

2017-06-20

## PERSCOMMUNIQUÉ

---

### **Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2015**

*door Claude Mathys*

#### **NBB Working Paper No 321 - 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 2010-2015. De drie voornaamste variabelen zijn de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen. Deze studie belicht eveneens de indirecte effecten<sup>1</sup> betreffende de 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.

Met een stijging van 7,9% was 2015 een zeer goed jaar voor de directe **toegevoegde waarde** van de Belgische havens. De grootste stijgingen werden waargenomen in de havens van Antwerpen en Brussel waar respectievelijk groeicijfers van 9,4% en zelfs 58,4% werden opgetekend. Ook in de havens van Gent, Oostende en Zeebrugge werd er een stijging opgetekend, maar iets minder uitgesproken dan in Antwerpen, wat niet wegneemt dat de Vlaamse havens hun directe toegevoegde waarde in totaal met 7,6% zagen toenemen. In de haven van Luik liep ze dan weer met bijna een tiende terug. Ook het **goederenverkeer** nam verder toe in 2015, gedragen door Antwerpen en Gent.

In de haven van Antwerpen was de groei van de toegevoegde waarde in grote mate toe te schrijven aan de rederijen, de raffinaderijen en de chemische nijverheid. Er zij opgemerkt dat bij de rederijen niet alle vormen van zeevervoer de wind in de zeilen hadden, en dat er ook verliezen werden opgetekend. De stijging in de petroleumindustrie en de chemische nijverheid was vooral mogelijk dankzij de daling van de grondstoffenprijzen. Hoewel in de haven van Gent de resultaten per bedrijfstak werden verstoord door reorganisaties in enkele industrietakken, blijkt de stijging van de toegevoegde waarde met 4,8% grotendeels afkomstig te zijn van de metaalverwerkende en chemische nijverheid. In de haven van Oostende, waar de overslag met 9,5% afnam in 2015, kon de toegevoegde waarde toch in stand worden gehouden dankzij het segment baggerwerken. Voor deze drie vermelde havens was 2015 het beste jaar in de periode 2010-2015. Hoewel de trafiek er met bijna tien procent afnam, steeg de toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge in 2015 toch met 2,8%. Wanneer een langere periode wordt beschouwd, blijkt dat deze grootheid er relatief stabiel blijft op iets minder dan één miljard euro. De haven van Luik had te lijden onder de afname van de toegevoegde waarde in de energiesector en een normalisering in de bouwnijverheid, die in 2014 uitzonderlijk goede resultaten had laten optekenen, waardoor de daling enigszins moet genuanceerd worden. Wat de haven van Brussel betreft, daar kon men profijt trekken van de uitzonderlijke resultaten die werden geboekt door een grote internationale groep in het kader van haar reorganisatie; de stijging van de toegevoegde waarde bereikte er een recordhoogte van 58,4%.

---

<sup>1</sup> In de studie wordt een onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte effecten. De directe effecten hebben betrekking op de variabelen gerelateerd tot de ondernemingen die in het havengebied gelegen zijn of een activiteit hebben die daarmee rechtstreeks verbonden is. De indirecte effecten omvatten de impact die door de havenactiviteit bij de toeleveranciers kan worden opgetekend.

Deze mooie stijgingen van de toegevoegde waarde konden de in 2013 ingezette neerwaartse tendens van de directe **werkgelegenheid** niet keren; ze kromp in 2015 (-1,3%). In bijna iedere haven tracht men met succes de productiviteit en daarmee de concurrentiepositie te verbeteren, wat uiteraard wel een impact heeft op de tewerkstelling. In de Vlaamse havens liep de werkgelegenheid terug met 1,1% maar achter dit cijfer schuilen uiteenlopende ontwikkelingen. Hoewel de werkgelegenheid in 2013 en 2014 groeide, kon de haven van Gent deze stijging niet voortzetten in 2015, en daalde ze er met ruim één procent. In de haven van Zeebrugge nam zowel de toegevoegde waarde als het aantal werknemers toe in de maritieme cluster<sup>2</sup>, wat opvallend is aangezien het havenverkeer terugviel door een reorganisatie bij de rederijen, maar de daling in de niet-maritieme cluster was helaas groter. Aldus tekende de haven van Zeebrugge de tweede grootste daling op, met -1,9%. In de haven van Oostende liep de werkgelegenheid terug in zowel de metaalnijverheid als in verschillende andere sectoren, waardoor de directe werkgelegenheid uiteindelijk afnam. De sterkste daling werd logischerwijs opgetekend in Luik, de enige haven waar ook de toegevoegde waarde was afgenomen. De werkgelegenheid in de metaalnijverheid, een zeer belangrijke activiteit voor deze haven maar die in herstructurering is, daalde opnieuw. In drie jaar tijd zijn in de havenzone bijna 1.300 banen in deze branche verdwenen..

De **investeringen** namen voor alle havens samen af met 8,1%, ondanks de toenames in Zeebrugge, Luik en Brussel.

---

<sup>2</sup> 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.

Havens		Toegevoegde waarde (lopende prijzen)		Werkgelegenheid		Investerings (lopende prijzen)		Goederenverkeer	
		miljoenen euro's	Wijziging 2014-2015 (in pct.)	VTE	Wijziging 2014-2015 (in pct.)	miljoenen euro's	Wijziging 2014-2015 (in pct.)	duizenden ton	Wijziging 2014-2015 (in pct.)
ANTWERPEN	Direct .....	10.946,0	+ 9,4	60.656	- 0,9	3.005,1	- 9,0		
	Indirect .....	9.746,5	+ 10,5	81.692	- 1,5				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>20.692,6</b>	<b>+ 9,9</b>	<b>142.348</b>	<b>- 1,3</b>	<b>3.005,1</b>	<b>- 9,0</b>	<b>208.425</b>	<b>+ 4,7</b>
GENT	Direct .....	3.795,7	+ 4,8	27.809	- 1,1	365,3	- 10,2		
	Indirect .....	4.121,8	+ 3,9	36.648	+ 2,5				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>7.917,5</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>64.457</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>365,3</b>	<b>- 10,2</b>	<b>26.362</b>	<b>+ 1,8</b>
OOSTENDE	Direct .....	508,3	+ 1,6	4.993	- 1,4	61,5	- 49,4		
	Indirect .....	396,8	+ 6,4	4.463	- 0,1				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>905,0</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>9.457</b>	<b>- 0,8</b>	<b>61,5</b>	<b>- 49,4</b>	<b>1.295</b>	<b>- 9,5</b>
ZEEBRUGGE	Direct .....	975,7	+ 2,8	9.268	- 1,9	260,9	+ 14,4		
	Indirect .....	881,9	+ 2,8	9.968	- 1,9				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>1.857,7</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>19.237</b>	<b>- 1,9</b>	<b>260,9</b>	<b>+ 14,4</b>	<b>38.318</b>	<b>- 9,9</b>
<b>VLAAMSE</b>	Direct .....	<b>16.225,7</b>	<b>+ 7,6</b>	<b>102.727</b>	<b>- 1,1</b>	<b>3.692,8</b>	<b>- 9,0</b>		
<b>ZEEHAVENS</b>	Indirect .....	<b>14.166,9</b>	<b>+ 8,6</b>	<b>126.849</b>	<b>- 0,1</b>				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>30.392,6</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>229.576</b>	<b>- 0,5</b>	<b>3.692,8</b>	<b>- 9,0</b>	<b>274.400</b>	<b>+ 2,1</b>
LUIK	Direct .....	1.021,0	- 9,8	7.761	- 4,0	208,0	+ 6,0		
	Indirect .....	1.070,2	- 11,3	11.185	- 3,7				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>2.091,2</b>	<b>- 10,6</b>	<b>18.946</b>	<b>- 3,8</b>	<b>208,0</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>14.605</b>	<b>- 2,6</b>
BRUSSEL	Direct .....	772,8	+ 58,4	4.159	- 0,5	55,0	+ 3,8		
	Indirect .....	471,8	+ 38,1	3.851	+ 1,3				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>1244,6</b>	<b>+ 50,0</b>	<b>8.011</b>	<b>+ 0,3</b>	<b>55,0</b>	<b>+ 3,8</b>	<b>4.364</b>	<b>- 1,7</b>
<b>BELGISCHE</b>	Direct .....	<b>18.019,5</b>	<b>+ 7,9</b>	<b>114.647</b>	<b>- 1,3</b>	<b>3.955,7</b>	<b>- 8,1</b>		
<b>HAVENS</b>	Indirect ....	<b>15.148,8</b>	<b>+ 7,8</b>	<b>137.747</b>	<b>- 0,2</b>				
	<b>TOTAAL ...</b>	<b>33.168,3</b>	<b>+ 7,8</b>	<b>252.394</b>	<b>- 0,7</b>	<b>3.955,7</b>	<b>- 8,1</b>	<b>293.369</b>	<b>+ 1,7</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische input/outputtabellen).  
Aangezien de havens onderlinge economische banden hebben, wordt een deel van de indirecte effecten die per haven worden berekend, opgegeven 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.