

PERSCOMMUNIQUÉ

Economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België - Verslag 2015

door Saskia Vennix

NBB Working Paper No 324 - Document Series

De analyse van het economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België is een update van een uitgebreide studie die sinds 2009 om de drie jaar wordt uitgevoerd.

De studie raamt het economisch belang van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België over de periode 2013-2015 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 het kredietrisicoprofiel van een deel van de betrokken ondernemingen.

De groei van de Belgische luchtvaarttrafiek vertaalt zich in een positieve evolutie van de toegevoegde waarde van de luchtvaartsector. Zowel de directe als de indirecte effecten stijgen met 15 à 16 % in twee jaar tijd. Dit groeiritme ligt ver boven dat van de nationale economie tijdens deze periode. Het leidt tot een totale toegevoegde waarde van 6 miljard € in 2015 ofwel 1,5 % van het Belgische bbp. De directe effecten worden voornamelijk versterkt door de luchtvaartcluster die 75 % van de toegevoegde waarde genereert. De drie grootste sectoren in deze cluster, zijnde luchtvaartnijverheid, luchtvervoer en luchthavenuitbaters, droegen het meest bij tot de groei waardoor ze aan belang wonnen. De andere luchthavengebonden activiteiten tonen eveneens een gunstige trend, zij het in beperktere mate. Ook hier leveren de grootste sectoren, i.c. vrachtbehandeling en opslag, en koerier- en postdiensten, de belangrijkste bijdrage.

Het economisch belang van de luchtvaartsector nam niet alleen toe in termen van toegevoegde waarde, maar ook qua werkgelegenheid. In totaal stelde de branche 62 528 VTEs te werk in 2015. Dit cijfer vertegenwoordigt 1,5 % van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid. In tegenstelling tot bij de toegevoegde waarde, werd de grootste vooruitgang in tewerkstelling genoteerd in de bedrijfstak 'andere luchthavengebonden activiteiten'.

De directe investeringen evolueerden sterk in de richting van de recordcijfers van 2007 en 2008, tot een bedrag van 456 miljoen € in 2015. Hoewel de luchtvaartcluster nog steeds het grootste deel van de investeringsactiviteiten voor zijn rekening neemt, maakten de andere luchthavengebonden activiteiten toch een mooie inhaalbeweging tussen 2013 en 2015. Tijdens die periode lag de klemtoon vooral op uitgaven voor nieuwe en vernieuwde infrastructuur door de luchthavenuitbaters, waarvan bijna 93 % toe te schrijven is aan Brussels Airport Company.

De studie gaat ook gedetailleerd in op de verschillende Belgische luchthavens en hun gerelateerde activiteiten. Brussel versterkt haar positie als grootste luchthaven met een aandeel van 72 tot 79 % in de meeste parameters: 79 % van de directe toegevoegde waarde van het geheel van de zes Belgische luchthavens, 76 % van de directe werkgelegenheid, 79 % van de directe investeringen en 72 % van het aantal aankomende en vertrekkende passagiers, waarmee het de 22^e plaats op de ranglijst van Europese passagiersluchthavens bekleedt. Dit laatste cijfer heeft betrekking op het jaar 2016 zodat ook de impact van de aanslagen werd meegerekend. Voor wat het vrachtverkeer betreft, moet Brussel nog steeds Luik laten voorgaan, dat 56 % van het volledige Belgische cargoverkeer voor zijn rekening neemt. In 2016 bekleedden Luik en Brussel respectievelijk de 8^e en de 10^e plaats op de ranglijst van de Europese vrachtluchthavens.

De toename van de totale toegevoegde waarde tijdens de periode 2013-2015 wordt in grote mate gedragen door Brussel, waar de groei over de twee beschouwde jaren opliep tot maar liefst 25,9 %. Ook Kortrijk tekende een positieve evolutie op, al bleef deze beperkt tot 4,8 % op twee jaar tijd. Oostende en Antwerpen leden respectievelijk onder het vertrek van ANA Aviation en de aanloop naar het faillissement van VLM Airlines in 2016. De Waalse luchthavens herstelden in 2015 van een kleine dip het jaar voordien. De totale werkgelegenheid op de Belgische luchthavens gaat er, net zoals de totale toegevoegde waarde, op vooruit, met Luik en Brussel op kop. De tragische gebeurtenissen in maart 2016 hebben ontegensprekelijk een impact gehad op de meeste luchthavens. Sinds eind 2016 hebben zowel het vracht- als het passagiersvervoer zich echter reeds volledig hersteld.