken (waaronder de staalnijverheid) waren hieraan niet vreemd. Wat de globale indirecte toegevoegde waarde betreft, werd de dalende tendens die zich in 2010 had ingezet, terug omgebogen. (+2.2 %).

In tegenstelling tot de toegevoegde waarde daalde de directe **werkgelegenheid** in de Belgische havens met -1.5 %. Hiermee wordt de dalende tendens van de jongste jaren voortgezet. Enkel de haven van Gent en die van Oostende weten hun werkgelegenheidsspeil sinds 2009 te verbeteren of te stabiliseren. De sterkste dalingen werden opgetekend in Zeebrugge en Luik. In Zeebrugge was dit - zoals bij de toegevoegde waarde - in hoofdzaak het gevolg van het vertrek van een industriële onderneming uit de elektronicabranche. In de maritieme cluster was er zelfs een stijging in de tewerkstelling. In Luik was er in zowel de maritieme als de niet-maritieme cluster een overwegend neerwaartse tendens, dit als gevolg van de metaalverwerkende industrie. De totale indirecte werkgelegenheid laat sinds 2011 een dalende trend optekenen. Hoewel die daling aan verschillende bedrijfstakken kan worden toegewezen, dient de negatieve evolutie onder impuls van de metaalverwerkende nijverheid te worden vermeld.

De **investeringen** namen voor alle havens samen toe met ruim 25 % maar deze toename is uitsluitend het gevolg van de investeringsontwikkelingen in de Vlaamse havens. Door het sterk schommelende karakter van de investeringsuitgaven dient men evenwel zeer voorzichtig te zijn met de interpretatie hiervan.

Havens		Toegevoegde waarde (lopende prijzen)		Werkgelegenheid		Investerings (lopende prijzen)		Goederenverkeer	
		miljoenen euro's	Wijziging 2013-2014 (in pct.)	VTE	Wijziging 2013-2014 (in pct.)	miljoenen euro's	Wijziging 2013-2014 (in pct.)	duizenden ton	Wijziging 2013-2014 (in pct.)
ANTWERPEN	Direct	9.923,8	+ 1,4	60.586	- 1,2	3.229,0	+ 37,0		
	Indirect	9.035,7	+ 2,7	82.068	- 0,7				
	TOTAAL ...	18.959,5	+ 2,0	142.654	- 0,9	3.229,0	+ 37,0	199.012	+ 4,2
GENT	Direct	3.575,4	+ 4,9	27.602	+ 0,6	403,6	- 4,3		
	Indirect	3.898,2	+ 6,8	34.443	+ 0,4				
	TOTAAL ...	7.473,6	+ 5,9	62.044	+ 0,5	403,6	- 4,3	25.889	- 0,3
OOSTENDE	Direct	492,4	+ 1,4	4.957	- 1,7	118,9	+ 56,1		
	Indirect	355,2	- 0,4	4.275	- 0,4				
	TOTAAL ...	847,6	+ 0,7	9.232	- 1,1	118,9	+ 56,1	1.431	- 21,3
ZEEBRUGGE	Direct	935,8	- 4,5	9.365	- 3,7	220,1	+ 0,2		
	Indirect	767,4	- 2,6	10.192	- 0,8				
	TOTAAL ...	1.703,2	- 3,7	19.557	- 2,2	220,1	+ 0,2	42.548	- 0,7
VLAAMSE	Direct	14.927,4	+ 1,9	102.510	- 1,0	3.971,6	+ 29,2		
ZEEHAVENS	Indirect	13.040,2	+ 3,0	123.917	- 0,5				
	TOTAAL ...	27.967,6	+ 2,4	226.427	- 0,7	3.971,6	+ 29,2	268.880	+ 2,8
LUIK	Direct	1.130,9	- 5,9	8.165	- 7,9	195,7	- 8,4		
	Indirect	1.186,0	- 7,8	11.773	- 8,2				
	TOTAAL ...	2.316,9	- 6,9	19.937	- 8,1	195,7	- 8,4	15.001	+ 0,4
BRUSSEL	Direct	473,8	- 2,2	4.032	- 1,3	53,0	- 22,6		
	Indirect	342,2	- 3,4	3.706	- 3,8				
	TOTAAL ...	816,0	- 2,7	7.738	- 2,5	53,0	- 22,6	4.439	+ 2,7
BELGISCHE	Direct	16.532,0	+ 1,2	114.706	- 1,5	4.220,3	+ 25,7		
HAVENS	Indirect	14.089,9	+ 2,2	135.736	- 1,1				
	TOTAAL ...	30.622,0	+ 1,6	250.442	- 1,3	4.220,3	+ 25,7	288.320	+ 2,7

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's). Aangezien de havens onderlinge economische banden hebben, wordt een deel van de indirecte effecten die per haven worden berekend, opgeheven wanneer de berekening gebeurt op een geaggregeerd niveau, m.a.w. voor een aantal havens samen. De som van de indirecte effecten per haven is dus groter dan het totaal van de indirecte effecten berekend op basis van de havens in hun totaliteit.