

ECONOMISCH BELANG VAN  
DE BELGISCHE HAVENS:

Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex  
en haven van Brussel  
Verslag 2007



Working Paper Document

van Claude MATHYS

Juli 2009 **Nr 172**

---

**Editorial Director**

Jan Smets, Member of the Board of Directors of the National Bank of Belgium

**Statement of purpose:**

The purpose of these working papers is to promote the circulation of research results (Research Series) and analytical studies (Documents Series) made within the National Bank of Belgium or presented by external economists in seminars, conferences and conventions organised by the Bank. The aim is therefore to provide a platform for discussion. The opinions expressed are strictly those of the authors and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

**Orders**

For orders and information on subscriptions and reductions: National Bank of Belgium,  
Documentation - Publications service, boulevard de Berlaimont 14, 1000 Brussels

Tel +32 2 221 20 33 - Fax +32 2 21 30 42

The Working Papers are available on the website of the Bank: <http://www.nbb.be>

© National Bank of Belgium, Brussels

All rights reserved.

Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.

ISSN: 1375-680X (print)

ISSN: 1784-2476 (online)

## Abstract

This paper is an annual publication issued by the Microeconomic Analysis service of the National Bank of Belgium.

The Flemish maritime ports (Antwerp, Ghent, Oostend, Zeebrugge), the Autonomous Port of Liège and the port of Brussels play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of industrial activity but also as intermodal centres facilitating the commodity flow.

This update paper<sup>1</sup> provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, the Liège port complex and the port of Brussels in the period 2002 - 2007, with an emphasis on 2007. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about social balance and the financial situation in these ports as a whole. These observations are linked to a more general context, along with a few cargo statistics.

Annual accounts data from the Central Balance Sheet Office were used for the calculation of direct effects, the study of financial ratios and the analysis of the social balance sheet. The indirect effects of the activities concerned were estimated in terms of value added and employment, on the basis of data from the National Accounts Institute.

The developments concerning economic activity in the six ports in 2006 - 2007 are summarised in this table:

Changes from 2006 to 2007 (in percentages)	Value added (current prices)	Employment (Full-time Equivalents)	Investment (current prices)	Tonnage (metric tonnes)
<b>Flemish maritime ports</b>				
Direct	+ 7.7	+ 1.0	+ 30.2	+ 8.1
Indirect	+ 7.2	+ 6.2		(seaborne)
Total	+ 7.5	+ 4.1		
<b>Liège port complex</b>				
Direct	+ 6.0	+ 0.8	+ 112.3	+ 0.5
Indirect	+ 6.5	+ 2.3		(inland)
Total	+ 6.2	+ 1.7		
<b>Port of Brussels</b>				
Direct	+ 4.7	+ 0.6	- 37.2	+ 2.8
Indirect	+ 5.3	+ 0.2		(inland)
Total	+ 5.0	+ 0.4		
<b>Belgian ports</b>				
Direct	+ 7.5	+ 1.0	+ 32.0	+ 7.4
Indirect	+ 7.1	+ 5.7		
Total	+ 7.3	+ 3.7		

<sup>1</sup> Update of Vennix S. (june 2008), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - report 2006*, NBB, Working Paper No. 134 (Document series). All figures have been updated. This paper is available on the following address <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp134En.pdf>.

In terms of maritime cargo traffic, 2007 was another excellent year for all the Flemish maritime ports, driven by the expansion of world trade. Direct value added rose in all the ports in Flanders. Both maritime and non-maritime branches as a whole expanded. The ports of Antwerp and Zeebrugge enjoyed particularly high growth in direct value added of their maritime branches, unlike the ports of Ostend and Ghent where growth was higher in the non-maritime branches. Direct employment also rose, albeit in less spectacularly: the more moderate growth of the biggest Flemish port - Antwerp - set the tone for the overall result.

In this favourable economic environment, investment increased in the Flemish ports as a whole, after falling in 2006. The ports of Antwerp, Ostend and Ghent recorded very high levels of investment in 2007, although not reaching Antwerp's peak of 2005. The rise was more marked in the maritime branches, especially in the ports of Antwerp and Ostende, but the non-maritime branches also recorded strong expansion. With the completion of the Albert II dock, investment in the port of Zeebrugge levelled out, even though there are some other projects in progress.

The volume of cargo handled in the port of Liège again increased in 2007. Direct value added recorded strong growth and employment picked up. Both these variables improved on the previous year's figures, thanks mainly to the metalworking and energy sectors. Investment doubled. A major factor behind this increase was the construction of a new bioethanol plant in Wanze. Despite these good results, the threat of declining activity in the ArcelorMittal factories in Liège has prompted the local port to pursue its strategy of diversifying traffic. Preparatory work on the land for the Trilopiport project began at the end of 2008.

The volume of cargo handled at the port of Brussels rose in 2007. Despite the restrictions on the land available for port-related activities, both value added and employment in the port of Brussels increased. There was a notable fall in investment in the non-maritime branches with the completion of the water purification plant. However, the port authority is continuing with its infrastructure renovation work.

The present report provides a comprehensive account of these issues, giving details per economic sector, though the comments are confined to the main changes that occurred in 2007.

Key words: branch survey, maritime cluster, subcontracting, indirect effects, transport intermodality, public investments.

JEL classification: C67, H57, J21, L22, L91, L92, R15, R34 and R41.

**Corresponding author:**

NBB, Microeconomic Information department, e-mail: [claude.mathys@nbb.be](mailto:claude.mathys@nbb.be)

This paper was made with the technical support and the expertise of **Mr Marc Van Kerckhoven**.

Research results and conclusions expressed are those of the author(s) and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium or any other institution to which the author(s) is (are) affiliated. All remaining errors are ours.

The author would like to thank her colleagues from the Microeconomic Information department for their assistance and support. Special thanks go to Mr Frédéric Lagneaux and Mrs Saskia Vennix for sharing their experience from previous versions of this paper, and to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their support and their comments on this paper. The advice given unstintingly by the Research and Statistics departments, i.e. Mr Luc Dresse, was also greatly appreciated.

# Inhoud

<b>Voorwoord</b> .....	<b>1</b>
<b>Inleiding</b> .....	<b>2</b>
<b>1 ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS</b> .....	<b>11</b>
1.1 Goederenverkeer in de Belgische havens .....	11
1.2 Concurrentiepositie van de Belgische havens.....	13
1.3 Directe en indirecte toegevoegde waarde in de Belgische havens .....	15
1.4 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Belgische havens.....	16
1.5 Investerings in de Belgische havens.....	17
1.6 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte.....	19
1.7 Sociale balans in de Belgische havens .....	19
1.8 Financiële situatie in de Belgische havens.....	23
<b>2 HAVEN VAN ANTWERPEN</b> .....	<b>26</b>
2.1 Ontwikkelingen.....	26
2.2 Toegevoegde waarde .....	26
2.3 Werkgelegenheid .....	29
2.4 Investerings.....	32
<b>3 HAVEN VAN GENT</b> .....	<b>35</b>
3.1 Ontwikkelingen.....	35
3.2 Toegevoegde waarde .....	36
3.3 Werkgelegenheid .....	38
3.4 Investerings.....	41
<b>4 HAVEN VAN OOSTENDE</b> .....	<b>44</b>
4.1 Ontwikkelingen.....	44
4.2 Toegevoegde waarde .....	44
4.3 Werkgelegenheid .....	47
4.4 Investerings.....	49
<b>5 HAVEN VAN ZEEBRUGGE</b> .....	<b>52</b>
5.1 Ontwikkelingen.....	52
5.2 Toegevoegde waarde .....	53
5.3 Werkgelegenheid .....	55
5.4 Investerings.....	57
<b>6 HAVEN VAN LUIK</b> .....	<b>61</b>
6.1 Ontwikkelingen.....	61
6.2 Toegevoegde waarde .....	61
6.3 Werkgelegenheid .....	64
6.4 Investerings.....	66
<b>7 HAVEN VAN BRUSSEL</b> .....	<b>69</b>
7.1 Ontwikkelingen.....	69
7.2 Toegevoegde waarde .....	69
7.3 Werkgelegenheid .....	72
7.4 Investerings.....	74
<b>8 SAMENVATTING</b> .....	<b>77</b>
<b>LIJST VAN AFKORTINGEN</b> .....	<b>80</b>
<b>BIJLAGE 1: GEDETAILEERDE SOCIALE BALANS IN 2007</b> .....	<b>81</b>
<b>BIJLAGE 2: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN</b> .....	<b>90</b>
<b>BIBLIOGRAFIE</b> .....	<b>96</b>
<b>NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES</b> .....	<b>98</b>

## Voorwoord

De Nationale Bank van België publiceert jaarlijks een bijgewerkte versie van de studie betreffende het economische belang van de Vlaamse zeehavens en het Luikse havencomplex. Twee aspecten van de economische impact van de sector krijgen daarbij extra aandacht: enerzijds de directe effecten en anderzijds de indirecte effecten. De eerste verwijzen naar de activiteiten die voortvloeien uit de aanwezigheid van maritieme en niet-maritieme bedrijfstakken binnen of in de onmiddellijke omgeving van de havens, terwijl de tweede betrekking hebben op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die worden gegenereerd bij de in België gevestigde toeleveranciers en onderaannemers van deze bedrijfstakken.

De vorige editie van het verslag<sup>2</sup> bevatte de studies betreffende de Vlaamse zeehavens – Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge –, het Luikse havencomplex en voor het eerst een hoofdstuk over de haven van Brussel. Wegens tijdgebrek was het toen echter niet mogelijk alle aspecten van de methodologie op de haven van Brussel toe te passen. In dit verslag is de haven van Brussel op volwaardige wijze in de analyse betrokken.

De statistische gegevens betreffen de periode 2002 - 2007, maar enkel de belangrijkste ontwikkelingen die in de periode 2006 - 2007 werden opgetekend, worden nader toegelicht. Het aantal bijlagen is beperkt tot<sup>3</sup>:

- de gedetailleerde sociale balans voor 2007,
- de lijst van de NACE-Bel bedrijfstakken.

De methodologie is ongewijzigd gebleven: de criteria voor de selectie van de ondernemingen en de analyse zijn identiek aan die in de voorgaande edities.

Na een korte inleiding volgt de analyse die uit zes delen bestaat: die betreffende de vier Vlaamse zeehavens, het Luikse havencomplex en de haven van Brussel. De resultaten voor het jaar 2007 benaderen de geaggregeerde schattingen afkomstig van de "flash-ramingen" die werden gepubliceerd in oktober 2008<sup>4</sup>. De ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde berekend via deze ramingen voor het jaar 2007 gaf hetzelfde resultaat als vermeld voor de zes<sup>5</sup> havens samen in de huidige studie. De ontwikkeling van de werkgelegenheid verliep iets minder snel dan de raming van oktober 2008.

---

<sup>2</sup> Vennix S. (juni 2008), Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel - Verslag 2006, NBB, Working Paper n°134 (Document series).

<sup>3</sup> De andere bijlagen zijn op aanvraag verkrijgbaar. Het betreft methodologische bijlagen, specificaties betreffende de verdeling van de indirecte effecten per sector, de uitsplitsing van de resultaten van de ondernemingen volgens hun omvang, en statistieken betreffende de tonnages die in 2006 werden geregistreerd. Alle aanvragen kunnen worden gericht aan [microeconomic.analysis@nbb.be](mailto:microeconomic.analysis@nbb.be).

<sup>4</sup> Zie <http://www.nbb.be/doc/TS/Enterprise/Press/2007/cp20071009NL.pdf>.

<sup>5</sup> In tegenstelling tot de vorige editie van het verslag heeft de flash-raming voor het jaar 2007 betrekking op de havens van Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge, Luik en Brussel.

# Inleiding

## Doel van de studie en enkele methodologische kanttekeningen

Het economische belang van de onderzochte havens wordt geanalyseerd vanuit drie invalshoeken, namelijk de zuiver economische, de sociale en de financiële invalshoek. Alleen ondernemingen uit bedrijfstakken die een economische band hebben met de havens, worden bij deze studie betrokken. Die band wordt gedefinieerd op grond van zowel een functioneel als een geografisch criterium.

De belangrijkste ontwikkelingen hebben, voor de periode 2002 - 2007, betrekking op de studie van de volgende variabelen:

- de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen<sup>6</sup>: de waarde die een onderneming toevoegt aan haar *inputs* tijdens het boekjaar via het productieproces. De toegevoegde waarde van een onderneming geeft aan in hoeverre ze bijdraagt tot de activiteit van het land of het gewest (in procenten van het bbp). Boekhoudkundig wordt deze berekend door de som van de personeelskosten, de afschrijvingen en de waardeverminderingen, het bedrijfsresultaat, de voorzieningen voor risico's en lasten en bepaalde exploitatiekosten;
- de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten (VTE): het gemiddelde personeelsbestand tijdens het boekjaar. De directe werkgelegenheid heeft enkel betrekking op de loontrekkende werknemers in de beschouwde ondernemingen, de indirecte werkgelegenheid omvat eveneens de zelfstandigen;
- de investeringen tegen lopende prijzen<sup>7</sup>: deze stemt overeen met de tijdens het boekjaar verworven materiële vaste activa, inclusief de geproduceerde vaste activa.

Aan de hand van deze drie variabelen wordt de economische impact van de onderzochte havens verduidelijkt. Ook de werkgelegenheid en de variabelen uit de sociale balans worden bij het onderzoek naar de sociale impact in aanmerking genomen. In dat deel wordt in het bijzonder de arbeidsduur, de arbeidskosten, de mate waarin een beroep wordt gedaan op extern personeel, alsook de samenstelling, het verloop en de opleiding van de werknemers behandeld.

De financiële analyse vormt de derde invalshoek van de studie; ze berust op de studie van drie financiële ratio's en van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid, aan de hand van een door de NBB<sup>8</sup> ontworpen model.

In deze editie wordt de financiële analyse enkel gemaakt voor het geheel van alle Belgische havens. Lezers die de financiële ratio's van een bedrijf willen vergelijken met die van de sector waarin die onderneming actief is, kunnen deze informatie terugvinden in het ondernemingsdossier dat door de Balanscentrale wordt gepubliceerd. Dit dossier bestaat uit zes delen<sup>9</sup>, waarvan er één gewijd is aan de vergelijking van de ratio's van het bedrijf met die van zijn sector en een ander aan de positionering van het bedrijf in een van de zes gedefinieerde financiële gezondheidsklassen, afhankelijk van zijn synthetische indicator van financiële gezondheid. Deze vergelijking is pertinenter dan een vergelijking die hoofdzakelijk gebaseerd is op geografische ligging, waardoor verschillende bedrijfstakken gecombineerd worden.

---

<sup>6</sup> Tenzij anders vermeld, wordt in de tekst steeds de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen weergegeven. De ontwikkelingen tegen vaste prijzen worden expliciet vermeld. De toegevoegde waarde tegen vaste prijzen werd berekend aan de hand van de deflator van de bruto toegevoegde waarde.

<sup>7</sup> Tenzij anders vermeld, wordt in de tekst steeds de investering tegen lopende prijzen weergegeven. De ontwikkelingen tegen vaste prijzen worden expliciet vermeld. De investering tegen vaste prijzen werd berekend aan de hand van de deflator van de brutovorming van vast kapitaal.

<sup>8</sup> Voor meer informatie over dit model wordt verwezen naar het ondernemingsdossier van de Balanscentrale. Zie [www.nbb.be](http://www.nbb.be) / Balanscentrale.

<sup>9</sup> De zes delen van het ondernemingsdossier zijn: de kenmerkende gegevens van de onderneming, een beknopt overzicht van de voornaamste bestanddelen van de jaarrekening, de vergelijking van de financiële ratio's van de onderneming met die van haar economische sector, de tabel van middelen en bestedingen, een lijst van ondernemingen van de economische sector waartoe de onderneming behoort, de positionering van de onderneming in één van de zes gedefinieerde financiële gezondheidsklassen, afhankelijk van haar synthetische indicator van financiële gezondheid.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn afkomstig van de jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale<sup>10</sup> en van de statistieken verstrekt door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR<sup>11</sup>). De meest recente jaarrekeningen over het boekjaar 2007 die in deze studie zijn opgenomen, werden bij de Balanscentrale neergelegd in januari 2009<sup>12</sup>. Ook de cijfers van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten tot 2007, worden door het INR met een zekere vertraging gepubliceerd. De laatste bijwerkingen werden in de berekeningen opgenomen, terwijl de methodologie onveranderd gebleven is. Voor meer informatie wordt verwezen naar het drie jaar geleden gepubliceerde verslag over 2004<sup>13</sup>.

Voor deze editie werd een belangrijke correctie aangebracht bij de berekening van de activiteit van de haven van Brussel. In het verslag van 2006 werden meerdere bedrijven van de groepen Sibelga en Elia – met hoofdzetel in het Brusselse havengebied – opgenomen in de berekeningen van de toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen van de haven. Voor de raming van de havenactiviteit wordt voor de energiesector normaliter echter enkel rekening gehouden met energieproductie en niet met distributie. Deze laatste houdt namelijk geen direct verband met de haveninstallaties, en de geografische zone waarin de distributie plaatsvindt, is uitgestrekt en bevindt zich grotendeels buiten de havenzone. Aangezien de activiteiten van deze bedrijven geen betrekking hebben op energieproductie, vallen ze buiten het toepassingsveld van deze publicatie. Om die reden werd besloten deze bedrijven uit de directe ramingen te halen, wat vanzelfsprekend een duidelijke impact heeft op de resultaten van de haven van Brussel.

Een andere wijziging betreft de berekening van de indirecte effecten. In de vorige edities werden de indirecte effecten berekend voor het geheel van de Vlaamse havens en dan verdeeld over de havens. Voor deze publicatie werden de indirecte effecten per haven berekend. 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.

## Internationale context

### Mondiale economische ontwikkelingen

**De wereldeconomie** liet in 2007 nog een sterke expansie optekenen en dit zowel in de industrie- als in de ontwikkelingslanden. Aanvankelijk bleef in de VS de activiteitsgroei zich gestaag doorzetten. Ook de Japanse economie heeft zich gehandhaafd dankzij de netto-uitvoer en de bedrijfsinvesteringen. In Azië is China zeer krachtig blijven groeien onder de impuls van de consumptie, de investeringen en de netto-uitvoer. In India heeft een lichte daling van de consumptie de groei beïnvloed. Toch is de groei er krachtig gebleven, onder meer dankzij de investeringen. In Afrika ten zuiden van de Sahara en in het Midden-Oosten is de groei krachtig gebleven, onder meer dankzij de olie-exporterende landen. In Latijns-Amerika en in de Caraïben viel de groei iets hoger uit dan in 2006. Als gevolg van de expansieve ontwikkeling van de wereldeconomie stegen de aardolieprijzen en de prijzen van de overige grondstoffen. Dit resulteerde dan ook in hogere prijzen voor levensmiddelen, wat de inflatoire druk verzwaarde.

---

<sup>10</sup> Dienst van het departement Micro-economische informatie van de Nationale Bank. Zie [www.nbb.be](http://www.nbb.be) / Balanscentrale.

<sup>11</sup> Het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), opgericht bij wet van 21 december 1994, verenigt drie instellingen: het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS, thans FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie), de Nationale Bank van België en het Federaal Planbureau. Het INR stelt onder meer de reële nationale rekeningen op en de input-outputtabellen, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten. De recentste beschikbare gegevens voor de berekening van de indirecte effecten in deze studie waren de IOT van 2000 en de aanbod- en gebruikstabel van 2004.

<sup>12</sup> De Belgische ondernemingen moeten hun jaarrekening uiterlijk zeven maanden na de afsluiting van het boekjaar neerleggen bij de Balanscentrale. Op die datum heeft een aantal ondernemingen – vooral de kleinste ondernemingen of ondernemingen in moeilijkheden – nog niet aan die verplichting voldaan. In januari 2009 was dit aantal verwaarloosbaar en is de impact van deze ontbrekende informatie immaterieel.

<sup>13</sup> De methodologie wordt toegelicht in de inleiding van Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (Document series) en de volledige tekst is te vinden in de bijlagen 1 tot 4.

Deze studie is beschikbaar op <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp86NI.pdf>.



**De Europese groei** bleef ook in 2007 dynamisch. De investeringen en de werkgelegenheid ondersteunden de binnenlandse vraag. Hoewel de groei in de opkomende landen van Europa minder krachtig was dan tijdens de voorgaande jaren, bleef hij toch hoger dan die in de geavanceerde landen. De binnenlandse vraag in die landen, die werd geschaagd door de groei van de kredietverlening en de stijging van de lonen, werkt die groei in de hand.

2007 was ook voor de **Belgische economie** een gunstig jaar. Zowel de binnenlandse als de buitenlandse vraag bleven stevig. De productie in de nijverheid, de bouw en de diensten bleef groeien. De bruto-investeringen in vaste activa door de ondernemingen waren bijzonder levendig, in tegenstelling tot de investeringen in woongebouwen, die vertraagden. De werkgelegenheid bleef een positieve ontwikkeling vertonen.

**De Verenigde Staten** werden - tijdens de tweede helft van 2007 - geconfronteerd met een aanmerkelijke verslechtering van de financiële markten en van de vastgoedmarkten. Na een periode van afkoeling in het midden van het najaar bracht de aankondiging, door de grote financiële instellingen dat ze zware verliezen hadden geleden op hun investeringen in effecten gekoppeld aan risicovolle vastgoedkredieten, een verdere verslechtering teweeg. Deze financiële crisis had een weerslag op de andere geavanceerde landen, als gevolg van hun verplichtingen in *structured finance*-instrumenten. Tijdens diezelfde periode vertoonde de Amerikaanse economie tekenen van vertraging. Onder toenemende druk van de financiële crisis verslechterde de economische situatie: de groei van de bedrijfsinvesteringen en van de consumptie vertraagde en de arbeidsmarkt verzwakte.

In de zomer van 2007 werd aldus een lange periode van vier jaar afgesloten waarin de wereldeconomie een hoge vlucht nam. Een dergelijke groei van de wereldeconomie had zich sinds het begin van de jaren zeventig niet meer voorgedaan. De crisis op de financiële markten, de belangrijke koersstijgingen voor de basisproducten en de correcties op de vastgoedmarkten zouden hier echter een einde aan maken. Die economische teruggang zette zich na de VS geleidelijk ook in de andere landen, waaronder Europa, door.

**De financiële crisis** ging in september 2008 een nieuwe fase in. Er ontstonden twijfels omtrent de solvabiliteit van een aantal financiële instellingen, die hierdoor in grotere problemen kwamen. Verschillende regeringen en de monetaire autoriteiten dienden meermaals te interveniëren om de markten te stabiliseren en om de banken te ondersteunen. Nog steeds als gevolg van dit algemene klimaat van wantrouwen viel de interbancaire markt ten prooi aan een diepe malaise. De in de tweede helft van 2007 opgetreden vertraging van de activiteit zette zich in 2008 door. Voor het eurogebied wordt de bbp-groei in volume in 2008 op 0,6 pct. geraamd, tegen 2,6 pct. het jaar voordien. Voor het Europa van de 27 bedroeg die raming 0,9 pct.<sup>14</sup>

Dit laatste fenomeen heeft ook **Japan** getroffen, onder meer als gevolg van een daling van de uitvoer, vooral in het vierde kwartaal van 2008, met een teruggang van 13,9 pct. ten opzichte van het voorgaande kwartaal, en een achteruitgang van de bedrijfsinvesteringen (- 5,3 pct. voor het vierde kwartaal) en van de consumptieve bestedingen van de huishoudens. Over het jaar 2008 als geheel kromp het Japanse bbp met 0,7 pct. De Japanse regering heeft verklaard dat Japan de zwaarste recessie doormaakt sinds het einde van de oorlog.

De ontwikkelde landen lieten derhalve een vertraging en zelfs een achteruitgang van hun economische activiteit optekenen in het derde en vierde kwartaal van 2008. Maar de in het derde kwartaal van 2008 ingezette economische vertraging spaarde evenmin de opkomende landen en de ontwikkelingslanden. Hun uitvoer en binnenlandse vraag namen af. De landen die basisproducten exporteren, hebben de effecten van deze trendomkering evenwel minder sterk gevoeld.

Een van de gevolgen van deze **vertraging van de mondiale economie** tijdens het derde kwartaal van 2008 was een inkrimping van de internationale handelsstromen<sup>15</sup>. Deze daling van de wereldhandel had uiteraard ook een impact op de maritieme activiteit in het algemeen en op de Belgische havenactiviteit in het bijzonder<sup>16</sup>. Bovendien is deze verslechtering van de mondiale economische situatie niet zonder

<sup>14</sup> *Economische projecties voor België - Voorjaar 2009*, Economisch tijdschrift, juni 2009, NBB.

<sup>15</sup> OECD Statistics of International Trade, perscommuniqué, *Trade flows weaken in third quarter 2008*, OECD, Paris, January 2009.

<sup>16</sup> Zie punt 1.2 Concurrentiepositie van de Belgische havens.

gevolgen gebleven voor de industriële activiteit. Het Belgische bbp is in 2008 gegroeid met 1,0 pct., een forse achteruitgang in vergelijking met 2007, toen de groei nog 2,6 pct. bedroeg. De groei van de industrie naar volume liet, in het derde kwartaal van 2008, reeds een aanmerkelijke krimp optekenen. De effecten van de crisis hebben derhalve hun stempel gedrukt op het vierde kwartaal van 2008, maar zouden vooral tot uiting kunnen komen in de resultaten van 2009: de huidige vooruitzichten gaan voor 2009 uit van een daling van het Belgische bbp met 3,5 pct.<sup>17</sup>.

## Wereldhandel

Uit een analyse van de cijfers van de **uitvoer en invoer** van goederen in de wereld<sup>18</sup> blijkt dat **de invoer**, na een piek in 2006, teruggelopen is tot hetzelfde groeitempo als in 2005. Wordt dit fenomeen gedetailleerder onderzocht, dan kan dezelfde conclusie worden getrokken voor de ontwikkelde landen. Het groeitempo van de invoer naar waarde van de ontwikkelingslanden is zeer licht vertraagd, terwijl datzelfde tempo voor de transitielanden is blijven stijgen. Het aandeel van de invoer van de ontwikkelde landen is zeer licht verkleind, maar blijft nog steeds het grootst, met iets minder dan 64% van de totale invoer. De invoer van China en Rusland heeft aan kracht gewonnen, in tegenstelling tot die van de Verenigde Staten en Japan. De invoer van de Europese transitielanden is fors gegroeid. In de overige Europese landen is het groeicijfer van de invoer nog licht verbeterd. De situatie is echter niet in alle landen identiek: in België en Frankrijk nam de invoer sterk toe, en ook in Nederland versnelde de invoer, in tegenstelling tot Italië en Duitsland. In het Verenigd Koninkrijk<sup>19</sup> liep de invoer op spectaculaire wijze terug.

**De uitvoer** naar waarde in de wereld is eveneens vertraagd, maar dit was vooral het geval in de ontwikkelingseconomieën en in de transitielanden. In de ontwikkelde economieën trok de uitvoer nog iets aan. Maar aangezien die uitvoer nog steeds minder snel groeide dan de uitvoer van de ontwikkelingslanden en transitielanden, is het aandeel van de ontwikkelde economieën in de uitvoer verder gekrompen. De groei van China, India, de Verenigde Staten en de Europese transitielanden is afgenomen. Die van Japan is stabiel gebleven. In België, Frankrijk, Italië, Duitsland en Nederland is de uitvoer fors gestegen. Enkel in het Verenigd Koninkrijk is hij sterk gedaald. Tevens zij opgemerkt dat de groei van de belangrijkste olie-exporterende landen, na twee jaar van spectaculaire stijging, nu lager is uitgevallen dan de wereldgroei, net als in Afrika ten zuiden van de Sahara en in Latijns-Amerika.

Zoals opgemerkt door de UNCTAD, bestaat er een positieve correlatie tussen de groei van het mondiale bbp en die van de **mondiale maritieme handel**. Zo heeft de groei van de wereldeconomie en van de internationale handel in 2007 de vraag naar maritiem vervoer omhooggetild. Wanneer met name een land als China zijn uitvoer ziet toenemen met 19,5 pct. en zijn invoer met 13,5 pct., dan heeft dat onvermijdelijk een invloed op de transportactiviteiten. In 2007 liep het volume van de internationale maritieme handel op tot 8,2 miljard ton, dat is een groei met 4,8 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar. De groei in droge bulkgoederen wordt op 5,6 pct. geraamd. Het maritiem transport van ruwe aardolie en petroleumderivaten liet een groei van 3,3 pct. optekenen. Het klassement van de laadregio's wordt aangevoerd door de ontwikkelingslanden (63,2 pct.), gevolgd door de ontwikkelde landen (33,3 pct.). Wat de geografische spreiding betreft, neemt Azië de koppositie in met een marktaandeel van 40 pct.

## Getransporteerde goederen en types van transport

De sterke vraag naar consumptieproducten en de snelle industriële expansie in de opkomende landen oefenen een opwaartse druk uit op de internationale handel. Een groot gedeelte van de inkomsten en van de werkgelegenheid in de opkomende landen en transitielanden is afkomstig van de handel in grondstoffen. Deze handel heeft ook een grote impact op het saldo van de handelsbalans. Een analyse van de invoer in **de ontwikkelingslanden** brengt de toenemende energiebehoeften aan het licht. In 2007 werd 63,2 pct. van de geladen goederen en 46,2 pct. van de geloste goederen in het kader van het mondiale maritieme transport geladen en gelost in de ontwikkelingslanden. Voor de geladen ruwe aardolie en petroleumproducten namen deze landen een dominante positie in.

<sup>17</sup> *Economische projecties voor België - Voorjaar 2009*, Economisch tijdschrift, juni 2009, NBB. De groei van het bruto binnenlands product voor alle 27 landen samen wordt tussen -5,1 en -4,1 pct. geraamd.

<sup>18</sup> Handbook of Statistics 2008, UNCTAD

<sup>19</sup> Inclusief Noord-Ierland.

**De ontwikkelde economieën** zijn goed voor een derde van de geladen goederen in de wereld. Europa staat op de eerste plaats, met droge bulkgoederen als belangrijkste lading, gevolgd door de petroleumproducten (bij uitvoer) en ruwe aardolie bij invoer.

De cijfers van 2007 bevestigen nieuwe trends in het maritiem transport. Zo stelt men de afgelopen jaren vast dat goederen met een hogere waarde en een geringer volume een steeds belangrijker plaats innemen. Het maritiem transport is bijgevolg niet langer gericht op grote goederen met een lage waarde. Men stelt ook een stijging vast van landbouwproducten die per container worden vervoerd, gelet op de lagere kosten voor dit type van transport in vergelijking met bulktransport. Tevens kan een expansie worden vastgesteld van de Zuid-Zuid handel.

Uitgedrukt in tonkilometer, de eenheid waarin de goederencirculatie kan worden gemeten, is de vraag naar maritiem transport toegenomen met 4,7 pct.: het transport van droge goederen is gestegen met 6,1 pct., terwijl dat van petroleumproducten is gegroeid met 2,5 pct.

Wat de **transporttypes** betreft, vertegenwoordigt **het transport per tanker** een derde van het totaal maritiem transport en neemt de trafiek van ruwe aardolie twee derde van deze markt voor zijn rekening. De maritieme trafiek van ruwe aardolie is in één jaar tijd met 3,5 pct. gegroeid, terwijl de groei van de overige petroleumproducten 2,6 pct. bedroeg. Voor vloeibaar aardgas werd een groeitempo van 7,6 pct. opgetekend. Deze sector is in volle expansie: de olieproducerende landen investeren om het aanbod te verhogen, terwijl de importerende landen de capaciteit van hun gasterminals hebben vergroot.

**De droge trafiek** is met 5,6 pct. gegroeid ten opzichte van 2006. Deze trafiek is goed voor twee derde van de vervoerde goederen. De vraag naar het transport van grondstoffen was stevig. Hetzelfde geldt voor het containertransport. De groei van de vraag naar consumptiegoederen, de intensivering van de handel tussen ondernemingen en het laden van landbouwproducten in containers hebben deze sector gestimuleerd. **Het transport van steenkool** is tussen 2006 en 2007 met 6,2 pct. gegroeid.. Aangezien de groeiende energiebehoefte een toenemende afhankelijkheid van brandstoffen met zich brengt, hebben de stijging van de aardolieprijs en de bezorgdheid omtrent de energetische veiligheid de gebruikers ertoe aangezet hun energiebronnen te diversifiëren. Bij de brandstoffen liet steenkool de sterkste groei optekenen. India en China waren de twee stuwende krachten achter deze groei. Nog steeds op het gebied van droge trafiek is **het transport van granen** per schip met 2,4 pct. toegenomen, hoewel de wereldproductie ervan zeer licht is teruggelopen. De eerste bestemming voor het lossen is nog steeds Azië.

Het maritiem transport van **afgewerkte producten**, van zijn kant, is met 4 pct. gestegen, en wordt in 2007 op 446 miljoen ton geraamd. In deze transportcategorie zijn de ijzer- en staalproducten goed voor 60,5 pct.

Voor 2007 wordt **het containertransport** geraamd op 1,24 miljard ton of 143 miljoen TEU, goed voor een groei van 10,8 pct. in één jaar tijd. Dit type van transport vertegenwoordigt ongeveer een vierde van de totale trafiek van droge goederen. In 2007 heeft de route Azië-Europa voor het containertransport de route over de Stille Zuidzee verdrongen. Dit is zonder enige twijfel een gevolg van de Amerikaanse economische vertraging, maar ook van de saturatie van de havens aan de westkust van de Verenigde Staten. De route Europa-Azië liet een groei (in TEU) van 7,3 pct. optekenen, tegen 2,7 voor het transport over de Stille Zuidzee.

## Zeehavens

In 2007 namen de twintig **grootste containerhavens** ongeveer 48 pct. van de containertrafiek voor hun rekening. De haven van Singapore blijft marktleider op dit gebied. De tweede plaats wordt ingenomen door de haven van Shanghai, die aldus een plaats wint ten nadele van de haven van Hongkong. De haven van Shenzhen is de laatste van de vier havens die over het jaar 2007 meer dan 20 miljoen TEU's hebben behandeld. In het licht van de mondialisering en de toenemende behoeften van de havens, heeft de institutionele structuur van die havens een ontwikkeling doorgemaakt. In 1993 werd 42 pct. van de containers behandeld door havens die in staatshanden waren. In 2006 is dit cijfer echter teruggelopen tot 19 pct. Vandaag de dag hebben de meeste containerhavens van een zekere omvang zich opengesteld voor particuliere participaties. Volgens Drewry zijn de vijf grootste exploitanten van

containerterminals: PSA<sup>20</sup>, Hutchison, APM Terminals, DP World en Cosco. Samen zijn ze goed voor 151,4 miljoen behandelde TEU's.

Uiteraard heeft de ontwikkeling van het mondiale transport een weerslag op de zeehavens. Die havens moeten het hoofd bieden aan een toenemende vraag naar laad- en losdiensten voor schepen van een steeds indrukwekkender omvang. De infrastructuur dient te worden aangepast en de prestaties verbeterd, zodat de havens geen flessenhalzen vormen voor het transport. Ondanks de technologische vooruitgang op het gebied van laad- en loskranen, zou het fout zijn te beweren dat een beslissende vooruitgang is geboekt, waardoor de havenbeheerders de zekerheid hebben dat ze de groei van de trafiek zullen aankunnen. Een ander probleem is dat, op het gebied van arbeidskrachten, de nodige hervormingen ten uitvoer moeten worden gelegd.

### Wereldkoopvaardijvloot

**Het draagvermogen van de mondiale koopvaardijvloot** is met 7,2 pct. gegroeid; die groei was voornamelijk uitgesproken voor de droge bulkcarriers. Het aantal schepen in bestelling bereikte een recordniveau van 10.053 schepen voor een totale tonnage van 495 miljoen dwt, waarvan 222 miljoen ton voor de droge bulkcarriers<sup>21</sup>. Die bestellingen (eind 2007) stemmen overeen met 48 pct. van de bestaande vloot. Als gevolg van deze sterke vraag, de stijging van de staalprijzen en de lage koers van de dollar zijn de prijzen voor de nieuwe schepen gedurende het verslagjaar fors toegenomen, vooral die van de containerschepen. Alleen al in 2007 zijn 2.193 nieuwe schepen in dienst genomen en slechts 462 schepen uit de vaart genomen. Korea blijft de grootste scheepsbouwer. China heeft zijn productie (uitgedrukt in tonnage) evenwel verdubbeld, neemt nu de tweede plaats in en heeft aldus Japan verdrongen, dat nu de derde plaats inneemt bij de scheepsbouwers.

Geraamd naar draagvermogen<sup>22</sup>, bestond **de belangrijkste component** van de vloot begin 2008 uit schepen voor vloeibare bulkgoederen met een capaciteit van 439 miljoen dwt, dat is iets meer dan 40 pct. van de mondiale handelsvloot. Op de tweede plaats stonden de schepen voor droge bulkgoederen met een tonnage van 386,6 miljoen dwt. De containerschepen nemen de derde plaats in, en zijn in opmars: zij lieten in 2004 - 2006 het snelste groeitempo optekenen, zowel qua aantal schepen als qua dwt. De schepen voor algemene cargo en de passagiersschepen staan onderaan in de rangschikking.

Op 1 januari 2007 was meer dan de helft van de schepen ouder dan 15 jaar. Volgens ISL bedroeg **de gemiddelde leeftijd** van de schepen 19,1 jaar, ongeveer dezelfde leeftijd als in 2003. De gemiddelde leeftijd van de olietankers was evenwel met meer dan een jaar gedaald ten opzichte van 2003. Begin 2008 was de gemiddelde leeftijd licht afgenomen tot 18,9 jaar. De gemiddelde leeftijd van de olietankers bedroeg 16,5 jaar, en die van de containerschepen 10,6 jaar. De passagiersschepen, vormden de oudste vloot met een gemiddelde leeftijd van 31,8 jaar.

### Twee Europese programma's

#### Het project "NAIADES"

In haar witboek definieert de Europese Commissie het economische concurrentievermogen en de duurzame mobiliteit op middellange termijn als na te streven doelstellingen in het Europese transportbeleid. De Commissie wil transporten stimuleren die energiezuinig, schoon en veilig zijn. Het vervoer over de binnenwateren beantwoordt aan deze vereisten. De Commissie stelt evenwel vast dat deze transportmodus onderbenut is. De binnenvaartsector bestaat uit kleine en middelgrote ondernemingen en is sterk versnipperd. De scherpe concurrentie tussen de actoren van de sector remt de herinvesteringen af. De sector heeft tevens te lijden van een tekort aan arbeidskrachten. De sector is miskend en wordt verwaarloosd door de transport- en logistieke ondernemingen, evenals door de overheid. Om die redenen heeft de Commissie het programma "NAIADES" (Navigation Intérieure: Actions et Développement en Europe) in het leven geroepen. Dat programma is gestoeld op **vijf beleidspijlers**:

<sup>20</sup> Voor zijn rangschikking houdt Drewry rekening met het aandeel van 20 pct. dat PSA aanhoudt in Hutchison.

<sup>21</sup> Cijfers opgenomen in Handbook of Statistics 2008, UNCTAD

<sup>22</sup> Institute of Shipping Economics and Logistics, Short comment - World merchant fleet, Shipping Statistics and Market Review January/February 2007.

- verbetering van de marktomstandigheden: de binnenscheepvaart dient goederen aan te trekken en zich open te stellen voor markten die tot dusver weinig gebruik maken van dit type van transport. In dezelfde gedachtegang wil de Commissie ook het multimodale vervoer ontwikkelen;
- modernisering van de vloot: via investeringen dient de vloot te worden vernieuwd en gemoderniseerd. De milieuprestaties dienen te worden verzekerd door het aanwenden van de meest recente technologieën;
- banen en competenties: de bedoeling is het tekort aan arbeidskrachten te verhelpen door de sociale en beroepsomstandigheden te verbeteren en door een wederzijdse erkenning van de kwalificaties in te voeren. Opleiding maakt uiteraard integrerend deel uit van dit plan;
- verbetering van het imago: met behulp van een Europees netwerk voor de bevordering en ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren wenst de Commissie de troeven van de sector uit te spelen, namelijk de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de dienstverlening;
- modernisering van de infrastructuur: de Commissie wil de flessenhalzen wegwerken die de efficiënte benutting van de 35.000 kilometer waterwegen in de Unie in de weg staan.

Dit programma is in werking getreden in januari 2006 en loopt over de periode 2006 - 2013. In december 2007 publiceerde de Commissie een eerste verslag over de werkzaamheden<sup>23</sup>. Het verslag begint met een korte stand van zaken over de ontwikkeling van de markt voor de binnenscheepvaart tussen 2006 en 2007. Vervolgens geeft het een samenvatting van de voortgang van het NAIADES-programma.

Een essentieel punt betreft **de vooruitgang op het gebied van wetgeving**. Er werden verschillende richtlijnen en verordeningen goedgekeurd die van toepassing zijn op de binnenscheepvaart. Zo stelt richtlijn 2006/87/EG<sup>24</sup> de technische voorschriften van de binnenschepen vast. Financiële verordening RTE (EG) nr. 680/2007 vergroot de financiële steun aan de prioritaire projecten en aan RIS (Regional Innovation Strategies). Verordening (EG) nr. 1692/2006 in het kader van het programma Marco Polo II stimuleert de omschakeling van het goederenvervoer over de weg naar andere vormen van vervoer. De verordeningen (EG) nr. 1365/2006 en 425/2007 vernieuwen de statistische overzichten van het goederenvervoer over de binnenwateren. De richtlijn betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen (2008/68/EG), die van toepassing is op de drie vormen van vervoer over land, per spoor en over de binnenwateren, omvat voor het eerst het vervoer over de binnenwateren; hierdoor wordt het duidelijk als alternatief naar voren geschoven voor dit type van goederen, terwijl ook het multimodale vervoer wordt gestimuleerd door de harmonisering van een groot gedeelte van de technische regels. In maart 2007 heeft de Commissie drie verordeningen goedgekeurd in het kader van richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS)<sup>25</sup>. Eind 2008<sup>26</sup> werd een ontwerp-richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad tot wijziging van richtlijn 1999/32/EG betreffende de specificaties van de door de binnenschepen gebruikte brandstoffen gepubliceerd op basis van een voorstel van de Commissie (COM(2007) 18 final) om het zwavelgehalte van de stookolie te verminderen. Als dit voorstel wordt goedgekeurd, zouden de milieunormen van de sector kunnen worden verbeterd. Via een hele reeks wetgevende en regelgevende teksten heeft de Commissie bijgevolg besloten de sector van de binnenscheepvaart te moderniseren en te ondersteunen.

Wat de financiële middelen betreft, werd in het eerste verslag over de werkzaamheden voorgesteld dat het reservefonds voor de binnenscheepvaart<sup>27</sup> het NAIADES-project zou financieren. De Commissie stimuleert ook de lidstaten om de modernisering van de vloot te ondersteunen met behulp van belastingvrije herinvesteringen of via een financiële steun ter verbetering van de economische en milieuprestaties van de schepen. Ten slotte besteedt de Commissie ook bijzondere aandacht aan de verwezenlijking van de prioritaire as voor de binnenscheepvaart "Rijn/Maas-Mainz-Donau" en aan de verbinding "Seine-Schelde".

<sup>23</sup> Mededeling van de Commissie. Eerste verslag over de werkzaamheden betreffende de tenuitvoerlegging van het actieprogramma NAIADES voor de bevordering van het vervoer over de binnenwateren. COM(2007) 770 final, Commissie van de Europese Gemeenschappen, 05/12/2007, Brussel.

<sup>24</sup> Deze richtlijn werd nadien gewijzigd door de richtlijnen 2006/137/EG, 2008/87/EG en 2008/126/EG.

<sup>25</sup> Verordening (EG) nr. 414/2007 betreffende technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het operationele gebruik van de River Information Services (RIS). Verordening (EG) nr. 415/2007 inzake de technische specificaties voor *tracking*- en *tracingsystemen* voor schepen (AIS voor de binnenvaart). Verordening (EG) nr. 416/2007 inzake de technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart.

<sup>26</sup> EU-Bulletin 12-2008, punt 1.23.22.

<sup>27</sup> Verordening (EG) nr. 718/1999.

De Commissie is tevens voorstander van een nauwere samenwerking met de Donau Commissie en met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Wat het waterwegennetwerk betreft, legt zij de nadruk op het onderhoud van binnenwateren en de oprichting van moderne overslaginstallaties. Nog steeds in datzelfde kader maakt zij plannen voor de ontwikkeling van rivierinformatiediensten en voor de installatie van ICT-systemen langs de grote waterwegen.

In oktober 2008 introduceerde de Commissie het PLATINA-platform. Dat platform werd opgericht om de efficiëntie bij de tenuitvoerlegging van de acties en maatregelen ter bevordering van het vervoer over de binnenwateren te verbeteren. De Commissie heeft in diezelfde periode tevens een gids gepubliceerd met betrekking tot de financieringsmogelijkheden op het gebied van vervoer over de binnenwateren. Een van de bijdragen van het PLATINA-platform bestaat erin de gebruikers van het vervoer op regionaal en lokaal niveau te adviseren door hun technische en organisatorische ondersteuning te bieden. Een tweede bijdrage betreft de organisatie van een werkgroep en de oprichting van een raad van deskundigen inzake de tenuitvoerlegging van de geselecteerde acties.

### Het project Marco Polo II en "Snelwegen op zee"

Verordening (EG) nr. 1692/2006 introduceert **het nieuwe programma Marco Polo II**. Dit project, een vervolg op het programma Marco Polo I, houdt rekening met de vroegere ervaringen en beoogt de doorstroming te verbeteren en de milieu-impact van het goederenvervoer in Europa te temperen. Bij het opstellen van de verordening beliepen de groeivoorzichten voor het goederenvervoer over de weg 60 pct. tot in 2013. Een dergelijke groei zou een negatieve weerslag hebben op het gebied van meerkosten voor wegeninfrastructuur, ongevallen, verzadiging van het wegennet, milieuverontreiniging, betrouwbaarheid van de bevoorradingsketen... In het vooruitzicht van deze aanzienlijke toename van het wegentransport heeft de Commissie als belangrijkste doelstelling van het programma gesteld het stimuleren van de modale omschakeling van het goederenvervoer over de weg naar vervoer over zee, per spoor en over de binnenwateren, uitgaande van het principe dat door het terugdringen van het aantal vrachtwagens de verzadiging van het wegennet kan worden vermeden, de milieuverontreiniging kan worden beperkt en een betere doorstroming van de goederen kan worden verzekerd.

Het programma Marco Polo II loopt over de periode 2007 - 2013. Het programma bestaat uit **vijf grote actiepunten**. Het eerste actiepunt omvat innoverende acties<sup>28</sup> op Europese schaal, met het oog op een reële en duurzame modale omschakeling door belangrijke structurele obstakels uit de weg te ruimen, die een belemmering vormen voor de efficiënte werking van de markt of voor het concurrentievermogen van de alternatieve vervoerwijzen voor het wegenvervoer. Een ander groot actiepunt is gericht op het stimuleren van de directe, kwantificeerbare en onmiddellijke modale omschakeling van de weg naar het maritiem transport van de korte vaart, het spoorwegvervoer en de binnenscheepvaart. Een derde actiepunt houdt verband met de aanpassing van de productie- en/of distributieprocessen, onder meer om de afstanden in te korten, de laadpercentages te verhogen en de afvalstromen te beperken zonder de productiecapaciteit of de werkgelegenheid aan te tasten<sup>29</sup>. De gezamenlijke opleidingsinitiatieven moeten het via een betere samenwerking mogelijk maken de werkmethoden en gevolgde procedures in de ketens van het goederenvervoer te verbeteren. Het laatste grote type van acties, ten slotte, heeft betrekking op het project "snelwegen op zee".

De basisprincipes van het concept "**snelwegen op zee**" werden onthuld in het witboek. Ze gaan uit van de oprichting van logistieke routes voor de kustvaart, vergelijkbaar met snelwegen. Deze "snelwegen" zouden het maritiem vervoer extra capaciteit moeten bieden. Conform de principes van het programma Marco Polo II moet het Europese netwerk betrekking hebben op infrastructuren en de nodige dienstverlening in minstens twee havens van verschillende landen. Aan bepaalde lijnen werd prioriteit gegeven, onder meer aan de snelweg van het westen, die de Atlantische kust van Spanje en Portugal verbindt met de Noordzee en de Ierse Zee<sup>30</sup>.

Verschillende projecten van "snelwegen op zee" staan op stapel, bijvoorbeeld de routes Nantes - St-Nazaire/ Gijon, Le Havre-Vigo en Nantes-St Nazaire-Vigo. De eisen waaraan moet worden voldaan, zijn evenwel streng. Een aantal maatschappijen aarzelt om zich in het avontuur te storten en steun aan de Commissie te vragen, wat hen zou verplichten de strenge voorwaarden en voorschriften na te leven. Zo

<sup>28</sup> De verordening bepaalt dat een innoverende actie een actie is die kenmerken bevat die tot dan toe niet bestonden op een bepaalde markt.

<sup>29</sup> De benaming "verkeersvermijding" wordt voor dit gedeelte van het programma gehanteerd.

<sup>30</sup> Behalve deze route hebben nog drie andere routes prioriteit: de Baltische Zee, Zuid-Oost Europa (tussen de Adriatische Zee, de Ionische Zee en het oosten van de Middellandse Zee) en Zuid-West Europa (tussen Frankrijk, Spanje, Italië en Malta met contacten met de Zwarte Zee).

is officieel het enige project van "snelwegen op zee" dat door de Europese Unie is geselecteerd en dat dus door de EU wordt gefinancierd, de lijn Zeebrugge - Bilbao, beheerd door de groep Transfennica. Sommige andere projecten, die in de media als snelwegen op zee worden bestempeld, hanteren weliswaar hetzelfde concept maar gaan niet uit van het programma van de Commissie<sup>31</sup>.

Behalve voor dit programma, breekt de Commissie in haar mededeling van oktober 2007 betreffende **een geïntegreerd maritiem beleid** voor de Europese Unie echter ook een lans voor een Europese maritieme ruimte zonder grenzen. De Commissie stelt vast dat schepen die zich tussen twee havens van de EU verplaatsen, aan strengere procedures moeten voldoen dan vrachtwagens. Het maritiem vervoer wordt met andere woorden benadeeld. In dat document bevestigt de Commissie tevens haar steun aan de snelwegen op zee en aan de kustvaart. Ze herbevestigt haar vertrouwen in deze projecten als oplossing om de uitstoot van vervuilende stoffen in het transport te verminderen, ook al erkent ze dat op dit gebied nog vooruitgang kan worden geboekt, onder meer door te voorzien in walstroom voor zeeschepen. Ze blijft derhalve het maritiem transport steunen als oplossing voor een duurzame ontwikkeling. In 2008 werd, in het kader van het Marco Polo-programma, financiële hulp goedgekeurd voor 28 nieuwe projecten inzake modale omschakeling, die betrekking hebben op zowel het vervoer per spoor, op zee, over de binnenwateren als het intermodale vervoer (inclusief over de weg). Daarnaast werden nog drie andere projecten geselecteerd, waarvan twee voor gemeenschappelijke opleidingen. Daarentegen heeft in 2008 geen enkel project betrekking op de snelwegen op zee als dusdanig.

---

<sup>31</sup>Dit is bijvoorbeeld het geval voor de lijn die Frankrijk (Toulon) verbindt met Italië (Civitavecchia), die wordt beheerd door GLD Lines. Die lijn kwam uitvoerig in het nieuws toen haar activiteiten moesten worden opgeschort bij gebrek aan een toereikende benutting als gevolg van de economische crisis: in 2008 was het aantal nieuwe voertuigen die op deze lijn werden vervoerd met 58 pct. gedaald ten opzichte van 2007. De term "snelweg op zee" werd toen vaak gebruikt, hoewel de route geen desbetreffende financiering had genoten.

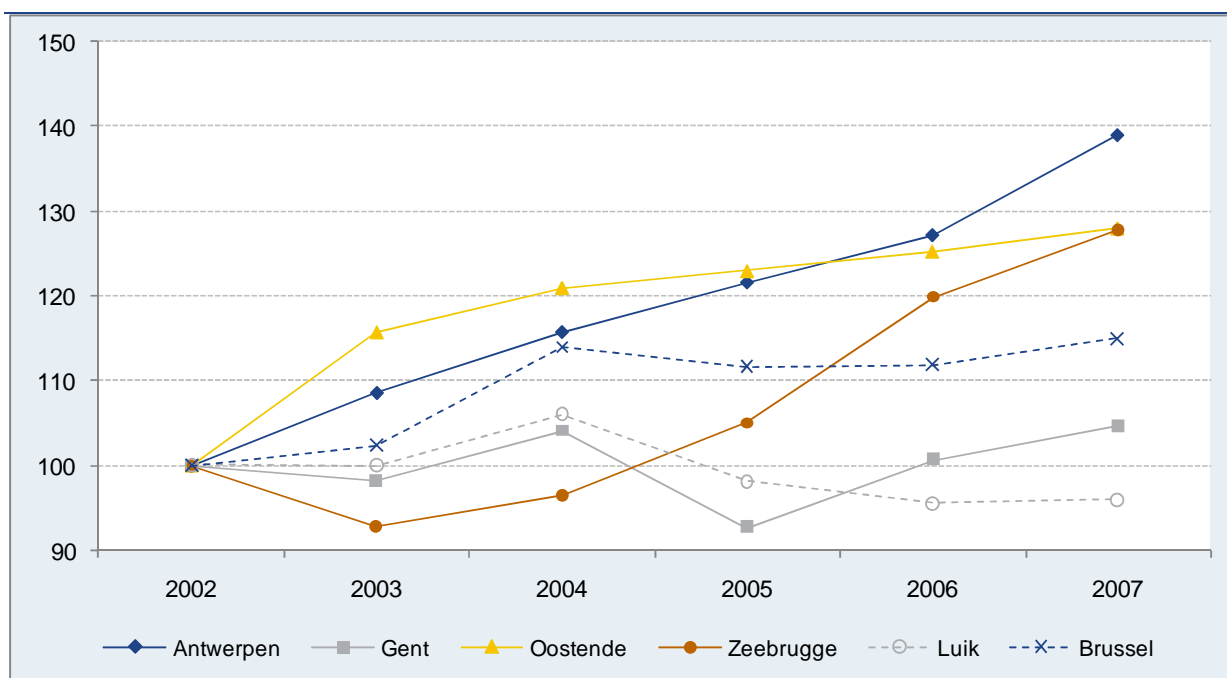
# 1 ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS

Het gunstige economisch klimaat in 2007 en de krachtige dynamiek van de wereldhandel hadden een gunstige weerslag op de Belgische havens. De totale trafiek, de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen namen in de zes onderzachte havens toe.

## 1.1 Goederenverkeer in de Belgische havens

**GRAFIEK 1 HET GOEDERENVERKEER IN DE BELGISCHE HAVENS**

(index 2002 = 100)



Bron: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* van de Vlaamse Havencommissie, Haven van Brussel en Haven van Luik.

In 2007 steeg het goederenverkeer in de havens van Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge, Brussel en Luik<sup>32</sup>.

De maritieme goederentrafiek in de Vlaamse havens liet in 2007 opnieuw een mooie groei optekenen. De goederenoverslag in alle havens samen bereikte 258 miljoen ton en nam toe in alle havens in het noorden van het land. In Antwerpen was die groei het meest afgetekend door een sterke stijging van de overslag van containers en het roro-verkeer. Met uitzondering van Oostende ging het containerverkeer er in alle Vlaamse havens op vooruit. Zeebrugge en Antwerpen konden zelfs dubbele groeicijfers voorleggen. Dezelfde positieve trend, maar dan bescheidener, was er voor het roro-verkeer. Ook dat nam in alle havens toe. Het transport van conventionele stukgoederen daalde licht in Zeebrugge, maar ging er in de andere havens op vooruit. Ook bij de vloeibare bulkgoederen onderscheidt Zeebrugge zich door een volumedaling, terwijl de andere havens in die categorie een relatief zwakke groei lieten optekenen. Het transport van vaste bulkgoederen daalde voor alle Vlaamse havens samen. Kijken we naar de individuele havens, dan dalen de volumes in Antwerpen en Oostende, maar stijgen ze in Zeebrugge en zeer miniem ook in Gent. Dankzij die ontwikkelingen hebben de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Oostende hun volumerecords van 2006 voor goederentrafiek kunnen breken, terwijl Gent opnieuw het niveau van 2004 haalde.

Na een bijzonder geslaagd 2007 begon ook 2008 veelbelovend voor de Belgische zeehavens. Tijdens het vierde trimester van 2008 ondervonden de meeste havens echter de gevolgen van de economische groeivertraging. Hoewel de haven van Antwerpen in 2008 een nieuw volumerecord (189,4 miljoen ton)

<sup>32</sup> De cijfers die de basis voor de grafiek vormen zijn de tonnages aan- en afgevoerd via de binnenvaart voor de havens van Luik en Brussel, en het zeetransport voor de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Bronnen: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*, J-P Merckx en D. Neyts, Vlaamse Havencommissie; website van de havens van Brussel en Luik.



vestigde, stagneerden haar activiteiten in oktober en daalden ze duidelijk in november en december. In totaal werd voor het vierde kwartaal een daling met 6,7 pct. opgetekend. De havenautoriteiten verwachten dat die trend zich tijdens het eerste semester van 2009 voortzet. Ook Gent en Oostende vestigden nieuwe records, met respectievelijk 27 miljoen en 8 miljoen ton overgeslagen goederen. Tijdens het vierde kwartaal van 2008 liep de trafiek in de haven van Gent echter met 7,7 pct. terug. De Gentse vestiging van ArcelorMittal draaide tijdens het laatste kwartaal van 2008 en het eerste van 2009 slechts op 55 pct. van haar capaciteit. De haven voorziet voor 2009 een lichte inkrimping van haar activiteiten met een meer uitgesproken impact op de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. Oostende hoopt haar activiteit op hetzelfde peil te kunnen houden, maar erkent dat het een moeilijke opdracht wordt. De haven van Zeebrugge voelde de eerste gevolgen van de vertraging van de Britse economie en de automobielenijverheid en kon voor 2008 geen stijging uit de brand slepen. Ze bereidt zich voor op een moeilijk 2009.

**TABEL 1** MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE VLAAMSE HAVENS IN 2007

(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal havens	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Relatief belang in 2007 (in pct.)
Containers .....	94.540	416	14	20.323	115.293	+ 16,4	44,7
Verloop 2006 - 2007 (pct.) .....	+ 17,0	+ 55,8	- 41,7	+ 13,0	+ 16,4		
Roll-on/roll-off <sup>33</sup> .....	8.084	1.916	6.460	13.000	29.460	+ 7,2	11,4
Conventioneel stukgoed <sup>34</sup> .....	16.158	2.819	47	885	19.909	+ 7,5	7,7
Vloeibare bulkgoederen .....	39.601	2.893	56	5.858	48.408	+ 2,4	18,8
Vaste bulkgoederen .....	24.514	17.058	1.407	2.011	44.990	- 3,2	17,4
<b>TOTAAL</b> .....	<b>182.897</b>	<b>25.103</b>	<b>7.984</b>	<b>42.077</b>	<b>258.061</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>100,0</b>
Verloop 2006 - 2007 (pct.) .....	+ 9,3	+ 4,0	+ 2,2	+ 6,6	+ 8,1		

Bron: Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007 van de Vlaamse Havencommissie.

*Shortsea shipping* is inmiddels reeds voor het zesde jaar op rij, toegenomen in de vier Vlaamse zeehavens. In 2007 ging het om bijna 129,3 miljoen ton. Dat betekent een groei met 7,3 pct. In totaal vertegenwoordigt het *shortsea* verkeer 50,1 pct. van de haventrafiek. Dat is een lichte daling ten opzichte van 2006. Achter dat algemene resultaat gaan vanzelfsprekend grote verschillen tussen de havens schuil. Alle goederen die in Oostende worden gelost, zijn bestemd voor Europa en het merendeel komt ook uit Europa. Ook in Zeebrugge is de herkomst en de bestemming van de goederen hoofdzakelijk Europees (respectievelijk 57,6 en 70,3 pct.). Azië bekleedt de tweede plaats in deze statistieken met 26,4 pct. geloste goederen en 17,7 pct. geladen goederen. In de haven van Gent is de herkomst van de geloste goederen meer verscheiden. Europa blijft met 37,7 pct. het leeuwendeel voor zijn rekening nemen, maar Zuid-Amerika is met 33,4 pct. niet veraf. De geladen goederen vertrekken vooral naar Europa (89,7 pct.). In de haven van Antwerpen, tot slot, komen de goederen vooral uit Europa (33,1 pct.), Azië (25,6 pct.) en Noord-Amerika (15,7 pct.). De uitgaande trafiek gaat naar Europa (31,5 pct.), Azië (30,8 pct.) en Noord-Amerika (16,6 pct.).

Het goederenverkeer via de waterweg in de haven van Brussel is met 2,8 pct. gestegen, een bevestiging van de stijgende trend in 2006. Het volume van de geladen en geloste goederen via de binnenvaart overschreed de drempel van 4,3 miljoen ton. Aangezien de exploitatie van nieuw toegewezen terreinen nog niet gestart is, is dat volledig te danken aan een efficiëntere benutting van de beschikbare ruimte. De bouwmaterialen blijven de belangrijkste goederencategorie met meer dan de helft van het overgeslagen volume. De petroleumtrafiek volgt op de tweede plaats ondanks zijn daling ten opzichte van 2006. Daarnaast is biobrandstof op het toneel verschenen.

Met een tonnage van goederen vervoerd via de binnenvaart en geladen/gelost in de haven van 15,8 miljoen ton<sup>35</sup>, verbeterde de haven van Luik haar voorgaande record van 2004; 2005 en 2006 waren

<sup>33</sup> Afgekort als *roro*. Horizontale goederenbehandeling met behulp van rollend materieel zowel in als buiten het schip, verschillend van *lolo* (lift-on/lift-off) waarbij de goederen verticaal worden overgeslagen. De cijfers voor het *roro*-verkeer in dit verslag zijn exclusief containergoederen, aangezien deze categorie is opgenomen in het segment "containers".

<sup>34</sup> De benaming "stukgoed" groepeert de volgende goederencategorieën: containers, *roro* en conventioneel stukgoed.

twee moeilijker jaren met de sluiting van de hoogoven van Seraing. Die mooie stijging is te danken aan het vervoer van vaste brandstoffen (+ 40 pct.), bouwmaterialen (+ 12 pct.) en ertsen (+ 12 pct.). Het transport van olieproducten, containers, landbouwproducten en chemische producten moest echter terrein prijsgeven.

2008 was een goed jaar voor de havens van Brussel en Luik. Beide groeiden immers. Toch verschenen er voor de haven van Luik tijdens het vierde kwartaal 2008 ook enkele onweerswolken aan de einder: een aantal investeringen liet op zich wachten en het heropstarten van de hoogoven van Seraing werd uitgesteld. Dat doet niet veel goeds vermoeden voor 2009<sup>36</sup>. De haven van Brussel vertoonde tijdens het tweede semester van 2008 een groeivertraging. Gevreesd wordt dat die trend zich in 2009 zal voortzetten.

## 1.2 Concurrentiepositie van de Belgische havens

Om de analyse van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te verfijnen werd hun totale goederentransport vergeleken met dat van de andere havens in de range Hamburg - Le Havre<sup>37</sup> (tabel 2). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in de range overschreed in 2007 de drempel van 23 pct. De volumegroei in de Vlaamse havens lag dus boven het gemiddelde in de range.

De haven van Rotterdam, naar volume de grootste haven in de range Hamburg - Le Havre, kon voor 2007 uitstekende resultaten voorleggen. Het behandelde volume overschreed 400 miljoen ton en kwam uiteindelijk op 406 miljoen ton uit. Een stijging met 6,6 pct. Die groei was duidelijk groter voor de export (+ 14 pct.) dan de import (+ 4 pct.). Het bulktransport steeg met 4,5 pct., met een toename in de overslag van steenkool, ijzererts, schroot en landbouwproducten. Ook het volume van de vloeibare bulkgoederen steeg, hoewel de overslag van ruwe aardolie daalde. De invoer van petroleumderivaten steeg met 13 pct. en de uitvoer met 43 pct. De containertrafiek nam toe met 10 miljoen ton of 12 pct. Daardoor draaiden de containerterminals in 2007 vrijwel op volle capaciteit. Het roro-verkeer werd gestimuleerd door de toename van de activiteiten bij Stena Line en Norfolkline. De volumes stegen daardoor met 24 pct.

Bij de andere havens in de range Hamburg - Le Havre konden Le Havre, Terneuzen en Vlissingen de neerwaartse trend doorbreken: het behandelde volume steeg opnieuw. Vooral voor de haven van Vlissingen was de ommekeer spectaculair te noemen. De grootste stijgingen waren daar voor de vaste bulkgoederen (+ 12 pct.), ruwe aardolie (+ 15 pct.) en "diverse andere" (+ 11 pct.). De haven van Terneuzen had daarentegen te lijden onder de verhoging van de maximaal toegestane diepgang in de Westsluis. Daardoor konden schepen met een grotere tonnenmaat het kanaal Gent-Terneuzen binnen en stagneerde de overslag in de haven. Le Havre registreerde een groei met 25 pct. voor de containertrafiek, dankzij onder meer de nieuwe installaties van Port 2000. Ook de vaste bulkgoederen lieten een mooie stijging optekenen (+ 31 pct.). De vloeibare bulkgoederen daalden echter. De volumestijging voor de haven van Amsterdam was voornamelijk te danken aan het laden en lossen van steenkool, containers en wagens. Ook de haven van Bremen deed het goed in 2007 dankzij de containertrafiek. Nog steeds in dezelfde maritieme range, bereikte de haven van Hamburg een nieuw volumerecord voor overgeslagen goederen met een groei van 4,1 pct. in één jaar tijd. Dat goede resultaat was vooral toe te schrijven aan de containertrafiek, die tussen 2006 en 2007 met zowat één miljoen TEU steeg. De containeroverslag daalde echter in de haven van Duinkerke. Die haven had haar lichte groei vooral te danken aan de roro-trafiek.

---

<sup>35</sup> Het gaat om volumes behandeld in de openbare havens. Voor de openbare en particuliere havens samen bedraagt het cijfer voor 2007 20 miljoen ton, een stijging met 0,5 pct. ten opzichte van 2006.

<sup>36</sup> Sindsdien heeft de groep ArcelorMittal aangekondigd haar activiteiten op de site van Luik drastisch terug te schroeven.

<sup>37</sup> In het kader van deze studie wordt onder de range niet enkel de havens van Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Duinkerke, Gent, Hamburg, Le Havre, Rotterdam en Zeebrugge verstaan. Ook de havens van Oostende, Terneuzen en Vlissingen worden opgenomen.

**TABEL 2** MARITIEM VERKEER IN DE RANGE HAMBURG - LE HAVRE  
(INCLUSIEF OOSTENDE, TERNEUZEN EN VLISSINGEN)

(miljoenen ton, tenzij anders vermeld)

Haven	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2002 tot 2007	Verloop 2006 - 2007	Gemiddeld relatief aandeel in de range van 2002 tot 2007	Relatief belang in 2007
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
Antwerp .....	131,6	142,9	152,3	160,1	167,4	182,9	+ 6,8	+ 9,3	16,1	16,5
Gent .....	24,0	23,5	25,0	22,2	24,1	25,1	+ 0,9	+ 4,0	2,5	2,3
Oostende .....	6,2	7,2	7,5	7,7	7,8	8,0	+ 5,1	+ 2,2	0,8	0,7
Zeebrugge .....	32,9	30,6	31,8	34,6	39,5	42,1	+ 5,0	+ 6,6	3,6	3,8
<b>Totaal voor de Vlaamse havens .....</b>	<b>194,8</b>	<b>204,2</b>	<b>216,6</b>	<b>224,5</b>	<b>238,8</b>	<b>258,1</b>	<b>+ 5,8</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>23,0</b>	<b>23,3</b>
Amsterdam <sup>38</sup> .....	50,3	44,5	51,9	53,8	61	65,4	+ 5,4	+ 7,2	5,6	5,9
Bremen .....	46,5	48,9	52,3	54,3	65,1	69,2	+ 8,3	+ 6,3	5,8	6,2
Duinkerke .....	47,6	50,1	51	53,4	56,6	57,1	+ 3,7	+ 0,9	5,4	5,1
Hamburg .....	97,6	106,8	114,9	126,1	134,9	140,4	+ 7,5	+ 4,1	12,4	12,7
Le Havre .....	67,7	71,5	76,2	75	73,9	78,8	+ 3,1	+ 6,6	7,6	7,1
Rotterdam .....	321,9	328,1	352,6	370,3	381,7	406,8	+ 4,8	+ 6,6	37,1	36,7
Terneuzen .....	13,7	12,9	14,5	14,3	14,1	14,1	+ 0,6	+ 0,0	1,4	1,3
Vlissingen .....	13,1	15,1	15,5	16,2	16,1	18,9	+ 7,6	+ 17,4	1,6	1,7
<i>Totaal voor de twaalf havens .....</i>	<i>853,1</i>	<i>882,1</i>	<i>945,5</i>	<i>988,0</i>	<i>1.042,2</i>	<i>1.108,8</i>	<i>+ 5,4</i>	<i>+ 6,4</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>Totaal wereldtrafiek .....</i>	<i>6.120</i>	<i>6.500</i>	<i>6.846</i>	<i>7.109</i>	<i>7.652</i>	<i>8.022</i>	<i>+ 5,6</i>	<i>+ 4,8</i>		
Aandeel van de twaalf havens in de wereldtrafiek (in pct.) ....	13,9	13,6	13,8	13,9	13,6	13,8				

Bronnen: Voor de trafiek van de range: gegevens van de havenautoriteiten – waaronder de statistieken van de haven van Rotterdam – en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* van de Vlaamse Havencommissie; voor de wereldtrafiek: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2008*.

In haar geheel genomen, behaalde de range Hamburg – Le Havre in 2007 uitstekende resultaten, met een stijging van 6,4 pct. voor de overgeslagen goederen. Bovendien verstevigde de range haar positie in de internationale maritieme goederentrafiek. De Vlaamse havens deden het evenwel nog beter, met een volumestijging van 8,1 pct. in de periode van 2006 tot 2007.

De drie grootste Europese binnenhavens zijn Duisburg, Parijs en Luik. De haven van Duisburg ligt in het Ruhrgebied. Ze beschikt over zes intermodale terminals en anderhalf miljoen m<sup>2</sup> overdekte opslagruimte. In 2007 werd 48 pct. van alle goederen die in de haven werden behandeld, vervoerd door binnenvaart. De openbare haven verwerkte ongeveer 30 pct. van die goederen, de rest werd behandeld in particuliere havens. De containertrafiek in het openbare deel van de haven steeg snel (met respectievelijk 10 en 12 pct. voor 2007 en 2008); in 2007 werden 901.000 TEU geladen en gelost voor alle transporten samen. Ter vergelijking: de autonome haven van Parijs verwerkte iets minder dan 101.000 TEU, een groei met meer dan 20 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar. Meer dan drie kwart van de 21,9 miljoen ton goederen die via binnenvaart worden aangevoerd en behandeld in de haven van Parijs, zijn bouwmaterialen. De vervoerde hoeveelheden van deze goederen stijgen constant sedert 2003. Dat is in schril contrast met het volume van de vervoerde auto's, die een omgekeerde trend volgt.

<sup>38</sup> De vermelde cijfers hebben enkel betrekking op de haven van Amsterdam en niet op het volledige havencomplex dat eveneens de havens van Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad bevat.

**TABEL 3 GOEDERENVERKEER VIA DE WATERWEG IN DE HAVENS VAN DUISBURG, PARIJS, LUIK EN BRUSSEL**  
(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Haven	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2002 tot 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)
Duisburg .....	47.100	46.400	49.200	49.100	50.300	52.900	+ 2,3	+ 5,2
Parijs .....	20.341	19.764	19.597	20.781	22.257	21.921	+ 1,5	- 1,5
Luik .....	20.873	20.866	22.134	20.461	19.932	20.033	-0,8	+ 0,5
Brussel .....	3.753	3.844	4.279	4.191	4.200	4.317	+ 2,8	+ 2,8

Bronnen: *Annual reports (2002 to 2007)* van de haven van Duisburg, *Rapport d'activité, trafic 2007* van haven van Parijs, *Jaarboek Port autonome de Liège* van De Lloyd en website van de haven van Brussel.

Uit tabel 3 blijkt dat de haven van Brussel in de periode 2002 - 2007 een gestaag groeiende, veel meer dan de andere havens. De haven van Duisburg evolueerde het sterkst in 2007. De haven van Luik is erin geslaagd om, na de teruggang als gevolg van de sluiting van de hoogoven van Seraing, de daling een halt toe te roepen. Haar activiteiten lieten in 2007 immers opnieuw een lichte groei optekenen.

### 1.3 Directe en indirecte toegevoegde waarde in de Belgische havens

In 2007 konden de Belgische havens profijt trekken van de gunstige nationale en internationale economische situatie. In alle havens nam de directe toegevoegde waarde in de periode van 2006 tot 2007 toe, van 4,7 pct. voor Brussel tot 8,1 pct. voor Gent en Oostende. Die ontwikkelingen worden in de respectieve hoofdstukken van de verschillende havens omstandig toegelicht. Voor de zes havens samen betekende dat een stijging van de directe toegevoegde waarde met 7,5 pct. Dat is 1,1 pct. méér dan de gemiddelde groei tijdens de voorbije vijf jaar. Merk op dat de stijging van de toegevoegde waarde buiten de havens zeer aanzienlijk was na een sterke daling in 2006. Met uitzondering van Brussel vertoonden alle Belgische havens in 2007 een groei die boven het gemiddelde van de voorbije vijf jaar lag.

Ook **de indirecte toegevoegde waarde** steeg in 2007 sterk voor de Belgische havens (+ 7,1 pct.). De indirecte toegevoegde waarde kreeg met name een duwtje in de rug door de groei in de Belgische havens van de behandelings- en opslagsector en andere aanverwante diensten van het goederenvervoer. Het verloop van de indirecte effecten werd niet alleen beïnvloed door de ontwikkeling van de activiteitensectoren in de haven ten opzichte van de rest van het land, maar ook door de evolutie van de bedrijfstakken waarbinnen die indirecte effecten zich in hun geheel voordoen. Een snelle vooruitgang binnen die takken zal een grotere impact hebben op het bedrag van de indirecte effecten. Een relatieve vermindering, voor een bedrijfstak, van de directe effecten die hij in een haven uitoefent, kan een stijging van de indirecte effecten in diezelfde branche met zich brengen. Die factoren hebben voor een deel meegespeeld in het segment van scheepsagenten en expediteurs, met een snelle stijging van de indirecte effecten tot gevolg. Die activiteit van de maritieme cluster is relatief belangrijker in de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Merk ook op dat de toegevoegde bruto waarde tegen basisprijzen steeg met 5,2 pct. in 2007<sup>39</sup>.

**De toegevoegde waarde van de maritieme ondernemingen die buiten de havens zijn gevestigd**<sup>40</sup>, steeg na een aanzienlijke daling in 2006 sterk in 2007 (+ 18,7 pct.). Dit betekent een half procent van de directe toegevoegde waarde en een kwart procent van het totaal van de toegevoegde waarde van de Belgische havens. Die toename geldt echter niet voor alle activiteitensectoren van die ondernemingen. Met name het segment van de goederenbehandeling vertoonde een sterke daling. De oorzaak daarvan moet onder meer worden gezocht bij de beheerders van de waterwegen in Vlaanderen: De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal (- 9,9 miljoen euro). De vennootschap Waterwegen en Zeekanaal liet een sterke stijging van de subsidies optekenen<sup>41</sup> in combinatie met een stijging van de aankopen van verschillende goederen en diensten, voorraden, afschrijvingen en lonen. De toegevoegde waarde van de vennootschap De Scheepvaart daalde door lagere personeelskosten. In hetzelfde segment zag

<sup>39</sup> Bron: Nationale rekeningen, samenstelling van het bruto binnenlands product, schattingen tegen lopende prijzen.

<sup>40</sup> Deze worden in de tabel weergegeven met de benaming "buiten de havens".

<sup>41</sup> Exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen vertegenwoordigen immers geen waarde die de onderneming creëert en worden bijgevolg in mindering gebracht bij de berekening van de toegevoegde waarde.

Hessenatie Logistics haar omzet stijgen zonder oplopende aankoopkosten. Daardoor kon ze haar operationeel verlies beperken en licht tegengewicht bieden tegen de bovenvermelde dalingen in de toegevoegde waarde. Bij de rederijen steeg de toegevoegde waarde van Sobelmar Shipping sterk. Dat was hoofdzakelijk toe te schrijven aan een verdubbeling van het operationele resultaat. De exploitatiewinst verhoogd met de afschrijvingen van de onderneming R. Somers was eveneens bijzonder hoog. De toegevoegde waarde van het segment scheepsbouw en -herstellingen buiten de havens steeg met iets minder dan 1,2 miljoen euro. Bij de scheepsagenten en expediteurs verklaren de omzetgroei en de stijging van het operationele resultaat van DSV Road en de ontwikkeling van de activiteiten van de jonge onderneming Fertigo (gespecialiseerd in het transport van meststoffen) voor 90 pct. de stijging met ongeveer 8,1 miljoen euro in dit segment. In de visserijsector daalde de toegevoegde waarde licht. In totaal nam de toegevoegde waarde van de ondernemingen buiten de havens toe met iets meer dan 14 miljoen euro.

**TABEL 4 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE BELGISCHE HAVENS**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief aandeel in 2007  (in pct.)	Verloop 2006 - 2007  (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2002 tot 2007  (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>12.599,0</b>	<b>12.824,6</b>	<b>14.651,0</b>	<b>16.057,1</b>	<b>16.020,8</b>	<b>17.214,6</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 7,5</b>	<b>+ 6,4</b>
Antwerpen .....	7.102,8	7.383,6	8.292,1	9.365,3	9.134,7	9.832,3	57,1	+ 7,6	+ 6,7
Gent .....	2.737,7	2.793,9	3.351,0	3.482,7	3.566,8	3.853,9	22,4	+ 8,1	+ 7,1
Oostende .....	318,3	330,3	350,5	396,7	407,8	440,7	2,6	+ 8,1	+ 6,7
Zeebrugge .....	709,6	730,8	790,1	790,3	838,0	889,8	5,2	+ 6,2	+ 4,6
Brussel .....	524,6	517,6	575,1	653,8	686,7	719,2	4,2	+ 4,7	+ 6,5
Luik .....	1.137,6	996,8	1.207,2	1.261,5	1.316,9	1.395,5	8,1	+ 6,0	+ 4,2
Buiten de havens <sup>42</sup> .....	68,3	71,5	85,0	106,8	69,9	83,0	0,5	+ 18,7	+ 4,0
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN ..</b>	<b>11.522,1</b>	<b>11.020,6</b>	<b>12.573,0</b>	<b>13.705,7</b>	<b>14.754,9</b>	<b>15.807,8</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,1</b>	<b>+ 6,5</b>
<b>TOTALE TOEGEVOEGDE WAARDE .....</b>	<b>24.121,0</b>	<b>23.845,2</b>	<b>27.224,0</b>	<b>29.762,8</b>	<b>30.775,6</b>	<b>33.022,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,3</b>	<b>+ 6,5</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's)<sup>43</sup>.

De groei van de directe toegevoegde waarde tegen vaste prijzen van de Belgische havens bedroeg 4,8 pct. De totale toegevoegde waarde voor de havens steeg met 7,3 pct., zonder rekening te houden met het prijseffect. De indirecte toegevoegde waarde tegen vaste prijzen steeg minder snel dan die van de directe effecten. Het aandeel van de directe en totale toegevoegde waarde in het Belgische bbp is respectievelijk met 0,1 en 0,2 pct. gestegen tot 5,1 en 9,9 pct.

#### 1.4 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Belgische havens

De directe werkgelegenheid in de Belgische havens nam met 1 pct. toe en de totale werkgelegenheid, indirecte effecten inbegrepen, met 3,7 pct.. Er is geen vast verband tussen het verloop van de werkgelegenheid en dat van de toegevoegde waarde. Niet in alle havens zat de directe werkgelegenheid in de lift. Zo nam in Zeebrugge de werkgelegenheid af in de sectoren van de visserij, de handel, de industrie, het vervoer over land en de zeemacht. Na vier opeenvolgende jaren van dalende werkgelegenheid liet de haven van Luik opnieuw een stijging optekenen. Die is te danken aan

<sup>42</sup> De ondernemingen van enkele maritieme bedrijfstakken kunnen over het hele nationale grondgebied geselecteerd worden, aangezien ze aan de hand van hun eigen definitie verbonden zijn met de havenactiviteit. Hierbij gaat het om bedrijfstakken die een rechtstreekse band hebben met de activiteit van zeehavens. Hun resultaten worden over de Vlaamse havens aan de hand van de verdeelsleutel van de toegevoegde waarde per bedrijfstak gespreid. Deze wordt jaarlijks en per bedrijfstak berekend op basis van het verband tussen de directe gerealiseerde toegevoegde waarde in een gegeven Vlaamse haven en de directe gerealiseerde toegevoegde waarde in alle Vlaamse zeehavens. De regel "buiten de havens" die vermeld wordt in de tabellen 4, 5 en 6 bundelt die gegevens, die vervolgens respectievelijk verdeeld worden over de tabellen van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de hoofdstukken 2 tot 7 op de regel "Verdeling (p.m.)".

<sup>43</sup> De in deze studie gebruikte methodologie houdt geen rekening met buitenlandse jaarrekeningen.

de niet-maritieme cluster, meer in het bijzonder aan de energiesector en de metaalverwerkende nijverheid. Ook de haven van Brussel slaagde erin het tij te doen keren en na een sterke daling in 2006 nam de werkgelegenheid daar opnieuw toe. Dat goede resultaat was vooral te danken aan de industrie. Gent en Oostende legden opnieuw stijgende werkgelegenheidscijfers voor en in Antwerpen vergrootte de werkgelegenheid niet alleen in de maritieme en niet-maritieme clusters, maar ook in alle sectoren van die laatste (industrie, handel, vervoer over land en andere logistieke diensten). De indirecte werkgelegenheid steeg met 5,7 pct. in 2007. Vooral in de havens van Antwerpen en Zeebrugge was de groei aanzienlijk. In beide havens namen de ondersteunende transportdiensten (inclusief de opslag, goederenbehandeling en de organisatie van het vrachtvervoer) een belangrijke plaats in. Die diensten hadden een indirect effect op de bouwsectoren, waar de werkgelegenheid gevoelig steeg in 2007<sup>44</sup>. Bovendien liet de Antwerpse haven ook een stijgende werkgelegenheid optekenen in de raffinage, in tegenstelling tot de rest van het land. Die activiteit had een aanzienlijke impact op de indirecte werkgelegenheid. Tot slot had ook de automobielnijverheid een grote indirecte impact op de indirecte werkgelegenheid in de havens van Antwerpen en Gent. Oostende had daarentegen te lijden onder het faillissement van Ferryways, met belangrijke gevolgen voor de indirecte werkgelegenheid. De werkgelegenheid bij de ondernemingen buiten de havens steeg met 1,7 pct. Dat is voornamelijk het gevolg van de stijging van de werkgelegenheid in voltijdse arbeidsplaatsen (VTE) bij Waterwegen en Zeekanaal (+ 53 VTE in 2007). In 2007 betekent dit 0,8 pct. van de totale werkgelegenheid in de havens.

**TABEL 5 WERKGELEGENHEID IN DE BELGISCHE HAVENS (VTE)**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief aandeel in 2007  (in pct.)	Verloop 2006 - 2007  (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2002 tot 2007  (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>123.258</b>	<b>121.236</b>	<b>123.266</b>	<b>123.881</b>	<b>125.109</b>	<b>126.365</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 1,0</b>	<b>+ 0,5</b>
Antwerpen .....	61.594	60.538	61.122	61.627	62.083	62.787	49,7	+ 1,1	+ 0,4
Gent .....	26.912	27.351	27.735	27.880	27.937	28.090	22,2	+ 0,5	+ 0,9
Oostende .....	4.100	4.245	4.247	4.264	4.466	4.693	3,7	+ 5,1	+ 2,7
Zeebrugge .....	10.038	10.104	10.452	10.291	10.666	10.659	8,4	- 0,1	+ 1,2
Brussel .....	5.761	5.605	6.096	6.220	6.022	6.060	4,8	+ 0,6	+ 1,0
Luik .....	13.631	12.126	11.820	11.695	11.390	11.486	9,1	+ 0,8	- 3,4
Buiten de havens <sup>45</sup> .....	1.221	1.268	1.794	1.904	2.544	2.589	2,0	+ 1,7	+ 16,2
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN ..</b>	<b>150.151</b>	<b>141.681</b>	<b>155.641</b>	<b>168.549</b>	<b>172.916</b>	<b>182.695</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,7</b>	<b>+ 4,0</b>
<b>TOTALE WERKGELEGENHEID .....</b>	<b>273.408</b>	<b>262.917</b>	<b>278.907</b>	<b>292.430</b>	<b>298.025</b>	<b>309.060</b>	<b>-</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>+ 2,5</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De werknemers die aan het werk waren in de Belgische havens vertegenwoordigden in 2007 3,3 pct. van alle Belgische werknemers<sup>46</sup>. In totaal (inclusief indirecte effecten) waren de Vlaamse havens goed voor 12,2 pct. van de werkgelegenheid in Vlaanderen en de Belgische havens voor 8,0 pct. van de werkgelegenheid in België. Dit laatste percentage lag 0,1 pct. hoger dan in 2006.

### 1.5 Investeringen in de Belgische havens

De investeringen in de Belgische havens beliepen 4.725,4 miljoen euro in 2007 wat een groei met 32 pct. betekent. In Luik namen ze zelfs met meer dan 112 pct. toe en in Oostende met bijna 98 pct. De segmenten van de industrie en de andere logistieke diensten waren de belangrijkste verantwoordelijken voor de verdubbeling van de geïnvesteerde bedragen in het Luikse havencomplex. De bouw van een

<sup>44</sup> Zie: Instituut voor de Nationale Rekeningen (2008), Nationale rekeningen. Gedetailleerde rekeningen en tabellen 1998 - 2007, Deel 5: Werkgelegenheid en arbeidsvolume. De laatst beschikbare aanbod- en gebruikstabel is die voor 2004.

<sup>45</sup> Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. hoofdstukken 2, 3, 4 en 5) volgens de verdeelsleutel voor de toegevoegde waarde.

<sup>46</sup> Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (2008), Nationale rekeningen. Gedetailleerde rekeningen en tabellen 1998 - 2007.

productievestiging voor bio-ethanol op het bedrijfsterrein van Tiense Suikerraffinaderij te Wanze en de installatie van een nieuwe eenheid voor valorisatie van de energie van afvalverbranding (te Herstal) verklaren die stijging in grote mate. In Oostende werd het jaar gekenmerkt door het faillissement van Ferryways en de hervatting van de activiteit door de groep Cobelfret, met meer investeringen in de haven tot gevolg. Ook de investeringen in de sector baggerwerken en de vestiging van een productie-eenheid voor biodiesel droegen tot die sterke stijging bij. De bedragen die in de haven van Oostende zijn geïnvesteerd, verdrievoudigden bijna in vijf jaar tijd. In de haven van Gent werd in zowat alle industriële (met uitzondering van de bouw en de voedingsnijverheid) en handelsactiviteiten beduidend meer geïnvesteerd. De maritieme cluster bleef niet achter, met een groei van meer dan 100 pct. bij de scheepsagenten, expediteurs en het Havenbedrijf. Brussel kampte daarentegen met een vertraging van de investeringen in de sector handel en bij de andere logistieke diensten met de voltooiing van de bouw van het waterzuiveringsstation Aquiris. Hoewel in Zeebrugge de investeringen van de maritieme cluster in 2007 licht stegen ten opzichte van 2006, daalden de totale directe investeringen toch enigszins. Dat was onder meer te wijten aan een teruggang in de sector industrie (hoofdzakelijk energie en elektronica) en in de handel. Het einde van de uitbreidingswerken die Fluxys LNG uitvoerde om de capaciteit van de LNG-terminal te verdubbelen, had een negatieve impact op de investeringen. In Antwerpen verhoogden de goederenbehandelaars, de rederijen en de chemische nijverheid hun investeringen elk met 100 miljoen euro of meer. In totaal liet de haven een stijging met ongeveer 680 miljoen euro optekenen, met inbegrip van de investeringen buiten de haven. Dat was met andere woorden 26,8 pct. meer dan het jaar voordien.

**TABEL 6**      **INVESTERINGEN IN DE BELGISCHE HAVENS**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief aandeel in 2007	Verloop 2006 - 2007	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2002 tot 2007
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
Antwerpen .....	1.448,1	1.831,7	2.569,0	3.800,3	2.417,1	3.011,6	63,7	+ 24,6	+ 15,8
Gent .....	773,5	738,6	337,6	350,3	392,4	631,1	13,4	+ 60,9	- 4,0
Oostende .....	52,1	59,4	84,0	100,0	79,0	156,2	3,3	+ 97,8	+ 24,6
Zeebrugge .....	154,7	151,1	187,3	397,7	294,1	283,0	6,0	- 3,8	+ 12,8
Brussel .....	93,9	109,2	132,0	78,0	99,8	62,6	1,3	- 37,2	- 7,8
Luik .....	152,0	119,7	142,1	140,5	160,8	341,5	7,2	+ 112,3	+ 17,6
Buiten de havens <sup>47</sup> .....	37,2	43,8	77,3	128,9	135,4	239,3	5,1	+ 76,7	+ 45,1
<b>Directe investerings</b> .....	<b>2.711,5</b>	<b>3.053,4</b>	<b>3.529,3</b>	<b>4.995,7</b>	<b>3.578,6</b>	<b>4.725,4</b>	-	<b>+ 32,0</b>	<b>+ 11,7</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De investering in de ondernemingen buiten de havens steeg met meer dan 100 miljoen euro. Die stijging is vooral op naam te schrijven van De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal. Samen vertegenwoordigden beide ondernemingen iets meer dan 170 miljoen euro investeringen voor 2007. Een stijging met bijna 66 miljoen euro en goed voor 71,4 pct. van de activiteiten buiten de havens in 2007<sup>48</sup>. De rest van de stijgende investeringen voor de ondernemingen buiten de haven komt hoofdzakelijk van de rederijen.

<sup>47</sup> Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. hoofdstukken 2, 3, 4 en 5) volgens de verdeelsleutel voor de toegevoegde waarde.

<sup>48</sup> Ter herinnering: De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het onderhoud van de infrastructuur en de bouw van nieuwe installaties op en rond de kanalen die het in beheer heeft gekregen, met name het Albertkanaal, de Zuid-Willemsvaart, het kanaal Bocholt-Herentals en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Waterwegen en Zeekanaal beheert onder meer de Schelde, de Dender, de Leie, het Kanaal Gent-Oostende, het Zeekanaal Brussel-Schelde, het Kanaal Roeselare-Leie, het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het Kanaal Bossuit-Kortrijk en het merendeel van de terreinen die eraan grenzen. Deze bedrijven zijn ook verantwoordelijk voor de sluizen en bruggen.

## 1.6 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte<sup>49</sup>

De verdeling van de ondernemingen volgens grootte is dit jaar gewijzigd. Ze gebeurt niet langer op basis van het aantal werknemers, de jaarlijkse omzet en het balanstotaal, maar wel op basis van het schema van de jaarrekening neergelegd door de onderneming. Als grote ondernemingen gelden voortaan de ondernemingen die hun jaarrekeningen hebben neergelegd bij de Balanscentrale met een volledig schema. De categorie kmo's omvat de ondernemingen die hun jaarrekeningen met een verkort schema hebben neergelegd. Die nieuwe verdeling maakt het mogelijk de informatie die ondernemingen in hun jaarrekeningen verschaffen, beter te benutten. Het aandeel van de grote ondernemingen steeg daardoor sterk en vertegenwoordigde 34 pct. van het totale aantal, 95 pct. van de toegevoegde waarde en bijna 94 pct. van de investeringen. In het vlak van de werkgelegenheid vertegenwoordigden ze iets minder dan 92 pct. van de werknemers.

**TABEL 7 VERDELING VAN DE VARIABELEN IN DE BELGISCHE HAVENS IN 2007**

Havens	Aantal ondernemingen <sup>50</sup>		Directe toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote ondernemingen	KMO's	Grote ondernemingen	KMO's	Grote ondernemingen	KMO's	Grote ondernemingen	KMO's
Antwerpen .....	758	1.160	9.373,9	334,2	56.794	3.961	2.864,2	120,2
Gent .....	252	388	3.688,9	150,9	26.059	1.772	564,0	40,9
Oostende .....	57	214	336,7	62,6	3.154	711	128,4	23,0
Zeebrugge .....	119	314	669,8	117,1	7.142	1.608	232,7	29,6
Brussel .....	120	270	646,8	68,2	4.952	1.008	50,0	12,6
Luik .....	102	95	1.355,3	40,3	10.951	535	334,7	6,8
Buiten de havens .....	32	322	25,8	57,2	2.113	476	186,6	52,7
<b>TOTAAL .....</b>	<b>1.440</b>	<b>2.763</b>	<b>16.097,2</b>	<b>830,5</b>	<b>111.165</b>	<b>10.071</b>	<b>4.360,6</b>	<b>285,9</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

## 1.7 Sociale balans in de Belgische havens<sup>51</sup>

De sociale balans bevat een samenhangend geheel van gegevens met betrekking tot uiteenlopende aspecten van de werkgelegenheid in ondernemingen: samenstelling van het personeelsbestand, personeelsverloop, aard van de arbeidsovereenkomsten, studieniveau, arbeidsduur, arbeidskosten, maatregelen ten gunste van de werkgelegenheid en opleidingsinspanningen. De hieronder voorgestelde resultaten aangaande de directe werkgelegenheid in de zes Belgische havens zijn niet exhaustief. De cijfers werden berekend op basis van een constant staal<sup>52</sup> dat betrekking heeft op de periode 2005 - 2007. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2007 zijn opgenomen in bijlage 1.

### 1.7.1 Arbeidsduur en arbeidskosten

Anders dan tijdens de voorbije jaren, vertoonde het gemiddelde aantal gewerkte uren per voltijdse equivalent in 2007 opnieuw een stijging. Deze trend werd ook op nationaal niveau opgemerkt, hoewel voor bepaalde activiteitssectoren het gemiddelde nog afnam<sup>53</sup>. Het gemiddeld aantal gewerkte uren per VTE ligt in de haven van Antwerpen iets hoger dan het gemiddelde van de Belgische havens. We zien de hoogste gemiddelden voor de rederijen, havenaanleg en baggerwerken, wegvervoer en andere

<sup>49</sup> Worden beschouwd als groot: de ondernemingen die hun jaarrekening met een volledig schema indienen.

<sup>50</sup> Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen in de havenzone. Het is immers mogelijk dat eenzelfde onderneming in de onderzoekspopulatie van meerdere havens opgenomen wordt.

<sup>51</sup> De hier vermelde nationale gegevens zijn afkomstig van Ph. Delhez, P. Heuse, Y. Saks en H. Zimmer (2008). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen met een sociale balans over een boekjaar van 12 maanden afgesloten op 31 december opgenomen zijn in deze nationale studie. Het gaat met andere woorden om een beperkte steekproef.

<sup>52</sup> De constante steekproef werd bepaald op basis van de ondernemingen die, over de volledige periode 2005 - 2007, hun jaarrekening volgens het volledig schema hebben neergelegd en de rubrieken van de sociale balans hebben ingevuld die nodig zijn voor deze studie. De constante steekproef omvat 922 ondernemingen en 106.107 VTE, ofwel 22,4 pct. van de in 2007 voor de Belgische havens beschouwde ondernemingen en 84,0 pct. van de in deze studie berekende directe werkgelegenheid.

<sup>53</sup> Zie *De sociale balans 2007*, Ph. Delhez, P. Heuse, Y. Saks en H. Zimmer, Economisch Tijdschrift van december 2008, NBB.



logistieke diensten. Ook voor het Luikse havencomplex zien we de hoogste gemiddelden bij de rederijen, het wegvervoer en andere logistieke diensten, nog aangevuld met andere industrieën. De haven van Brussel heeft het hoogste gemiddelde voor het aantal gewerkte uren per VTE. In deze haven noteren we de hoogste gemiddelden voor de maritieme handel, de automobielnijverheid en het wegvervoer.

Het aantal effectief gewerkte uren steeg voor het eerst sinds drie jaar met 1,5 pct.

**TABEL 8 GEWERKTE UREN EN KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL**

	2005	2006	2007
Verloop van het gemiddeld aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister (pct.) .		+ 0,6	+ 1,5
Verloop van het aantal daadwerkelijk gewerkte uren (pct.) .....		- 0,1	+ 1,5
Verloop van de personeelskosten (pct.) .....		+ 3,4	+ 5,2
Gemiddeld aantal gewerkte uren op jaarbasis per voltijds equivalent .....	1.548	1.537	1.538
Gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per voltijds equivalent (euro's) .....	63.383	65.136	67.571
Gemiddelde personeelskosten per gewerkt uur (euro's) .....	41	42	44

Bron: NBB (enkel volledig schema).

De toename van de personeelskosten versnelde in 2007. Bij het onderzoek naar het bedrag van de gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per voltijds equivalent werd in 2007 een toename met 3,7 pct. vastgesteld<sup>54</sup>. De personeelskosten liggen het hoogst in Brussel, onder invloed van de chemische nijverheid en de automobielnijverheid. De Vlaamse zeehavens bekleeden een mediaanpositie. In de niet-maritieme cluster hebben de brandstofproducenten, de energiesector en de chemische nijverheid gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per VTE die een kwart hoger liggen dan het gemiddelde voor deze havens. In de maritieme cluster zitten enkel de rederijen op hetzelfde niveau. Luik, ten slotte, heeft de laagste gemiddelde personeelskosten, met de energiesector, de chemische nijverheid en de voedingsnijverheid als sectoren met de hoogste personeelskosten.

De gemiddelde personeelskosten per gewerkt uur zijn het hoogst in de haven van Brussel, gevolgd door de haven van Luik en tenslotte de Vlaamse havens.

### 1.7.2 Samenstelling van het personeelsbestand

De representativiteit van de bedienden in het eigen personeelsbestand van de bedrijven in de Belgische havenzones is in 2007 zeer licht gestegen. In de Vlaamse havens en het Luikse havencomplex bestaat het personeelsbestand grotendeels uit arbeiders: 55,7 pct. in de Vlaamse havens en 56,4 pct. voor het Luikse havencomplex. In de haven van Brussel echter bestaat het personeelsbestand van de bedrijven uit bedienden (60,5 pct.). Dit wordt verklaard door een veel dominantere aanwezigheid van de industrie in de haven van Luik en in de Vlaamse havens. In de betreffende industrietakken zijn grotendeels arbeiders werkzaam, in tegenstelling tot in Brussel. In Brussel telt het personeelsbestand van de industriële sector 60 pct. bedienden. In de chemische nijverheid en de automobielnijverheid zijn immers meer dan 96 pct. van de werknemers bedienden. In de andere havens zien we een vergelijkbaar fenomeen, zij het minder uitgesproken, in de energiesector en bij de brandstofproductie.

<sup>54</sup> Het betreft hier bedragen tegen lopende prijzen.

**TABEL 9 INTERN PERSONEELSBESTAND AAN HET EINDE VAN HET BOEKJAAR**

	2005	2006	2007
Volgens de beroeps categorie			
<i>Bedienden (pct.)</i> .....	39	41	42
<i>Arbeiders (pct.)</i> .....	57	56	55
<i>Overig personeel (pct.)</i> .....	4	3	3
Volgens het geslacht			
<i>Mannen (pct.)</i> .....	85	84	84
<i>Vrouwen (pct.)</i> .....	15	16	16
Volgens de werktijdregeling			
<i>Voltijds (pct.)</i> .....	92,2	91,7	91,9
<i>Deeltijds (pct.)</i> .....	7,8	8,3	8,1

Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het percentage vrouwen dat in de havens werkt, is de voorbije twee jaar stabiel gebleven en ligt beduidend lager dan het nationale gemiddelde. Het percentage deeltijdwerk ligt laag en is in 2007 nog iets verminderd. Het percentage voltijdwerkers is sterk gelijklopend in de Vlaamse havens en in de haven van Brussel, om en nabij 91,5 pct., maar ligt hoger in Luik (95,6 pct.). In deze haven bevinden de meeste banen zich in de industrie, de sector die samen met de maritieme cluster het grootste aantal voltijdwerkers heeft.

### 1.7.3 Extern personeel

Zoals ook op nationaal niveau werd vastgesteld, steeg in 2007 het relatieve belang van het externe personeel. In de industrie lag het aantal door uitzendkrachten gewerkte uren het hoogst. In deze sector ligt dit percentage iets boven de 7 pct. voor de Vlaamse havens en Luik, met echter grote onderliggende verschillen tussen de subsectoren. In Brussel doet de industrie minder een beroep op uitzendkrachten.

**TABEL 10 UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKKING GESTELD PERSONEEL**

	2005	2006	2007
Belang van het externe personeel in verhouding tot de totale werkgelegenheid (op basis van het aantal daadwerkelijk gewerkte uren) (pct.) .....	13,4	12,5	13,9
Verloop van het aantal daadwerkelijk gewerkte uren (pct.) .....		- 7,4	+ 14,3
Verloop van de kosten (pct.) .....		+ 3,2	+ 13,9

Bron: NBB (enkel volledig schema).

In de haven van Antwerpen liggen de gemiddelde kosten per uur van extern personeel het hoogst. De maritieme handel, de rederijen en de goederenbehandelaars zijn de sectoren binnen deze haven met de hoogste kosten per uur. De laagste kosten per uur worden opgetekend in de energiesector en de voedingsnijverheid. De gemiddelde kosten per uur voor extern personeel liggen gevoelig lager in de haven van Luik, waar de metaalnijverheid de duurste sector is en de handel de goedkoopste. De bedrijven in de haven van Brussel hebben de laagste kosten per uur voor extern personeel, terwijl deze het laagst zijn voor goederenbehandeling en vervoer over land en het hoogst voor het havenbedrijf.

### 1.7.4 Personeelsverloop

De netto intredingen van werknemers daalden in 2007 sterk. Een van de belangrijkste factoren achter deze sterke daling is de automobielnijverheid. In 2007 werd General Motors Belgium gehestructureerd, waardoor de uittredingen in de automobielnijverheid bijna een derde hoger lagen dan de intredingen. Dit betreft bijna exclusief de Vlaamse havens. Daarnaast zijn er nog drie andere sectoren met negatieve netto intredingen: het havenbedrijf, de voedingsnijverheid en de andere industrie. De haven van Brussel heeft vooral negatieve netto intredingen voor het havenbedrijf, de voedingsnijverheid en de bouw. De haven van Luik scoorde het laagst binnen het segment bouw. Voor de Vlaamse havens lagen de netto intredingen het hoogst bij de scheepsagenten en expediteurs, gevolgd door andere logistieke diensten. In de haven van Luik bekleedt de metaalverwerkende nijverheid duidelijk de eerste plaats. Voor de haven van Brussel liet de sector van het wegvervoer het hoogste aantal netto intredingen optekenen.

**TABEL 11 PERSONEELSVERLOOP**

	2005	2006	2007
Netto-intredingen tijdens het boekjaar.....	+ 1.346	+ 1.848	+ 865
Intredingen volgens het studieniveau			
<i>Universitair onderwijs (pct.)</i> .....	8,4	9,0	8,6
<i>Hoger niet-universitair onderwijs (pct.)</i> .....	20,3	19,0	17,5
<i>Secundair onderwijs (pct.)</i> .....	59,3	59,7	58,1
<i>Lager onderwijs (pct.)</i> .....	14,1	12,3	15,8
Uittredingen volgens de reden voor het beëindigen van de arbeidsovereenkomst			
<i>Pensioen (pct.)</i> .....	4,4	4,1	3,9
<i>Brugpensioen (pct.)</i> .....	7,1	6,3	6,4
<i>Ontslag (pct.)</i> .....	18,8	14,2	15,1
<i>Andere reden (pct.)</i> .....	69,9	75,4	74,5

Bron: NBB (enkel volledig schema).

In 2007 daalde het aandeel van de universitaire bij de nieuwe indienstnemingen. Dit gold ook voor afgestudeerden van het hoger niet-universitair en secundair onderwijs. Deze laatsten blijven echter de ruime meerderheid uitmaken. Na twee jaren van daling, stijgt in de Belgische havens opnieuw het percentage indienstnemingen van mensen met enkel een diploma lager onderwijs. In de Vlaamse havens werden voor de visvangst, het havenbedrijf en het wegvervoer proportioneel het grootste aantal mensen in dienst genomen met hoogstens een diploma lager onderwijs. In de havens van Luik en Brussel ligt het aandeel van de personen met enkel een diploma lager onderwijs het laagst. De scheepsagenten, expediteurs en vervoerders over de weg hebben in de haven van Luik verhoudingsgewijs het meeste mensen met dit type kwalificatie in dienst genomen. Ook in de haven van Brussel neemt het vervoer over land opnieuw een topositie in betreffende de indienstneming van mensen met een diploma lager onderwijs.

Het aandeel van het aantal ontslagen met als reden het einde van een tijdelijke arbeidsovereenkomst is in 2007 toegenomen, maar bereikt nog niet het percentage van 2006. Deze verhouding ligt bijzonder hoog in de automobielenijverheid en wordt verklaard door het lopende herstructureringsplan in de sector. Bij het havenbedrijf gingen het grootste aantal mensen met pensioen. We kunnen echter opmerken dat in alle sectoren van de economie, de categorie "andere reden"<sup>55</sup> de belangrijkste is, en dat deze categorie in de havens relatief groter is dan het nationale gemiddelde.

### 1.7.5 Opleiding<sup>56</sup>

Het percentage ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans blijft toenemen. Net als vorig jaar ligt de participatiegraad aan opleidingen in de havens boven de nationale opleidingsgraad<sup>57</sup>. Ook de kosten van een uur opleiding liggen opnieuw iets hoger dan elders.

<sup>55</sup> Vrijwillig vertrek, overlijden van de werknemer, de afloop van de termijn bij overeenkomsten voor een bepaalde tijd (in de mate dat die niet gevolgd worden door een daarop aansluitende nieuwe overeenkomst) en voltooiing van het werk waarvoor de overeenkomst werd gesloten.

<sup>56</sup> Het gaat hier over opleiding in de formele zin van het woord, met andere woorden de opleiding die gegeven wordt in hiervoor bestemde ruimten, binnen de onderneming of erbuiten. Opleidingen op de werkvloer, mentorschap en zelfstudie bijvoorbeeld, vallen buiten het toepassingsgebied van de sociale balans.

<sup>57</sup> Ph. Delhez, P. Heuse, Y. Saks en H. Zimmer (2008).

**TABEL 12 INSPANNINGEN IN HET KADER VAN FORMELE OPLEIDINGEN**

	2005	2006	2007
Pct. ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans .....	42,4	45,1	47,2
Participatiegraad .....	52,8	53,5	55,5
<i>Mannen (pct.)</i> .....	54,5	54,9	56,9
<i>Vrouwen (pct.)</i> .....	43,7	46,8	49,2
Aantal uren opleiding per persoon .....	37,9	36,1	39,2
<i>Mannen (pct.)</i> .....	38,9	37,0	40,6
<i>Vrouwen (pct.)</i> .....	31,2	30,4	31,2
Opleidingskosten per uur .....	52,0	54,8	53,6
<i>Mannen (pct.)</i> .....	52,1	54,7	53,2
<i>Vrouwen (pct.)</i> .....	51,6	55,2	55,9
Pct. van het aantal gewerkte uren dat werd besteed aan opleiding.....	1,3	1,3	1,4
Opleidingskosten in verhouding tot de totale personeelskosten .....	1,7	1,7	1,8

Bron: NBB (enkel volledig schema).

De participatiegraad ligt het hoogst in Luik. In deze haven ligt hij lager bij de vrouwen dan bij de mannen. Antwerpen volgt deze ongelijkheid. In Brussel echter, waar de participatiegraad het laagst ligt, is hij bijna identiek bij mannen en vrouwen. Deze haven onderscheidt zich ook met een hogere opleidingsgraad binnen de maritieme dan binnen de niet-maritieme cluster. Vooral het havenbedrijf trekt deze cluster naar boven. In de Vlaamse havens verdient de chemische nijverheid de onderscheiding voor opleiding, onmiddellijk gevolgd door ander vervoer over land. Deze laatste scoort ook bijzonder hoog in de haven van Luik.

Het aantal uren opleiding per persoon ligt het hoogst in de haven van Luik. Net zoals voor het geheel van de havens, ligt het aantal uren opleiding er voor de vrouwen lager dan voor de mannen, hoewel dit verschil kleiner is dan in de Vlaamse havens. In de Vlaamse havens ligt het verschil in aantal uren bijna dubbel zo groot als in Luik. In de haven van Brussel echter genieten de vrouwen gemiddeld meer uren opleiding, onder meer dankzij het havenbedrijf en de chemische nijverheid.

De opleidingskosten per uur liggen in de haven van Brussel bijna 47 pct. hoger dan het gemiddelde voor alle havens. We zien bijzonder hoge opleidingskosten in de chemische nijverheid en de voedingsnijverheid. In de Vlaamse havens zijn opleidingen voor de industriële sector eveneens het duurst, maar hier onderscheidt zich vooral de energiesector, net als in Luik.

## 1.8 Financiële situatie in de Belgische havens

### 1.8.1 Financiële ratio's

De ratio's van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit worden hieronder weergegeven. De eerste ratio slaat op het vermogen van de ondernemingen om winst te genereren en geeft een aanwijzing over het rendement van de onderneming voor haar aandeelhouders, na belastingen. De tweede ratio betreft het vermogen van de onderneming om binnen de vereiste termijn de liquide middelen te mobiliseren die ze nodig heeft om haar korte-termijnverplichtingen na te komen. De derde ratio, ten slotte, geeft een aanwijzing over het vermogen van de onderneming om al haar financiële verplichtingen op korte en lange termijn na te komen. Deze paragraaf geeft een overzicht van de ontwikkeling van de ratio's in de zes Belgische havens samen<sup>58</sup>.

De studie van de financiële ratio's is gebaseerd op een constante steekproef<sup>59</sup> die werd opgemaakt voor de jaren 2005 tot 2007. Bijgevolg zijn de in het financiële deel van dit verslag bestudeerde

<sup>58</sup> Ter herinnering, de lezers die de financiële ratios van een onderneming wensen te vergelijken met die van de sector waarin deze onderneming actief is, kunnen deze informatie vinden in het ondernemingsdossier opgemaakt door de Balanscentrale.

<sup>59</sup> De constante steekproef die werd bepaald voor de studie van de ratio's omvat alle ondernemingen die in 2005, 2006 en 2007 hun jaarrekening hebben neergelegd, en waarvan de rubrieken uit de jaarrekening voldoen aan de voorwaarden voor de

ondernemingen niet gelijk aan die in de constante steekproef van het vorige verslag, wat bepaalde verschillen tussen de cijfers van beide publicaties kan verklaren. Om te kunnen vergelijken met de nationale gegevens, d.w.z. alle Belgische niet-financiële ondernemingen, werd dezelfde berekeningsmethode, namelijk de globalisatie, toegepast.

**TABEL 13 FINANCIËLE RATIO'S IN DE BELGISCHE HAVENS VAN 2005 TOT 2007**

Havens	Netto-rentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Antwerpen .....	32,3	20,2	18,0	0,74	0,90	0,84	32,3	34,1	31,9
Gent .....	25,9	12,8	25,9	1,15	1,24	1,53	42,5	49,4	50,5
Oostende .....	8,4	10,5	11,3	1,49	1,62	1,68	45,7	50,7	54,2
Zeebrugge .....	8,0	7,7	7,2	1,18	1,18	1,11	48,7	46,9	44,3
Brussel .....	8,6	22,5	10,3	1,71	2,39	2,08	53,8	59,6	56,3
Luik .....	7,4	9,3	28,6	1,33	1,02	0,92	47,7	41,3	30,2
<b>Gewogen gemiddelde .....</b>	<b>24,2</b>	<b>17,2</b>	<b>19,3</b>	<b>0,94</b>	<b>1,06</b>	<b>1,04</b>	<b>37,7</b>	<b>39,7</b>	<b>36,9</b>
<b>Niet-financiële vennootschappen<sup>60</sup></b>	<b>10,1</b>	<b>9,4</b>	<b>10,1</b>	<b>1,29</b>	<b>1,30</b>	<b>1,34</b>	<b>43,4</b>	<b>44,9</b>	<b>46,5</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Na de sterke daling van 2006 herstelde de gemiddelde rentabiliteit van de bedrijven in de Belgische havens zich in 2007. Er zijn echter grote verschillen tussen de havens onderling. De havens van Antwerpen en Zeebrugge bleven licht achteruitgaan. Na een spectaculaire sprong in 2006 komt de haven van Brussel opnieuw uit op cijfers welke die van 2005 benaderen. Ook de havens van Luik en Gent zagen hun rentabiliteitsratio sterk toenemen: een verdubbeling voor Gent en zelfs een verdrievoudiging voor Luik. Voor deze laatste liggen operaties op financiële participaties en immateriële vaste activa ten grondslag aan die ontwikkelingen. De haven van Oostende blijft werken aan een gestage klim. Voor het geheel van de havens verbetert zowel de maritieme als de niet-maritieme cluster zijn ratio's, maar niet in alle sectoren. De sector van het vervoer over land daalt licht en blijft onder het nationale gemiddelde. Na een verdubbeling van zijn ratio in 2006 loopt de handel zeer sterk terug tot een niveau dicht bij het nationale gemiddelde, in tegenstelling tot andere logistieke diensten waarvan de ratio een steile vlucht neemt. De industrie boekt een resultaat dicht bij het gemiddelde van de havens, terwijl de maritieme cluster een iets hogere score bereikt.

De liquiditeitsratio voor de zes Belgische havens blijft tamelijk stabiel en onder het nationale gemiddelde. Deze ratio blijkt beduidend hoger in Brussel (het dubbele van het gemiddelde van de havens) en bijzonder laag in de haven van Antwerpen. De industrie en het vervoer over land vertonen binnen de havens de laagste ratio's. De sector andere logistieke diensten zet de hoogste ratio's neer: bijna het dubbele van het gemiddelde van de havens.

De solvabiliteitsratio voor alle havens uit deze publicatie samen blijft lager dan het gemiddelde van de Belgische bedrijven: de havens van Oostende, Gent en Brussel blijven boven dit gemiddelde, waarbij de eerste twee hun resultaat in 2007 nog hebben kunnen verbeteren. Luik, Antwerpen en Zeebrugge blijven onder het gemiddelde, voor Luik en Zeebrugge zelfs in ruime mate. Deze ratio is opnieuw het minst goed voor het vervoer over land en het best voor de overige logistieke diensten.

### 1.8.2 Beoordeling van de financiële gezondheid

De synthetische indicator voor de financiële gezondheid is gebaseerd op de verschillen qua financieel profiel tussen twee soorten ondernemingen: de - in de loop van de drie volgende jaren - faillierende ondernemingen (dat is: failliet verklaard of waaraan een gerechtelijk akkoord werd verleend) en de andere, als niet-faillierend beschouwde ondernemingen. De ondernemingen worden - op basis van hun risico - in zes klassen onderverdeeld. De klassen 4, 5 en 6 bevatten de ondernemingen waarvan het

berekening van deze ratio's. Voor de berekening van de rentabiliteit bijvoorbeeld, moet het boekjaar 12 maanden omvatten en moet het eigen vermogen strikt positief zijn. Deze constante steekproef omvat 2.629 ondernemingen, 15,5 miljard euro toegevoegde waarde en 104.872 VTE, ofwel 63,7 pct. van de in 2007 voor de Belgische havens beschouwde ondernemingen, 90,1 pct. van de directe toegevoegde waarde en 83 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd.

<sup>60</sup> Vivet D. (2008).

risico op faillissement beduidend hoger is dan het gemiddelde (verhoogd, hoog en zeer hoog risico). Voor de berekening van de indicator wordt een onderscheid gemaakt tussen ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het volledige schema en ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het verkorte schema. De jaarrekening moet bovendien aan een aantal voorwaarden<sup>61</sup> voldoen opdat de indicator berekend zou kunnen worden. Dat onderscheid is van belang vermits de percentages op een verschillende manier geïnterpreteerd dienen te worden. Immers, het percentage faillissementen ligt over het algemeen veel hoger bij ondernemingen die een verkort schema neerleggen dan bij ondernemingen die een volledig schema neerleggen. Bijgevolg mag op basis van de cijfers niet worden gesteld dat ondernemingen met een verkort schema financieel gezonder zouden zijn dan ondernemingen met een volledig schema.

Het model voor de evaluatie van de financiële gezondheid werd toegepast op een constante steekproef van ondernemingen die aan een aantal voorwaarden voldoen. Bijgevolg zijn de in het financiële deel van dit verslag bestudeerde ondernemingen niet gelijk aan die in de constante steekproef van het vorige verslag, wat bepaalde verschillen tussen de cijfers van beide publicaties kan verklaren.

**TABEL 14 FINANCIËLE GEZONDHEID IN DE BELGISCHE HAVENS VAN 2005 TOT 2007**

(percentage ondernemingen in financiële-gezondheidsklassen 4, 5 en 6)

	Verkort schema			Volledig schema		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Maritieme cluster .....	10,0	12,5	9,8	11,5	7,7	7,8
Handel .....	12,8	13,6	12,4	13,6	10,2	11,6
Industrie .....	9,0	9,3	7,3	13,0	10,8	9,4
Vervoer over land .....	7,4	13,2	10,2	4,9	9,7	9,1
Andere logistieke diensten .....	7,6	10,0	12,4	14,6	8,7	8,6
<b>Totaal .....</b>	<b>10,1</b>	<b>11,9</b>	<b>10,3</b>	<b>12,2</b>	<b>9,1</b>	<b>9,1</b>
<b>Niet-financiële vennootschappen</b> <sup>62</sup> .....	<b>11,1</b>	<b>14,6</b>	<b>13,7</b>	<b>13,0</b>	<b>13,1</b>	<b>12,7</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Het percentage bedrijven dat een verkort schema neerlegt en een hoger dan gemiddeld financieel risico vertoont, liep in 2007 terug. We stellen dezelfde evolutie vast voor niet-financiële vennootschappen. Deze verlaging deed zich echter niet in alle sectoren voor, zo nam dit percentage verder toe voor de sector andere logistieke diensten.

Voor de volledige schema's bleef dit percentage tussen 2006 en 2007 ongewijzigd, terwijl we wel een wijziging zagen voor het geheel van de Belgische niet-financiële vennootschappen die een verkort schema neerleggen. Terwijl de industrie, het vervoer over land en de andere logistieke diensten de nationale, dalende, trend volgen, zagen ook de maritieme cluster en de handel hun percentage verslechteren. Voor de maritieme cluster betreft het een zeer kleine wijziging. Zowel de resultaten van de verkorte als de volledige schema's liggen lager dan de percentages van het land.

<sup>61</sup> Zo moet de jaarrekening betrekking hebben op twaalf maanden en moet de onderneming hetzij een omzet hebben van minstens 150.000 euro, hetzij gemiddeld minstens twee voltijdse equivalenten in dienst hebben. Het gebruik van bepaalde variabelen als noemer vereist bovendien de uitsluiting van een beperkt aantal ondernemingen die niet aan de volgende voorwaarden voldoen: de kortlopende vlottende activa, de schulden op ten hoogste één jaar en het vreemd vermogen moeten strikt positief zijn. De constante steekproef omvat 1.755 ondernemingen, 15.630,2 miljoen euro toegevoegde waarde en 108.737 VTE, ofwel 42,6 pct. van de in 2007 voor de Belgische havens beschouwde ondernemingen, 90,8 pct. van de directe toegevoegde waarde en 86,1 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd.

<sup>62</sup> Deze cijfers hebben betrekking op alle Belgische niet-financiële vennootschappen. D. Vivet (2008).

## 2 HAVEN VAN ANTWERPEN

### 2.1 Ontwikkelingen<sup>63</sup>

2007 was eens te meer een uitstekend jaar voor de haven van Antwerpen. Het volume geladen en geloste goederen in de haven kwam boven 180 miljoen ton uit, en bedroeg in totaal 182.896.788 ton. Dit komt neer op een groei met 9,3 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar. Die ontwikkeling was sneller aan de afvoerszijde (+ 10,2 pct.) dan aan de invoerszijde (+ 8,5 pct.). De meeste behandelde goederen behoren tot de categorie stukgoed, terwijl het massagoed licht is gedaald en in 2007 goed was voor 35 pct. van het totaal. Deze daling komt voor rekening van de droge bulkgoederen (- 6,2 pct. tussen 2006 en 2007). De vloeibare bulkgoederen, daarentegen, zijn met 3,6 pct. gegroeid. Wat de bulkgoederen betreft, is de belangrijkste categorie die van de petroleumderivaten met 25,8 miljoen behandelde ton, op vrij ruime afstand gevolgd door de chemische producten (9 miljoen ton) en kolen (8,6 miljoen ton).

De behandeling van containers groeide tussen 2006 en 2007 spectaculair. Uitgedrukt in TEU, groeide deze trafiek met 16,5 pct. De belangrijkste regio's naar bestemming zijn Europa, het Midden-Oosten en het Verre Oosten. De belangrijkste regio's naar oorsprong zijn Noord- en Midden-Amerika en Europa. In TEU houden de in de haven geladen en geloste hoeveelheden elkaar nagenoeg in evenwicht. De activiteit van het Deurganckdok blijft zich fors uitbreiden. In 2007 werd in het dok 1,5 miljoen TEU overgeslagen, tegen 0,8 miljoen in 2006. In september 2007 meerde de "Cosco Asia", een containerschip van de post-panamax categorie, met een capaciteit van 10.061 TEU, in de haven van Antwerpen aan, een nieuw record. Wat de conventionele trafiek betreft, werd een groei met 7,9 pct. opgetekend dankzij de lossingen, terwijl de ladingen een forse achteruitgang lieten optekenen. Dit type van trafiek wordt in de haven van Antwerpen gedomineerd door de ijzer- en staalproducten, die meer dan 60 pct. van het behandelde totaal voor hun rekening nemen. Ten slotte is ook het roro-verkeer sterk gegroeid (met 14,8 pct.), voornamelijk aan de uitvoerszijde. In totaal deden 16.689 schepen de haven aan, met een gemiddelde bruto tonnenmaat van 17.306 ton.

Dankzij de gunstige economische conjunctuur kon een jaar van activiteitsexpansie in het vooruitzicht worden gesteld. Begin 2007 nam ACT een nieuwe containerterminal aan het Vijfde Havendok in gebruik. ADPO liet twee nieuwe tankdepots bouwen. De groep NYK nam de roro-terminal van 125 ha op de linkeroever van de Schelde over van Hesse-Noord Natie (PSA). Voor de exploitatie van die terminal richtte de groep NYK de onderneming ICO (International Car Operators) op. ExxonMobil Chemical heeft een verhoging van zijn productiecapaciteit aangekondigd. Vopak heeft de bouw van een tankterminal aangevat. Die werkzaamheden zullen twee jaar in beslag nemen. De groep Vanguard is gestart met de bouw van een logistiek centrum.

### 2.2 Toegevoegde waarde

In 2007 is de directe toegevoegde waarde met 7,7 pct. toegenomen (+ 5,1 pct. tegen vaste prijzen). De groei van de totale toegevoegde waarde bedroeg 6,4 pct. De directe toegevoegde waarde vertegenwoordigde 5,1 pct. van het bbp van het Vlaamse Gewest, de totale toegevoegde waarde 10,6 pct., dat is voor beide waarden hoger dan in 2006. In verhouding tot het bbp van het land bedroegen die percentages respectievelijk 3,0 en 6,1 pct.

<sup>63</sup> Bronnen: Havenbedrijf Antwerpen (2007) en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*.

**TABEL 15 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>7.139,8</b>	<b>7.424,1</b>	<b>8.345,8</b>	<b>9.442,9</b>	<b>9.176,2</b>	<b>9.884,3</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 7,7</b>	<b>+ 6,7</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>1.680,7</b>	<b>1.943,4</b>	<b>2.410,9</b>	<b>2.938,4</b>	<b>2.820,4</b>	<b>3.182,7</b>	<b>32,2</b>	<b>+ 12,8</b>	<b>+ 13,6</b>
Scheepsagenten en expediteurs.....	444,1	455,5	505,5	512,5	522,6	546,0	5,5	+ 4,5	+ 4,2
Goederenbehandeling.....	858,8	945,0	1.034,7	1.106,1	1.160,6	1.279,4	12,9	+ 10,2	+ 8,3
Rederijen.....	56,2	200,7	519,4	969,1	756,8	930,9	9,4	+ 23,0	+ 75,3
Scheepsbouw en -herstelling.....	25,7	26,2	27,2	34,0	37,1	33,7	0,3	- 9,3	+ 5,5
Havenaanleg en baggerwerken.....	102,5	126,8	126,4	100,2	113,2	151,7	1,5	+ 34,0	+ 8,2
Visserij.....	1,0	1,0	0,6	0,5	1,3	1,0	0,0	- 26,1	+ 0,6
Maritieme handel.....	8,5	10,8	11,4	12,3	12,6	13,7	0,1	+ 8,7	+ 10,1
Havenbedrijf.....	184,0	177,5	185,7	203,8	216,2	226,4	2,3	+ 4,7	+ 4,2
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>36,9</i>	<i>40,5</i>	<i>53,7</i>	<i>77,6</i>	<i>41,5</i>	<i>52,0</i>	<i>-</i>	<i>+ 25,4</i>	<i>+ 7,1</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>5.459,0</b>	<b>5.480,7</b>	<b>5.934,9</b>	<b>6.504,6</b>	<b>6.355,8</b>	<b>6.701,6</b>	<b>67,8</b>	<b>+ 5,4</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>HANDEL.....</b>	<b>715,3</b>	<b>776,9</b>	<b>865,7</b>	<b>934,0</b>	<b>916,6</b>	<b>813,4</b>	<b>8,2</b>	<b>- 11,3</b>	<b>+ 2,6</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>4.079,4</b>	<b>4.007,5</b>	<b>4.344,1</b>	<b>4.807,2</b>	<b>4.619,7</b>	<b>5.013,9</b>	<b>50,7</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>+ 4,2</b>
Energie.....	191,3	84,2	178,1	191,9	223,0	261,2	2,6	+ 17,2	+ 6,4
Brandstofproductie.....	924,9	1.072,1	1.162,4	1.230,5	1.108,5	1.147,2	11,6	+ 3,5	+ 4,4
Chemische nijverheid.....	2.178,2	2.105,1	2.249,8	2.638,9	2.490,1	2.560,7	25,9	+ 2,8	+ 3,3
Automobielnijverheid.....	502,7	455,8	482,5	478,5	515,5	731,7	7,4	+ 41,9	+ 7,8
Elektronica.....	16,0	10,9	10,5	10,9	9,8	10,2	0,1	+ 4,6	- 8,6
Metaalverwerkende nijverheid.....	116,2	119,4	131,7	126,7	132,3	143,5	1,5	+ 8,4	+ 4,3
Bouw.....	93,1	104,2	89,5	81,1	89,4	103,3	1,0	+ 15,5	+ 2,1
Voedingsnijverheid.....	24,6	25,7	21,8	29,9	33,4	37,4	0,4	+ 12,0	+ 8,7
Andere industrie.....	32,5	30,1	17,9	18,9	17,8	18,8	0,2	+ 5,7	- 10,4
<b>VERVOER OVER LAND.....</b>	<b>186,2</b>	<b>203,3</b>	<b>216,3</b>	<b>217,4</b>	<b>230,5</b>	<b>235,1</b>	<b>2,4</b>	<b>+ 2,0</b>	<b>+ 4,8</b>
Wegvervoer.....	80,5	87,0	92,1	100,9	105,9	110,4	1,1	+ 4,2	+ 6,5
Ander vervoer over land.....	105,8	116,4	124,3	116,6	124,6	124,7	1,3	+ 0,0	+ 3,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>478,1</b>	<b>493,0</b>	<b>508,8</b>	<b>545,9</b>	<b>589,0</b>	<b>639,3</b>	<b>6,5</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>+ 6,0</b>
Andere diensten.....	370,6	390,2	403,3	430,5	467,7	515,1	5,2	+ 10,1	+ 6,8
Openbare sector.....	107,5	102,8	105,5	115,4	121,3	124,2	1,3	+ 2,4	+ 2,9
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>7.205,2</b>	<b>6.724,3</b>	<b>8.078,0</b>	<b>9.277,4</b>	<b>10.070,9</b>	<b>10.602,6</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>+ 8,0</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>2.654,9</b>	<b>2.387,5</b>	<b>2.500,3</b>	<b>2.863,3</b>	<b>2.989,9</b>	<b>3.360,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 12,4</b>	<b>+ 4,8</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>4.550,2</b>	<b>4.336,8</b>	<b>5.577,7</b>	<b>6.414,1</b>	<b>7.081,0</b>	<b>7.242,2</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,3</b>	<b>+ 9,7</b>
<b>TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....</b>	<b>14.345,0</b>	<b>14.148,4</b>	<b>16.423,8</b>	<b>18.720,3</b>	<b>19.247,1</b>	<b>20.486,9</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,4</b>	<b>+ 7,4</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).



De toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen gaf in 2007 een mooie groei te zien. De meeste segmenten van de **maritieme cluster** lieten uitstekende resultaten optekenen. Enkel de visserij, die in Antwerpen nauwelijks representatief is, en het segment van de scheepsbouw en -reparatie - dat te lijden had van het faillissement van de firma Antwerp Shiprepair in 2006 - konden de resultaten van het voorgaande jaar niet evenaren. De segmenten van de scheepsagenturen en expeditiebedrijven, van de goederenbehandeling, van de havenaanleg en baggerwerken en van de havenbedrijven, bereikten hun hoogste niveau in zes jaar. Die uitstekende cijfers waren het gevolg van een positieve tendens die ook kenmerkend was voor een groot aantal ondernemingen van die segmenten, waar deze activiteiten in 2007 fors bloeiden. De sector van de baggerwerken, van zijn kant, trok profijt van de hoge vlucht van de omzet en de bedrijfsresultaten van de groep DEME. In het segment van de rederijen hadden de resultaten te lijden van de lage koers van de dollar en van de zwakke markt voor de bevrachting van schepen gespecialiseerd in het vervoer van petroleumproducten. Daarentegen stegen de vrachttarieven fors op de spotmarkt voor droge bulk; de gemiddelde dagopbrengsten voor dit type van schepen zijn tussen 2006 en 2007 meer dan verdubbeld. Daarbovenop komen nog de lucratieve verkopen van schepen. Om die redenen kon het segment van de rederijen, als geheel genomen, uitstekende resultaten voorleggen, hoewel de pieken van 2005 niet meer werden geëvenaard. Het havenbedrijf ondervond de gunstige weerslag van de toegenomen overslag, maar ook van de uitbreiding van het havengebied door het Deurganckdok en van de herziening van de tarieven van de concessies en van de zeevaart- en sleeprechten.

In de **niet-maritieme cluster** heeft het segment van de handel terrein prijsgegeven als gevolg van de daling van het omzetcijfer van Kuwait Petroleum, dat in 2007 minder grote hoeveelheden van zijn petroleumproducten verkocht en in mindere mate profijt kon trekken van zijn voorraden dan het jaar voordien. De gevolgen van een dergelijke vertraging worden in dit geval nog versterkt door het feit dat de accijnzen op brandstoffen in de toegevoegde waarde zijn opgenomen. In de energiesector zag Electrabel, ondanks een licht afgenomen omzet, zijn bedrijfswinst toenemen en zag Slib- en Co Verwerkingscentrale, ondanks de problemen met haar installatie, haar omzet spectaculair groeien (verkoop van elektriciteit en groene certificaten), terwijl ook bedrijfswinst werd geboekt, anders dan in 2006. De chemische bedrijven BASF Antwerpen, Evonik Oxeno Antwerpen en Lanxess zijn, dankzij onder meer een toename van hun productie en van de verkoopprijzen, de belangrijkste verantwoordelijken voor de goede resultaten in de chemische industrie. De toegevoegde waarde groeide bijzonder sterk in de automobiellindustrie. Dit was paradoxaal genoeg het gevolg van een herstructurering bij General Motors Belgium, waarbij een deel van de herstructureringskosten gedragen werd door de groep. Die transfers hebben de winst van de Belgische onderneming aangedikt. De toename van de toegevoegde waarde in de metaalnijverheid is in belangrijke mate toe te schrijven aan Stork Mercantile Engineers and Contractors, waarvan een aantal belangrijke projecten in 2007 operationeel zijn geworden. In de voedingsnijverheid hebben de firma's Cargill en Milcobel hun resultaten opgekrikt. Het wegvervoer heeft voordeel gehad bij de verhuizing van de hoofdzetel van Kroon-Service Logistics, een transport- en logistieke onderneming die zich op het grondgebied van de haven is komen vestigen. De groei van de toegevoegde waarde van de overige logistieke diensten vloeit voort uit de activiteiten van verschillende vennootschappen in zeer uiteenlopende domeinen. Het aandeel van Crompton Services hierin bedraagt meer dan 7 miljoen euro als gevolg van een herindeling, bij de omzet, van de "*factoring fees*" die de firma op de financiële producten ontvangt.

Wanneer men de top tien van de toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen bekijkt, treft men er in een andere volgorde dezelfde ondernemingen aan als in 2006, met uitzondering van Bayer Antwerpen dat uit de top tien is verdwenen. BASF behoudt de eerste plaats, maar Kuwait Petroleum (Belgium) heeft een plaats moeten prijsgeven ten voordele van Exxonmobil Petroleum & Chemical, dat in tegenstelling tot Kuwait Petroleum zijn omzet zag stijgen met meer dan twee miljard. Euronav verliest vijf plaatsen als gevolg van de verslechtering van de markt voor het maritiem transport van petroleumproducten in 2007. Bocimar duikt weer op in de rangschikking en eigent zich meteen de vijfde plaats toe. Electrabel bevestigt zijn goede gezondheid en klimt drie plaatsen in de rangschikking. Van de tien ondernemingen in deze top zijn er drie werkzaam in petroleumbranches: twee zijn brandstofproducenten en één is handelaar in brandstoffen. Er zijn geen aanmerkelijke verschillen met de top tien van 2004 die drie brandstofproducenten telde, ondanks de grote schommelingen van de aardolieprijzen die zich intussen hebben voorgedaan.

**TABEL 16 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2007<sup>64</sup>**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
3	KUWAIT PETROLEUM (BELGIUM)	Handel
4	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid
5	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen
6	ELECTRABEL	Energie
7	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf
8	HESSE - NOORD NATIE	Goederenbehandeling
9	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Brandstofproductie
10	EURONAV	Rederijen

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementele vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

### 2.3 Werkgelegenheid

Net als in 2006 is de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in 2007 sneller toegenomen dan gemiddeld over de afgelopen vijf jaar. De directe en de totale werkgelegenheid vertegenwoordigden voor dat jaar respectievelijk 2,9 en 8,2 pct. van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest. Aangezien de indirecte effecten voor deze publicatie worden berekend per haven en niet langer voor de vier Vlaamse zeehavens samen, is hun relatieve belang groter dan in de publicatie over 2006. Ze bedroegen 1,7 (direct) en 4,7 pct. (totaal) van de Belgische werkgelegenheid. Het eerste percentage is ongewijzigd gebleven ten opzichte van 2006, terwijl het tweede werd beïnvloed door de berekening per haven en niet langer voor alle havens van het gewest samen; dat percentage is derhalve gestegen.

De directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen is in 2007 met iets meer dan één procent gestegen. Die groei was meer uitgesproken in de niet-maritieme cluster dan in **de maritieme cluster**. Hoewel de overname van CP Ships door Hapag Lloyd geleid heeft tot een verlies aan banen, is de werkgelegenheid in het segment van de scheepsagenturen en expeditiebedrijven als geheel met 2,4 pct. gegroeid. Die toename van de werkgelegenheid deed zich voor in verschillende ondernemingen van het segment, onder meer bij Mediterranean Shipping Company, Logisport, Manuport Logistics. Daarnaast zijn er ook nieuwe agenturen bijgekomen zoals CSAV Group Agencies en Yang Ming (Belgium). Bij de goederenbehandelaars behoren de overname van de automobielactiviteit van Hesse-Noordnatie door de Japanse groep NYK en de lichte daling van het contingent havenarbeiders bij CEPA en het personeelsbestand bij DP World Antwerp tot de belangrijkste oorzaken voor de werkgelegenheidsafname. Conti-Lines, Safmarine Belgium en Cobelfret Ferries hebben de werkgelegenheid een gunstige impuls gegeven in het segment van de rederijen. Zoals voor de toegevoegde waarde had het faillissement van Antwerp Shiprepair in 2006, ondanks de oprichting van Antwerp Ship Repair in 2007, een negatieve weerslag op het werkgelegenheidsverloop. In het segment van de baggerwerken en haveninrichting trekt de werkgelegenheid profijt van de ontwikkeling van de activiteiten bij de groep DEME dankzij, onder meer, de bouw van het windmolenpark op de Thorntonbank, de derde Scheldeverdieping in Antwerpen, de sanering van de site van Carcoke in Zeebrugge, en de uitvoering van contracten in het buitenland.

<sup>64</sup> De "top-10" tabellen zijn gebaseerd op informatie uit de jaarrekening, op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken. In deze publicatie worden geen individuele gegevens vrijgegeven vermits niet voor alle ondernemingen nauwkeurige cijfers konden worden verkregen.

**TABEL 17 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2002 TOT 2007**  
(VTE)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>62.345</b>	<b>61.341</b>	<b>62.350</b>	<b>63.095</b>	<b>64.118</b>	<b>64.870</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 1,2</b>	<b>+ 0,8</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>22.621</b>	<b>23.004</b>	<b>24.074</b>	<b>24.881</b>	<b>26.080</b>	<b>26.325</b>	<b>40,6</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>+ 3,1</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	6.445	6.417	6.417	6.747	6.968	7.133	11,0	+ 2,4	+ 2,1
Goederenbehandeling .....	12.562	12.706	13.789	14.106	14.908	14.934	23,0	+ 0,2	+ 3,5
Rederijen.....	566	561	613	783	902	1.033	1,6	+ 14,5	+ 12,8
Scheepsbouw en -herstelling.....	544	557	508	548	545	454	0,7	- 16,6	- 3,5
Havenaanleg en baggerwerken .....	744	986	953	887	930	956	1,5	+ 2,8	+ 5,1
Visserij .....	12	14	11	11	21	16	0,0	- 22,1	+ 6,9
Maritieme handel .....	133	151	164	153	160	158	0,2	- 0,9	+ 3,6
Havenbedrijf.....	1.615	1.614	1.619	1.646	1.647	1.640	2,5	- 0,4	+ 0,3
Openbare sector .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>751</i>	<i>803</i>	<i>1.228</i>	<i>1.468</i>	<i>2.035</i>	<i>2.083</i>	<i>-</i>	<i>+ 2,3</i>	<i>+ 22,6</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>39.724</b>	<b>38.337</b>	<b>38.277</b>	<b>38.214</b>	<b>38.038</b>	<b>38.545</b>	<b>59,4</b>	<b>+ 1,3</b>	<b>- 0,6</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>2.113</b>	<b>2.491</b>	<b>2.539</b>	<b>2.582</b>	<b>2.691</b>	<b>2.874</b>	<b>4,4</b>	<b>+ 6,8</b>	<b>+ 6,3</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>28.307</b>	<b>26.739</b>	<b>26.515</b>	<b>26.258</b>	<b>25.587</b>	<b>25.758</b>	<b>39,7</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>- 1,9</b>
Energie.....	954	857	858	949	914	946	1,5	+ 3,5	- 0,2
Brandstofproductie.....	3.137	3.146	2.920	2.894	2.777	2.810	4,3	+ 1,2	- 2,2
Chemische nijverheid .....	11.942	11.196	10.945	11.051	10.826	10.788	16,6	- 0,4	- 2,0
Automobielnijverheid .....	7.545	6.717	6.979	6.723	6.524	6.670	10,3	+ 2,2	- 2,4
Elektronica .....	162	130	127	127	100	99	0,2	- 0,2	- 9,3
Metaalverwerkende nijverheid.....	2.317	2.408	2.580	2.504	2.462	2.470	3,8	+ 0,3	+ 1,3
Bouw .....	1.524	1.523	1.444	1.282	1.283	1.280	2,0	- 0,2	- 3,4
Voedingsnijverheid .....	382	405	411	443	436	421	0,6	- 3,3	+ 2,0
Andere industrie.....	343	356	251	286	266	274	0,4	+ 3,1	- 4,4
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>3.352</b>	<b>3.334</b>	<b>3.566</b>	<b>3.539</b>	<b>3.588</b>	<b>3.652</b>	<b>5,6</b>	<b>+ 1,8</b>	<b>+ 1,7</b>
Wegvervoer .....	1.359	1.302	1.410	1.504	1.533	1.551	2,4	+ 1,2	+ 2,7
Ander vervoer over land .....	1.993	2.031	2.156	2.035	2.056	2.102	3,2	+ 2,2	+ 1,1
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>5.952</b>	<b>5.774</b>	<b>5.657</b>	<b>5.836</b>	<b>6.171</b>	<b>6.260</b>	<b>9,7</b>	<b>+ 1,4</b>	<b>+ 1,0</b>
Andere diensten.....	3.863	3.812	3.677	3.843	4.162	4.228	6,5	+ 1,6	+ 1,8
Openbare sector .....	2.089	1.963	1.980	1.993	2.009	2.032	3,1	+ 1,1	- 0,6
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>87.426</b>	<b>80.883</b>	<b>93.384</b>	<b>107.797</b>	<b>111.039</b>	<b>118.236</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,5</b>	<b>+ 6,2</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>33.739</b>	<b>27.305</b>	<b>26.357</b>	<b>30.750</b>	<b>30.391</b>	<b>33.227</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,3</b>	<b>- 0,3</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>53.687</b>	<b>53.578</b>	<b>67.027</b>	<b>77.047</b>	<b>80.648</b>	<b>85.008</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,4</b>	<b>+ 9,6</b>
<b>TOTAAL WERKGELEGENHEID .....</b>	<b>149.772</b>	<b>142.224</b>	<b>155.734</b>	<b>170.892</b>	<b>175.157</b>	<b>183.106</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,5</b>	<b>+ 4,1</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

In de niet-maritieme cluster was de werkgelegenheidsgroei groter. De sector handel heeft voordeel gehaald uit de overname, door Catracom, van Catracom Handling Equipment, dat voordien bij de overige logistieke diensten werd ingedeeld. Maar er werden ook banen gecreëerd bij COTAC Belgium en Pioneer Europe. Electrabel is de belangrijkste werkgelegenheidsscheppende onderneming in het segment van de energienijverheid. Bij de productie van brandstoffen gaat het om Total Raffinaderij Antwerpen en ExxonMobil Petroleum & Chemical. In de chemische sector kon de werkgelegenheidsgroei bij BASF de inkrimping bij Evonik Degussa Antwerpen, Lanxess, Bayer Antwerp en Lanxess Rubber niet compenseren. De stopzetting van de natriumperboraat productie door Evonik Degussa Antwerpen heeft eveneens geleid tot banenverlies. Toch hoopt de groep alle bij deze sluiting betrokken werknemers in de loop van 2008 weer aan het werk te kunnen zetten. In de loop van 2007 werd de fabriek van isobutyleen (IB) van Lanxess Rubber wegens onvoldoende rentabiliteit ontmanteld, met banenverlies tot gevolg. Bayer Antwerpen heeft, als gevolg van de toepassing van het onderzoeksproject naar betere rendementen bij Bayer MaterialScience, een afvloeiingsplan in werking gesteld. De eerste fase van dat plan werd medio februari 2008 afgesloten. De verschillen tussen de publicatie van 2006 en de publicatie van 2007 inzake aantal werkzame personen in de chemische sector zijn toe te schrijven aan de opname sinds dit jaar van Ineos Phenol Belgium, dat in het verleden een filiaal van een buitenlandse onderneming was en derhalve geen jaarrekening neerlegde in België, en dat sinds 2007 de vorm heeft aangenomen van een vennootschap naar Belgisch recht. In de automobielnijverheid overtroffen de indienstnemingen bij New Holland Tractor Limited en Star Container Services de afbouw van de werkgelegenheid binnen de groep General Motors Belgium<sup>65</sup>. In de voedingsnijverheid deed de daling van de werkgelegenheid zich nagenoeg in alle ondernemingen van de sector voor, met evenwel een grotere afname bij Cargill. In de sector vervoer over land trekt de werkgelegenheid, ondanks een daling bij Hoyer Belgium, profijt van de verhuizing van de hoofdzetel van Kroon-Service Logistics en van het groter aantal personeelsleden dat door de NMBS-groep beschikbaar werd gesteld voor de haven van Antwerpen. Wat de andere logistieke diensten betreft, heeft de Chiquita International Services Group een mooie uitbreiding van zijn personeelsbestand laten optekenen. Helaas werd in 2008 een overplaatsing van een deel van de activiteiten naar Zwitserland aangekondigd. Indaver, dat blijft groeien, heeft eveneens een positieve impact op de werkgelegenheid gehad. Ten slotte kan ook Vanheede Environmental Logistics worden vermeld, dat een bedrijfszetel in het havengebied heeft geopend. De ontwikkeling van de haven heeft ook vruchten afgeworpen in het segment van de overheidssector van de sector van de overige logistieke diensten.

**TABEL 18 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid
3	HESSE - NOORD NATIE	Goederenbehandeling
4	OPENBAAR BESTUUR <sup>66</sup>	Openbare sector
5	NMBS-GROEP	Ander vervoer over land
6	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Automobielnijverheid
9	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Brandstofproductie
10	EVONIK DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Wat de top tien van de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen betreft, is de rangschikking nagenoeg ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar, met uitzondering van het feit dat Lanxess uit de rangschikking is verdwenen ten voordele van Total Raffinaderij Antwerpen, dat de

<sup>65</sup> Star Container Services is een nieuwe divisie van Maersk Transport Benelux, dat actief is op de markt van containers: verhuur, verkoop, nazicht, onderhoud, individualisering, herstelling en opslag van containers behoren tot de aangeboden diensten. Hierdoor werd deze onderneming opgenomen in de NACE-afdeling "de vervaardiging van containers voor een of meer takken van het vervoer". Deze subklasse heeft als titel "vervaardiging van carrosserieën en aanhangwagens" en is opgenomen in de automobielnijverheid.

<sup>66</sup> Voor informatie over de inhoud van dit begrip wordt verwezen naar bijlage 4 van Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (Document series).

negende plaats inneemt net vóór Evonik Degussa Antwerpen. De kopgroep van drie bestaat nog steeds uit General Motors Belgium, B.A.S.F. Antwerpen en Hesse-Noord Natie.

## 2.4 Investerings

De investeringen in de haven van Antwerpen zijn toegenomen met 26,8 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar (+ 24,1 pct. tegen vaste prijzen). Na de uitzonderlijk hoge bedragen van 2005 sluiten de cijfers van 2006 weer aan bij die van 2004: ze namen in 2007 opnieuw toe met meer dan een vierde van hun waarde.

De investeringen zijn in 2007 aanzienlijk gestegen in de haven van Antwerpen, in het bijzonder in **de maritieme cluster**. Over de afgelopen vijf jaar zijn de investeringen gemiddeld met circa 33 pct. per jaar gegroeid, en voor het laatste jaar bedroeg dat cijfer 33,6 pct. Hoewel alle segmenten van de cluster erop vooruit zijn gegaan, waren er toch grote verschillen tussen de verschillende activiteitssectoren. De scheepsagenturen en expeditiebedrijven hebben hun investeringen met iets meer dan 21 pct. opgeschroefd. Hierbij zij opgemerkt dat het voor het tweede jaar op rij is dat de investeringen in deze sector met meer dan 20 pct. zijn toegenomen. Dit resultaat is des te opmerkelijker daar Conti-Lines in 2007 het segment van de scheepsagenturen en expeditiebedrijven heeft verlaten en in dat van de rederijen is opgenomen<sup>67</sup>. Die rederijen hebben trouwens ook een aantal schepen aangekocht, soms gevolgd door een doorverkoop, wat als effect heeft gehad dat de investeringen zijn gestegen. Bij de koplopers voor 2007 vinden we Bocimar International, Kleimar en Safmarine Container Lines, die alle drie meer dan 100 miljoen euro hebben geïnvesteerd. In het geval van Bocimar International bedraagt de investering zelfs meer dan 200 miljoen euro<sup>68</sup>. De goederenbehandelaars hebben ook fors geïnvesteerd, te beginnen met VOPAK, dat een nieuwe tankterminal heeft gebouwd aan het Verrebroekdok. Die terminal bestaat uit 60 tanks, met een totale capaciteit van 100.000 m<sup>3</sup> uitbreidbaar tot 400.000 m<sup>3</sup> en sterk geautomatiseerd, en behelst een investering van 70 miljoen euro. Maar de site van VOPAK was niet de enige nieuwe tankterminal. Zo werd ook « Sea-Tank Terminal Antwerp » met een capaciteit van 200.000 m<sup>3</sup> en bestemd voor plantaardige oliën, dierlijke vetten en brandstoffen, eind 2007 operationeel. Eind 2007 werd tevens de "Antwerp Bulk Terminal 6<sup>th</sup> Harbour Dock" in gebruik genomen; die terminal is bestemd voor de behandeling van bulkgoederen en vloeistoffen, heeft een kaailengte van 1.800 m, en omvat opslagplaatsen en verbindingen met het spoor, het wegennet en de binnenscheepvaart<sup>69</sup>. Behalve deze bouwrealisaties hebben ook Oiltanking Stolthaven Antwerp, LBC-Ertisa Tankterminal Antwerpen en Antwerp Distribution and Product Operations een stevige groei van de investeringen in het segment van de maritieme behandeling laten optekenen. De sector van de havenaanleg en baggerwerken heeft zijn indrukwekkende groei grotendeels te danken aan de ondernemingen van de groep DEME (Dredging International en Dredging, Environmental and Marine Engineering).

In **de niet-maritieme cluster** geven de resultaten een uiteenlopend verloop te zien. De sectoren handel, industrie en overige logistieke diensten vertonen een opwaartse trend, terwijl het vervoer over land terrein verliest. In de handel blijft Kuwait Petroleum de belangrijkste investeerder met meer dan 25 miljoen euro en met een groei van 6 miljoen euro ten opzichte van het voorgaande jaar. De investeringen in dit segment zijn toegenomen met 9,2 pct. In de industrie zijn de cijfers erg uiteenlopend. Het segment van de energie heeft meer dan 40 pct. moeten prijsgeven als gevolg van de voltooiing van de centrale "SLECO"<sup>70</sup>. In de productie van brandstoffen hebben de investeringen van Belgian Refining Corporation ter verbetering van haar productie-installaties het segment een duw in de rug gegeven.

---

<sup>67</sup> Conti-Lines heeft in 2007 immers drie schepen aangekocht, waardoor het voortaan in het segment van de rederijen wordt opgenomen.

<sup>68</sup> Die drie rederijen leggen jaarrekeningen neer in VS-dollar, die in euro worden omgezet tegen de referentiekurs van de ECB (bron Belgostat).

<sup>69</sup> Sea-Tank Terminal Antwerp en Antwerp Bulk Terminal maken beide deel uit van de groep Sea-Invest.

<sup>70</sup> Sleco (Slib en co- verwerkingscentrale), op de site van Kieldrecht, is het resultaat van een joint venture tussen Indaver en Sita. Deze onderneming combineert afvalverwerking met elektriciteitsproductie.

**TABEL 19** **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>462,0</b>	<b>784,5</b>	<b>1.521,1</b>	<b>2.833,9</b>	<b>1.435,8</b>	<b>1.918,0</b>	<b>59,6</b>	<b>+ 33,6</b>	<b>+ 32,9</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	72,7	73,0	38,5	41,3	55,9	67,9	2,1	+ 21,4	- 1,4
Goederenbehandeling .....	154,7	187,4	347,4	669,5	365,7	586,6	18,2	+ 60,4	+ 30,5
Rederijen .....	58,5	385,1	1.024,9	2.020,8	872,2	1.018,6	31,7	+ 16,8	+ 77,1
Scheepsbouw en -herstelling .....	2,7	2,2	5,5	2,6	3,6	3,7	0,1	+ 2,2	+ 6,9
Havenaanleg en baggerwerken .....	86,4	57,7	13,4	48,4	94,6	177,4	5,5	+ 87,6	+ 15,5
Visserij .....	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	+ 80,1	+ 1,8
Maritieme handel .....	2,3	2,7	3,1	0,8	1,0	1,8	0,1	+ 88,1	- 4,9
Havenbedrijf .....	84,5	76,4	88,2	50,5	42,7	61,9	1,9	+ 45,0	- 6,0
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>24,3</i>	<i>32,9</i>	<i>58,2</i>	<i>113,8</i>	<i>118,1</i>	<i>204,0</i>	-	+ 72,8	+ 53,1
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>1.010,4</b>	<b>1.080,1</b>	<b>1.106,2</b>	<b>1.080,3</b>	<b>1.099,4</b>	<b>1.297,6</b>	<b>40,4</b>	<b>+ 18,0</b>	<b>+ 5,1</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>50,6</b>	<b>60,7</b>	<b>57,2</b>	<b>44,4</b>	<b>50,3</b>	<b>54,5</b>	<b>1,7</b>	<b>+ 8,4</b>	<b>+ 1,5</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>777,2</b>	<b>795,1</b>	<b>861,7</b>	<b>847,1</b>	<b>879,2</b>	<b>1.067,1</b>	<b>33,2</b>	<b>+ 21,4</b>	<b>+ 6,5</b>
Energie .....	5,5	5,7	61,0	99,5	74,1	42,6	1,3	- 42,6	+ 50,7
Brandstofproductie .....	108,9	112,8	170,8	174,4	144,1	166,3	5,2	+ 15,4	+ 8,8
Chemische nijverheid .....	557,5	485,8	497,7	493,2	598,2	795,7	24,7	+ 33,0	+ 7,4
Automobielnijverheid .....	72,9	165,0	99,4	59,0	35,1	31,8	1,0	- 9,4	- 15,3
Elektronica .....	0,3	0,2	0,1	0,0	1,2	0,3	0,0	- 71,3	+ 0,1
Metaalverwerkende nijverheid .....	3,1	5,2	9,2	3,9	6,7	5,0	0,2	- 24,6	+ 10,2
Bouw .....	13,1	9,1	14,7	8,4	10,9	12,6	0,4	+ 15,5	- 0,7
Voedingsnijverheid .....	7,3	5,0	4,8	6,5	6,8	9,9	0,3	+ 46,0	+ 6,3
Andere industrie .....	8,6	6,3	3,9	2,2	2,1	2,9	0,1	+ 38,3	- 19,5
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>42,4</b>	<b>66,6</b>	<b>38,4</b>	<b>47,4</b>	<b>40,7</b>	<b>37,3</b>	<b>1,2</b>	<b>- 8,5</b>	<b>- 2,5</b>
Wegvervoer .....	9,8	41,8	16,6	13,4	14,6	16,3	0,5	+ 11,7	+ 10,6
Ander vervoer over land .....	32,6	24,8	21,8	33,9	26,2	21,0	0,7	- 19,8	- 8,4
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN .....</b>	<b>140,1</b>	<b>157,6</b>	<b>148,9</b>	<b>141,5</b>	<b>129,2</b>	<b>138,7</b>	<b>4,3</b>	<b>+ 7,4</b>	<b>- 0,2</b>
Andere diensten .....	70,3	88,5	66,8	69,2	97,3	111,5	3,5	+ 14,6	+ 9,7
Openbare sector .....	69,9	69,1	82,1	72,2	31,9	27,2	0,8	- 14,8	- 17,2
<b>DIRECTE INVESTERINGEN ..</b>	<b>1.472,4</b>	<b>1.864,6</b>	<b>2.627,2</b>	<b>3.914,2</b>	<b>2.535,2</b>	<b>3.215,6</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 26,8</b>	<b>+ 16,9</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

De toename in de chemische nijverheid is spectaculair en is te danken aan verschillende ondernemingen. BASF Antwerpen heeft meer dan 366 miljoen euro geïnvesteerd in de uitbreiding van de productiecapaciteit van polyurethaan en SAP (superabsorberend polymeer), de stoomkraakinstallaties en de bouw van een nieuwe installatie voor salpeterzuur en acrylzuur. BASF Dow HPPO Production<sup>71</sup> heeft eveneens een nieuwe fabriek gebouwd voor de omzetting van propyleen in propyleenoxide. Die twee ondernemingen zijn samen goed voor meer dan 480 miljoen euro aan investeringen en een toename van 95 miljoen euro ten opzichte van 2006. Ineos Phenol Belgium heeft

<sup>71</sup> BASF Dow HPPO Production is een joint-venture tussen BASF en Dow.

grote uitbreidingswerkzaamheden verricht, waardoor de productie tijdelijk moest worden stilgelegd. Uiteraard had een en ander een gunstige weerslag op de post investeringen. Daarentegen blijven de investeringen in de automobielnijverheid afnemen, vooral als gevolg van de lagere investeringen bij General Motors Belgium. De bouwnijverheid heeft profijt getrokken van de bouw van een nieuw handelsgebouw en van de verbouwing van de eenheid voor de fabricage van gips bij Saint-Gobain Gyproc Belgium en die voor cement bij Diamur. In de voedingsnijverheid heeft Cargill geïnvesteerd in een nieuwe productie-installatie voor olie door middel van koudpersing. De wegvervoerders konden de lagere investeringen door de NMBS-groep niet compenseren ondanks de positieve groei bij de ondernemingen Verduyn Group België en Ivens Transport en Kraanbedrijf. In de overige diensten zorgden TIP Trailers Rentals (nieuw bedrijfsmaterieel), Antwerp Tank Cleaning en Cuypers Vorkliften voor een stevige groei van de investeringen.

**TABEL 20 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid
2	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen
3	KLEIMAR	Rederijen
4	INEOS PHENOL BELGIUM	Chemische nijverheid
5	BASF DOW HPPO PRODUCTION	Chemische nijverheid
6	SAFMARINE CONTAINER LINES	Rederijen
7	DREDGING INTERNATIONAL	Havenaanleg en baggerwerken
8	EURONAV	Rederijen
9	DREDGING, ENVIRONMENTAL AND MARINE ENGINEERING	Havenaanleg en baggerwerken
10	EXPLORER	Rederijen

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Per definitie is de top tien van de investeringen aan grotere schommelingen onderhevig dan die van de toegevoegde waarde of de werkgelegenheid. Toch blijft BASF de rangschikking aanvoeren. Het wordt gevolgd door Bocimar, dat een plaats wint. Euronav, dat vorig jaar nog op de tweede plaats stond, tuimelt naar de achtste plaats als gevolg van de geringere investeringen in zijn vloot dit jaar. De derde plaats wordt nog steeds ingenomen door een rederij, maar het betreft wel Kleimar, dat aldus een indrukwekkende intrede maakt in de top tien. De top tien wordt derhalve opgeëist door de chemische industrie, de rederijen en de ondernemingen gespecialiseerd in havenaanleg en baggerwerken. De aanwezigheid van deze laatste categorie is voornamelijk toe te schrijven aan de investeringen in varend materieel.

### 3 HAVEN VAN GENT

#### 3.1 Ontwikkelingen<sup>72</sup>

Het aantal zeeschepen dat de haven van Gent aanliep, is in 2007 met 99 eenheden gestegen tot 3.171 eenheden. De maritieme trafiek nam toe met 4 pct., tot ongeveer 25,1 miljoen ton. Ertsen en metaalresiduen bleven in 2007 de meest behandelde goederen in de Gentse haven, met een tonnage van ongeveer 6 miljoen ton. Daarna komen, in afnemende volgorde, voedingsproducten, vaste brandstoffen, de producten van de metaalverwerkende nijverheid en de aardolieproducten. Bulkgoederen vertegenwoordigen nagenoeg 80 pct. van de overgeslagen goederen. Ze nemen evenwel minder vlug toe dan container- en conventionele ladingen. Er worden in de haven van Gent vier keer meer goederen gelost dan geladen. Het *shortsea* verkeer deelt in de groei van de maritieme overgeslag. Droge bulkgoederen bekleden nog altijd de eerste plaats bij de ladingen. Zowel in de *shortsea* als in het maritiem verkeer neemt het containervervoer fors toe.

Bij de binnenvaart is het laden en lossen van landbouwproducten spectaculair toegenomen. Aardolieproducten, ruwe mineralen en bouwmaterialen blijven de rangschikking aanvoeren. De geladen en geloste hoeveelheden zijn meer in evenwicht, waarbij de eerste categorie goed is voor 40 pct. van het geheel. Net als bij het maritiem vervoer, maken bulkgoederen het leeuwendeel (92 pct.) uit van de overslag. Toch is hun aandeel tussen 2006 en 2007 met 4,7 pct. teruggelopen. Door de toename bij de overige goederen, is het geheel van de ladingen evenwel met slechts 3,7 pct. gedaald, tot 17,7 miljoen ton in 2007.

De werken aan het Kluizendok werden in 2007 voortgezet: aan de zuidkant van het dok werd een kaai van 8m diep en 110 m lang gerealiseerd, aansluitend op de reeds bestaande kaai langs het zeekanaal. Tevens werd een studie uitgevoerd over de bouw van een kaai van 400 m aan de noordzijde, parallel met de eerste.

Er werd besloten de tunnel die in Sluiskil onder het kanaal Gent-Terneuzen doorloopt, te verlagen om de verdieping van het kanaal niet te hinderen. Ook de basculebruggen aan de Westsluis in Terneuzen werden aangepast.

Naar aanleiding van de resultaten van een specifieke studie naar deze problematiek, werd de toegestane diepgang op het kanaal Gent-Terneuzen op 12,5 m gebracht bij opvaart en op 12,3 m bij afvaart. Hierdoor kunnen schepen met een grotere tonnenmaat de haven van Gent bereiken.

In 2007 werden in de Gentse haven nieuwe activiteiten opgestart. Zo opende de groep Van Eeckhout zijn nieuwe klinkerfabriek aan het Kluizendok en in juli 2007 nam D.D. Recycling zijn nieuwe bouw- en slooppuinverwerkingsinstallatie in gebruik. Tevens besloten verschillende ondernemingen hun goederenbehandelingsmaterieel of opslagcapaciteit uit te breiden. ADPO vergrootte zijn opslagcapaciteit met 25 citernes, goed voor 17.500 m<sup>3</sup> extra. DFDS Tor Line nam een nieuwe brug voor voertuigen in gebruik. Katoen Natie bouwde nieuwe hangars. LD Commodities, Oiltanking en Sea-Invest breidden hun citernepark uit. Sea-Invest investeerde eveneens in materiaal voor de verwerking van kolen, alsook in silo's en twee kranen. DSV Solutions bouwde een nieuw logistiek complex. De werken waren gepland voor de periode juli 2007 - augustus 2008. Alco Bio Fuel investeerde in een nieuwe terminal voor bio-ethanol in Rodenhuize. Volvo Europa Truck investeerde om de eerste CO<sub>2</sub>-vrije onderneming in België te worden.

Andere projecten zijn echter al in de uitvoeringsfase. De biodieselfraffinaderij Bioro is bijna afgewerkt en werd officieel in werking gesteld in april 2008.

Electrabel gaat een nieuwe gasgestookte elektriciteitscentrale bouwen op de terreinen van ArcelorMittal Belgium te Rodenhuize. Die zou in 2010 in dienst moeten worden genomen

<sup>72</sup> Bronnen: Havenbedrijf Gent GAB (2007) en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*.



### 3.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde steeg met 8,1 pct. (5,5 pct. tegen vaste prijzen). Met de indirecte effecten erbij, steeg de totale toegevoegde waarde met 6,8 pct. Het aandeel van de directe toegevoegde waarde in het Vlaamse bbp beliep 2,0 pct. en dat van de totale toegevoegde waarde 4,0 pct. Deze percentages liggen iets hoger dan in 2006. Het aandeel in het Belgische bbp steeg eveneens licht, tot 1,2 pct. voor de directe toegevoegde waarde en 2,3 pct. voor de totale toegevoegde waarde.

De directe toegevoegde waarde van de Gentse haven nam in 2007 dus met meer dan 8 pct. toe. De groei was iets groter in de niet-maritieme dan in de **maritieme cluster**. In deze laatste cluster lieten de scheepsagenten en expediteurs voor het vierde opeenvolgende jaar een stijging van de toegevoegde waarde optekenen. De eerste vier ondernemingen in de rangschikking inzake de creatie van toegevoegde waarde konden overigens goede resultaten voorleggen. DSV Solution, dat bijna een derde van de sector vertegenwoordigt, verbeterde onder meer zijn bedrijfsresultaat en zijn personeelskosten, en liet een stijging met 2,7 miljoen euro optekenen. Ook de toegevoegde waarde van Lalemant, Flanders Logistics en Tailormade Logistics ging omhoog. Bij de goederenbehandelaars, daarentegen, kon de scherpe daling van de toegevoegde waarde bij Belgotank en Manuport Gent (-8,9 miljoen euro) niet volledig worden gecompenseerd door de stijging bij andere ondernemingen in dit segment. In het segment van de rederijen wordt de toegevoegde waarde opgedreven door een flinke toename van het bedrijfsresultaat van Floratrans-Shipping. In de havenaanleg en baggerwerken doet een nieuwe onderneming haar intrede, namelijk AWS-BKD recycling, dat ontstaan is uit een samenwerking tussen AWS en Boskalis Dolman. Bij het Havenbedrijf Gent resulteerde de stijging van de bedrijfswinst en de voorzieningen in een groei van de toegevoegde waarde met nagenoeg 20 pct.

In de **niet-maritieme cluster** gaan alle sectoren erop vooruit, met uitzondering van de andere industrie en het ander vervoer over land. De sector handel trekt onder meer profijt van de stijging van de toegevoegde waarde bij Belgian Shell, voornamelijk als gevolg van de toename van de rubriek belastingen en taksen op de bedrijfsuitoefening en de bedrijfswinsten. Ook Total Belgium, dat eveneens een stijging in de bewuste rubriek belastingen en taksen op de bedrijfsuitoefening laat optekenen en Honda Europe, dat zijn omzet (en dus ook het bedrijfsresultaat) en de personeelskosten ziet toenemen, dragen bij tot de stijging van de toegevoegde waarde. Deze ondernemingen blijven de grootste in hun sector. In de energiesector gaat SPE flink vooruit dankzij de uitbreiding van zijn cliënteel. Ook de toegevoegde waarde van Electrabel, de grootste onderneming van het segment, gaat omhoog. In het segment brandstoffenproductie sluit Oleon Biodiesel zijn eerste activiteitenjaar af met een toegevoegde waarde van 4,9 miljoen euro. De chemische nijverheid haalt voordeel uit de stijging van de activiteit bij Taminco, dat met 68 miljoen euro het grootste chemiebedrijf van de haven blijft in termen van toegevoegde waarde, alsook bij Oleon, dat zijn toegevoegde waarde met 8,8 miljoen euro ziet stijgen en zo de op één na grootste onderneming van het segment wordt. De resultaten van Cri Catalyst Company Belgium lopen zeer licht terug, terwijl Kronos Europe een aanzienlijke vermindering van zijn resultaat moet boeken als gevolg van een daling van de verkoopprijs van zijn producten. In de automobielnijverheid houdt de toegevoegde waarde stand dankzij het constante peil van de groep Volvo, maar eveneens dankzij de goede resultaten van Plastal, een leverancier van plastic onderdelen voor eerstgenoemde. De metaalverwerkende nijverheid liet het hoogste peil inzake toegevoegde waarde optekenen sedert zes jaar. ArcelorMittal Belgium, dat meer dan 90 pct. van dit segment vertegenwoordigt, verklaart meer dan 98 pct. van deze stijging. Nochtans is het verkoopvolume licht teruggelopen, vooral als gevolg van een daling van de leveringen binnen de groep ArcelorMittal. Deze daling werd evenwel ruimschoots gecompenseerd door een stijging van de verkoopprijs van de verschillende producten, vooral tijdens de eerste helft van het jaar. De facturatie van een aantal voor de groep verleende diensten deed ook de rubriek "overige bedrijfsopbrengsten" toenemen. Bovendien liep de aankoopprijs van grondstoffen terug, met een gunstig effect op de rentabiliteit. De aanzienlijke toename van de toegevoegde waarde in de voedingsnijverheid is voornamelijk toe te schrijven aan Cargill, dat zijn omzet en bedrijfsresultaat zag toenemen. Ook voor Fuji Oil Europe was het een goed jaar, anders dan voor P. Bruggeman nv. De werkingskosten van dit laatste bedrijf zijn aanzienlijk toegenomen door de lancering van nieuwe producten, waardoor het bedrijfsresultaat werd gedrukt.

**TABEL 21 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>2.742,2</b>	<b>2.798,4</b>	<b>3.355,6</b>	<b>3.487,3</b>	<b>3.570,8</b>	<b>3.859,7</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>+ 7,1</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>186,3</b>	<b>184,8</b>	<b>203,1</b>	<b>206,0</b>	<b>225,2</b>	<b>236,8</b>	<b>6,1</b>	<b>+ 5,1</b>	<b>+ 4,9</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	50,8	38,9	42,1	45,1	51,4	59,5	1,5	+ 15,7	+ 3,2
Goederenbehandeling .....	101,1	111,0	122,6	124,9	137,0	132,6	3,4	- 3,2	+ 5,6
Rederijen .....	10,4	11,3	10,8	8,7	7,4	10,9	0,3	+ 46,4	+ 0,8
Scheepsbouw en -herstelling .....	4,4	4,0	3,8	4,0	4,3	4,8	0,1	+ 12,5	+ 1,8
Havenaanleg en baggerwerken .....	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	n.	- 169,9
Visserij .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	2,2	5,2	5,5	6,6	6,5	6,9	0,2	+ 5,5	+ 25,4
Havenbedrijf .....	16,5	14,3	18,3	16,6	18,6	22,3	0,6	+ 19,7	+ 6,2
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>4,6</i>	<i>4,5</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,0</i>	<i>5,8</i>	<i>-</i>	<i>+ 44,8</i>	<i>+ 4,8</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>2.556,0</b>	<b>2.613,6</b>	<b>3.152,6</b>	<b>3.281,3</b>	<b>3.345,6</b>	<b>3.622,9</b>	<b>93,9</b>	<b>+ 8,3</b>	<b>+ 7,2</b>
<b>HANDEL.....</b>	<b>570,0</b>	<b>598,8</b>	<b>762,1</b>	<b>812,8</b>	<b>829,2</b>	<b>902,6</b>	<b>23,4</b>	<b>+ 8,9</b>	<b>+ 9,6</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>1.838,9</b>	<b>1.862,9</b>	<b>2.228,6</b>	<b>2.307,4</b>	<b>2.347,5</b>	<b>2.538,2</b>	<b>65,8</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>+ 6,7</b>
Energie .....	117,1	74,2	144,6	132,2	149,8	164,7	4,3	+ 10,0	+ 7,1
Brandstofproductie .....	6,8	8,1	7,8	6,6	5,8	11,0	0,3	+ 89,2	+ 10,1
Chemische nijverheid .....	203,2	206,1	203,1	225,5	234,5	250,3	6,5	+ 6,7	+ 4,3
Automobielnijverheid .....	485,6	483,7	632,2	611,3	636,2	643,8	16,7	+ 1,2	+ 5,8
Elektronica.....	56,5	66,4	47,1	40,3	58,3	60,6	1,6	+ 3,9	+ 1,4
Metaalverwerkende nijverheid .....	689,2	768,2	955,0	1.027,0	944,5	1.101,5	28,5	+ 16,6	+ 9,8
Bouw.....	109,9	104,8	73,6	73,8	79,0	82,5	2,1	+ 4,4	- 5,6
Voedingsnijverheid .....	70,8	69,2	57,8	61,1	65,4	71,1	1,8	+ 8,8	+ 0,1
Andere industrie .....	99,7	82,1	107,5	129,6	174,1	152,7	4,0	- 12,3	+ 8,9
<b>VERVOER OVER LAND.....</b>	<b>59,7</b>	<b>58,1</b>	<b>61,7</b>	<b>53,7</b>	<b>52,0</b>	<b>57,7</b>	<b>1,5</b>	<b>+ 10,8</b>	<b>- 0,7</b>
Wegvervoer .....	36,6	37,0	37,7	38,1	37,5	44,2	1,1	+ 17,7	+ 3,9
Ander vervoer over land.....	23,2	21,2	24,0	15,6	14,5	13,5	0,3	- 7,0	- 10,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>87,3</b>	<b>93,7</b>	<b>100,2</b>	<b>107,4</b>	<b>116,8</b>	<b>124,5</b>	<b>3,2</b>	<b>+ 6,6</b>	<b>+ 7,4</b>
Andere diensten .....	76,2	81,8	88,4	95,3	103,5	110,3	2,9	+ 6,6	+ 7,7
Openbare sector.....	11,1	11,9	11,8	12,0	13,3	14,1	0,4	+ 6,4	+ 4,9
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>3.126,2</b>	<b>3.136,2</b>	<b>3.515,7</b>	<b>3.512,6</b>	<b>3.629,6</b>	<b>3.832,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,6</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>400,5</b>	<b>313,3</b>	<b>315,1</b>	<b>342,1</b>	<b>337,9</b>	<b>367,8</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,9</b>	<b>- 1,7</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>2.725,8</b>	<b>2.822,9</b>	<b>3.200,6</b>	<b>3.170,5</b>	<b>3.291,8</b>	<b>3.464,2</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,2</b>	<b>+ 4,9</b>
<b>TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....</b>	<b>5.868,4</b>	<b>5.934,6</b>	<b>6.871,3</b>	<b>6.999,9</b>	<b>7.200,4</b>	<b>7.691,7</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,8</b>	<b>+ 5,6</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De forse daling van de toegevoegde waarde in het segment van de andere industrie is toe te schrijven aan de belangrijkste onderneming van de sector: Stora Enso Langerbrugge. Deze producent van kranten- en magazinepapier zag zijn bedrijfsresultaat scherp teruglopen, ondanks een groter productievolume, als gevolg van de forse prijsstijgingen voor energie, maar ook voor gerecycleerd papier. De aanzienlijke toename in het wegvervoer weerspiegelt algemeen vrij goede resultaten in deze sector, met een speciale vermelding voor de firma Hallens, waarvan de toegevoegde waarde met 23 pct. omhoog ging. Bij het ander vervoer over land zij opgemerkt dat Ziegler uit het segment is verdwenen. Deze onderneming werd overgebracht naar het segment "wegvervoer". In het segment "andere diensten" van de andere logistieke diensten werd de toegevoegde waarde verhoogd door de stijging van de personeelskosten en de afschrijvingen van het Onderzoekscentrum voor Aanwending van Staal, dat deel uitmaakt van de groep ArcelorMittal. Eveneens het vermelden waard is de overname van RPC Packaging Belgium door RPC Packaging Gent (sector van de chemische nijverheid) waardoor eerstgenoemde uit het segment andere diensten verdwijnt. Nieuwkomer Chris Vereecke en Zoon laat meteen een toegevoegde waarde van meer dan een miljoen euro optekenen.

**TABEL 22 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	TOTAL BELGIUM	Handel
3	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
4	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
5	BELGIAN SHELL	Handel
6	ELECTRABEL	Energie
7	HONDA EUROPE	Handel
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie
9	TAMINCO	Chemische nijverheid
10	S.P.E.	Energie

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top vijf van de toegevoegde waarde in de haven van Gent is niet veranderd ten opzichte van het voorgaande jaar. ArcelorMittal, Total Belgium en Volvo Cars voeren nog steeds de rangschikking aan. Opmerkelijk is de duik van Stora Enso Langerbrugge van de zesde naar de achtste plaats, als gevolg van de daling van zijn bedrijfswinst, alsook het verdwijnen van het metaalverwerkende bedrijf Sadaci ten voordele van S.P.E.

### 3.3 Werkgelegenheid

De lichte stijging van de werkgelegenheid bij de ondernemingen die gevestigd zijn in de Gentse haven werd versterkt door een snellere groei bij de onderaannemers. Het aandeel van de directe werkgelegenheid en de totale werkgelegenheid in de Vlaamse werkgelegenheid bedraagt respectievelijk 1,3 pct. en 3,3 pct. Het eerste percentage is vergelijkbaar met dat van 2006 en het tweede werd opgedreven in vergelijking met de publicatie van 2006 door de berekening van de indirecte effecten per haven en niet langer per gewest. In verhouding tot de Belgische werkgelegenheid belopen de percentages 0,7 (direct) en 1,8 pct. (totaal).

De werkgelegenheid steeg in nagenoeg alle segmenten van de **maritieme cluster** van de Gentse haven, behalve bij het havenbedrijf. In totaal neemt de werkgelegenheid in VTE in de maritieme cluster met 2,8 pct. toe. In het segment van de scheepsagenten en expediteurs belooft de stijging 6,8 pct., dankzij de "zwaargewichten" van dit segment, namelijk DSV Solutions en Tailormade Logistics. De werkgelegenheid in VTE bij deze laatste onderneming steeg met 44 pct. Bij de goederenbehandelaars kostte het faillissement van Claus Automotive 25 banen in VTE. Daarnaast hebben verschillende goederenbehandelaars hun personeelsbestand teruggeschroefd, zoals Compagnie belge de Manutention, Manuport Gent en Ghent Handling and Distribution. Het effect van deze daling wordt gelukkig tenietgedaan door aanzienlijke stijgingen bij Gates Distribution Center en bij DSV Solutions (Automotive), samen goed voor meer dan 50 extra VTE. In de segmenten rederijen, de scheepsbouw en -herstelling en de maritieme handel, is de werkgelegenheid in VTE met 2 à 4 eenheden toegenomen.

**TABEL 23 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2002 TOT 2007**  
(VTE)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>26.974</b>	<b>27.408</b>	<b>27.798</b>	<b>27.942</b>	<b>28.012</b>	<b>28.169</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>+ 0,9</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>1.915</b>	<b>1.860</b>	<b>2.003</b>	<b>2.115</b>	<b>2.140</b>	<b>2.201</b>	<b>7,8</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>+ 2,8</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	573	553	538	567	605	647	2,3	+ 6,8	+ 2,5
Goederenbehandeling.....	970	956	1.098	1.191	1.212	1.224	4,3	+ 1,0	+ 4,8
Rederijen .....	102	97	103	94	58	62	0,2	+ 7,5	- 9,6
Scheepsbouw en -herstelling .....	82	70	72	72	72	74	0,3	+ 3,2	- 2,2
Havenaanleg en baggerwerken.....	11	0	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Visserij .....	0	0	0	0	0	0	0	n.	n.
Maritieme handel .....	30	39	42	45	43	45	0,2	+ 4,2	+ 8,2
Havenbedrijf .....	146	145	150	148	150	150	0,5	- 0,3	+ 0,4
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>62</i>	<i>57</i>	<i>63</i>	<i>62</i>	<i>75</i>	<i>79</i>	<i>-</i>	<i>+ 5,0</i>	<i>+ 5,0</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>25.059</b>	<b>25.548</b>	<b>25.795</b>	<b>25.827</b>	<b>25.872</b>	<b>25.968</b>	<b>92,2</b>	<b>+ 0,4</b>	<b>+ 0,7</b>
<b>HANDEL.....</b>	<b>2.605</b>	<b>2.530</b>	<b>2.540</b>	<b>2.489</b>	<b>2.507</b>	<b>2.547</b>	<b>9,0</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>- 0,5</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>20.231</b>	<b>20.816</b>	<b>20.852</b>	<b>21.058</b>	<b>20.938</b>	<b>20.990</b>	<b>74,5</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>+ 0,7</b>
Energie .....	641	654	634	629	673	649	2,3	- 3,5	+ 0,3
Brandstofproductie .....	56	58	63	59	52	59	0,2	+ 12,7	+ 0,8
Chemische nijverheid.....	1.779	1.772	1.673	1.663	1.646	1.737	6,2	+ 5,6	- 0,5
Automobielnijverheid.....	6.547	7.443	8.345	8.708	8.565	8.552	30,4	- 0,2	+ 5,5
Elektronica.....	1.111	1.002	912	783	733	730	2,6	- 0,5	- 8,1
Metaalverwerkende nijverheid .....	6.774	6.534	6.473	6.530	6.509	6.446	22,9	- 1,0	- 1,0
Bouw.....	1.629	1.664	1.160	1.072	1.079	1.111	3,9	+ 2,9	- 7,4
Voedingsnijverheid .....	507	512	488	501	502	508	1,8	+ 1,2	+ 0,1
Andere industrie .....	1.186	1.177	1.104	1.113	1.179	1.198	4,3	+ 1,6	+ 0,2
<b>VERVOER OVER LAND.....</b>	<b>911</b>	<b>894</b>	<b>932</b>	<b>776</b>	<b>772</b>	<b>781</b>	<b>2,8</b>	<b>+ 1,2</b>	<b>- 3,0</b>
Wegvervoer .....	518	511	460	481	502	547	1,9	+ 8,8	+ 1,1
Ander vervoer over land.....	393	383	471	295	270	235	0,8	- 12,9	- 9,8
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>1.312</b>	<b>1.309</b>	<b>1.471</b>	<b>1.504</b>	<b>1.655</b>	<b>1.651</b>	<b>5,9</b>	<b>- 0,2</b>	<b>+ 4,7</b>
Andere diensten .....	1.035	1.035	1.203	1.246	1.394	1.391	4,9	- 0,2	+ 6,1
Openbare sector.....	277	274	268	259	261	260	0,9	- 0,4	- 1,3
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>36.799</b>	<b>38.170</b>	<b>40.590</b>	<b>40.158</b>	<b>40.721</b>	<b>42.462</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>+ 2,9</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>4.376</b>	<b>3.357</b>	<b>3.556</b>	<b>4.047</b>	<b>3.678</b>	<b>4.024</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,4</b>	<b>- 1,7</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>32.423</b>	<b>34.814</b>	<b>37.034</b>	<b>36.112</b>	<b>37.044</b>	<b>38.438</b>	<b>-</b>	<b>+ 3,8</b>	<b>+ 3,5</b>
<b>TOTAAL WERKGELEGENHEID.....</b>	<b>63.773</b>	<b>65.578</b>	<b>68.388</b>	<b>68.100</b>	<b>68.734</b>	<b>70.631</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>+ 2,1</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

In de **niet-maritieme cluster** loopt de ontwikkeling van de werkgelegenheid uiteen van de ene sector tot de andere. In de handel worden de meeste banen gecreëerd door Gasbottling en American Clothing Distribution. Het faillissement van Trailer Repair Gent had daarentegen een negatief effect. In de industrie is de werkgelegenheid in VTE licht toegenomen met 0,2 pct. Dat is het resultaat van sterk uiteenlopende ontwikkelingen in de verschillende segmenten. In de energiesector liep het personeelsbestand met 3,5 pct. terug, een daling die in alle ondernemingen van de sector tot uiting kwam. In het segment van de brandstoffenproductie komt de stijging van het aantal arbeidsplaatsen in VTE voor rekening van Adpo-Ghent en Alco Bio Fuel. Oleon Biodiesel, dat zijn activiteiten opstartte in 2007, werkt met het personeel van Oleon nv (segment van de chemische nijverheid). Deze onderneming is overigens een van de belangrijkste factoren achter de groei van het aantal VTE-banen in de chemische nijverheid. De voornaamste verklaring ligt echter bij Oxyplast, dat door de overname van Flanders Powder en door het terugbrengen van de activiteit naar de haven van Gent de werkgelegenheid aanzienlijk deed toenemen. Een positief effect ging ook uit van de intrede van nieuwe ondernemingen zoals Mebrom en Polymer Insulation Product ontstaan uit de afsplitsing van Gasco Europe. Met uitzondering van Volvo Group Belgium hebben alle ondernemingen uit het automobielsegment hun personeelsbestand in VTE teruggeschoefd. Hierdoor is de werkgelegenheid in VTE van dit segment met 0,2 pct. teruggelopen. De elektronicasector ondervond de gevolgen van het stopzetten van de activiteiten van Punch Plastx Evergem. In de metaalverwerkende nijverheid is ArcelorMittal Belgium uiteraard de grootste werkgever, goed voor ongeveer 86 pct. van het totale segment. De werkgelegenheid in deze onderneming is met ongeveer 1 pct. teruggelopen, wat een nagenoeg vergelijkbaar effect uitoefende op de totale sector. De bouwnijverheid trok profijt van de ontwikkeling van de grootste werkgever van het segment, de onderneming Denys, die haar personeelsbestand in VTE in 2007 met 66 eenheden optrok. In de voedingsnijverheid van de Gentse haven werd een daling van de werkgelegenheid opgetekend bij Daskalides en Algist Bruggeman. Deze afname werd gecompenseerd door de stijging bij enkele andere ondernemingen, waaronder de chocoladeproducent Bouchard<sup>73</sup>. Het verloop van de werkgelegenheid in VTE in het segment van de andere industrie is dan weer voornamelijk toe te schrijven aan SCA Packaging Belgium. In het vervoer over land lopen de ontwikkelingen sterk uiteen. Bij het wegvervoer hebben Hallens en Tailormade Transport hun personeelsbestand fors uitgebreid. Frans Maas, daarentegen, werd overgenomen door DSV Road (de sector van de scheepsagenten en expediteurs) en verdween. Met betrekking tot het goederenvervoer per spoor verminderde de NMBS haar personeelsbezetting in de Gentse haven met 35 eenheden in VTE.

**TABEL 24 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
3	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
4	HONDA EUROPE	Handel
5	GE INDUSTRIAL BELGIUM	Elektronica
6	ELECTRABEL	Energie
7	DENYS	Bouw
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie
9	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Automobielnijverheid
10	TAMINCO	Chemische nijverheid

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

ArcelorMittal Belgium, Volvo Cars, Volvo Group Belgium en Honda Europe nemen nog steeds de eerste vier plaatsen in van de top-10 van de werkgelegenheid in de Gentse haven. Electrabel moet zijn vijfde plaats afstaan aan GE Industrial Belgium, een eind 2006 opgerichte vennootschap die GE Power Controls Belgium heeft overgenomen, het vroegere nummer zes in 2006. De firma Denys klimt twee plaatsen in de rangschikking.

<sup>73</sup> Het vroegere Bouchard l'Escaut.

### 3.4 Investerings

In 2007 werden de investeringen fors opgetrokken ten opzichte van de drie voorgaande jaren. De stijging beliep 61,9 pct. (58,4 pct. tegen vaste prijzen).

Het jaar 2007 zal geboekstaafd blijven als een opmerkelijk jaar voor de investeringen van de Gentse haven. In de **maritieme cluster** namen de investeringen met 69,4 pct. toe, van 49 miljoen euro tot 83 miljoen euro. Alle segmenten droegen tot deze stijging bij. Bij de scheepsagenten en expediteurs stuwden ondernemingen als Transuniverse Forwarding, Tailormade Logistics en Lalemant de investeringen omhoog. In het segment van de goederenbehandeling bouwde DSV Solutions (Automotives) een nieuw logistiek platform op het vroegere terrein van Sidoco. Deze nieuwe constructie biedt het voordeel dat ze de afstand verkleint tussen het logistiek centrum en de Volvo-fabriek, zodat het minder lang duurt om de onderdelen te transporteren. Die investering was in 2007 goed voor meer dan 11 miljoen euro. Eveneens in hetzelfde segment zette de Compagnie Belge de Manutention haar investeringsprogramma voort, in 2007 goed voor iets minder dan 8 miljoen euro. Bij de rederijen zijn het daarentegen de investeringen buiten de haven die het segment schragen. De investeringen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Gent stijgen fors, met meer dan 10 miljoen euro, onder andere als gevolg van de uitbreiding van het Kluizendok.

De **niet-maritieme cluster** nam met meer dan 60 pct. toe. In de handel investeerde Oiltanking Ghent iets minder dan 8,9 miljoen euro, voornamelijk in de uitbreiding van zijn opslagcapaciteit. In de energiesector bouwde Electrabel een nieuwe productie-eenheid van 305 megawatt, in samenwerking met ArcelorMittal Belgium. De onderneming bracht ook verschillende aanpassingen aan in de centrale van Rodenhuize. Daartoe trok ze haar investeringen met meer dan 4 miljoen euro op. Het segment van de brandstoffenproductie trekt nog altijd profijt van de ontwikkeling van de infrastructuur voor de productie van biodiesel. Met een investering van meer dan 44 miljoen euro in 2007 voor de bouw van een productie-eenheid voor bio-ethanol, met een capaciteit van 150.000 m<sup>3</sup>, is Alco Bio Fuel ontegensprekelijk de grootste investeerder van de sector. Dan volgen Adpo-Ghent en Bioro met investeringen in de orde van grootte van 13 miljoen euro. Oleon Biodiesel sluit de lijst met investeerders in dit segment. In de chemische nijverheid, dient de oprichting door CRI Catalyst Company Belgium, een onderneming die behoort tot de groep Shell, van een nieuwe fabriek te worden vermeld voor katalysatoren op basis van zilver, die dienst zullen doen bij de reactie voor de vorming van ethyleenoxide. Het gaat om de eerste onderneming van dat type in Europa. De belangrijkste klanten van CRI komen uit de petrochemische nijverheid en de raffinaderijen. Als gevolg van een brand in een van zijn installaties, besloot het bedrijf Oleon, dat gespecialiseerd is in de productie van vetzuren van plantaardige oorsprong, een volledig nieuwe productie-eenheid te bouwen in Ertvelde, met een capaciteit van meer dan 240.000 ton. Voor 2007 beliep de investering 18 miljoen euro. In de automobielenijverheid investeerde Volvo Cars nagenoeg 72 miljoen euro om zijn assemblageband aan te passen aan het nieuwe model dat binnenkort zal worden geproduceerd. Met Volvo Group Belgium vertegenwoordigen ze 94 pct. van de investeringen van het segment. De stijging van de investeringen in de elektronicasector is voornamelijk toe te schrijven aan de firma Rogers. De metaalverwerkende nijverheid trekt profijt van de investeringen van ArcelorMittal Belgium. In de voedingsnijverheid woog de groei van de investeringen bij Cargill niet op tegen de daling bij Fuji Oil Europe en Algist Bruggeman. Papierproducent Stora Enso Langerbrugge in het segment van de andere industrie investeerde in zijn productie-installaties (papiermachine), maar eveneens in een project voor de verbetering van de energie-efficiëntie van de Gentse fabriek. Dit project is gericht op een vermindering van het brandstofverbruik door het gebruik van bio-energie. De nieuwe energiecentrale van de fabriek moet kunnen voorzien in de volledige warmtebehoefte, alsook in een gedeelte van het elektriciteitsverbruik. De geïnstalleerde energieboiler kan meerdere brandstofsoorten gebruiken om stoom op te wekken. Zo zal het bedrijf minder afhankelijk worden van de elektriciteitsmarkt en van brandstoffen zoals olie en gas. Door dit project zal ook de emissie van koolstofdioxide verminderen. De nieuwe boiler zal operationeel zijn in 2010. In de andere logistieke diensten, tot slot, is de stijging van de investeringen in de overheidssector voornamelijk toe te schrijven aan de investeringen van het Vlaamse Gewest in de bouw van het Kluizendok.

**TABEL 25** **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2002 TOT 2007**  
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>49,0</b>	<b>47,3</b>	<b>38,9</b>	<b>56,2</b>	<b>49,0</b>	<b>83,0</b>	<b>12,9</b>	<b>+ 69,4</b>	<b>+ 11,1</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	4,3	8,4	7,3	2,4	2,3	8,8	1,4	+ 276,7	+ 15,4
Goederenbehandeling .....	8,6	19,9	11,3	23,8	25,0	36,9	5,8	+ 47,5	+ 33,7
Rederijen.....	12,0	5,4	2,3	8,8	4,2	9,5	1,5	+ 127,3	- 4,5
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,7	0,6	1,2	0,2	0,5	0,5	0,1	+ 1,1	- 6,1
Havenaanleg en baggerwerken .....	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 19,6
Visserij .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	+ 21,8	+ 22,7
Havenbedrijf.....	23,2	12,9	16,6	20,8	16,8	27,0	4,2	+ 60,7	+ 3,1
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>2,8</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>	<i>3,8</i>	<i>4,3</i>	<i>10,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 153,5</i>	<i>+ 31,2</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>727,3</b>	<b>694,5</b>	<b>301,9</b>	<b>297,9</b>	<b>347,7</b>	<b>559,0</b>	<b>87,1</b>	<b>+ 60,8</b>	<b>- 5,1</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>61,9</b>	<b>46,2</b>	<b>37,1</b>	<b>40,9</b>	<b>33,1</b>	<b>46,9</b>	<b>7,3</b>	<b>+ 41,8</b>	<b>- 5,4</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>633,0</b>	<b>617,9</b>	<b>231,3</b>	<b>214,7</b>	<b>240,5</b>	<b>433,5</b>	<b>67,5</b>	<b>+ 80,3</b>	<b>- 7,3</b>
Energie.....	3,8	5,0	7,5	8,6	4,8	10,9	1,7	+ 128,7	+ 23,4
Brandstofproductie.....	0,1	5,0	1,1	1,4	31,7	72,0	11,2	+ 126,8	+ 248,5
Chemische nijverheid .....	38,1	30,1	22,5	25,6	34,5	68,4	10,7	+ 98,1	+ 12,4
Automobielnijverheid .....	137,7	179,6	61,7	78,6	54,4	111,1	17,3	+ 104,0	- 4,2
Elektronica .....	9,7	4,7	4,9	3,8	3,2	5,2	0,8	+ 64,3	- 11,7
Metaalverwerkende nijverheid.....	121,0	156,8	90,9	63,5	61,8	112,1	17,5	+ 81,3	- 1,5
Bouw .....	11,3	9,3	5,4	7,5	14,2	13,0	2,0	- 8,2	+ 2,8
Voedingsnijverheid .....	16,8	11,0	10,6	6,0	21,5	18,7	2,9	- 12,9	+ 2,2
Andere industrie.....	294,5	216,4	26,8	19,7	14,3	22,1	3,4	+ 54,5	- 40,4
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>8,5</b>	<b>12,0</b>	<b>11,7</b>	<b>6,2</b>	<b>15,2</b>	<b>14,8</b>	<b>2,3</b>	<b>- 2,9</b>	<b>+ 11,7</b>
Wegvervoer .....	6,8	10,0	9,5	3,7	12,2	12,5	1,9	+ 2,2	+ 12,8
Ander vervoer over land .....	1,7	2,0	2,2	2,5	3,0	2,3	0,4	- 23,5	+ 6,9
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>24,0</b>	<b>18,4</b>	<b>21,8</b>	<b>36,1</b>	<b>58,9</b>	<b>63,9</b>	<b>10,0</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>+ 21,7</b>
Andere diensten.....	11,5	7,3	7,2	19,3	38,3	37,8	5,9	- 1,5	+ 27,0
Openbare sector .....	12,5	11,1	14,7	16,7	20,6	26,2	4,1	+ 27,1	+ 15,9
<b>DIRECTE INVESTERINGEN ..</b>	<b>776,3</b>	<b>741,8</b>	<b>340,8</b>	<b>354,1</b>	<b>396,6</b>	<b>642,0</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 61,9</b>	<b>- 3,7</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Door al deze investeringsprojecten wordt de top-10 van investeringen in de Gentse haven herschikt. Hoewel ArcelorMittal Belgium en Volvo Cars nog steeds de eerste en de tweede plaats van de rangschikking innemen, staan het Gemeentelijk Havenbedrijf Gent GAB en de openbare sector thans op de vijfde en zesde plaats, na Alco Bio Fuel en Volvo Group Belgium. Siffer Dock Company, Electrabel en Oleon Biodiesel zijn uit de rangschikking verdwenen, ten voordele van CRI Catalyst Company Belgium, ADPO-Ghent en Bioro, een nieuwe producent van biodiesel op basis van koolzaad.

---

**TABEL 26** TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2007

---

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
3	ALCO BIO FUEL	Brandstofproductie
4	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
5	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Havenbedrijf
6	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
7	CRI CATALYST COMPANY BELGIUM	Chemische nijverheid
8	OLEON	Chemische nijverheid
9	ADPO - GHENT	Brandstofproductie
10	BIORO	Brandstofproductie

---

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementele vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

---



## 4 HAVEN VAN OOSTENDE

### 4.1 Ontwikkelingen<sup>74</sup>

Het door de haven van Oostende verwerkte volume nam in 2007 verder toe, tot nagenoeg 8 miljoen ton geladen en geloste goederen. Nochtans vertoonde het roro-verkeer, de belangrijkste havenactiviteit, een ongelijkmatig verloop gedurende het jaar. De vennootschappen Ferryways, Searoad Security en Searoad Stevedores vroegen immers het faillissement aan. Hun activiteiten werden in het midden van het jaar overgenomen door TerminalCo en Ro-RoCo, die deel uitmaken van de groep Cobelfret. Deze faillissementen hebben de activiteit in Oostende gedurende vier maanden stilgelegd. In oktober werd het vroeger door Ferryways uitgevoerde verkeer hervat. Ten slotte heeft Dart Line (dochtermaatschappij van Cobelfret) opnieuw de verbindingen tussen Oostende en Harwich, Dartford en Killingholme gestart<sup>75</sup>. Eveneens in de *shortsea* heeft Transeuropa Ferries met succes een verbinding naar Engeland geopend: Oostende-Ramsgate. Op jaarbasis werd dan ook een aanzienlijke stijging van het verkeer opgetekend, tot zes overtochten per dag.

Al met al ondervond het roro-verkeer in Oostende geen nadeel van de verandering van operator: uitgedrukt in vervoerde tonnage, nam het roro-verkeer met 3,6 pct. toe. Ook het aantal vervoerde passagiers van en naar Oostende is met 7,1 pct. gestegen, terwijl het aantal voor toeristische doeleinden vervoerde auto's stabiel bleef. Opgemerkt zij dat het aantal cruiseschepen dat Oostende aandoet in 2007 gedaald is. Dankzij de herinrichting van de haventoeegang zullen echter grotere schepen de haven kunnen aandoen, zodat deze tendens naar verwachting zal keren. In tegenstelling tot het voorgaande jaar, is het totaal van het conventionele stukgoed en de bulktrafiek met 2,7 pct. gedaald. Het containerverkeer liep verder terug.

De haven voert een voluntaristisch investeringsbeleid om de voorwaarden voor de vestiging van kandidaat-ondernemingen te verbeteren. Zo werd eind 2007 op kaai 201 een nieuwe laad- en loskade in dienst genomen voor het laden en lossen van roro-schepen; deze nieuwe steiger is uitgerust met een dubbele laadbrug, waardoor de lading veel sneller kan worden verwerkt. Dit project werd mogelijk gemaakt door de haven van Oostende en met Europese interregionale steun.

Er werd een studie uitgevoerd om de bescherming van de schepen tegen storm te vergroten en de toegang tot de zee te verbeteren. Vervolgens werd een plan opgesteld voor de herinrichting van de toegang tot de haven van Oostende. Dit plan kreeg het fiat van de Vlaamse regering.

De overbrenging van de militaire voorraad van de basis van Oosteroeven naar Zeebrugge stelde de haven in staat een gedeelte van de door de militaire installaties ingenomen terreinen opnieuw te verwerven. Na sanering en herinrichting zullen deze terreinen voor havenactiviteiten kunnen worden gebruikt. Het einde van de werkzaamheden is gepland voor 2008.

Tevens werd een concessie verleend aan de firma C-Power voor de voorbereiding van een nieuw windmolenpark met 60 turbines op de Thorntonbank. C-Power gaat deze concessie gebruiken om de funderingen van de turbines te bouwen. Vanwege het gewicht van deze sokkels diende de kaai te worden verstevigd.

### 4.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde van de haven van Oostende steeg in 2007 met 8,1 pct. (+5,5 pct. tegen vaste prijzen). De totale toegevoegde waarde, die eveneens het gedeelte omvat dat door onderaannemers wordt gecreëerd, nam met 8,3 pct. toe. De toegevoegde waarde in Oostende kan ook worden vergeleken met het bbp van het Vlaamse Gewest: in 2007 beliep dit percentage van de directe toegevoegde waarde 0,2 pct., evenveel als het jaar voordien. Ook het percentage van de totale toegevoegde waarde bleef onveranderd, namelijk op 0,4 pct. In 2007 beliepen de directe en de totale toegevoegde waarde respectievelijk 0,1 pct. en 0,3 pct. van het Belgische bbp.

<sup>74</sup> Bron: AG Haven Oostende (2008) en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*.

<sup>75</sup> De lijn Oostende-Harwich is later stopgezet.

**TABEL 27 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>326,9</b>	<b>339,5</b>	<b>360,0</b>	<b>405,1</b>	<b>419,6</b>	<b>453,6</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>+ 6,8</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>69,1</b>	<b>78,4</b>	<b>116,5</b>	<b>102,3</b>	<b>112,8</b>	<b>105,9</b>	<b>23,3</b>	<b>- 6,1</b>	<b>+ 8,9</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	4,2	3,0	3,6	3,8	3,9	4,5	1,0	+ 14,6	+ 1,3
Goederenbehandeling .....	4,8	6,3	7,3	6,6	7,0	5,3	1,2	- 23,9	+ 2,2
Rederijen .....	-3,9	1,0	3,4	3,3	1,3	-0,2	0,0	- 116,3	n.
Scheepsbouw en -herstelling .....	4,8	6,5	6,7	5,9	4,9	6,0	1,3	+ 21,5	+ 4,6
Havenaanleg en baggerwerken .....	28,5	29,9	47,5	31,8	39,7	30,2	6,7	- 24,0	+ 1,2
Visserij .....	16,1	17,7	31,6	34,1	39,7	42,8	9,4	+ 7,9	+ 21,6
Maritieme handel .....	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 5,5	- 0,4
Havenbedrijf .....	3,2	3,1	4,8	5,2	4,3	4,7	1,0	+ 8,1	+ 8,0
Openbare sector.....	11,2	10,8	11,4	11,3	11,6	12,3	2,7	+ 5,5	+ 1,9
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>8,5</i>	<i>9,1</i>	<i>9,5</i>	<i>8,4</i>	<i>11,8</i>	<i>12,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 9,3</i>	<i>+ 8,5</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>257,8</b>	<b>261,0</b>	<b>243,5</b>	<b>302,8</b>	<b>306,8</b>	<b>347,7</b>	<b>76,7</b>	<b>+ 13,3</b>	<b>+ 6,2</b>
<b>HANDEL.....</b>	<b>20,2</b>	<b>19,4</b>	<b>20,7</b>	<b>22,0</b>	<b>21,3</b>	<b>23,6</b>	<b>5,2</b>	<b>+ 10,5</b>	<b>+ 3,1</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>167,0</b>	<b>164,3</b>	<b>154,4</b>	<b>206,8</b>	<b>204,9</b>	<b>230,6</b>	<b>50,8</b>	<b>+ 12,5</b>	<b>+ 6,7</b>
Energie .....	0,6	0,2	0,4	1,6	5,1	3,7	0,8	- 28,0	+ 41,9
Brandstofproductie .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	36,6	35,1	33,8	34,1	31,3	31,7	7,0	+ 1,3	- 2,8
Automobielnijverheid .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,2	+ 19,2	- 2,8
Metaalverwerkende nijverheid .....	115,0	110,1	98,3	150,6	152,1	177,4	39,1	+ 16,6	+ 9,1
Bouw.....	5,7	6,1	6,5	8,3	6,1	6,8	1,5	+ 10,3	+ 3,6
Voedingsnijverheid .....	6,0	6,4	9,7	8,2	7,4	8,0	1,8	+ 7,4	+ 6,0
Andere industrie .....	2,3	5,7	5,1	3,4	2,2	2,3	0,5	+ 4,3	+ 0,5
<b>VERVOER OVER LAND.....</b>	<b>20,2</b>	<b>21,7</b>	<b>23,2</b>	<b>20,7</b>	<b>22,0</b>	<b>23,4</b>	<b>5,2</b>	<b>+ 6,5</b>	<b>+ 3,0</b>
Wegvervoer .....	16,6	17,4	17,6	17,9	19,7	21,6	4,8	+ 9,7	+ 5,4
Ander vervoer over land.....	3,6	4,3	5,6	2,8	2,3	1,8	0,4	- 21,1	- 12,9
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>50,3</b>	<b>55,6</b>	<b>45,2</b>	<b>53,3</b>	<b>58,6</b>	<b>70,1</b>	<b>15,5</b>	<b>+ 19,7</b>	<b>+ 6,9</b>
Andere diensten .....	25,6	34,1	24,7	27,7	32,1	41,1	9,1	+ 27,8	+ 9,9
Openbare sector.....	24,7	21,5	20,4	25,6	26,5	29,1	6,4	+ 9,9	+ 3,3
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>296,1</b>	<b>318,2</b>	<b>342,2</b>	<b>369,9</b>	<b>385,2</b>	<b>417,6</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,4</b>	<b>+ 7,1</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>85,7</b>	<b>91,0</b>	<b>134,1</b>	<b>120,9</b>	<b>129,9</b>	<b>118,1</b>	<b>-</b>	<b>- 9,1</b>	<b>+ 6,6</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>210,4</b>	<b>227,2</b>	<b>208,1</b>	<b>249,0</b>	<b>255,3</b>	<b>299,5</b>	<b>-</b>	<b>+ 17,3</b>	<b>+ 7,3</b>
<b>TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....</b>	<b>622,9</b>	<b>657,7</b>	<b>702,2</b>	<b>774,9</b>	<b>804,7</b>	<b>871,2</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,3</b>	<b>+ 6,9</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De toegevoegde waarde van de haven van Oostende steeg met meer dan 8 pct., ondanks een aanzienlijke daling in de **maritieme cluster**. Die daling moet vooral worden toegeschreven aan de sterke achteruitgang in het segment havenaanleg en baggerwerken, een van de voornaamste segmenten van de cluster. De belangrijkste onderneming van dit segment is Baggerwerken Decloedt en Zoon. In 2006 vertegenwoordigde dit bedrijf, dat al meer dan 100 jaar bestaat en deel uitmaakt van de groep DEME, 89 pct. van het segment. Het is gespecialiseerd in baggerwerken, de constructie van havens en kustbescherming. Het is onder meer belast met onderhoudswerkzaamheden in de Noordzee en de maritieme toegang tot de havens van Zeebrugge en Oostende. In 2007 liet Decloedt evenwel een aanzienlijke omzetzijdeling optekenen, die tot uiting komt in de toegevoegde waarde van deze activiteitssector. Het segment van de scheepsagenten en expediteurs, daarentegen, trekt profijt van de uitbreiding van de activiteiten van Cool Solutions, dat zijn omzet met bijna 3 miljoen euro ziet toenemen ten opzichte van het voorgaande jaar. De grootste onderneming van het segment, Transeuropa Ferries, liet een stijging van haar bruto marge en haar personeelskosten optekenen met bijna 0,2 miljoen euro. Transeuropa Ferries, dat werd opgericht in 2001, baat de roro-verbinding Oostende-Ramsgate uit. Het segment van de goederenbehandelaars ging sterk achteruit als gevolg van het faillissement van Searoad Stevedores en Searoad Security. Bij de rederijen is de toegevoegde waarde uitgesproken negatief als gevolg van de verliezen van Ro-RoCo. Deze vennootschap verhuurde aan Ferryways vier schepen in *time charter*. Toen dit laatste bedrijf failliet ging, diende Ro-RoCo minderwaarden op vorderingen te boeken. De groei in het segment van de scheepsbouw en -herstelling is toe te schrijven aan de inkrimping van het bedrijfsverlies van Damen Shipyards Oostende.

In de **niet-maritieme cluster** gaat de toegevoegde waarde sterk omhoog. De groei in de sector handel weerspiegelt een vrij algemene tendens bij de ondernemingen in deze sector. Als gevolg van pannes lagen de motoren bij Electrawinds Biomassa verschillende maanden stil, wat de toegevoegde waarde in de energiesector heeft doen teruglopen. De toegevoegde waarde van de hele industriële sector van de haven van Oostende ging er evenwel flink op vooruit, vooral dankzij de metaalverwerkende nijverheid. Die spectaculaire vooruitgang is te danken aan Daikin Europe, dat zijn omzet met 22 pct. zag toenemen. Tegelijkertijd wist het bedrijf zijn productiekosten beter te beheersen en trachtte het de productieprocessen te optimaliseren, wat resulteerde in een grotere bedrijfswinst. De toegevoegde waarde van Daikin Europe vertegenwoordigt in 2007 bijna het volledige metaalverwerkende segment. In het bouwsegment<sup>76</sup> nam de toegevoegde waarde in 2007 sterk toe, vooral als gevolg van een forse stijging van de toegevoegde waarde bij Pyra Th. en zonen. In de sector vervoer over land laat het wegvervoer voor het vijfde opeenvolgende jaar een stijging van de toegevoegde waarde optekenen, onder meer dankzij Maenhout Logistics, dat zijn personeelskosten zag toenemen. De sector van de andere logistieke diensten boekte een forse stijging van de toegevoegde waarde onder de impuls van Electrawinds en XL Holding. Het resultaat van het eerstgenoemde bedrijf werd niet langer gedrukt door herstructureringskosten.

**TABEL 28 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
4	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid
5	MORUBEL	Visserij
6	ZEEMACHT	Openbare sector
7	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
8	XL HOLDING	Andere diensten
9	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid
10	MAENHOUT LOGISTICS	Wegvervoer

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

<sup>76</sup> Eén onderneming werd niet langer opgenomen in het bouwsegment, aangezien haar aanwezigheid, gelet op haar activiteiten, niet gerechtvaardigd was in de publicatie over de havens; het betreft het bedrijf Versluys Bouwgroep, dat appartementen bouwt aan de kust.

Ten opzichte van 2006 diende Baggerwerken Decloedt en zoon één plaats prijs te geven in de top tien van de toegevoegde waarde in de haven van Oostende, ten voordele van het openbaar bestuur. Daikin blijft de rangschikking aanvoeren. Oswald De Bruycker en Electrawinds Biomassa zijn verdwenen en moeten hun achtste en tiende plaats afstaan aan XL Holding en Maenhout Logistics. De rest van de rangschikking veranderde niet.

### 4.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de Oostendse haven is met 4,7 pct. gestegen (tabel 30). Het gemiddelde personeelsbestand van de bestudeerde ondernemingen van de haven beliep, net als het jaar voordien, 0,2 pct. van de werkelegenheid in het Vlaamse Gewest. De totale werkgelegenheid – de som van de directe en de indirecte werkgelegenheid – vertegenwoordigde 0,4 pct. van de Vlaamse werkgelegenheid. In 2007 bedroegen de directe en de totale werkgelegenheid respectievelijk 0,1 en 0,2 pct. van de Belgische werkgelegenheid.

Het verloop van de werkgelegenheid in de haven van Oostende loopt gelijk met dat van de toegevoegde waarde: het daalt in de **maritieme cluster** en het stijgt in de niet-maritieme cluster. Bij de scheepsagenten en de expediteurs stijgt de werkgelegenheid dankzij Transeuropa Ferries en Cool Solutions. In het segment van de goederenbehandelaars heeft de oprichting van TerminalCo, een dochteronderneming van Cobelfret, de gevolgen getemperd van het faillissement van Searoad Stevedores en van Searoad Security. TerminalCo heeft de activiteiten van Ferryways overgenomen en baat een roro-terminal uit met een oppervlakte van 13 ha, alsook drie roro-kaaien. Door de 71 VTE-arbeidsplaatsen bij TerminalCo, liet het segment zelfs een stijging met 8,4 pct. optekenen. Het segment van de rederijen ondervond de impact van de verdwijning van het failliete Ferryways. De werkgelegenheid loopt met maar liefst 21 VTE-banen terug, aangezien Ro-RoCo (de overnemer van een deel van de activiteiten) geen eigen personeel heeft. In het segment van de scheepsbouw en –herstelling nam de werkgelegenheid in VTE bij drie van de vier belangrijkste werkgevers toe, namelijk bij Damen Shipyards Oostende, SKB Life Saving Equipment en Noordzee Kranen en Transport. Bij de vierde, Scheepswerf I D P, bleef de werkgelegenheid stabiel. Al met al is de werkgelegenheid in VTE met meer dan 11 pct. gestegen. In het segment havenaanleg en baggerwerken, daarentegen, liep de werkgelegenheid aanzienlijk terug als gevolg van de daling bij Baggerwerken Decloedt en Zoon.

In de **niet-maritieme cluster** wordt een daling van de werkgelegenheid opgetekend in de handel, in tegenstelling tot de industrie, het vervoer over land en de andere logistieke diensten. Deze daling van de werkgelegenheid in VTE in de handel kan niet aan een bepaalde onderneming worden toegeschreven en komt tot uiting bij een groot aantal bedrijven. In de energiesector stijgt de werkgelegenheid in VTE met 77,9 pct. Dit uitstekende resultaat is te danken aan Electrawinds Biomassa. Ook de chemische nijverheid laat een lichte stijging van de werkgelegenheid optekenen, vooral onder de impuls van Proviron Fine Chemicals. In 2007 nam dit bedrijf een nieuwe productie-eenheid voor biodiesel in gebruik. In de metaalverwerkende nijverheid werd een groot aantal banen gecreëerd. Die komen, één uitzondering niet te na gesproken, voor rekening van Daikin Europe. Zoals eerder vermeld, is de activiteit van dit bedrijf in 2007 fors gestegen. In de voedingsnijverheid verhoogt chocoladeproducent Natrajacali zijn personeelsbestand met verschillende VTE, waardoor dit segment er aanzienlijk op vooruit gaat. In de andere industrie neemt de werkgelegenheid met 48 pct. toe dankzij de intrede van Metco Recycling en de stijging bij Bonar Xirion. De sector vervoer over land laat een stijging met 17,4 pct. optekenen. Die toename is toe te schrijven aan het wegvervoer. Hoewel de werkgelegenheid in VTE in de meeste ondernemingen van het segment terugloopt, hebben Maenhout Logistics en Transport Maenhout in 2007 nieuw personeel in dienst genomen, goed voor 65 extra VTE in 2007. Deze twee transporteurs, dochterondernemingen van de Nederlandse groep Wim Bosman, hebben in het vierde kwartaal van 2007 een nieuw magazijn in gebruik genomen van 11.000 m<sup>2</sup> groot, met tien laadkaaien, alsook een nieuw distributiecentrum van 10.000 m<sup>2</sup> met 63 laadkaaien. De uitbreiding van de infrastructuur zou in totaal tussen 50 en 100 banen kunnen opleveren. In de andere logistieke diensten, ten slotte, zijn de gunstige cijfers van de sector vooral te danken aan Electrawinds en XL Holding.

**TABEL 29 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2002 TOT 2007**  
(VTE)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>4.218</b>	<b>4.372</b>	<b>4.401</b>	<b>4.386</b>	<b>4.624</b>	<b>4.839</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 4,7</b>	<b>+ 2,8</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>1.064</b>	<b>1.215</b>	<b>1.443</b>	<b>1.391</b>	<b>1.492</b>	<b>1.479</b>	<b>30,6</b>	<b>- 0,9</b>	<b>+ 6,8</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	55	46	53	58	54	58	1,2	+ 7,0	+ 1,0
Goederenbehandeling .....	87	121	134	137	148	160	3,3	+ 8,4	+ 13,0
Rederijen.....	15	15	18	25	29	8	0,2	- 73,0	- 12,8
Scheepsbouw en -herstelling.....	99	114	110	82	94	105	2,2	+ 11,3	+ 1,2
Havenaanleg en baggerwerken .....	254	324	396	353	350	328	6,8	- 6,4	+ 5,3
Visserij .....	243	292	419	430	510	516	10,7	+ 1,1	+ 16,3
Maritieme handel .....	2	2	3	3	3	4	0,1	+ 24,3	+ 19,3
Havenbedrijf.....	28	35	41	42	42	47	1,0	+ 12,1	+ 11,1
Openbare sector .....	282	268	269	260	262	253	5,2	- 3,4	- 2,1
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>117</i>	<i>127</i>	<i>154</i>	<i>122</i>	<i>158</i>	<i>146</i>	<i>-</i>	<i>- 7,6</i>	<i>+ 4,5</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>3.154</b>	<b>3.157</b>	<b>2.958</b>	<b>2.995</b>	<b>3.132</b>	<b>3.361</b>	<b>69,4</b>	<b>+ 7,3</b>	<b>+ 1,3</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>330</b>	<b>295</b>	<b>289</b>	<b>285</b>	<b>286</b>	<b>266</b>	<b>5,5</b>	<b>- 7,2</b>	<b>- 4,3</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>1.761</b>	<b>1.753</b>	<b>1.659</b>	<b>1.720</b>	<b>1.774</b>	<b>1.925</b>	<b>39,8</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>+ 1,8</b>
Energie.....	3	1	1	5	12	22	0,4	+ 77,9	+ 46,8
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	408	405	403	380	365	375	7,8	+ 2,9	- 1,6
Automobielnijverheid .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica .....	12	12	12	10	10	11	0,2	+ 2,9	- 1,4
Metaalverwerkende nijverheid.....	1.137	1.040	942	1.069	1.135	1.238	25,6	+ 9,1	+ 1,7
Bouw .....	127	114	112	119	123	123	2,5	+ 0,2	- 0,6
Voedingsnijverheid .....	62	63	79	86	91	99	2,1	+ 9,7	+ 9,8
Andere industrie.....	13	118	111	52	38	56	1,2	+ 48,1	+ 34,8
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>283</b>	<b>302</b>	<b>318</b>	<b>297</b>	<b>317</b>	<b>373</b>	<b>7,7</b>	<b>+ 17,4</b>	<b>+ 5,7</b>
Wegvervoer .....	218	225	226	232	245	300	6,2	+ 22,6	+ 6,6
Ander vervoer over land .....	65	77	91	65	73	73	1,5	+ 0,1	+ 2,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>780</b>	<b>807</b>	<b>692</b>	<b>693</b>	<b>754</b>	<b>798</b>	<b>16,5</b>	<b>+ 5,9</b>	<b>+ 0,5</b>
Andere diensten.....	269	285	197	165	195	223	4,6	+ 14,7	- 3,7
Openbare sector .....	511	522	495	528	559	575	11,9	+ 2,8	+ 2,4
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>4.437</b>	<b>4.325</b>	<b>4.366</b>	<b>4.453</b>	<b>4.610</b>	<b>4.483</b>	<b>-</b>	<b>- 2,8</b>	<b>+ 0,2</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>1.561</b>	<b>1.490</b>	<b>1.711</b>	<b>1.816</b>	<b>1.841</b>	<b>1.360</b>	<b>-</b>	<b>- 26,1</b>	<b>- 2,7</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>2.876</b>	<b>2.835</b>	<b>2.655</b>	<b>2.637</b>	<b>2.769</b>	<b>3.122</b>	<b>-</b>	<b>+ 12,8</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>TOTAAL WERKGELEGENHEID .....</b>	<b>8.655</b>	<b>8.697</b>	<b>8.766</b>	<b>8.839</b>	<b>9.234</b>	<b>9.322</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,0</b>	<b>+ 1,5</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De eerste drie plaatsen van de top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Oostende worden nog steeds ingenomen door Daikin Europe, het openbaar bestuur en Proviron Fine Chemicals. Door de inkrimping van de werkgelegenheid bij Baggerwerken Decloedt en Zoon, moet dit bedrijf een plaats prijsgeven aan de zeemacht. Dankzij hun goede cijfers keren Maenhout Logistics en Transport Maenhout terug in de top-10, ten nadele van Exploitatie Vismijn Oostende en Bonar Xirion.

**TABEL 30 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid
4	ZEEMACHT	Openbare sector
5	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
6	MAENHOUT LOGISTICS	Wegvervoer
7	MORUBEL	Visserij
8	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
9	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid
10	VAN HUELE GEBROEDERS	Havenaanleg en baggerwerken

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

#### 4.4 Investerings

De directe investeringen tegen lopende prijzen zijn tussen 2006 en 2007 met 97,2 pct. gestegen (92,9 pct. tegen vaste prijzen). Door dit uitstekende resultaat bedraagt de gemiddelde groei van de investeringen in de haven over de laatste zes (jaar) 24,4 pct.

De investeringen in de haven van Oostende lieten in 2007 een uitzonderlijke groei optekenen, namelijk bijna een verdubbeling. De groei was het sterkst in de **maritieme cluster**. In het segment van de scheepsagenten en expediteurs trok Cool Solutions de investeringen omhoog, onder meer door de aankoop van opleggers. Bij de goederenbehandelaars komt de achteruitgang of de stabilisering van de investeringen in nagenoeg alle ondernemingen tot uiting. De rederijen, daarentegen, hebben hun investeringen met zowat 24 miljoen euro opgetrokken. De nieuwe reder Ro-RoCo opende in 2007, na de lijnen Oostende-Dartford en Oostende-Killingholme, een verbinding Oostende-Harwich. Het bedrijf zette daarvoor een vierde schip in, de Flanders Ways. De investeringen van Ro-RoCo voor 2007 zijn goed voor iets minder dan 20 miljoen euro. Het saldo van de investeringen is vooral voor rekening van Sylmer Shipping. In het segment havenaanleg en baggerwerken wordt bijna een verviervoudiging opgetekend, dankzij Baggerwerken Decloedt en Zoon dat op zichzelf goed is voor iets minder dan 99 pct. van de investeringen van het segment in 2007. Het havenbedrijf van Oostende zelf trok zijn investeringen in infrastructuur met ongeveer 145 pct. op, onder andere voor de realisatie van een nieuwe haventoeegang, de installatie van een nieuw roro-ponton en voor de versteviging van de funderingen van de terreinen die in concessie werden gegeven aan C-Power (in het kader van het windturbinepark op de Thorntonbank).

Ook in de **niet-maritieme cluster** zijn de investeringen aanzienlijk toegenomen. Het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende, De Bruycker en Sea and Car Motor vertegenwoordigen samen twee derde van de investeringen van de handelssector in 2007. Electrawinds Biomassa, dat aan capaciteitsuitbreiding deed door het optimaliseren van zijn biomassacentrale, was de belangrijkste factor in de groei van de energiesector. De chemische nijverheid liet de grootste stijging optekenen van de industriesector, dankzij Proviron Fine Chemicals en het in gebruik nemen van een productie-eenheid voor biodiesel door dit bedrijf. In de metaalverwerkende nijverheid investeerde Daikin Europe in de verbetering van het productieproces, onder meer via de automatisering van bepaalde activiteiten, via testmaterieel of een centraal selectiesysteem (*central picking system*). Dit bedrijf is goed voor 95 pct. van de investeringen van het segment. In de voedingsnijverheid, daarentegen, lopen de investeringen terug, onder meer doordat Natrajacali in 2007 minder investeerde dan in 2006. Het wegvervoer trok profijt van de bouw van een nieuw magazijn en een nieuw distributiecentrum door Maenhout Logistics en Maenhout Transport. Ook European Freight Services kocht rollend materieel. In de andere logistieke diensten investeerde Debrufin onder meer in gronden en gebouwen. De drie grootste investeerders van het segment, Debrufin, Soforim en XL Holding, vertegenwoordigen meer dan de helft van de

investerings van het segment. De investeringen door het Vlaamse Gewest in de haven van Oostende beliepen in 2007 ongeveer 5 miljoen euro.

**TABEL 31**      **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>9,7</b>	<b>12,0</b>	<b>20,4</b>	<b>41,7</b>	<b>23,4</b>	<b>80,3</b>	<b>50,1</b>	<b>+ 242,9</b>	<b>+ 52,6</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	0,3	0,4	1,5	0,8	0,9	1,8	1,1	+ 107,1	+ 40,1
Goederenbehandeling .....	0,4	0,2	0,5	0,9	1,1	0,5	0,3	- 51,7	+ 3,0
Rederijen.....	0,8	0,1	0,2	14,0	1,4	25,6	16,0	+ 1.748,4	+ 101,3
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,4	0,5	1,2	0,4	1,5	1,4	0,9	- 7,6	+ 30,8
Havenaanleg en baggerwerken .....	0,8	1,0	5,1	11,9	10,3	39,6	24,7	+ 283,8	+ 119,4
Visserij .....	3,1	4,8	5,7	6,3	6,5	7,3	4,6	+ 11,9	+ 18,7
Maritieme handel .....	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	- 79,7	- 18,2
Havenbedrijf.....	3,9	5,0	6,3	7,2	1,6	4,0	2,5	+ 145,2	+ 0,8
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>1,8</i>	<i>1,1</i>	<i>2,9</i>	<i>1,9</i>	<i>2,3</i>	<i>4,0</i>	<i>-</i>	<i>+ 75,0</i>	<i>+ 17,4</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>44,2</b>	<b>48,6</b>	<b>66,5</b>	<b>60,3</b>	<b>57,8</b>	<b>80,0</b>	<b>49,9</b>	<b>+ 38,2</b>	<b>+ 12,6</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>5,9</b>	<b>5,4</b>	<b>20,6</b>	<b>7,1</b>	<b>5,6</b>	<b>7,2</b>	<b>4,5</b>	<b>+ 30,2</b>	<b>+ 4,3</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>16,9</b>	<b>22,2</b>	<b>20,2</b>	<b>36,2</b>	<b>22,0</b>	<b>47,8</b>	<b>29,8</b>	<b>+ 116,9</b>	<b>+ 23,1</b>
Energie.....	0,0	0,0	1,0	16,9	2,4	7,0	4,4	+ 189,2	+ 228,9
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	7,3	7,5	5,7	6,9	5,6	25,4	15,8	+ 351,2	+ 28,1
Automobielnijverheid .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica .....	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	+ 285,6	+ 5,9
Metaalverwerkende nijverheid.....	7,7	10,2	8,8	10,1	7,2	11,0	6,9	+ 51,9	+ 7,3
Bouw .....	0,6	0,7	0,9	0,6	1,3	1,4	0,8	+ 1,0	+ 18,4
Voedingsnijverheid .....	1,0	0,9	2,6	0,7	3,4	0,7	0,4	- 79,6	- 6,8
Andere industrie.....	0,1	2,8	1,0	1,0	2,0	2,2	1,4	+ 13,1	+ 76,7
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>4,9</b>	<b>1,6</b>	<b>2,5</b>	<b>5,2</b>	<b>5,0</b>	<b>8,3</b>	<b>5,2</b>	<b>+ 66,5</b>	<b>+ 11,2</b>
Wegvervoer .....	3,0	1,1	1,9	3,0	2,7	7,0	4,4	+ 156,0	+ 18,1
Ander vervoer over land .....	1,9	0,5	0,6	2,2	2,3	1,3	0,8	- 40,7	- 6,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>16,5</b>	<b>19,4</b>	<b>23,3</b>	<b>11,7</b>	<b>25,3</b>	<b>16,6</b>	<b>10,4</b>	<b>- 34,3</b>	<b>+ 0,1</b>
Andere diensten.....	4,6	10,7	12,2	7,6	11,2	11,7	7,3	+ 5,3	+ 20,8
Openbare sector .....	12,0	8,6	11,1	4,1	14,1	4,9	3,0	- 65,6	- 16,5
<b>DIRECTE INVESTERINGEN ..</b>	<b>53,9</b>	<b>60,5</b>	<b>86,9</b>	<b>101,9</b>	<b>81,3</b>	<b>160,2</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 97,2</b>	<b>+ 24,4</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Het openbaar bestuur moet de eerste plaats in de top-10 van de investeringen in de Oostendse haven prijsgeven aan Baggerwerken Decloedt en Zoon, dat samen met Proviron Fine Chemicals et Ro-RoCo de top-3 uitmaakt. Het havenbedrijf van Oostende maakt zijn opwachting in de top-10, net als Sylmer Shipping en Debrufin. Bonar Xirion, Oswald De Bruycker en Natrajacali verdwijnen uit de rangschikking.

**TABEL 32 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
2	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid
3	RO-ROCO	Rederijen
4	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
5	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Energie
6	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
7	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
8	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Havenbedrijf
9	SYLMER SHIPPING	Rederijen
10	DEBRUFIN	Andere diensten

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.



## 5 HAVEN VAN ZEEBRUGGE

### 5.1 Ontwikkelingen<sup>77</sup>

Qua volume en aantal schepen verbeterde Zeebrugge de cijfers van 2006. De haven overschreed in 2007 42 miljoen ton overgeslagen goederen. Dat volume was vrijwel evenredig verdeeld over lossingen en ladingen. Bij de maritieme bestemmingen ging 64 pct. van de goederentrafiek van Zeebrugge naar Europa en 22 pct. naar Azië. Wat de modale verdeling betreft, werd 14,9 pct. van de geloste goederen, overgeladen op kleinere schepen. De goederen bestemd voor het binnenland worden hoofdzakelijk vervoerd via de weg (67,4 pct.), het spoor (21,5 pct.) en de pijplijn (5,6 pct.). De binnen- en estuaire vaart namen de rest voor hun rekening. Ondanks het belang van het wegvervoer zijn de andere transportmiddelen in volle ontwikkeling. Zo werd een nieuwe spoorverbinding met Duisburg in Duitsland geopend, waaraan het bedrijf PortConnect heeft meegewerkt. Er werden ook andere transporten naar Noord-Frankrijk in het leven geroepen. Naast het vervoer per spoor wordt de verbinding met de binnenhavens via kleine schepen aangemoedigd, bijvoorbeeld de estuaire vaart naar het Albertkanaal.

De roro-trafiek nam met 6,6 pct. toe<sup>78</sup>. De verbinding met Humber (Noordoost-Engeland) bleef snel groeien. De trafiek naar de Thames was onregelmatiger door de sluiting en vervolgens de heropening van de service vanuit Oostende<sup>79</sup>. Er werden ook nieuwe lijnen geopend naar Tilbury (P&O Ferries) en Bilbao (Transfennica). Het transport voor de automobielsector steeg eveneens fors. De roro-activiteiten van PSA/HNN te Antwerpen en Zeebrugge werden overgenomen door Nippon Yusen Kaisha. De onderneming ICO is de vertegenwoordiging van NYK in Zeebrugge. ICO investeerde er om de capaciteit van de terminal aan de Bastenakenkade te verdubbelen. Met 2,2 miljoen nieuwe wagens die via de haven passeerden, is Zeebrugge één van de wereldleiders. De maritieme roro-trafiek steeg spectaculair. Wat passagiersverkeer betreft, ging Zeebrugge de concurrentie aan met de Kanaaltunnel: de activiteit daalde licht met 0,6 pct. voor het aantal vervoerde passagiers.

Ook voor de containertrafiek was het een bijzonder succesvol jaar met een groei van 13 pct. Bij het intercontinentale containertransport werd zelfs een stijging met meer dan 20 pct. opgetekend. In vier jaar tijd is de containeractiviteit van Zeebrugge verdubbeld. De joint venture "Container Handling Zeebrugge" heeft een concessie verworven ten noorden van het Albert II-dok en bouwt er een nieuwe terminal. Het Midden-Oosten en het Verre Oosten zijn belangrijke verbindingen voor de haven van Zeebrugge en de uitwisselingen met Latijns-Amerika zijn in volle expansie. De toename van het aantal containerschepen, die bovendien steeds groter worden, vraagt nieuwe investeringen in infrastructuur en materieel. Zo maakt de nieuwe Albert II-kade, die in juli 2007 werd ingehuldigd, het bijvoorbeeld mogelijk om de grootste containerschepen te ontvangen. De APM-terminal in de voorhaven werd uitgerust met twee RMG's<sup>80</sup> en de terminal van Zeebrugge Container Handling kreeg drie superpostpanamax kranen.

Het volume van de droge bulkgoederen die in de haven werden geladen en gelost, steeg met 2,8 pct. Dat van de vloeibare bulkgoederen (aardgas, aardolieproducten, enz.) daalde daarentegen met 6,2 pct. De toename bij de geraffineerde producten was onvoldoende om de gedaalde aanvoer van aardgas te compenseren. Er zijn wel groeivoorzichten. Fluxys LNG sloot belangrijke overeenkomsten die een uitbreiding van de bestaande infrastructuur noodzakelijk maken en een aantal gasleveringen (55 per jaar) omvatten binnen een lange-termijnovereenkomst met Qatar. Er werden ook overeenkomsten ondertekend met Distrigas en Suez LNG<sup>81</sup>. Samen vertegenwoordigen ze 110 tankers vloeibaar gas. De terminal van Zeebrugge moet klaar zijn om 7,2 miljard m<sup>3</sup> aardgas per jaar te ontvangen. De Belgische rederij Exmar heeft eveneens ambities voor de haven van Zeebrugge en heeft in samenwerking met Fluxys LNG een concessie gevraagd voor de bouw van een laad- en losinstallatie voor aardgas.

<sup>77</sup> Bronnen: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2008), Lloyd Special Report "Port of Zeebrugge", verschillende krantenartikels.

<sup>78</sup> Uitgedrukt in ton.

<sup>79</sup> Na de sluiting van de lijn uit Oostende die werd beheerd door Ferryways, werd de trafiek gedeeltelijk omgeleid naar Zeebrugge.

<sup>80</sup> Rail Mounted Gantries crane. Portaalkraan op rails.

<sup>81</sup> Aan het einde van het contract met Algerije in maart 2007 sloot Distrigas een nieuwe overeenkomst voor de levering van gas uit Qatar. Men spreekt over 33 lossingen per jaar. GDF Suez ondertekende op haar beurt een contract voor 22 lossingen per jaar.

## 5.2 Toegevoegde waarde

Voor het tweede opeenvolgende jaar toont de haven van Zeebrugge een aanzienlijke stijging van de toegevoegde waarde. De directe toegevoegde waarde steeg met 6,0 pct. tegenover 2006 (+ 3,5 pct. tegen vaste prijzen). De totale toegevoegde waarde, die de som is van de directe en indirecte effecten, nam met 9,8 pct. toe. De directe en de totale toegevoegde waarde vertegenwoordigden respectievelijk 0,5 en 0,9 pct. van het Vlaamse bbp. In verhouding tot het Belgische bbp bedroeg het aandeel 0,3 (direct) en 0,5 pct. (totaal).

De directe toegevoegde waarde van de haven van Zeebrugge overschreed in 2007 900 miljoen euro. Van dat bedrag ging iets meer dan 400 miljoen euro naar de **maritieme cluster**. Dat vertegenwoordigt een stijging met meer dan 14 pct. De haven van Zeebrugge is de Vlaamse zeehaven waarvoor de maritieme cluster in verhouding de belangrijkste plaats inneemt op het vlak van de toegevoegde waarde. Alle segmenten van de maritieme cluster stegen. De scheepsagenten en expediteurs verbeterden in hoofdzaak dankzij de ondernemingen Ewals Cargo Care, ECS European Containers en Middlegate Europe. Bij de goederenbehandelaars zag APM Terminals Zeebrugge zijn toegevoegde waarde stijgen met 8,6 miljoen euro. De omzet van dat bedrijf, een dochteronderneming van de groep A.P. Moller-Maersk, is in één jaar tijd meer dan verdubbeld. Dat is onder meer te danken aan het in gebruik nemen, in 2006, van een nieuwe containerterminal aan de Albert II-kade. Er droegen ook nog andere factoren tot die stijging bij. Vanaf maart 2007 kon de haven van Zeebrugge grote containerschepen zoals de "Emma Maersk" (12.000 TEU) ontvangen. In april wees Maersk de service van de lijn AE9 naar Zuidoost-Azië toe aan APM Terminals Zeebrugge. De gevolgen voor de exploitatiewinst waren beperkt, maar de personeelskosten stegen met meer dan de helft en de investeringen deden de afschrijvingen verdubbelen. Nog steeds in hetzelfde segment kreeg de onderneming Bridgestone Logistics Europe de taak om de logistieke stromen van Centraal-Europa te beheren. Dat resulteerde in een uitbreiding van de infrastructuur en een stijging van de personeelskosten. De ondernemingen Combined Terminal Operators, Sea-Ro Terminal, Bridgestone Logistics Europe en 2XL deden de toegevoegde waarde elk met zo'n 3 miljoen euro stijgen, vooral door de hogere personeelskosten. De rederijen lieten een opmerkelijke stijging van de toegevoegde waarde met 43,2 pct. optekenen. Dat was hoofdzakelijk toe te schrijven aan Cobelfret Ferries. Die onderneming huurt voortaan schepen zonder bemanning (*bareboat charter*). Een en ander resulteerde in een daling van de huurkosten en een stijging van de personeelskosten. Half april 2007 werd tevens een nieuw schip te water gelaten: de m/s Yasmine, een zusterschip van de m/s Pauline. De bedrijfswinst is meer dan verdubbeld. Een van de redenen daarvan was het gebruik van grotere en dus meer rendabele schepen. In het segment havenaanleg en baggerwerken was de stijging van de toegevoegde waarde te danken aan de onderneming Depret, die meer dan 87 pct. van de toegevoegde waarde in het segment vertegenwoordigde. Het havenbedrijf MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen) legde uitstekende resultaten voor, die onder meer te danken waren aan de toegenomen activiteiten in de haven.

De **niet-maritieme cluster** groeide veel minder sterk dan de maritieme cluster. De toegevoegde waarde in de industrie en het vervoer over land daalde, terwijl ze steeg bij de handel en de andere logistieke diensten. De handelssector nam echter in beperkte mate toe. Dat was het resultaat van kleine individuele bewegingen zonder spectaculaire toe- of afnames. Bij de industrie daalden de twee segmenten met de grootste impact op de toegevoegde waarde, namelijk energie en elektronica. Bij dat eerste segment ging het om een algemene tendens<sup>82</sup>. Het tweede segment kreeg af te rekenen met de sluiting van de exploitatiezetel van Jabil Circuit. Dat deed de toegevoegde waarde dalen met 14,6 miljoen euro. Daarnaast liep ook de toegevoegde waarde van de grootste onderneming uit het segment, Philips Innovative Applications, in lichte mate terug. De andere segmenten pakten daarentegen uit met mooie groeicijfers. Na een lichte daling van de toegevoegde waarde in 2006 gingen de bouw en de voedingsnijverheid opnieuw in stijgende lijn. Dat was hoofdzakelijk te danken aan AGC Flatt Glass Europe (het vroegere Glaverbel), dat in Zeebrugge over een glasfabriek beschikt, en PBI Fruit Juices Company (Tropicana), dat in 2007 een zesde verpakkingslijn in Zeebrugge in gebruik nam.

---

<sup>82</sup> Met uitzondering van de onderneming Huberator, die actief is op de korte-termijngasmarkt, die in 2007 relatief stabiel bleef.

**TABEL 33 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>727,8</b>	<b>748,2</b>	<b>807,3</b>	<b>806,5</b>	<b>850,8</b>	<b>902,2</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>+ 4,4</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>277,9</b>	<b>291,5</b>	<b>307,3</b>	<b>335,0</b>	<b>354,8</b>	<b>405,3</b>	<b>44,9</b>	<b>+ 14,2</b>	<b>+ 7,8</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	28,5	35,3	38,6	40,0	45,5	47,9	5,3	+ 5,2	+ 10,9
Goederenbehandeling .....	93,2	100,4	120,1	125,9	138,1	168,4	18,7	+ 21,9	+ 12,6
Rederijen .....	9,1	18,4	12,2	28,0	24,6	35,2	3,9	+ 43,2	+ 31,1
Scheepsbouw en -herstelling .....	8,3	7,5	7,7	7,9	8,5	8,8	1,0	+ 4,4	+ 1,3
Havenaanleg en baggerwerken .....	24,1	17,0	12,2	10,9	11,2	13,4	1,5	+ 19,3	- 11,1
Visserij .....	32,6	31,4	24,6	25,5	20,5	21,0	2,3	+ 2,6	- 8,5
Maritieme handel .....	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,1	+ 29,3	+ 22,6
Havenbedrijf .....	20,8	14,7	21,3	22,1	26,1	29,1	3,2	+ 11,3	+ 6,9
Openbare sector .....	61,1	66,2	70,2	74,2	79,9	81,0	9,0	+ 1,4	+ 5,8
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>18,2</i>	<i>17,4</i>	<i>17,2</i>	<i>16,2</i>	<i>12,7</i>	<i>12,3</i>	<i>-</i>	<i>- 3,0</i>	<i>- 7,5</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>450,0</b>	<b>456,8</b>	<b>500,0</b>	<b>471,5</b>	<b>496,0</b>	<b>496,9</b>	<b>55,1</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>+ 2,0</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>60,2</b>	<b>66,4</b>	<b>74,6</b>	<b>73,0</b>	<b>83,3</b>	<b>83,5</b>	<b>9,3</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>+ 6,7</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>269,1</b>	<b>265,7</b>	<b>282,7</b>	<b>261,0</b>	<b>268,0</b>	<b>261,3</b>	<b>29,0</b>	<b>- 2,5</b>	<b>- 0,6</b>
Energie .....	78,6	57,8	63,6	56,6	56,3	52,1	5,8	- 7,5	- 7,9
Brandstofproductie .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	29,4	26,5	26,0	23,6	27,2	28,9	3,2	+ 6,0	- 0,3
Automobielnijverheid .....	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 10,1	+ 29,4
Elektronica .....	66,1	80,4	84,5	79,0	91,2	75,7	8,4	- 17,0	+ 2,8
Metaalverwerkende nijverheid .....	27,5	25,5	26,3	22,7	16,8	16,8	1,9	+ 0,3	- 9,4
Bouw .....	42,8	39,4	38,8	40,1	39,2	44,2	4,9	+ 12,5	+ 0,6
Voedingsnijverheid .....	10,3	22,9	28,8	27,0	24,1	30,0	3,3	+ 24,2	+ 23,7
Andere industrie .....	14,3	13,1	14,6	11,8	12,9	13,5	1,5	+ 4,7	- 1,2
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>67,0</b>	<b>69,8</b>	<b>81,2</b>	<b>68,6</b>	<b>71,4</b>	<b>71,3</b>	<b>7,9</b>	<b>- 0,2</b>	<b>+ 1,3</b>
Wegvervoer .....	49,9	52,5	60,3	55,2	56,8	57,8	6,4	+ 1,8	+ 3,0
Ander vervoer over land .....	17,1	17,2	20,9	13,4	14,7	13,5	1,5	- 8,0	- 4,6
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN .....</b>	<b>53,7</b>	<b>54,9</b>	<b>61,5</b>	<b>69,0</b>	<b>73,2</b>	<b>80,8</b>	<b>9,0</b>	<b>+ 10,4</b>	<b>+ 8,5</b>
Andere diensten .....	36,3	37,6	43,6	49,8	52,6	58,9	6,5	+ 12,1	+ 10,1
Openbare sector .....	17,4	17,4	18,0	19,2	20,7	21,9	2,4	+ 6,0	+ 4,7
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>890,2</b>	<b>691,9</b>	<b>664,0</b>	<b>693,6</b>	<b>721,4</b>	<b>824,2</b>	<b>-</b>	<b>+ 14,3</b>	<b>- 1,5</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>524,6</b>	<b>348,0</b>	<b>301,3</b>	<b>349,9</b>	<b>361,5</b>	<b>441,9</b>	<b>-</b>	<b>+ 22,3</b>	<b>- 3,4</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>365,6</b>	<b>343,9</b>	<b>362,6</b>	<b>343,7</b>	<b>359,9</b>	<b>382,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,2</b>	<b>+ 0,9</b>
<b>TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE .....</b>	<b>1.618,0</b>	<b>1.440,2</b>	<b>1.471,3</b>	<b>1.500,1</b>	<b>1.572,1</b>	<b>1.726,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,8</b>	<b>+ 1,3</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

Hoewel de toegevoegde waarde bij het andere vervoer over land terugliep tot het niveau van 2005, daalde het vervoer over land dankzij het wegvervoer slechts in lichte mate. Dat was meer specifiek te danken aan Eurolines, waarvan de toegevoegde waarde met iets minder dan 3 miljoen euro steeg. In het segment van de andere diensten (de sector "andere logistieke diensten") gaf de onderneming IVBO, dankzij een stijging van haar personeelskosten en operationeel resultaat, de toegevoegde waarde een boost van meer dan 2,7 miljoen euro. Ook G4S Security Services en International Trailer and Trailer Services droegen tot de groei bij.

**TABEL 34 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ZEEMACHT	Openbare sector
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling
4	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling
5	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf
6	FLUXYS LNG	Energie
7	COBELFRET FERRIES	Rederijen
8	AGC FLAT GLASS EUROPE	Bouw
9	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
10	MARINE HARVEST PIETERS	Handel

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

In de top tien van de toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge waren de drie koplopers dezelfde als in 2006, namelijk de zeemacht, Philips Innovative Applications en Sea-Ro Terminal. Fluxys LNG zakte twee plaatsen en bekleedt nu de zesde plaats. Cobelfret Ferries keerde terug in de top tien en neemt de plaats in van het openbaar bestuur.

### 5.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge stabiliseerde zich in 2007 ten opzichte van 2006, en bleef dus onder de 11.000 VTE. De indirecte werkgelegenheid, daarentegen, ging er, net als in de andere Vlaamse havens, fors op vooruit. Het aandeel van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse en de Belgische werkgelegenheid bleef ongewijzigd in vergelijking met 2006. Wat de totale werkgelegenheid betreft, steeg dat aandeel wél in vergelijking met de vorige publicatie, als gevolg van de gewijzigde methode waarbij de indirecte effecten nu per haven worden berekend. Het aandeel bedroeg respectievelijk 0,5 (direct) en 1,2 pct. (totaal) in verhouding tot de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest, terwijl het respectievelijk 0,3 (direct) en 0,7 pct. (totaal) bedroeg in verhouding tot de binnenlandse werkgelegenheid.

De werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge ging erop vooruit in de **maritieme cluster**, maar daalde in de niet-maritieme sectoren. De verdeling ervan tussen de twee clusters was uiteindelijk bijna gelijk. De goederenbehandeling, als grootste segment binnen de maritieme cluster, liet voor de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten een stijging met meer dan 10 pct. optekenen. Een van de belangrijkste verklaringen voor die stijging is de uitbreiding, in 2006, van het logistieke centrum van Bridgestone Logistics Europe ten behoeve van de verwerking van de Centraal-Europese goederenstromen. De extra capaciteit leidde tot een groter beroep op havenarbeiders. Het personeelsbestand nam toe met in totaal 92 VTE. Ook andere bedrijven zoals Container Handling Zeebrugge, Combined Terminal Operators, Belgian New Fruit Wharf en APM Terminals Zeebrugge droegen bij tot de stijging van de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten. Dat weerspiegelt de groei van de havenactiviteiten in Zeebrugge. Bij de rederijen steeg de werkgelegenheid met meer dan 30 pct. Dat was grotendeels te danken aan Cobelfret Ferries, dat in 2007 goed was voor 70 pct. van de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten binnen het segment, een toename met 44 pct. ten opzichte van 2006. Cobelfret Ferries is voor drie van zijn schepen overgestapt op een ander type huurcontract. In plaats van een "time chartered"-systeem koos het nu voor de "bareboat"-bevrachting. Doordat Cobelfret Ferries nu zelf voor de bemanning zorgt, steeg hun personeelsbestand. Bovendien nam het bedrijf in de loop van 2007 een nieuw schip van het type "Humber Max" in gebruik, dat de verbinding tussen Zeebrugge en Killingholme verzekert.

**TABEL 35 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2002 TOT 2007**  
(VTE)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>10.329</b>	<b>10.384</b>	<b>10.801</b>	<b>10.542</b>	<b>10.942</b>	<b>10.940</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,0</b>	<b>+ 1,2</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>4.430</b>	<b>4.362</b>	<b>4.440</b>	<b>4.588</b>	<b>5.133</b>	<b>5.361</b>	<b>49,0</b>	<b>+ 4,4</b>	<b>+ 3,9</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	346	385	395	422	567	574	5,2	+ 1,3	+ 10,6
Goederenbehandeling .....	1.416	1.413	1.597	1.732	2.037	2.254	20,6	+ 10,6	+ 9,7
Rederijen.....	91	92	91	88	145	189	1,7	+ 30,5	+ 15,6
Scheepsbouw en -herstelling.....	167	149	146	148	140	143	1,3	+ 2,3	- 3,0
Havenaanleg en baggerwerken .....	284	246	166	163	171	176	1,6	+ 3,2	- 9,1
Visserij .....	485	430	402	354	292	277	2,5	- 5,0	- 10,6
Maritieme handel .....	5	10	8	8	8	10	0,1	+ 15,9	+ 14,9
Havenbedrijf.....	156	152	150	145	141	144	1,3	+ 1,9	- 1,6
Openbare sector .....	1.480	1.484	1.486	1.527	1.633	1.595	14,6	- 2,3	+ 1,5
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>291</i>	<i>280</i>	<i>349</i>	<i>251</i>	<i>276</i>	<i>281</i>	<i>-</i>	<i>+ 1,9</i>	<i>- 0,7</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>5.899</b>	<b>6.022</b>	<b>6.360</b>	<b>5.954</b>	<b>5.809</b>	<b>5.579</b>	<b>51,0</b>	<b>- 4,0</b>	<b>- 1,1</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>995</b>	<b>1.035</b>	<b>1.099</b>	<b>1.098</b>	<b>1.164</b>	<b>1.122</b>	<b>10,3</b>	<b>- 3,5</b>	<b>+ 2,4</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>2.854</b>	<b>2.898</b>	<b>2.831</b>	<b>2.631</b>	<b>2.458</b>	<b>2.255</b>	<b>20,6</b>	<b>- 8,2</b>	<b>- 4,6</b>
Energie.....	184	161	132	124	118	114	1,0	- 3,6	- 9,1
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	346	320	277	240	232	244	2,2	+ 5,4	- 6,8
Automobielnijverheid .....	1	0	2	2	2	1	0,0	- 45,0	- 1,7
Elektronica .....	777	862	897	785	791	583	5,3	- 26,3	- 5,6
Metaalverwerkende nijverheid.....	395	383	404	378	259	239	2,2	- 7,7	- 9,6
Bouw .....	577	567	507	515	463	485	4,4	+ 4,8	- 3,4
Voedingsnijverheid .....	275	313	343	347	352	348	3,2	- 0,9	+ 4,8
Andere industrie.....	299	292	270	240	242	241	2,2	- 0,2	- 4,2
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>1.137</b>	<b>1.175</b>	<b>1.366</b>	<b>1.151</b>	<b>1.123</b>	<b>1.088</b>	<b>9,9</b>	<b>- 3,2</b>	<b>- 0,9</b>
Wegvervoer .....	829	852	988	873	825	803	7,3	- 2,7	- 0,6
Ander vervoer over land .....	308	323	378	277	298	285	2,6	- 4,3	- 1,5
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>913</b>	<b>914</b>	<b>1.065</b>	<b>1.074</b>	<b>1.065</b>	<b>1.114</b>	<b>10,2</b>	<b>+ 4,6</b>	<b>+ 4,1</b>
Andere diensten.....	584	606	769	781	767	800	7,3	+ 4,2	+ 6,5
Openbare sector .....	329	308	296	294	298	314	2,9	+ 5,5	- 0,9
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>13.178</b>	<b>12.900</b>	<b>13.203</b>	<b>13.144</b>	<b>14.615</b>	<b>16.117</b>	<b>-</b>	<b>+ 10,3</b>	<b>+ 4,1</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>7.136</b>	<b>6.548</b>	<b>6.461</b>	<b>6.876</b>	<b>8.359</b>	<b>9.903</b>	<b>-</b>	<b>+ 18,5</b>	<b>+ 6,8</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>6.042</b>	<b>6.352</b>	<b>6.742</b>	<b>6.269</b>	<b>6.255</b>	<b>6.214</b>	<b>-</b>	<b>- 0,7</b>	<b>+ 0,6</b>
<b>TOTAAL WERKGELEGENHEID .....</b>	<b>23.507</b>	<b>23.284</b>	<b>24.004</b>	<b>23.687</b>	<b>25.557</b>	<b>27.057</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,9</b>	<b>+ 2,9</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De werkgelegenheid in voltijdse equivalenten in het visserijsegment verminderde daarentegen sterk door de faillissementen van de “buiten de haven” gevestigde bedrijven Rederij Hertsens en Rederij Shannah. Samen met de openbare sector (de zeemacht) is de visserij het enige segment binnen de maritieme cluster dat een daling van de werkgelegenheid liet optekenen.

Binnen de **niet-maritieme cluster** tekenden de handel, de industrie en het vervoer over land een daling op. De handel had te lijden onder de gedaalde werkgelegenheid bij Donaldson Europe en D.B. Vis. In de industriële sector leed het elektronica-segment de grootste verliezen in termen van voltijdse equivalenten, en dat als gevolg van de sluiting van de Brugse vestiging van het bedrijf Jabil Circuit, waardoor 192 VTE verloren gingen. De andere verdwenen arbeidsplaatsen zijn grotendeels toe te schrijven aan Philips Innovative Applications. De chemische nijverheid toonde dan weer een werkgelegenheidstoename met meer dan 5 pct. dankzij, onder meer, Umicore Speciality Materials Brugge. De metaalverwerkende nijverheid ging verder in dalende lijn, waarbij verschillende bedrijven werden getroffen. De bouw kon ruim 20 VTE terugwinnen dankzij, meer bepaald, de bedrijven AGC Flat Glass Europe en AGC Seapane. In de andere industriële segmenten zijn de verschillen met vorig jaar klein. Het vervoer over land zag 35 VTE verdwijnen, waarvan ongeveer twee derde binnen het wegvervoer en een derde binnen het andere vervoer over land. Voor het wegvervoer ligt de verklaring in het nogal onregelmatige werkgelegenheidsverloop binnen de bedrijven: zo liet Eurolines een stijging optekenen, terwijl Lobbestaël Vervoer, Norbert Dentressangle Silo Belgium, N.D. Belgium, Frans Maas ... een daling registreerden. De gedaalde werkgelegenheid bij de firma Auto Luc verklaart de teruggang voor het andere vervoer over land. De andere logistieke diensten, daarentegen, gingen er 4,6 pct. op vooruit. Dat is voornamelijk te danken aan de bedrijven G4S Security Service en Van Der Vlist België, en aan de openbare sector.

**TABEL 36 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ZEEMACHT	Openbare sector
2	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling
3	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica
4	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling
5	MARINE HARVEST PIETERS	Handel
6	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
7	NMBS-GROEP	Ander vervoer over land
8	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
9	D.D.-TRANS	Wegvervoer
10	CLEANDIENST	Andere diensten

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De top 10 van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge verwelkomde in 2007 geen nieuwkomers. De zeemacht staat nog steeds bovenaan. Philips Innovative Applications moest zijn tweede plaats afstaan aan Sea-Ro Terminal. Ook Marine Harvest Pieters (voorheen Fjord Seafood Pieters) en Combined Terminal Operators wisselden van plaats. Voor het overige bleef de rangschikking ongewijzigd.

#### 5.4 Investerings

Na de sterke teruggang tijdens het voorgaande jaar daalden de investeringen ook dit jaar nog licht. Het verlies beperkte zich tot 0,5 pct. (- 2,6 pct. tegen vaste prijzen). Toch bleef het investeringsniveau vrij hoog in vergelijking met de periode van vóór 2005.

**TABEL 37** **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>54,8</b>	<b>63,3</b>	<b>65,3</b>	<b>274,1</b>	<b>162,4</b>	<b>171,4</b>	<b>56,5</b>	<b>+ 5,5</b>	<b>+ 25,6</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	6,4	8,3	14,5	11,4	10,1	8,1	2,7	- 19,2	+ 4,8
Goederenbehandeling .....	15,7	15,2	28,2	125,7	127,2	74,8	24,6	- 41,2	+ 36,6
Rederijen.....	8,5	4,7	4,0	123,2	10,1	61,0	20,1	+ 502,2	+ 48,4
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,4	0,3	1,3	1,0	0,6	0,5	0,2	- 15,1	+ 5,4
Havenaanleg en baggerwerken .....	1,3	1,6	1,5	1,0	1,4	1,9	0,6	+ 33,9	+ 8,0
Visserij .....	9,3	7,3	4,0	2,3	1,5	3,4	1,1	+ 135,2	- 18,0
Maritieme handel .....	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	- 95,3	+ 12,7
Havenbedrijf.....	13,1	25,9	11,8	9,5	11,4	21,6	7,1	+ 88,8	+ 10,4
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.) .....</i>	<i>8,3</i>	<i>6,6</i>	<i>13,0</i>	<i>9,3</i>	<i>10,8</i>	<i>20,4</i>	<i>-</i>	<i>+ 89,1</i>	<i>+ 19,6</i>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>108,3</b>	<b>94,4</b>	<b>135,0</b>	<b>132,9</b>	<b>142,5</b>	<b>132,1</b>	<b>43,5</b>	<b>- 7,3</b>	<b>+ 4,1</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>10,1</b>	<b>13,3</b>	<b>9,5</b>	<b>8,4</b>	<b>13,3</b>	<b>9,6</b>	<b>3,2</b>	<b>- 28,1</b>	<b>- 1,1</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>63,5</b>	<b>51,8</b>	<b>66,4</b>	<b>76,8</b>	<b>92,1</b>	<b>63,5</b>	<b>20,9</b>	<b>- 31,1</b>	<b>+ 0,0</b>
Energie.....	3,3	3,4	30,6	49,1	61,1	34,3	11,3	- 43,8	+ 59,7
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	2,7	2,2	4,2	3,5	2,0	2,9	1,0	+ 43,6	+ 1,7
Automobielnijverheid .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	+ 133,7	n.
Elektronica .....	7,5	17,9	14,4	10,2	12,2	4,9	1,6	- 60,0	- 8,2
Metaalverwerkende nijverheid.....	2,2	2,1	1,2	1,7	1,8	3,7	1,2	+ 103,3	+ 11,1
Bouw .....	5,0	6,6	4,7	4,4	6,6	7,4	2,4	+ 11,4	+ 8,0
Voedingsnijverheid .....	37,6	16,3	8,6	7,0	6,1	8,6	2,8	+ 41,1	- 25,6
Andere industrie.....	5,2	3,3	2,8	1,1	2,3	1,7	0,6	- 24,7	- 20,1
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>24,0</b>	<b>17,9</b>	<b>18,3</b>	<b>20,5</b>	<b>15,6</b>	<b>18,2</b>	<b>6,0</b>	<b>+ 16,7</b>	<b>- 5,5</b>
Wegvervoer .....	14,7	15,6	16,2	16,0	9,6	12,1	4,0	+ 26,1	- 3,8
Ander vervoer over land .....	9,3	2,3	2,1	4,5	5,9	6,0	2,0	+ 1,5	- 8,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>10,7</b>	<b>11,3</b>	<b>40,8</b>	<b>27,1</b>	<b>21,6</b>	<b>40,8</b>	<b>13,5</b>	<b>+ 89,5</b>	<b>+ 30,7</b>
Andere diensten.....	6,3	5,9	24,0	13,4	13,5	20,1	6,6	+ 48,8	+ 26,3
Openbare sector .....	4,4	5,4	16,7	13,7	8,0	20,7	6,8	+ 158,1	+ 36,2
<b>DIRECTE INVESTERINGEN ..</b>	<b>163,0</b>	<b>157,7</b>	<b>200,3</b>	<b>407,0</b>	<b>304,9</b>	<b>303,4</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,5</b>	<b>+ 13,2</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

In de haven van Zeebrugge deden er zich in 2007 grote verschuivingen voor in het vlak van de investeringen. In de **maritieme cluster** stegen ze met 5,5 pct., terwijl de niet-maritieme cluster een daling optekende van 7,3 pct. Het segment van de rederijen was de belangrijkste groeipool in de maritieme cluster. Cobelfret Ferries en C2C Shipping Lines investeerden het meest in dit segment. Cobelfret Ferries liet in april 2007 de m/s Yasmine te water. Dat ro-ro-schip heeft een laadcapaciteit van 4.600 lijnmeter. Het gaat om het tweede schip van acht dat de onderneming vóór eind 2009 op de Noordzee wil inzetten. C2C Shipping investeerde in 2007 eveneens in een nieuw schip, de C2C Astralis. Deze onderneming ontstond uit de joint venture tussen de rederij Cobelfret en European Container Services (expediteur en logistiek bedrijf) en nam dit schip, met een capaciteit van 750 TEU, in gebruik op de lijn Zeebrugge – Warrenpoint in Noord-Ierland. Ook bij het havenbedrijf stegen de investeringen in 2007 als gevolg van diverse onderhoudswerken. Toch daalden tijdens dezelfde periode de investeringen ook in verschillende segmenten van de maritieme cluster. Zo schroefde de grootste onderneming in het segment van de scheepsagenten en expediteurs, ECS European Containers, haar investeringen terug met 1,7 miljoen euro. Het bedrijf investeerde onder meer in de vernieuwing van oude containers en was in 2007 goed voor 60 pct. van de investeringen van het segment, tegen 67 pct. een jaar eerder. Het segment van de goederenbehandeling tekende een scherpe daling met meer dan 40 pct. op na twee jaar van uitzonderlijk uitbundige investeringen. De werken die APM Terminals Zeebrugge uitvoerde aan de Albert II-kade, waren in 2006 voltooid en de kade werd volledig operationeel in mei van datzelfde jaar. Daardoor lagen de investeringen van de onderneming in 2007 maar liefst 78 miljoen euro onder die van 2006. Hetzelfde bij Sea-Ro Terminal, dat in 2006 een hele reeks infrastructuurwerken uitvoerde en in 2007 haar investeringen zag dalen met bijna 9,5 miljoen euro. In scherp contrast daarmee stond CDMC Zeebrugge, dat begon met de bouw van een nieuwe terminal aan het einde van de Albert II-kade. Haar investeringen stegen daardoor met meer dan 16,4 miljoen euro. In het visserijsegment was de sterke stijging voor een groot deel te danken aan European Fish Center. Dat bedrijf bouwde immers een nieuwe veilinghal voor de verwerking van vis.

In de **niet-maritieme cluster** daalden de investeringen. Dat was het geval voor de handelssector en de industrie. Het vervoer over land en de andere logistieke diensten lieten daarentegen een sterke stijging optekenden. In 2006 kon de handel uitstekende cijfers voorleggen, mede dankzij Donaldson Europe, dat zijn gebouw omvormde tot distributiecentrum. Na de voltooiing van dat project daalden de investeringen van de onderneming in 2007 met bijna 1,9 miljoen euro. Jerry Spillier Brugge sneed ook drastisch in haar investeringen voor 2007 (- 1,5 miljoen euro). Bij de industrie investeerde Fluxys LNG minder dan in 2006. Toch breidde de onderneming haar terminal nog uit met een vierde opslagtank voor vloeibaar aardgas en verdubbelde ze bijna haar capaciteit om vloeibaar gas te hervergassen en in het distributienetwerk te brengen. De investeringen van Fluxys LNG bedroegen in 2007 iets minder dan 26,9 miljoen euro. In het elektronicasegment was de teruggang van de investeringen vooral te wijten aan de verdwijning van Jabil Circuit en aan een verlaging van de investeringen bij Philips Innovative Applications (- 4,3 miljoen euro). Die onderneming blijft met 87 pct. wel de grootste investeerder van het segment. Werkhuizen Landuyt had een positieve impact op de investeringen in de metaalverwerkende nijverheid. In de bouw deed vooral de installatie van een nieuwe snijlijn bij AGC Seapane de investeringen stijgen. In de voedingsnijverheid verklaarde het in gebruik nemen van een zesde verpakkinglijn bij PBI Fruit Juices Company de stijging van de investeringen. 2007 was een goed jaar voor het vervoer over land. De stijging was hoofdzakelijk te danken aan het wegvervoer. Dat segment trok profijt van de aankoop van trekkers en trailers door D.D.-Trans (+ 3,4 miljoen euro in 2007). Bij de andere logistieke diensten zorgden International Container and Trailer Services, Chrimarc, Gems International en het Vlaamse Gewest voor een mooie stijging.

De top tien van de investeringen in de haven van Zeebrugge wijzigde sterk ten opzichte van 2006. Cobelfret Ferries nam de leiding van het klassement, terwijl de vorige nummer één, APM Terminals Zeebrugge, er volledig uit verdween. Fluxys LNG behield zijn tweede plaats. Ook de voormalige derde in de stand, Sea-Ro Terminal, verdween uit het klassement. MBZ (het havenbedrijf van Zeebrugge) nam die derde plaats over. Het openbaar bestuur steeg drie plaatsen en bekleedt nu de vierde plaats, gevolgd door CDMC Zeebrugge, een nieuwkomer in het klassement. Van de tien ondernemingen in de top tien behoren er zeven tot de maritieme cluster.



**TABEL 38 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	COBELFRET FERRIES	Rederijen
2	FLUXYS LNG	Energie
3	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
5	CDMC ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
6	C2C SHIPPING LINES	Rederijen
7	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
8	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling
9	P.B.I. FRUIT JUICE COMPANY	Voedingsnijverheid
10	2XL	Goederenbehandeling

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

## 6 HAVEN VAN LUIK

### 6.1 Ontwikkelingen<sup>83</sup>

In 2007 slaagde de haven van Luik erin haar vorige record van 2004 te breken en een goederenverkeer via de waterweg te realiseren van 15.788.667 ton. Het was een uitzonderlijke groei met 9,5 pct. ten opzichte van 2006. De grootste groei vond plaats bij de vaste brandstoffen met 40 pct. Behalve cokes en steenkool bevat die groep ook de houtpellets die onder meer in de electriciteitscentrale van Electrabel in Awirs worden gebruikt. De bouwmaterialen, inclusief de producten uit de steengroeven, waren opnieuw de absolute leider onder de overgeslagen goederen. Ze waren goed voor 37 pct. van het goederenverkeer. Ze werden gevolgd door de olieproducten, de ertsen en de vaste brandstoffen. Die vier categorieën samen maakten 88 pct. van het verkeer uit. Net als in de haven van Brussel vertoonden de olieproducten ook in Luik een daling. Hetzelfde gold voor de landbouwproducten en de scheikundige producten. De ertsen vertoonden een duidelijke stijging, terwijl de metaalproducten een lichte daling lieten optekenen.

De autonome haven van Luik voerde verschillende infrastructuurwerken uit. Voor sommige kon ze daarbij rekenen op de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. Dat was met name het geval voor de werken op de achterliggende zones aan de noord- en zuidkaden en aan de Maaskade in de haven van Monsin, voor de infrastructuurwerken in de haven van Visé en voor de bouw van twee aanlegsteigers in Hermalle-sous-Huy. Sommige werken liepen door tot in 2008, zoals de aanleg van de verschillende zones van de haven van Monsin. Het Waals Ministerie van Uitrusting en Vervoer<sup>84</sup> financierde tevens nieuwe aanlegstructuren in de havens van Statte en Hermalle-sous-Huy.

In het kader van het project Liège Triligiport hebben de haven van Antwerpen, SPI+ en de haven van Luik een economisch samenwerkingsverband opgericht. Dat samenwerkingsverband heeft tot doel promotie en prospectie van investeerders. Er werden projectoproepen gelanceerd. De antwoorden werden in detail bestudeerd op basis van vooraf gedefinieerde criteria zoals duurzaamheid, impact op de ontwikkeling van de terminal, werkgelegenheid, investeringen enz. Liège Triligiport is een multimodale zone van 100 hectare aan het Albertkanaal, die goed bereikbaar is vanuit Antwerpen en Rotterdam. Eind juni 2008 werden de aanleg en de exploitatie van de containerterminal toegekend aan de Antwerpse goederenbehandelaar Manuport Group en aan het bedrijf dat de containerterminal van Meerhout Water Container Terminal uitbaat. Beide ondernemingen maken deel uit van de Australische investeringsgroep Babcock & Brown. Deutsche Lagerhaus Gesellschaft en Warehouses De Pauw kregen concessies voor logistieke terreinen van respectievelijk 30 en 10 hectare. Het doel is om van Triligiport een echt "logistiek dorp" te maken.

### 6.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde in het havencomplex van Luik steeg met 6,0 pct. en met 6,2 pct. voor alle effecten samen (+ 3,4 en + 3,6 pct. tegen vaste prijzen). De bijdrage van de directe toegevoegde waarde tot het bbp van het Waalse Gewest behield hetzelfde niveau als het jaar voordien, namelijk 1,8 pct. Ook de bijdrage van de totale toegevoegde waarde (3,3 pct.) bleef ongewijzigd. In 2006 en 2007 bereikten die percentages 0,4 (direct) en 0,8 pct. (totaal) van het Belgische bbp.

---

<sup>83</sup> Bron: o.a. "Annuaire du Port Autonome de Liège 2007", Lloyd Special Report Activiteitenverslag 2007 van de Autonome haven van Luik.

<sup>84</sup> Als gevolg van de hervorming van de Waalse administratie werd het Ministerie van Uitrustingen en Vervoer (MET) opgenomen in de SPW (Service public de la Wallonie). SPW bestaat uit een algemeen Secretariaat, twee transversale algemene Directies en zes operationele algemene Directies waaronder de " Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des voies hydrauliques".

**TABEL 39 TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>1.137,6</b>	<b>996,8</b>	<b>1.207,2</b>	<b>1.261,5</b>	<b>1.316,9</b>	<b>1.395,5</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>20,8</b>	<b>20,0</b>	<b>22,4</b>	<b>24,5</b>	<b>26,1</b>	<b>29,5</b>	<b>2,1</b>	<b>+ 13,0</b>	<b>+ 7,2</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	4,3	4,3	5,5	5,2	6,3	6,9	0,5	+ 8,8	+ 9,7
Goederenbehandeling .....	10,5	11,2	11,6	12,6	13,2	15,4	1,1	+ 17,3	+ 7,9
Rederijen.....	3,1	2,3	3,1	4,2	4,0	4,4	0,3	+ 9,7	+ 7,3
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,6	0,4	0,6	0,6	0,5	0,6	0,0	+ 7,2	+ 1,0
Havenaanleg en baggerwerken .....	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Visserij .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf.....	1,8	1,8	1,8	1,9	2,1	2,2	0,2	+ 6,6	+ 4,4
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>1.116,8</b>	<b>976,8</b>	<b>1.184,8</b>	<b>1.237,0</b>	<b>1.290,8</b>	<b>1.366,0</b>	<b>97,9</b>	<b>+ 5,8</b>	<b>+ 4,1</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>66,4</b>	<b>78,7</b>	<b>75,4</b>	<b>92,7</b>	<b>92,0</b>	<b>93,0</b>	<b>6,7</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 7,0</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>1.002,1</b>	<b>849,1</b>	<b>1.061,5</b>	<b>1.093,8</b>	<b>1.143,0</b>	<b>1.220,6</b>	<b>87,5</b>	<b>+ 6,8</b>	<b>+ 4,0</b>
Energie.....	206,0	122,1	239,7	229,7	257,7	318,0	22,8	+ 23,4	+ 9,1
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,7	-0,2	n.	n.
Chemische nijverheid .....	104,8	91,2	99,2	110,1	100,9	105,9	7,6	+ 5,0	+ 0,2
Automobielnijverheid .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica .....	5,9	2,8	5,1	6,3	6,3	4,0	0,3	- 36,8	- 7,5
Metaalverwerkende nijverheid.....	454,0	426,2	526,1	558,0	541,1	599,4	42,9	+ 10,8	+ 5,7
Bouw .....	174,4	158,9	153,5	146,3	197,0	154,7	11,1	- 21,4	- 2,4
Voedingsnijverheid .....	40,0	33,4	24,0	30,4	25,0	24,4	1,7	- 2,5	- 9,4
Andere industrie.....	16,9	14,5	13,9	13,0	15,0	16,9	1,2	+ 12,8	- 0,1
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>7,9</b>	<b>7,9</b>	<b>7,8</b>	<b>7,1</b>	<b>6,3</b>	<b>6,5</b>	<b>0,5</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>- 3,9</b>
Wegvervoer .....	5,5	5,4	5,5	5,0	4,7	5,1	0,4	+ 8,5	- 1,4
Ander vervoer over land .....	2,5	2,5	2,3	2,1	1,6	1,4	0,1	- 12,6	- 10,9
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>40,4</b>	<b>41,1</b>	<b>40,1</b>	<b>43,4</b>	<b>49,5</b>	<b>45,9</b>	<b>3,3</b>	<b>- 7,3</b>	<b>+ 2,6</b>
Andere diensten.....	40,4	41,1	40,1	43,4	49,5	45,9	3,3	- 7,3	+ 2,6
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>1.080,8</b>	<b>1.003,2</b>	<b>1.039,6</b>	<b>1.103,3</b>	<b>1.132,1</b>	<b>1.205,6</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,5</b>	<b>+ 2,2</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>41,7</b>	<b>33,8</b>	<b>35,4</b>	<b>47,7</b>	<b>45,4</b>	<b>51,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 13,3</b>	<b>+ 4,3</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>1.039,1</b>	<b>969,4</b>	<b>1.004,2</b>	<b>1.055,6</b>	<b>1.086,7</b>	<b>1.154,2</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,2</b>	<b>+ 2,1</b>
<b>TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....</b>	<b>2.218,4</b>	<b>2.000,0</b>	<b>2.246,8</b>	<b>2.364,8</b>	<b>2.449,0</b>	<b>2.601,1</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,2</b>	<b>+ 3,2</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De toegevoegde waarde van het havencomplex van Luik evolueerde in 2007 gunstig. In de **maritieme cluster** steeg ze met 13 pct. Het segment van de scheepsagenten en expediteurs pakte uit met een stijging van 8,8 pct. Dat was voornamelijk te danken aan de grootste onderneming in het segment, Magetra. De omzet van Magetra steeg met 6 pct., terwijl de verschillende diensten en goederen minder sterk stegen, zodat de winstmarge van de onderneming groter werd. Bij de goederenbehandeling, het grootste segment van de maritieme cluster, bedroeg de stijging 17,3 pct. Dat was onder meer te danken aan CTB Magemon. Die onderneming ontstond uit de versmelting van Magemon met CTB Logistics. De toegevoegde waarde van de onderneming groeide onder invloed van de stijgende personeelskosten en de afschrijvingen. Een andere bron was Société Industrielle de Renory, die tot de groep Gustave Portier Industries behoort. Die slaagde erin om bij een dalende omzet de kosten beter onder controle te houden, met een sterk gestegen operationeel resultaat tot gevolg. Ten slotte droeg ook Magasins Généraux Manutention (MGM), met een operationele bruto marge die in één jaar tijd met meer dan de helft steeg, bij tot de hogere toegevoegde waarde in het segment. Bij de rederijen had de grootste onderneming van het segment, SOMEF, een positieve impact op de resultaten. Hoewel de omzet van het bedrijf in 2007 aanzienlijk steeg, lag vooral het verloop van de personeelskosten ten grondslag aan de hogere toegevoegde waarde.

De toegevoegde waarde van de **niet-maritieme cluster** steeg tussen 2006 en 2007 met 5,8 pct. Terwijl de sectoren handel, industrie en vervoer over land stegen, ging die van de andere logistieke diensten sterk naar omlaag. Een van de hoofdverantwoordelijken daarvoor was Prayon Services et Finance. Die onderneming hevelde immers al haar activiteiten en personeel over naar de onderneming Prayon (in het segment van de chemische nijverheid). Die overplaatsing veroorzaakte een daling van de toegevoegde waarde met 3,5 miljoen euro. Een andere onderneming van de groep Prayon, nog steeds in de sector van de andere logistieke diensten, Prayon Technologies, zag haar toegevoegde waarde eveneens duidelijk dalen. Dat was vooral te wijten aan het uitstellen van contracten tot 2008. Bij de handel kon de grootste onderneming in de sector, Total Belgium, een mooie toename van haar toegevoegde waarde voorleggen. Helaas werd die grotendeels tenietgedaan door een duidelijke daling van de toegevoegde waarde bij Eagle Energy, Intramet Metal Center en Belgomazout-Liège. De toegevoegde waarde van de sector steeg uiteindelijk nog met 1,1 pct. De industrie groeide met 6,8 pct., met uitzonderlijk goede prestaties voor de segmenten energie, metaalverwerkende nijverheid en andere industrie, en een onverwacht slecht resultaat in de bouw. Het energiesegment trok profijt van de goede operationele resultaten van S.P.E. en Electrabel. De brandstofproductie noteerde een negatieve toegevoegde waarde. De oorzaak daarvan lag bij BioWanze. Die onderneming kon voor haar eerste boekjaar immers nog geen operationele activiteit voorleggen. De chemische nijverheid haalde voordeel uit de toegenomen activiteiten, voornamelijk naar volume, en de stijgende lonen van Imerys Minéraux Belgique. De elektronica kreeg te maken met een sterke daling van de toegevoegde waarde door de ontbinding van de onderneming Cristalux en door een sterke vermindering van de omzet en de operationele winst bij Conception et Développement Electroniques. In de metaalverwerkende nijverheid zorgden de goede prestaties van de ondernemingen uit de groep van ArcelorMittal (ArcelorMittal Belgium, ArcelorMittal Liège Upstream, ArcelorMittal Packaging Belgique en ArcelorMittal Ringmill) en van de onderneming Cockerill Maintenance et Ingénierie voor een groei van de toegevoegde waarde met 10,8 pct. De bouwnijverheid ging gebukt onder een daling van de toegevoegde waarde (- 31,6 miljoen euro) van de onderneming Carrières et Fours Chaux Dumont-Wautier als gevolg van de sterke vermindering van de boekhoudkundige post "andere bedrijfsopbrengsten". Het segment noteerde eveneens een daling van de toegevoegde waarde bij CBR Cementbedrijven, veroorzaakt door de teruggang van de lonen en het bedrijfsresultaat (onder andere door de hogere energiekosten). Bij de andere industrieën zag Valdunes BeluX haar omzet sterk stijgen dankzij de uitvoering van een bestelling treinwielen voor de NMBS en wielstellen. Ook het bedrijfsresultaat van de onderneming steeg fors. In de sector van het vervoer over land leverden de stijgende personeelskosten bij Cuypers Logistics een positieve bijdrage. Uiteindelijk daalde de toegevoegde waarde echter sterk door de krimpende personeelskosten bij de NMBS, een gevolg van de overname van de pensioenfondsen door de overheid.

**TABEL 40 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	ELECTRABEL	Energie
3	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Metaalverwerkende nijverheid
4	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid
5	S.P.E.	Energie
6	TOTAL BELGIUM	Handel
7	PRAYON	Chemische nijverheid
8	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
10	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Chemische nijverheid

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De drie koplopers in de top tien van de toegevoegde waarde in het havencomplex van Luik waren dezelfde als die van 2006. Het gaat nog steeds om ArcelorMittal Belgium, Electrabel en ArcelorMittal Liège Upstream. Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier en CBR Cementbedrijven daalden in de rangschikking ten voordele van Cockerill Maintenance et Ingénierie en S.P.E. Er waren geen nieuwkomers in de top tien.

### 6.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Luik wist de negatieve trend van de afgelopen vijf jaar te doorbreken en vertoonde voor het eerst weer een stijging. Net als in 2006 bedroeg het aandeel 1,1 pct. van de werkgelegenheid in het Waalse Gewest. De totale werkgelegenheid kwam overeen met 2,7 pct. van de Waalse werkgelegenheid. In verhouding tot de werkgelegenheid in België bleven die percentages ongewijzigd, namelijk 0,3 pct. (direct) en 0,7 pct. (totaal).

De directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex steeg tussen 2006 en 2007 met 96 VTE. Dat is te danken aan de niet-maritieme cluster. De **maritieme cluster** bleef stabiel. Bij de scheepsagenten en expediteurs kromp het bedrijf Magetra zijn personeelsbestand met 7 VTE in. Het is zodoende de hoofdverantwoordelijke voor de werkgelegenheidsdaling in dit segment. In de goederenbehandeling had de overname van CTB Logistics door CTB Magemon helemaal geen negatieve impact op de werkgelegenheid. De rederijen trokken mee profijt van de groei van het bedrijf Somef. De cijfers voor het segment havenaanleg en baggerwerken wijzigden in vergelijking met de vorige publicatie, omdat het bedrijf SA Anti Incendie/Technique Spéciales, voordien ondergebracht in de NACE 35110 (bouw en reparatie van schepen) nu werd overgeheveld naar de NACE 45332 (overig loodgieterswerk) en daardoor uit de maritieme cluster werd verwijderd.

In de **niet-maritieme cluster** evolueerden de handel, de industrie en het vervoer over land, net als bij de toegevoegde waarde, positief, terwijl de werkgelegenheid er in de andere logistieke diensten op achteruitging. In de handel leidde de overplaatsing van de maatschappelijke zetel van de firma Liège Boissons tot het verlies van verschillende arbeidsplaatsen. Tegelijk lieten de bedrijven Horeca Logistics Services Sud, die de activiteiten van Liège Boissons in Luik heeft overgenomen, en Intramet Metal Center een groei optekenen binnen de sector. In de sector energie breidde Electrabel haar personeelsbestand op het terrein in het Luikse havengebied uit met 67 VTE, hoofdzakelijk op de site van Tihange. In het elektronicasegment mondde de ontbinding van het bedrijf Cristalux uit in een daling van de werkgelegenheid. Dankzij de aanhoudende activiteiten in de metaalverwerkende nijverheid in 2007 nam de werkgelegenheid daar toe, zij het niet in alle ondernemingen. De ondernemingen van de groep ArcelorMittal gevestigd op het terrein van de haven van Luik zagen het aantal VTE in 2007 dalen. In het bedrijf Cockerill Maintenance & Ingénierie, daarentegen, steeg de werkgelegenheid met meer dan 100 VTE. De bouw voelde de gevolgen van het herstructureringsplan dat CBR Cementbedrijven ten uitvoer legde, met tot gevolg een daling van de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten met 2,9 pct. binnen dat segment.

**TABEL 41 WERKGELEGENHEID IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2002 TOT 2007**  
(VTE)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>13.631</b>	<b>12.126</b>	<b>11.820</b>	<b>11.695</b>	<b>11.390</b>	<b>11.486</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>- 3,4</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>337</b>	<b>306</b>	<b>313</b>	<b>356</b>	<b>397</b>	<b>394</b>	<b>3,4</b>	<b>- 0,6</b>	<b>+ 3,2</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	61	58	72	71	98	89	0,8	- 8,8	+ 7,8
Goederenbehandeling .....	158	158	141	163	176	177	1,5	+ 0,2	+ 2,3
Rederijen .....	52	42	52	72	71	78	0,7	+ 9,7	+ 8,2
Scheepsbouw en -herstelling .....	12	11	13	12	12	12	0,1	+ 0,1	- 0,3
Havenaanleg en baggerwerken.....	17	0	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Visserij .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf .....	37	37	36	37	40	39	0,3	- 2,5	+ 1,1
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>13.294</b>	<b>11.819</b>	<b>11.507</b>	<b>11.339</b>	<b>10.994</b>	<b>11.092</b>	<b>96,6</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>- 3,6</b>
<b>HANDEL.....</b>	<b>430</b>	<b>557</b>	<b>384</b>	<b>368</b>	<b>376</b>	<b>388</b>	<b>3,4</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>- 2,0</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>12.351</b>	<b>10.729</b>	<b>10.573</b>	<b>10.266</b>	<b>9.947</b>	<b>10.033</b>	<b>87,4</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>- 4,1</b>
Energie .....	1.135	1.070	1.062	1.083	1.149	1.216	10,6	+ 5,9	+ 1,4
Brandstofproductie .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid.....	1.083	1.040	1.021	1.016	1.004	1.009	8,8	+ 0,5	- 1,4
Automobielnijverheid.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	119	98	74	83	92	82	0,7	- 11,3	- 7,3
Metaalverwerkende nijverheid .....	7.885	6.618	6.634	6.257	5.976	6.029	52,5	+ 0,9	- 5,2
Bouw.....	1.627	1.537	1.424	1.452	1.363	1.323	11,5	- 2,9	- 4,0
Voedingsnijverheid .....	193	162	126	164	148	151	1,3	+ 2,4	- 4,7
Andere industrie .....	309	205	232	212	215	223	1,9	+ 3,7	- 6,3
<b>VERVOER OVER LAND.....</b>	<b>133</b>	<b>134</b>	<b>133</b>	<b>125</b>	<b>116</b>	<b>125</b>	<b>1,1</b>	<b>+ 8,3</b>	<b>- 1,2</b>
Wegvervoer .....	88	89	94	88	88	99	0,9	+ 12,1	+ 2,3
Ander vervoer over land.....	45	45	39	37	28	27	0,2	- 3,6	- 9,8
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>380</b>	<b>400</b>	<b>417</b>	<b>581</b>	<b>555</b>	<b>545</b>	<b>4,7</b>	<b>- 1,9</b>	<b>+ 7,5</b>
Andere diensten .....	380	400	417	581	555	545	4,7	- 1,9	+ 7,5
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>17.662</b>	<b>16.262</b>	<b>16.116</b>	<b>16.053</b>	<b>16.312</b>	<b>16.685</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,3</b>	<b>- 1,1</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>785</b>	<b>606</b>	<b>587</b>	<b>814</b>	<b>840</b>	<b>923</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,9</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>16.877</b>	<b>15.656</b>	<b>15.529</b>	<b>15.239</b>	<b>15.471</b>	<b>15.762</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,9</b>	<b>- 1,4</b>
<b>TOTAAL WERKGELEGENHEID.....</b>	<b>31.292</b>	<b>28.388</b>	<b>27.936</b>	<b>27.748</b>	<b>27.702</b>	<b>28.171</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,7</b>	<b>- 2,1</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De werkgelegenheid in de voedingsindustrie bleef stabiel. De Tiense Suikerraffinaderij, de grootste onderneming binnen dat segment met een aandeel van 63,7 pct., breidde zijn personeelsbestand in 2007 licht uit. De ontwikkeling van het bedrijf Cuypers Logistics had een positieve impact op de sector van het vervoer over land. De andere logistieke diensten hadden evenwel te lijden onder de overname van het personeel van de firma Prayon Services et Finance door het bedrijf Prayon.

**TABEL 42 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Metaalverwerkende nijverheid
2	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
3	ELECTRABEL	Energie
4	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid
5	PRAYON	Chemische nijverheid
6	ARCELORMITTAL PACKAGING BELGIQUE	Metaalverwerkende nijverheid
7	S.P.E.	Energie
8	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
9	AXIMA SERVICES	Bouw
10	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

In de top tien van de werkgelegenheid in het Luikse havencomplex in 2007 vinden we dezelfde ondernemingen terug als in 2006. De eerste zes bleven ongewijzigd. Ze maken allemaal deel uit van de industrie en vier van hen zijn actief in de metaalverwerkende nijverheid. Als gevolg van haar herstructurering, zakt CBR Cementbedrijven van de zevende naar de tiende plaats. Zodoende schuiven de drie andere ondernemingen een plaats naar boven in de rangschikking.

#### 6.4 Investerings

In het havencomplex van Luik stegen de investeringen met 112,3 pct. (+ 107,8 pct. tegen vaste prijzen) naar een nieuwe recordhoogte.

Tewijl de **maritieme cluster** een lichte daling optekende, stegen de investeringen in de niet-maritieme cluster sterk. De investeringen bij de scheepsagenten en expediteurs waren hoofdzakelijk toe te schrijven aan Magetra. Dat bedrijf investeerde immers fors in rollend materieel en containers. Bij de goederenbehandeling konden de gestegen investeringen van CTB Magemon, dat CTB Logistics overnam, het verlies door de verdwijning van CTB Logistics niet helemaal goedmaken. Rederij Somef kocht twee *straddle carriers* en installeerde een aangepast informaticasysteem. De investeringen van het havenbedrijf van Luik zakten, na het topjaar 2006, dit jaar min of meer terug naar het niveau van 2004.

De investeringen in de niet-maritieme cluster verdubbelden. Na een gevoelige daling in 2006 gingen de investeringen in de handel opnieuw in stijgende lijn dankzij onder meer Terval, Total Belgium en Indumet. De industrie schoot met maar liefst 130 miljoen euro omhoog. In deze sector investeerde Electrabel op de sites van Awirs en Tihange. In totaal bedroeg de investering van de onderneming in het Luikse havencomplex 47,9 miljoen euro. Dat was goed voor bijna 86 pct. van de totale investeringen in het segment. Net als in andere havens gaf de bouw van een biobrandstoffenfabriek de investeringen in het segment van de brandstofproductie een flinke *boost*. In de haven van Luik ging het om BioWanze. Die fabriek maakt bio-ethanol uit tarwe en bieten en is uitgerust met een biomassaketel. De totale investering bedroeg 250 miljoen euro over drie jaar (van 2006 tot 2008). De fabriek ligt in Statte en is afgestemd op een productiecapaciteit van 300.000 m<sup>3</sup> per jaar. Ze werd op 20 april 2009 officieel ingehuldigd. In de chemische nijverheid investeerde Prayon in een nieuw behandelingsschema voor raffinatoren in de zuiveringsateliërs en in een extra atelier voor zwavelverbranding, zodat geheel of gedeeltelijk voorzien kan worden in de behoeften van de site in het vlak van elektriciteit, stoom en zwavelzuur. De installatie moest tegen eind 2008 operationeel zijn. Ook Imerys Minéraux Belgique voerde haar investeringen in verschillende projecten op.

**TABEL 43** **INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>4,3</b>	<b>4,5</b>	<b>5,3</b>	<b>3,3</b>	<b>5,4</b>	<b>5,1</b>	<b>1,5</b>	<b>- 5,4</b>	<b>+ 3,5</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	0,6	0,9	1,5	0,3	0,4	1,0	0,3	+ 183,0	+ 11,5
Goederenbehandeling .....	3,2	3,1	3,3	2,6	4,1	3,0	0,9	- 25,5	- 0,7
Rederijen .....	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,8	0,2	+ 597,5	+ 61,7
Scheepsbouw en -herstelling .....	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	+ 11,1	+ 11,8
Havenaanleg en baggerwerken .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Visserij .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf .....	0,4	0,3	0,1	0,3	0,7	0,1	0,0	- 79,6	- 16,2
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>147,8</b>	<b>115,1</b>	<b>136,8</b>	<b>137,2</b>	<b>155,5</b>	<b>336,4</b>	<b>98,5</b>	<b>+ 116,4</b>	<b>+ 17,9</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>5,6</b>	<b>4,8</b>	<b>2,4</b>	<b>5,0</b>	<b>3,3</b>	<b>6,7</b>	<b>2,0</b>	<b>+ 105,5</b>	<b>+ 3,7</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>119,9</b>	<b>96,3</b>	<b>124,5</b>	<b>124,2</b>	<b>140,0</b>	<b>270,5</b>	<b>79,2</b>	<b>+ 93,3</b>	<b>+ 17,7</b>
Energie .....	5,9	7,8	11,2	19,9	36,7	55,8	16,3	+ 52,0	+ 56,6
Brandstofproductie .....	0,0	0,0	0,0	0,0	11,8	91,1	26,7	+ 669,2	n.
Chemische nijverheid .....	21,2	24,0	14,1	29,4	21,1	28,5	8,3	+ 34,8	+ 6,1
Automobielnijverheid .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica .....	0,1	0,1	0,2	0,6	0,9	0,6	0,2	- 32,7	+ 34,7
Metaalverwerkende nijverheid .....	52,7	37,2	75,8	43,5	31,8	63,1	18,5	+ 98,3	+ 3,7
Bouw .....	31,3	21,4	18,1	24,9	28,7	22,9	6,7	- 20,1	- 6,0
Voedingsnijverheid .....	5,5	4,1	2,8	2,9	3,4	4,6	1,3	+ 37,0	- 3,6
Andere industrie .....	3,1	1,7	2,5	3,1	5,5	3,9	1,1	- 29,4	+ 4,7
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>5,4</b>	<b>5,2</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>1,3</b>	<b>1,4</b>	<b>0,4</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>- 23,1</b>
Wegvervoer .....	3,5	3,6	0,6	0,4	0,4	0,7	0,2	+ 57,0	- 28,0
Ander vervoer over land .....	1,9	1,6	1,5	1,3	0,9	0,8	0,2	- 14,9	- 16,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN .....</b>	<b>17,0</b>	<b>8,8</b>	<b>7,8</b>	<b>6,2</b>	<b>10,9</b>	<b>57,8</b>	<b>16,9</b>	<b>+ 427,9</b>	<b>+ 27,8</b>
Andere diensten .....	17,0	8,8	7,8	6,2	10,9	57,8	16,9	+ 427,9	+ 27,8
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>DIRECTE INVESTERINGEN ..</b>	<b>152,0</b>	<b>119,7</b>	<b>142,1</b>	<b>140,5</b>	<b>160,8</b>	<b>341,5</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 112,3</b>	<b>+ 17,6</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Bij de metaalverwerkende nijverheid verdubbelde de groep ArcelorMittal haar investeringen in één jaar tijd. Ze namen in 2007 88 pct. van het totaal in hun segment voor hun rekening. Het meest stegen de investeringen in ArcelorMittal Liège Upstream. Die onderneming bouwde een extra installatie voor het verwijderen van naftaleen uit het gas uit de cokesoven. Bovendien vonden tijdens het tweede halfjaar van 2007 voorbereidende werken voor de bouw van een gasontzwavelingsinstallatie voor de cokesfabriek plaats, naast bestellingen voor de gasreiniging van de batterij cokesovens. Er werden renovatiewerken uitgevoerd aan de grote verwarmingsketels en de wisselstroomgeneratoren. Het bedrijf startte hoogoven 6 opnieuw op en vernieuwde de installaties voor de staalproductie en de bekleding van de torpedowagens. De investeringen in de industrie en de bouw daalden daarentegen door, onder meer, een teruggang bij CBR Cementbedrijven en Gravibeton. Dit laatste bedrijf verrichtte in 2006 aanzienlijke uitgaven voor installaties, machines en uitrusting. De investeringen in de sector van het vervoer over



land bleven relatief stabiel, terwijl ze in de sector van de andere logistieke diensten sterk stegen. De onderneming Intradel bouwt een nieuwe fabriek voor energiewinning uit restafval teneinde conform te zijn met de voorschriften van het Waalse Gewest. Dit laatste verbiedt immers vanaf 2010 het begraven van organisch afval. Uvélia moet de oude eenheid voor energetische valorisatie (UVE) van Herstal vervangen. De gebruikte technologie zal het energierendement vergroten en maakt de technische ingraving overbodig. Er zal geen voorafgaande sortering meer hoeven te gebeuren. In totaal investeerde Intradel in 2007 iets minder dan 53 miljoen euro.

**TABEL 44 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BIOWANZE	Brandstofproductie
2	INTRADEL	Andere diensten
3	ELECTRABEL	Energie
4	ARCELORMITTAL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
5	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Metaalverwerkende nijverheid
6	PRAYON	Chemische nijverheid
7	S.P.E.	Energie
8	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
10	RAFFINERIE TIRLEMONTAISE	Voedingsnijverheid

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

De bouw van de bio-ethanolfabriek door BioWanze en van de Uvélia-unit door de Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel) plaatste beide ondernemingen bovenaan in de top 10 van de investeringen in het Luikse havencomplex. Ze werden gevolgd door Electrabel en twee ondernemingen uit de groep van ArcelorMittal, namelijk ArcelorMittal Belgium en ArcelorMittal Liège Upstream. Door hun dalende investeringen verloren CBR Cementbedrijven en Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier verschillende plaatsen in het klassement.

## 7 HAVEN VAN BRUSSEL

### 7.1 Ontwikkelingen

2007 was een goed jaar voor de haven van Brussel. Het volume geladen en geloste goederen steeg met 3 pct. van 4,2 tot 4,3 miljoen ton. Die groei deed vooral voor bij de bouwmaterialen, die met 52 pct. van het eigen verkeer de belangrijkste goederencategorie in de haven bleven. Ook de ertsen, schroot en metaalverwerkende nijverheid stegen aanzienlijk (+ 30 pct. en + 37 pct.). De olieproducten, de tweede belangrijkste categorie, lieten daarentegen een forse daling optekenen (- 14 pct.). Voor 2007 liet het goederenverkeer via binnenscheepvaart mooie groeicijfers optekenen. De maritieme trafiek daalde verder en vertegenwoordigde nog minder dan 2 pct. van het eigen verkeer. De containerterminal bleef zijn activiteiten fors uitbreiden. In 2007 werden 17.085 TEU geladen en gelost, goed voor een groei van 42 pct.

Zowat de helft van de goederen kwam uit Nederland en iets minder dan een derde uit België. Duitsland was het derde grootste land van herkomst.

In 2007 keurde de Europese Commissie de subsidies voor de haven van Brussel goed om de ontwikkeling van het transport via de binnenvaart in België aan te moedigen. Die subsidies lopen van 2007 tot 2009 en bedragen in totaal 450.000 euro of 150.000 euro per jaar. De steun gaat naar uitbaters van regelmatig lijnen vanuit Brussel.

De sanering van de voormalige sites van Brouw, CFF, Gravaubel en Vandenbossche ging ondertussen voort. Conform het masterplan van de haven werd de renovatie van de site van de twee sluisen gestart; de eigenlijke bouwwerken starten in 2008. Ook het voorontwerp van het "lichtplan" is aangevat. Er werd gestart met een studie over de mogelijkheid een terminal te bouwen voor de ontvangst van grote passagiersschepen. Daarnaast werden werken uitgevoerd voor de ontspanningsactiviteiten. Bovendien zette de haven van Brussel haar baggeractiviteiten en de reiniging van de kademuuren voort.

Met het oog op de economische ontwikkeling van de haven gaf het Havenbedrijf van Brussel begin 2007 verschillende terreinen in concessie. De onderneming Reibel kondigde de bouw aan van een nieuwe opslagplaats om haar logistieke activiteiten te groeperen. Het bedrijf Mory plande een tweede opslagplaats in het kader van de installatie van zijn maritiem platform voor de Benelux. DD Shipping plande de aanleg van een overslagplatform, met name voor het transport op pallets van bouwmaterialen.

In het kader van het project Brussels International Logistics Center (BILC) werd de naamloze vennootschap BILC opgericht. Aandeelhouders zijn de haven van Brussel en de Franse onderneming Sogaris. Ook werd een architect geselecteerd door een jury. Voor het Carcoke-project (geïntegreerd logistiek centrum) werd een overeenkomst tussen de haven van Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ondertekend. De concessie voor de openbare werken en de uitbating ervan werd toegekend aan het consortium Katoen Natie - Jan de Nul - Envisan.

### 7.2 Toegevoegde waarde

Voor het vierde opeenvolgende jaar steeg de toegevoegde waarde in de haven van Brussel. Het aandeel vertegenwoordigd door de directe en indirecte toegevoegde waarde in het bbp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bleef gelijk: het aandeel van de directe en de totale toegevoegde waarde bedroeg respectievelijk 1,1 en 2,2 pct. Ook de verhouding tot het bbp van België bleef onveranderd op respectievelijk 0,2 pct. (direct) en 0,4 pct. (totaal).

**TABEL 45 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>524,6</b>	<b>517,6</b>	<b>575,1</b>	<b>653,8</b>	<b>686,7</b>	<b>719,2</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 4,7</b>	<b>+ 6,5</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>22,3</b>	<b>27,9</b>	<b>38,5</b>	<b>22,7</b>	<b>36,6</b>	<b>41,2</b>	<b>5,7</b>	<b>+ 12,4</b>	<b>+ 13,0</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	8,7	10,1	8,6	10,4	11,2	11,1	1,5	- 0,9	+ 5,1
Goederenbehandeling .....	6,3	7,2	7,4	6,3	7,1	8,9	1,2	+ 24,2	+ 7,0
Rederijen.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	- 0,2	n.
Havenaanleg en baggerwerken .....	5,8	7,1	16,1	11,1	14,6	15,6	2,2	+ 6,7	+ 21,9
Visserij .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	1,6	2,2	2,6	0,8	0,7	0,6	0,1	- 18,0	- 18,6
Havenbedrijf.....	0,0	1,2	3,8	-5,7	2,9	4,9	0,7	+ 70,7	- 367,7
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>502,3</b>	<b>489,7</b>	<b>536,6</b>	<b>631,0</b>	<b>650,0</b>	<b>678,0</b>	<b>94,3</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>+ 6,2</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>219,8</b>	<b>217,8</b>	<b>232,7</b>	<b>290,5</b>	<b>302,9</b>	<b>321,0</b>	<b>44,6</b>	<b>+ 5,9</b>	<b>+ 7,9</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>222,6</b>	<b>216,8</b>	<b>215,0</b>	<b>226,4</b>	<b>216,1</b>	<b>227,5</b>	<b>31,6</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>+ 0,4</b>
Energie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	136,0	121,3	140,1	141,5	127,4	138,0	19,2	+ 8,3	+ 0,3
Automobielnijverheid .....	-1,0	11,9	10,6	13,1	16,5	17,1	2,4	+ 3,1	- 277,2
Elektronica .....	4,1	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	8,3	5,6	2,1	1,9	1,2	1,3	0,2	+ 9,8	- 31,0
Bouw .....	50,9	48,7	44,8	46,9	51,7	55,8	7,8	+ 8,0	+ 1,9
Voedingsnijverheid .....	19,5	20,0	13,8	19,4	14,9	10,3	1,4	- 30,9	- 12,0
Andere industrie.....	4,7	5,0	3,6	3,6	4,3	5,0	0,7	+ 16,5	+ 1,0
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>26,8</b>	<b>25,8</b>	<b>28,8</b>	<b>24,6</b>	<b>26,8</b>	<b>27,4</b>	<b>3,8</b>	<b>+ 2,2</b>	<b>+ 0,4</b>
Wegvervoer .....	26,1	24,8	23,2	19,0	19,5	20,6	2,9	+ 6,0	- 4,6
Ander vervoer over land .....	0,7	1,0	5,6	5,7	7,3	6,7	0,9	- 7,8	+ 56,3
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>33,1</b>	<b>29,3</b>	<b>60,2</b>	<b>89,4</b>	<b>104,2</b>	<b>102,2</b>	<b>14,2</b>	<b>- 1,9</b>	<b>+ 25,3</b>
Andere diensten.....	29,4	25,4	56,2	85,4	100,1	97,9	13,6	- 2,2	+ 27,2
Openbare sector .....	3,8	3,8	3,9	4,0	4,1	4,3	0,6	+ 4,9	+ 2,6
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN .....</b>	<b>597,3</b>	<b>527,0</b>	<b>529,3</b>	<b>607,0</b>	<b>641,7</b>	<b>675,5</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>+ 2,5</b>
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>43,6</b>	<b>46,8</b>	<b>45,7</b>	<b>40,7</b>	<b>59,5</b>	<b>73,8</b>	<b>-</b>	<b>+ 24,2</b>	<b>+ 11,1</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>553,6</b>	<b>480,2</b>	<b>483,6</b>	<b>566,2</b>	<b>582,3</b>	<b>601,7</b>	<b>-</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....</b>	<b>1.121,9</b>	<b>1.044,6</b>	<b>1.104,3</b>	<b>1.260,7</b>	<b>1.328,4</b>	<b>1.394,8</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,0</b>	<b>+ 4,5</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

De directe toegevoegde waarde die in de haven van Brussel werd gegenereerd, steeg in 2007 met 4,7 pct. De toename was duidelijk groter in de maritieme cluster (+ 12,4 pct.) dan in de niet-maritieme cluster (+ 4,3 pct.). In de **maritieme cluster** haalde de goederenbehandeling voordeel uit het betere operationele resultaat bij T.R.W. (Société anonyme belge de Transport par le système combiné Route-Wagon). Het segment van de havenaanleg en baggerwerken had baat bij de expansie van de onderneming CEI-De Meyer, die na de overname van de "bouwactiviteiten" van De Meyer haar omzet en lonen sterk zag stijgen. Tot slot steeg de toegevoegde waarde in het segment van de havenbedrijven dankzij een kleiner operationeel verlies in 2007 voor het havenbedrijf van Brussel.

De toegevoegde waarde van de **niet-maritieme cluster** van de haven van Brussel steeg met 28 miljoen euro. Het handelssegment kon mooie groeicijfers van 5,9 pct. voorleggen. En dat ondanks het wegvallen van Ineos Solutions, dat werd overgenomen door Ineos Service Belgium, die tot de sector van de andere logistieke diensten behoort. Dat goede resultaat was hoofdzakelijk te danken aan Belgian Shell. Die onderneming heeft een exploitatiezetel in de haven van Brussel en haar operationele bruto marges waren in 2007 hoger dan in 2006. Ook in de sector van de industrie evolueerde de toegevoegde waarde goed (+ 5,3 pct.)<sup>85</sup>. De toegevoegde waarde van de chemische nijverheid steeg met meer dan 10 miljoen euro dankzij de hogere personeelskosten bij Solvay. De automobielnijverheid trok profijt van de stijging van de loonkosten bij Inergy Automotive Systems Research. Dat bedrijf ontstond uit een joint venture tussen de groep Solvay en Plastic Omnium en is gespecialiseerd in onderzoek en ontwikkeling. In de bouwsector had de stijging van de personeelskosten bij de ondernemingen Imtech Projects, Imtech Maintenance en Ready Beton een gunstige invloed op de toegevoegde waarde. Bij de voedingsnijverheid daalde ze echter sterk door onder meer de operationele verliezen van Ceres. Die onderneming kreeg tijdens het boekjaar af te rekenen met een sterke volumedaling voor de exportgoederen (buiten de EU) en een spectaculaire stijging van de grondstoffenprijzen. De groei in het segment andere industrie was voor de helft op rekening van George et Cie te schrijven. Daar stegen zowel de lonen als het bedrijfsresultaat. Het vervoer over land liet in 2007 een lichte stijging optekenen. We wijzen niettemin op Sita Recycling Center, dat met de overname van Containers Demets zijn loonkosten zag stijgen. De toegevoegde waarde van de andere logistieke diensten liep daarentegen licht terug. Hoewel de toegevoegde waarde voor ondernemingen zoals Bruxelles Energie en Ineos Services Belgium niet onaardig steeg, kon ze toch niet op tegen de dalingen bij o.a. Aquiris, Trama, Faceo Belgium en Via-Invest Vlaanderen.

**TABEL 46 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BELGIAN SHELL	Handel
2	SOLVAY	Chemische nijverheid
3	INEOS SERVICES BELGIUM	Andere diensten
4	HENKEL BELGIUM	Handel
5	SPIE BELGIUM	Bouw
6	SOLVIN	Handel
7	INERGY AUTOMOTIVE SYSTEMS RESEARCH	Automobielnijverheid
8	BRUXELLES ENERGIE	Andere diensten
9	CEI-DE MEYER	Havenaanleg en baggerwerken
10	INEOS SALES BELGIUM	Handel

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

Voor het eerst publiceren we een top tien van de toegevoegde waarde in de haven van Brussel. Belgian Shell, Solvay en Ineos Services Belgium waren de drie koplopers. Van de tien bedrijven in het klassement behoorden er vier tot de handel en vijf tot andere sectoren van de niet-maritieme cluster<sup>86</sup>. De haven van Brussel is momenteel in de eerste plaats een aantrekkingspool voor industriële en commerciële activiteiten, en dan pas een centrum voor activiteiten die specifiek verband houden met maritiem transport.

<sup>85</sup> Ter herinnering: om de in deze studie gebruikte methodologie te respecteren, is de onderneming Sibelgaz niet meer in deze publicatie opgenomen (zie inleiding).

<sup>86</sup> We wijzen erop dat in de onderneming die tot de maritieme sector behoort, en gedeelte van haar activiteiten niet havengebonden zijn.

### 7.3 Werkgelegenheid<sup>87</sup>

Na twee jaar van vooruitgang, ging de directe werkgelegenheid in de haven van Brussel er in 2006 fors op achteruit. In 2007 ging de werkgelegenheid weer in stijgende lijn, met een toename van 0,6 pct. De directe en de totale werkgelegenheid vertegenwoordigden in 2007 respectievelijk 1,0 en 2,3 pct. van de werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De verhouding tot de werkgelegenheid in België bleef ongewijzigd en bedroeg 0,2 pct. voor de directe effecten en 0,4 pct. voor de directe en de indirecte effecten samen.

De directe werkgelegenheid in de **maritieme cluster** daalde in 2007 met 22 VTE. Vooral het segment havenaanleg en baggerwerken werd getroffen. Dat was te wijten aan de onderneming CEI-De Meyer, die het aantal arbeiders in haar Brusselse vestiging terugschroefde. De segmenten scheepsbouw en -herstelling en ook maritieme handel bleven in 2007 stabiel. Het personeelsbestand van het havenbedrijf verminderde met 1 VTE. De scheepsagenten en expediteurs en de goederenbehandelaars lieten een lichte vooruitgang optekenen. De groei van de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten is vooral te danken aan de onderneming Reibel, die in 2007 sterk uitbreidde via haar afdeling Belpower, en ook aan het bedrijf Général Distribution Services.

De werkgelegenheid in de **niet-maritieme cluster** nam in totaal met 60 VTE toe. Een stijging die echter niet in alle sectoren doorzette. De sector van de handel liet een lichte daling optekenen. Een van de redenen daarvan was het verdwijnen van het bedrijf Container Demets, dat overgenomen werd door Sita Recycling Center, dat tot een andere sector behoort. De firma Henkel, de grootste werkgever binnen die sector, schrapte 9 VTE. In de industriector steeg de werkgelegenheid in zo goed als alle segmenten, behalve in de voedingsnijverheid. Deze laatste had te lijden onder de inkrimping waartoe Ceres besloot. In de chemische nijverheid voerde Solvay de werkgelegenheid op de site van de haven van Brussel met 13 voltijdse equivalenten op. De automobielnijverheid dankte de toename aan Inergy Automotive Systems Research. Verscheidene bouwondernemingen zagen hun personeelsbestand groeien met meer dan 5 VTE: Imtech Projects, Ready Beton, Imtech Maintenance, SPIE Belgium. In het segment van de andere industrie zorgde vooral de onderneming George et Compagnie voor een toename. In de sector van het vervoer over land steeg het wegvervoer, in hoofdzaak door toedoen van het bedrijf Sita Recycling Center (zie hierboven). Het andere vervoer over land ondervond een negatieve impact van de afname van VTE bij Taxipost. In de andere logistieke diensten fluctueerde de werkgelegenheid algemeen beschouwd amper. Toch deed zich een gevoelige daling voor in de bedrijven Trama, Faceo Belgium en Metrix, en een gevoelige stijging bij G4S Security, Aquiris en Brink's Belgium.

---

<sup>87</sup> Voor de werkgelegenheidscijfers werd niet alleen gebruik gemaakt van informatie uit de jaarrekening, maar eveneens van de resultaten van de enquêtes uitgevoerd door het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties in het kader van de studie *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven (2007)*, zoals voor sommige multiarrondissementale ondernemingen.

**TABEL 47 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2002 TOT 2007**  
(VTE)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>1. DIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>5.761</b>	<b>5.605</b>	<b>6.096</b>	<b>6.220</b>	<b>6.022</b>	<b>6.060</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>+ 1,0</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>527</b>	<b>568</b>	<b>737</b>	<b>687</b>	<b>723</b>	<b>701</b>	<b>11,6</b>	<b>- 3,0</b>	<b>+ 5,9</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	144	172	138	137	144	147	2,4	+ 2,4	+ 0,5
Goederenbehandeling .....	128	136	132	125	131	135	2,2	+ 3,6	+ 1,2
Rederijen .....	0	3	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Scheepsbouw en -herstelling .....	0	0	0	0	3	3	0,1	- 3,1	n.
Havenaanleg en baggerwerken.....	115	118	329	305	315	287	4,7	- 9,2	+ 20,0
Visserij .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	21	22	22	6	6	6	0,1	- 1,6	- 21,5
Havenbedrijf .....	120	118	117	114	124	123	2,0	- 0,8	+ 0,5
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>5.234</b>	<b>5.037</b>	<b>5.359</b>	<b>5.533</b>	<b>5.299</b>	<b>5.359</b>	<b>88,4</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 0,5</b>
<b>HANDEL.....</b>	<b>1.683</b>	<b>1.660</b>	<b>1.697</b>	<b>1.779</b>	<b>1.735</b>	<b>1.725</b>	<b>28,5</b>	<b>- 0,6</b>	<b>+ 0,5</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>2.534</b>	<b>2.429</b>	<b>2.271</b>	<b>2.187</b>	<b>2.025</b>	<b>2.088</b>	<b>34,5</b>	<b>+ 3,1</b>	<b>- 3,8</b>
Energie .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Brandstofproductie .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid.....	1.159	1.141	1.078	996	802	815	13,5	+ 1,6	- 6,8
Automobielnijverheid .....	34	35	39	44	47	50	0,8	+ 8,2	+ 8,0
Elektronica.....	86	89	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Metaalverwerkende nijverheid .....	165	75	37	32	21	21	0,3	+ 0,5	- 33,9
Bouw.....	813	828	861	878	920	967	16,0	+ 5,1	+ 3,5
Voedingsnijverheid .....	193	189	207	186	182	177	2,9	- 2,8	- 1,7
Andere industrie .....	84	72	48	52	53	57	0,9	+ 8,0	- 7,4
<b>VERVOER OVER LAND.....</b>	<b>482</b>	<b>490</b>	<b>563</b>	<b>511</b>	<b>537</b>	<b>543</b>	<b>9,0</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 2,4</b>
Wegvervoer .....	465	460	377	309	310	321	5,3	+ 3,6	- 7,1
Ander vervoer over land.....	17	30	187	202	227	222	3,7	- 2,2	+ 67,0
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....</b>	<b>535</b>	<b>458</b>	<b>827</b>	<b>1.055</b>	<b>1.002</b>	<b>1.003</b>	<b>16,6</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>+ 13,4</b>
Andere diensten .....	435	358	727	955	902	903	14,9	+ 0,1	+ 15,7
Openbare sector.....	100	100	100	100	100	100	1,7	+ 0,0	+ 0,0
<b>2. INDIRECTE EFFECTEN.....</b>	<b>8.439</b>	<b>7.428</b>	<b>7.148</b>	<b>8.120</b>	<b>7.609</b>	<b>7.626</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>- 2,0</b>
<b>MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>1.019</b>	<b>993</b>	<b>913</b>	<b>1.015</b>	<b>1.006</b>	<b>1.049</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>+ 0,6</b>
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>7.420</b>	<b>6.435</b>	<b>6.235</b>	<b>7.105</b>	<b>6.603</b>	<b>6.577</b>	<b>-</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 2,4</b>
<b>TOTAAL WERKGELEGENHEID.....</b>	<b>14.200</b>	<b>13.033</b>	<b>13.244</b>	<b>14.340</b>	<b>13.631</b>	<b>13.687</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,4</b>	<b>- 0,7</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's).

In de top 10 van de werkgelegenheid in de haven van Brussel in 2007 bekleedt de Brusselse site van Solvay de eerste plaats. Dan volgen SPIE Belgium en Henkel. De helft van de tien grootste werkgevers

in de haven maken deel uit van de industriesector. De top 10 wordt afgesloten door twee ondernemingen die actief zijn in de sector vervoer over land.

**TABEL 48 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	SOLVAY	Chemische nijverheid
2	SPIE BELGIUM	Bouw
3	HENKEL BELGIUM	Handel
4	CEI-DE MEYER	Havenaanleg en baggerwerken
5	IMTECH PROJECTS	Bouw
6	INEOS SERVICES BELGIUM	Andere diensten
7	IMTECH MAINTENANCE	Bouw
8	CERES	Voedingsnijverheid
9	G4S COURIER SERVICES (BELGIUM)	Ander vervoer over land
10	ZIEGLER	Wegvervoer

Bron: NBB. De rangingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

#### 7.4 Investerings

Na een bijzonder vruchtbaar 2006 zakten de investeringen in de haven van Brussel terug naar het laagste niveau van de voorbije zes jaar. Ze daalden met iets meer 37 miljoen euro tot 62,6 miljoen euro. Dat betekent een daling met 37,2 pct. (- 38,6 pct. tegen vaste prijzen).

Voorals de niet-maritieme cluster was in 2007 verantwoordelijk voor de dalende investeringen in de haven van Brussel. Enkel het transport over land steeg er. Binnen de **maritieme cluster** waren de grootste variaties voor de havenaanleg en baggerwerken, enerzijds, en het havenbedrijf, anderzijds. In het eerste geval is CEI-De Meyer verantwoordelijk. In het tweede geval de start van de werken op de site van Carcoke in opdracht van de haven. De investering in de maritieme sector vertegenwoordigt iets meer dan 12 pct. van de totale investeringen in de haven in 2007.

In de **niet-maritieme cluster** zakten de investeringen, voor de handelssector, na een uitzonderlijk gunstig jaar naar een niveau dat iets onder het gemiddelde van de voorbije zes jaar ligt. De ondernemingen SolVin, Macimmo en La Bretagne verklaren samen een daling van de investeringen met meer dan 11 miljoen euro. In de industriesector bedroeg de teruggang 3,2 miljoen euro. De chemische en de metaalverwerkende nijverheid en de bouwsector bleven relatief stabiel. Daarbij zij wel opgemerkt dat chemiebedrijf Peptisyntha zijn investeringen aanzienlijk verhoogde. Dat maakte de daling bij Solvay goed. In de automobielnijverheid investeerde Inergy Automotive Systems Research 0,6 miljoen euro minder dan in 2006. Het einde van het vijfjarenplan van de Société Meunière d'Investissement voor de vernieuwing van de installaties in de fabriek van Brussel had een flinke daling van de investeringen in de voedingsnijverheid tot gevolg. Bij de andere industrieën had de daling van de aankoop van materiële vaste activa door de onderneming George et Compagnie een negatieve impact op de investeringen. In tegenstelling tot de andere logistieke diensten onderging de sector van het vervoer over land tussen 2006 en 2007 geen grote veranderingen. Het einde van de bouw van het waterzuiveringsstation van Brussel Noord, beheerd door Aquiris, zorgde voor een daling van de investeringen in deze sector.

In de top tien van investeringen in de haven van Brussel bekleedt Aquiris de eerste plaats, hoewel haar investeringen tussen 2006 en 2007 sterk daalden. Het bedrijf gaat net het havenbedrijf van Brussel vooraf, dat wordt gevolgd door Havelange, Petit Forestier Belgique en Peptisyntha. In deze top tien zitten vier bedrijven uit de Solvay Groep.

**TABEL 49** **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2002 TOT 2007**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Relatief belang in 2007 (in pct.)	Verloop 2006 - 2007 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2002 en 2007 (in pct.)
<b>MARITIEME CLUSTER .....</b>	<b>10,4</b>	<b>8,2</b>	<b>7,5</b>	<b>6,1</b>	<b>5,8</b>	<b>7,7</b>	<b>12,2</b>	<b>+ 32,6</b>	<b>- 5,9</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	2,3	2,1	0,9	1,1	0,8	0,6	1,0	- 21,7	- 23,6
Goederenbehandeling .....	0,7	2,9	3,2	0,4	0,8	0,7	1,1	- 11,7	- 1,1
Rederijen .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	- 100,0	n.
Scheepsbouw en -herstelling .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 100,0	n.
Havenaanleg en baggerwerken .....	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,7	1,2	+ 405,4	+ 33,2
Visserij .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel .....	0,9	0,1	1,5	0,0	0,1	0,1	0,1	- 26,8	- 42,5
Havenbedrijf .....	6,2	2,9	1,7	4,5	3,8	5,5	8,8	+ 47,5	- 2,2
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER.....</b>	<b>83,5</b>	<b>101,0</b>	<b>124,5</b>	<b>71,9</b>	<b>94,0</b>	<b>55,0</b>	<b>87,8</b>	<b>- 41,5</b>	<b>- 8,0</b>
<b>HANDEL .....</b>	<b>19,4</b>	<b>17,9</b>	<b>13,2</b>	<b>21,1</b>	<b>29,9</b>	<b>18,3</b>	<b>29,2</b>	<b>- 38,8</b>	<b>- 1,2</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>37,4</b>	<b>36,1</b>	<b>16,8</b>	<b>18,2</b>	<b>17,2</b>	<b>13,6</b>	<b>21,8</b>	<b>- 20,8</b>	<b>- 18,3</b>
Energie .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Brandstofproductie .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid .....	24,7	17,6	6,4	6,8	6,1	6,1	9,8	+ 0,6	- 24,4
Automobielnijverheid .....	1,8	0,6	0,8	2,3	3,1	2,5	3,9	- 21,2	+ 6,5
Elektronica .....	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Metaalverwerkende nijverheid .....	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	+ 81,9	- 15,5
Bouw .....	3,9	4,3	2,1	3,8	3,4	3,1	4,9	- 10,3	- 4,7
Voedingsnijverheid .....	5,7	11,7	6,9	4,1	3,6	1,3	2,1	- 63,7	- 25,7
Andere industrie .....	0,7	1,4	0,5	1,0	0,9	0,5	0,9	- 41,8	- 4,2
<b>VERVOER OVER LAND .....</b>	<b>3,1</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>2,4</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>2,4</b>	<b>+ 11,3</b>	<b>- 13,6</b>
Wegvervoer .....	2,9	2,3	1,9	1,5	0,9	1,1	1,7	+ 14,6	- 17,9
Ander vervoer over land .....	0,3	0,2	0,7	0,8	0,4	0,4	0,7	+ 3,9	+ 10,4
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN .....</b>	<b>23,5</b>	<b>44,6</b>	<b>91,9</b>	<b>30,3</b>	<b>45,5</b>	<b>21,5</b>	<b>34,4</b>	<b>- 52,7</b>	<b>- 1,8</b>
Andere diensten .....	23,5	44,6	91,9	30,3	45,5	21,5	34,4	- 52,7	- 1,8
Openbare sector .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>DIRECTE INVESTERINGEN ..</b>	<b>93,9</b>	<b>109,2</b>	<b>132,0</b>	<b>78,0</b>	<b>99,8</b>	<b>62,6</b>	<b>100,0</b>	<b>- 37,2</b>	<b>- 7,8</b>

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).



**TABEL 50 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN BRUSSEL IN 2007**

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	AQUIRIS	Andere diensten
2	DE HAVEN VAN BRUSSEL	Havenbedrijf
3	HAVELANGE	Handel
4	PETIT FORESTIER BELGIQUE	Andere diensten
5	PEPTISYNTHA	Chemische nijverheid
6	BELGIAN SHELL	Handel
7	SOLVAY	Chemische nijverheid
8	INERGY AUTOMOTIVE SYSTEMS RESEARCH	Automobielnijverheid
9	LOXAM	Andere diensten
10	SOLVIN	Handel

Bron: NBB. De ramingen van de multiarrondissementale vennootschappen zijn gebaseerd op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken.

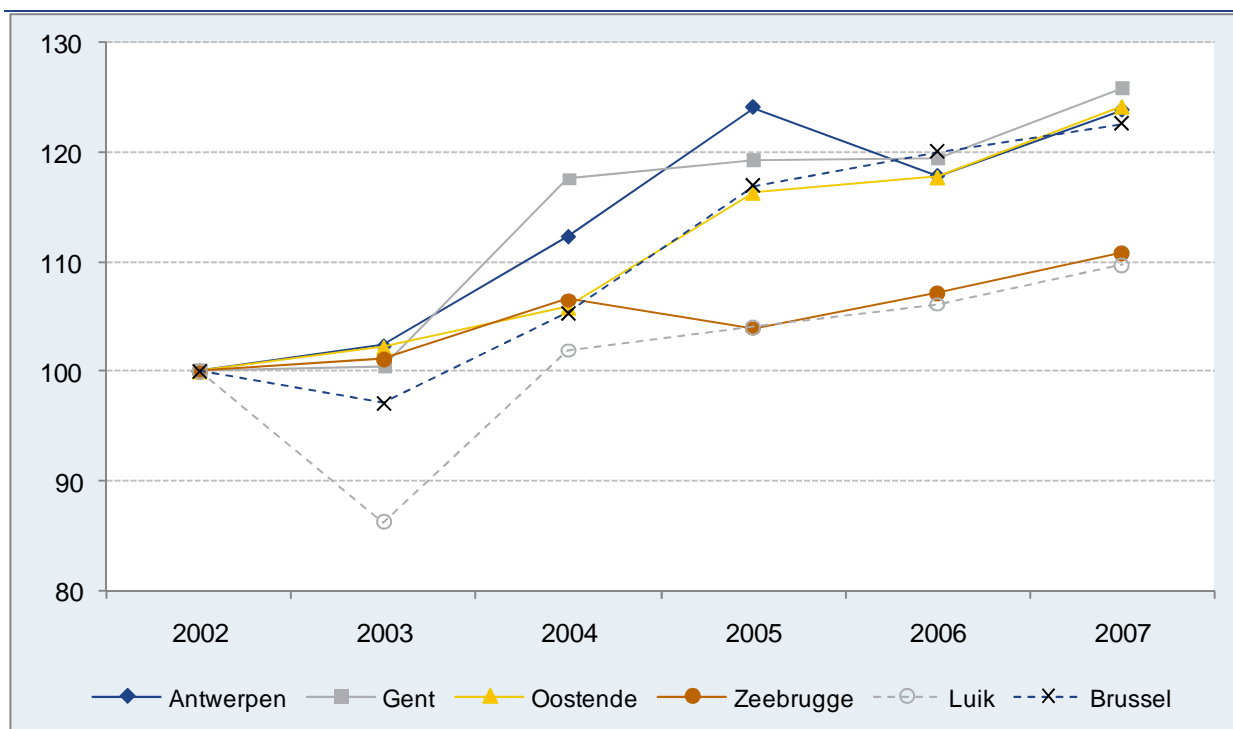
## 8 SAMENVATTING

Binnen de gunstige internationale context, met een groeiende mondiale maritieme trafiek, zagen de Vlaamse zeehavens hun trafiek toenemen. Antwerpen – met een groei van 9,3 pct. voor zijn maritieme trafiek – heeft zijn activiteiten bijzonder goed zien ontwikkelen en is in de range Hamburg - Le Havre, na Vlissingen, de haven met de belangrijkste trafiektoename. De containertrafiek is het belangrijkste in Antwerpen en Zeebrugge, de twee grootste zeehavens van het land. In Gent wordt vooral droge bulk overgeslagen en in Oostende is de ro-rotrafiek het belangrijkste. De binnenhavens van Brussel en Luik bewezen eveneens hun dynamiek met een toename van de overslag van via de waterweg vervoerde goederen.

2007 was een bijzonder positief jaar voor de Belgische havens. De toegevoegde waarde van de Vlaamse havens groeide met 7,7 pct., of 7,5 pct. met de indirecte effecten inbegrepen. De toegevoegde waarde van de haven van Luik, indirecte effecten inbegrepen, steeg met 6,2 pct. en die van de haven van Brussel met 5 pct. Een van de opmerkelijkste aspecten van deze vooruitgang is dus dat hij voor alle havens geldt. De directe toegevoegde waarde die in de havens wordt gerealiseerd, vertegenwoordigde in 2007 5,1 pct. van de toegevoegde waarde van het land. Als men eveneens de indirecte effecten opneemt, stijgt deze verhouding tot 9,9 pct., dat is 0,2 pct. meer dan een jaar eerder. De representativiteit van de directe werkgelegenheid in de havens blijft stabiel op 3,3 pct. van de werkgelegenheid in het land en 8 pct. als men rekening houdt met de indirecte effecten, die er licht op vooruitgaan ten opzichte van 2006. De havens bevestigen dus opnieuw dat ze een belangrijke motor zijn voor de Belgische economie.

**GRAFIEK 2 VERLOOP VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE**

(lopende prijzen, index 2002 = 100)



Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

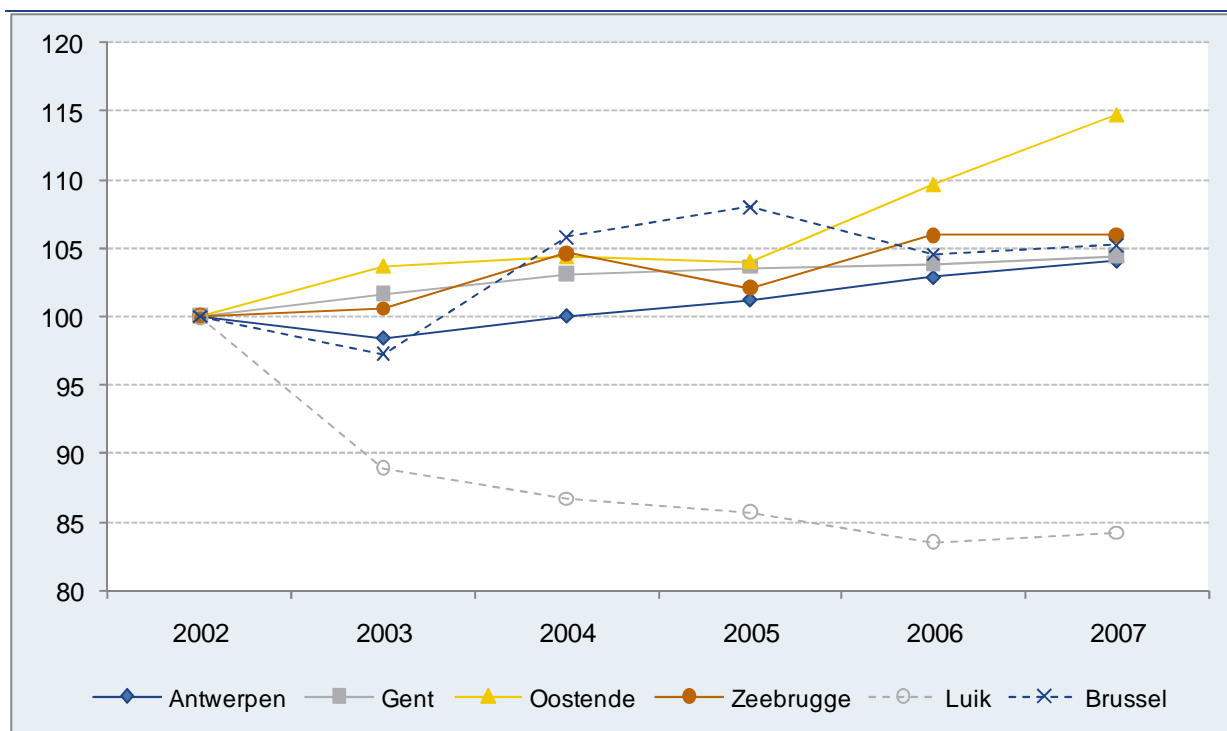
De directe toegevoegde waarde van de zes Belgische havens steeg in één jaar met 7,5 pct. Deze groei ligt hoger dan de groei van de nationale bruto toegevoegde waarde<sup>88</sup>. De groei van de gecreëerde toegevoegde waarde in de zes Belgische havens lag tussen 4,7 pct. voor de haven van Brussel en 8,1 pct. voor de havens van Gent en Oostende. De haven van Gent tekende een sterke groei op in alle activiteitensectoren. Zo groeide de industrie, die in deze haven de meeste toegevoegde waarde

<sup>88</sup> Nationale bruto toegevoegde waarde tegen basisprijzen berekend door het Instituut voor de Nationale Rekeningen en beschikbaar op Belgostat.

genereert, met 8,1 pct., onder meer dankzij een groei van de metaalverwerkende nijverheid met 16,6 pct. De haven van Oostende noteerde echter een daling voor de maritieme cluster, maar met een stijging van 13,3 pct. heeft de niet-maritieme cluster deze daling meer dan gecompenseerd. Na een lichte terugloop in 2006 ging de toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen opnieuw groeien. De maritieme cluster groeide het sterkst; de niet-maritieme cluster leed enigszins onder de zwakke prestaties van de handel. In de maritieme cluster zet de goederenbehandeling – de belangrijkste sector voor deze cluster – zijn groei voort. Voor de havens van Zeebrugge en Luik nam de toegevoegde waarde met respectievelijk 6,2 en 6 pct. toe. De eerste dankt die groei hoofdzakelijk aan de maritieme cluster, die met een toename van 14,2 pct. de sterkste groei van de laatste vijf jaar neerzette. Opnieuw is goederenbehandeling een van de belangrijkste motoren achter dit uitstekende resultaat. De haven van Luik genoot vooral een sterke ontwikkeling van de industrie (+ 6,8 pct.). In de haven van Brussel werd binnen de maritieme cluster een groei met 12,4 pct. gerealiseerd, waarmee de haven zijn record van 2004 kon verbeteren. De toegevoegde waarde in de niet-maritieme cluster groeide in iets mindere mate (+ 4,3 pct.), waarbij de voedingsnijverheid, het andere vervoer over land en de andere logistieke diensten achterbleven. Voor 2007 steeg de toegevoegde waarde in de Belgische havens met 7,3 pct., indirecte effecten inbegrepen.

### GRAFIEK 3 VERLOOP VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID

(VTE, index 2002 = 100)



Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

In 2007 steeg de directe werkgelegenheid in de Belgische havens met meer dan 1.250 VTE. In de haven van Oostende was die groei het meest afgetekend (+ 5,1 pct.). Hij is te danken aan de niet-maritieme cluster, waarbij de metaalverwerkende industrie en het wegvervoer, in voltijdse eenheden, het sterkst zijn gegroeid. Ook de haven van Antwerpen groeide sterker dan de zes havens samen. Terwijl de maritieme cluster een groei neerzette van iets minder dan 1 pct., vooral dankzij de rederijen, was het de niet-maritieme cluster die de snelste groei realiseerde, met in het bijzonder 6,8 pct. voor de handel, de grootste toename voor deze sector sinds vier jaar, en 1,8 pct. voor het vervoer over land. De havens van Gent, Brussel en Luik bevinden zich onder het gemiddelde van de zes havens. Hoewel de directe werkgelegenheid in de maritieme cluster in de haven van Gent met 2,8 pct. toenam, heeft de zwakke groei in de industrie (onder meer in de metaalverwerkende nijverheid) de resultaten van de haven afgeremd. Het aantal VTE in de maritieme sector loopt in de haven van Brussel duidelijk terug. De niet-maritieme cluster tekent echter een toename op van ruim 1 pct., in het bijzonder door de industrie. Ook in de haven van Luik zien we een daling van de werkgelegenheid in de maritieme cluster. De handel en het vervoer over land helpen de haven uiteindelijk toch aan een hoger aantal voltijdse equivalenten. De haven van Zeebrugge, ten slotte, is de enige Belgische haven met in 2007 een status-quo van de

werkgelegenheid. De sluiting van een vestiging van een fabriek voor elektronische apparatuur binnen het havengebied en een herstructurering met personeelsafvloeiingen in de handel beïnvloedden het verloop van de werkgelegenheid negatief. Indirecte effecten inbegrepen, groeide de werkgelegenheid in de Belgische havens met 3,7 pct.

Voor het geheel van de Belgische havens stegen de investeringen in 2007 met 32 pct. Hoewel het record van 2005 stand hield, betreft het de tweede beste prestatie van de voorbije zes jaar<sup>89</sup>. De haven van Antwerpen blijft de onbetwiste leider in het vlak van de investeringen, en neemt alleen al ruim 60 pct. van de gerealiseerde investeringen in de zes Belgische havens voor haar rekening. De maritieme cluster boekt de mooiste vooruitgang met een toename van 33,6 pct. Alle segmenten van deze cluster vertonen een stijging. Luik is de haven met voor 2007 de hoogste relatieve groei. De investeringen zijn er in één jaar tijd meer dan verdubbeld. De niet-maritieme cluster, die goed is voor meer dan 98 pct. van de investeringen, zag vooral een explosie aan investeringen bij brandstofproducenten, de metaalverwerkende nijverheid en andere logistieke diensten. In de haven van Oostende zijn de investeringen eveneens bijna verdubbeld. Ondanks het faillissement van Ferryways hebben de rederijen geïnvesteerd in nieuwe lijnen. Daarnaast zijn ook de havenaanleg en baggerwerken er sterk op vooruitgegaan. Daardoor zijn de investeringen in de maritieme cluster van de haven van Oostende met 243 pct. toegenomen. De niet-maritieme cluster groeide bescheidener (+ 38,2 pct.). De investeringen in de haven van Gent stegen met 60,9 pct. Hoewel de maritieme cluster een snellere groei vertoonde, was de toename in waarde het grootst in de niet-maritieme cluster. De brandstofproductie, de automobielnijverheid en de metaalverwerkende industrie zijn goed voor meer dan 68 pct. van die toename. Voegt men daar nog de chemische nijverheid aan toe, dan zit men al aan 86,9 pct. Twee havens zagen hun investeringen niet toenemen: de haven van Zeebrugge en die van Brussel. Deze laatste bevindt zich op het laagste niveau sinds 2002. Redenen van deze daling zijn de afname van de investeringen voor het waterzuiveringsstation Aquiris, een project dat zich al in een ver gevorderd stadium bevindt, maar ook teruglopende investeringen in de handel. De daling van de investeringen in de haven van Zeebrugge doet zich voor in de niet-maritieme cluster, waar onder meer in de industrie de investeringen sterk terugliepen na de afronding van een belangrijk ontwikkelingsproject in de gasector.

---

<sup>89</sup> De vergelijking gebeurde hier tegen constante prijzen.

## LIJST VAN AFKORTINGEN

bbp	bruto binnenlands product
EU	Europese Unie
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
IOT	<i>Input-Output Table</i> of input-outputtabel
kmo	kleine en/of middelgrote onderneming
n.	niet beschikbaar
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek, tegenwoordig FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Algemene directie Statistiek en Economische Informatie
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
p.m.	pro memorie
pct.	procent
SUT	<i>Supply and Use Table</i> of aanbod- en gebruikstabel
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> (twintigvoet equivalent eenheid)
VTE	voltijds equivalent

# BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS IN 2007

TABEL 51

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS - 2007

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN				Gewerkte uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten			Ter beschikking aesteld		
	volgtijds	Aantal deeltijds	totaal (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totaal	volgtijds	deeltijds	totaal	aantal	uren (1)	kosten (2)	aantal	uren (1)	kosten (2)	
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522	
<b>MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>25.181</b>	<b>2.022</b>	<b>26.644</b>	<b>38,4</b>	<b>2,2</b>	<b>40,6</b>	<b>1.467,2</b>	<b>81,3</b>	<b>1.548,5</b>	<b>1.958</b>	<b>3,74</b>	<b>91,7</b>	<b>7.442</b>	<b>12,96</b>	<b>528,0</b>	
Scheepsagenten en expediteurs .....	5.924	998	6.644	9,6	1,1	10,8	320,6	39,7	360,3	672	1,30	29,1	406	0,69	23,0	
Goederenhandelaars .....	14.503	752	15.052	20,6	0,7	21,4	829,5	28,6	858,1	1.170	2,23	57,5	6.944	12,12	498,9	
Rederijen .....	884	72	934	1,9	0,1	2,0	75,4	4,7	80,2	10	0,02	0,5	76	0,13	5,2	
Scheepsbouw en -herstelling .....	260	17	272	0,4	0,0	0,4	14,1	0,6	14,6	50	0,09	2,1	4	0,01	0,3	
Havenaanleg en baggerwerken .....	1.342	71	1.395	2,5	0,1	2,6	96,8	3,4	100,2	16	0,03	0,8	0	0,00	0,0	
Visserij .....	255	35	281	0,3	0,0	0,4	9,3	0,9	10,2	27	0,05	1,1	0	0,00	0,0	
Maritieme handel .....	80	7	85	0,1	0,0	0,1	5,2	0,3	5,5	2	0,00	0,2	0	0,00	0,0	
Havenbedrijf .....	1.934	70	1.981	2,8	0,1	2,9	116,3	3,0	119,4	11	0,02	0,5	12	0,02	0,6	
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>58.359</b>	<b>5.781</b>	<b>62.550</b>	<b>90,1</b>	<b>6,7</b>	<b>96,8</b>	<b>4.171,4</b>	<b>285,3</b>	<b>4.458,0</b>	<b>3.758</b>	<b>6,98</b>	<b>192,9</b>	<b>359</b>	<b>0,61</b>	<b>24,2</b>	
<b>HANDEL</b> .....	4.429	661	4.914	7,2	0,7	7,9	298,4	28,9	327,6	373	0,70	17,5	80	0,14	6,9	
<b>INDUSTRIE</b> .....	45.146	3.582	47.714	68,7	4,1	72,8	3.380,6	195,0	3.576,1	2.671	4,95	137,9	153	0,25	11,0	
Energie .....	1.609	129	1.709	2,3	0,2	2,5	154,8	8,6	163,4	30	0,06	1,3	0	0,00	0,0	
Brandstofproductie .....	2.674	271	2.864	4,4	0,3	4,7	342,5	23,0	365,6	27	0,05	1,8	1	0,00	0,2	
Chemische nijverheid .....	12.033	1.166	12.842	17,9	1,3	19,2	1.035,6	77,7	1.113,3	300	0,56	19,3	4	0,01	0,7	
Automobielenijverheid .....	14.187	921	14.870	21,8	1,1	22,9	910,5	39,2	950,2	1.395	2,53	69,5	1	0,00	0,1	
Elektronica .....	722	116	808	0,9	0,1	0,9	46,2	4,6	50,9	38	0,07	1,9	0	0,00	0,0	
Metaalverwerkende nijverheid .....	9.311	563	9.724	14,4	0,6	15,0	637,5	26,1	663,7	506	0,98	26,6	133	0,22	9,3	
Bouw .....	2.022	124	2.102	3,0	0,1	3,2	109,2	5,2	114,4	89	0,16	4,4	2	0,00	0,1	
Voedingsnijverheid .....	1.135	153	1.243	1,8	0,2	1,9	66,4	5,7	72,0	174	0,33	7,5	9	0,01	0,4	
Andere industrie .....	1.453	139	1.551	2,2	0,2	2,4	77,8	4,9	82,7	111	0,21	5,6	4	0,01	0,3	
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	4.338	660	4.853	6,8	0,9	7,7	213,6	26,3	239,8	298	0,57	13,9	118	0,20	6,0	
Wegvervoer .....	2.160	120	2.243	3,7	0,1	3,9	105,1	4,3	109,4	280	0,53	13,1	102	0,17	5,1	
Ander vervoer over land .....	2.178	540	2.610	3,1	0,7	3,8	108,5	22,0	130,5	18	0,03	0,8	16	0,03	0,9	
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	4.447	877	5.069	7,4	1,0	8,4	278,8	35,2	314,4	416	0,76	23,6	7	0,01	0,3	
Andere diensten .....	4.447	877	5.069	7,4	1,0	8,4	278,8	35,2	314,4	416	0,76	23,6	7	0,01	0,3	
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>TOTAAL</b> .....	<b>83.540</b>	<b>7.802</b>	<b>89.194</b>	<b>128,5</b>	<b>8,9</b>	<b>137,4</b>	<b>5.638,7</b>	<b>366,6</b>	<b>6.006,5</b>	<b>5.716</b>	<b>10,72</b>	<b>284,6</b>	<b>7.801</b>	<b>13,56</b>	<b>552,2</b>	

Bron: NBB.

TABEL 51 (vervolg)

## GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS - 2007

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITINGSDATUM										OPLEIDINGEN								
	Aantal					Mannen					Vrouwen					Aantal			
	volgtijds	deeltijds	totala (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totala (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totala (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totala (in VTE)	bed.	arb.	aantal	uren (1)	kosten (2)		
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	5801	5802	5803						
<b>MARITIME CLUSTER</b> .....	<b>25.374</b>	<b>1.968</b>	<b>26.807</b>	<b>20.866</b>	<b>622</b>	<b>21.318</b>	<b>4.508</b>	<b>1.347</b>	<b>5.490</b>	<b>11.416</b>	<b>6.015</b>	<b>0,28</b>	<b>7,7</b>						
Scheepsagenten en expediteurs .....	5.996	987	6.711	3.640	166	3.754	2.357	820	2.957	5.780	1.205	0,03	0,9						
Goederenbehandelaars .....	14.552	704	15.073	13.059	365	13.336	1.493	339	1.738	3.290	11.623	0,18	3,2						
Rederijen .....	943	74	995	775	18	786	168	56	209	556	53	0,01	0,3						
Scheepsbouw en -herstelling .....	268	15	279	252	13	262	16	2	17	52	225	0,00	0,0						
Havenaanleg en baggenwerken .....	1.400	71	1.452	1.290	25	1.309	110	46	144	621	828	0,06	3,0						
Visserij .....	204	35	231	150	3	152	54	32	78	60	163	0,00	0,0						
Maritieme handel .....	87	9	93	52	2	54	35	7	39	74	16	0,00	0,0						
Havenbedrijf .....	1.924	74	1.974	1.648	30	1.667	276	44	307	984	842	0,01	0,3						
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.						
<b>NIET-MARITIME CLUSTER</b> .....	<b>57.673</b>	<b>5.781</b>	<b>61.874</b>	<b>50.307</b>	<b>2.928</b>	<b>52.449</b>	<b>7.366</b>	<b>2.853</b>	<b>9.425</b>	<b>24.913</b>	<b>34.816</b>	<b>1,44</b>	<b>82,1</b>						
<b>HANDEL</b> .....	4.440	652	4.907	3.417	180	3.538	1.024	472	1.369	2.930	1.828	0,04	2,1						
<b>INDUSTRIE</b> .....	44.332	3.589	46.927	39.489	2.035	40.966	4.843	1.554	5.962	16.820	30.648	1,20	71,4						
Energie .....	1.655	134	1.759	1.286	44	1.320	369	90	438	1.357	0	0,038	5,0						
Brandstofproductie .....	2.658	275	2.853	2.304	164	2.416	354	111	437	2.356	449	0,19	11,9						
Chemische nijverheid .....	12.022	1.153	12.829	11.053	646	11.500	969	506	1.329	6.297	5.754	0,34	23,7						
Automobielenijverheid .....	13.378	918	14.060	11.863	637	12.346	1.514	281	1.713	2.213	11.583	0,29	13,8						
Elektronica .....	724	118	811	541	38	570	183	80	241	330	472	0,01	0,3						
Metaalverwerkende nijverheid .....	9.277	577	9.707	8.437	325	8.685	841	252	1.021	2.925	6.634	0,26	14,2						
Bouw .....	2.042	127	2.129	1.916	73	1.962	126	54	168	573	1.469	0,02	0,9						
Voedingsnijverheid .....	1.138	152	1.246	908	56	946	230	96	300	393	816	0,02	1,1						
Andere industrie .....	1.438	136	1.535	1.182	52	1.220	256	84	314	375	1.103	0,02	0,5						
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	4.351	670	4.879	3.883	480	4.266	468	190	613	1.702	2.415	0,15	6,7						
Wegvervoer .....	2.183	120	2.270	1.964	36	1.988	219	83	282	532	1.705	0,00	0,1						
Ander vervoer over land .....	2.168	550	2.609	1.919	444	2.278	249	106	331	1.170	1.405	0,15	6,6						
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	4.549	869	5.161	3.518	233	3.679	1.031	637	1.482	3.461	1.598	0,04	2,0						
Andere diensten .....	4.549	869	5.161	3.518	233	3.679	1.031	637	1.482	3.461	1.598	0,04	2,0						
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.						
<b>TOTAAL</b> .....	<b>83.047</b>	<b>7.749</b>	<b>88.682</b>	<b>71.173</b>	<b>3.550</b>	<b>73.767</b>	<b>11.874</b>	<b>4.200</b>	<b>14.915</b>	<b>36.329</b>	<b>49.395</b>	<b>1,72</b>	<b>89,8</b>						

Bron: NBB.

TABEL 51 (vervolg)

## GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS - 2007

Sectoren	OPLEIDINGEN				INGETREDEN				UITGETREDEN						
	Vrouwen		Mannen		Vrouwen		Mannen		Vrouwen		Mannen				
	aantal	uren (1)	kosten (2)	Aantal (in VTE)	Onbep. duur	lager secundair	hoger universitair	lager secundair	hoger universitair	lager secundair	hoger universitair	Aantal (in VTE)	Onbep. duur		
<b>MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>2.037</b>	<b>0,05</b>	<b>1,7</b>	<b>6.888</b>	<b>5.051</b>	<b>1.150</b>	<b>2.798</b>	<b>919</b>	<b>377</b>	<b>173</b>	<b>954</b>	<b>373</b>	<b>143</b>	<b>6.307</b>	<b>4.664</b>
Scheepsgagenten en expediteurs .....	988	0,02	0,6	1.868	1.564	76	633	224	82	39	535	227	52	1.578	1.315
Goederenbehandelaars .....	642	0,02	0,6	2.966	2.377	554	1.469	225	98	121	351	103	45	2.882	2.349
Rederijen .....	83	0,00	0,1	1.011	124	256	444	203	47	4	25	15	16	905	105
Scheepsbouw en -herstelling .....	1	0,00	0,0	75	62	12	57	2	1	1	2	0	0	57	43
Havenaanleg en baggenwerken .....	94	0,00	0,3	642	618	70	136	248	137	0	12	18	20	582	556
Visserij .....	67	0,00	0,0	168	164	132	12	6	0	1	16	1	0	161	161
Maritieme handel .....	1	0,00	0,0	38	38	1	14	3	4	0	4	9	4	22	21
Havenbedrijf .....	162	0,00	0,1	121	104	49	33	8	8	7	9	1	6	123	115
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>5.792</b>	<b>0,19</b>	<b>10,7</b>	<b>10.632</b>	<b>6.526</b>	<b>1.487</b>	<b>5.083</b>	<b>1.216</b>	<b>591</b>	<b>149</b>	<b>1.276</b>	<b>549</b>	<b>280</b>	<b>10.686</b>	<b>7.410</b>
<b>HANDEL</b> .....	749	0,02	0,7	1.073	883	95	388	187	69	17	162	121	35	939	768
<b>INDUSTRIE</b> .....	4.305	0,15	8,8	6.150	3.429	434	3.427	736	386	82	665	269	150	6.720	4.738
Energie .....	341	0,02	1,3	250	128	0	41	43	62	0	23	57	24	191	108
Brandstofproductie .....	205	0,01	0,7	271	210	2	87	65	78	0	3	12	24	268	226
Chemische nijverheid .....	1.189	0,04	2,8	1.318	696	32	686	198	95	22	158	85	41	1.316	799
Automobielnijverheid .....	1.342	0,04	2,2	2.177	982	213	1.440	142	35	28	254	53	12	2.896	2.037
Elektronica .....	174	0,01	0,2	147	117	11	68	26	4	2	25	6	6	116	84
Metaalverwerkende nijverheid .....	715	0,03	1,2	1.004	554	42	512	175	77	5	140	25	28	1.006	761
Bouw .....	63	0,00	0,1	488	420	85	305	53	17	6	10	10	3	408	353
Voedingsnijverheid .....	131	0,00	0,2	172	152	25	69	19	8	13	23	9	6	181	162
Andere industrie .....	144	0,01	0,2	322	172	24	221	14	9	7	30	13	5	337	209
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	<b>203</b>	<b>0,01</b>	<b>0,5</b>	<b>1.273</b>	<b>1.000</b>	<b>425</b>	<b>600</b>	<b>45</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	<b>95</b>	<b>28</b>	<b>10</b>	<b>1.128</b>	<b>895</b>
Wegvervoer .....	68	0,00	0,1	997	777	385	495	28	5	29	38	14	3	872	677
Ander vervoer over land .....	135	0,01	0,4	276	223	40	105	17	22	13	57	15	7	256	219
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	<b>534</b>	<b>0,01</b>	<b>0,6</b>	<b>2.137</b>	<b>1.214</b>	<b>534</b>	<b>668</b>	<b>249</b>	<b>109</b>	<b>8</b>	<b>354</b>	<b>131</b>	<b>85</b>	<b>1.900</b>	<b>1.009</b>
Andere diensten .....	534	0,01	0,6	2.137	1.214	534	668	249	109	8	354	131	85	1.900	1.009
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>TOTAAL</b> .....	<b>7.829</b>	<b>0,24</b>	<b>12,4</b>	<b>17.520</b>	<b>11.578</b>	<b>2.637</b>	<b>7.881</b>	<b>2.135</b>	<b>968</b>	<b>323</b>	<b>2.231</b>	<b>923</b>	<b>423</b>	<b>16.994</b>	<b>12.074</b>

Bron: NBB.

(1) De gewerkte uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de opleidingskosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's



TABEL 52

## GEDETAILEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK - 2007

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN										Uitzendkrachten				Ter beschikking gesteld			
	Aantal		Gewerkte uren (1)		Personeelskosten (2)		aantal		uren (1)		kosten (2)		aantal		uren (1)		kosten (2)	
	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522			
<b>MARITIME CLUSTER</b>	<b>322</b>	<b>18</b>	<b>334</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>14,2</b>	<b>0,6</b>	<b>14,8</b>	<b>75</b>	<b>0,14</b>	<b>3,3</b>	<b>3</b>	<b>0,01</b>	<b>0,2</b>			
Scheepsagenten en expediteurs .....	77	13	85	0,1	0,0	0,1	3,9	0,4	4,3	6	0,01	0,3	2	0,00	0,1			
Goederenbehandelaars .....	165	3	167	0,3	0,0	0,3	6,7	0,1	6,7	18	0,04	0,8	0	0,00	0,0			
Rederijen .....	70	2	71	0,1	0,0	0,1	3,2	0,1	3,3	38	0,07	1,7	0	0,00	0,0			
Scheepsbouw en -herstelling .....	11	1	11	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5	13	0,02	0,5	1	0,00	0,1			
Havenaanleg en baggerwerken .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Visserij .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Maritieme handel .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Havenbedrijf .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
<b>NIET-MARITIME CLUSTER</b>	<b>10.178</b>	<b>467</b>	<b>10.514</b>	<b>15,0</b>	<b>0,5</b>	<b>15,5</b>	<b>677,8</b>	<b>22,7</b>	<b>700,5</b>	<b>488</b>	<b>0,94</b>	<b>27,9</b>	<b>90</b>	<b>0,15</b>	<b>4,6</b>			
<b>HANDEL</b>	213	22	229	0,3	0,0	0,4	10,3	0,7	11,1	19	0,05	0,8	0	0,00	0,0			
<b>INDUSTRIE</b>	9.360	393	9.644	13,6	0,4	14,1	640,0	20,2	660,2	410	0,77	24,2	90	0,15	4,6			
Energie .....	1.180	99	1.258	1,7	0,1	1,9	112,8	6,8	119,6	32	0,06	1,3	0	0,00	0,0			
Brandstofproductie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Chemische nijverheid .....	965	57	1.003	1,5	0,1	1,6	68,4	2,3	70,7	80	0,15	4,7	0	0,00	0,0			
Automobielnijverheid .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Elektronica .....	78	8	82	0,1	0,0	0,1	3,2	0,2	3,4	9	0,01	0,4	0	0,00	0,0			
Metaalverwerkende nijverheid .....	5.882	153	5.993	8,3	0,2	8,5	378,1	7,4	385,5	218	0,42	14,0	90	0,15	4,6			
Bouw .....	1.059	70	1.110	1,6	0,1	1,7	65,7	3,2	69,0	50	0,09	2,8	0	0,00	0,0			
Voedingsnijverheid .....	95	2	97	0,1	0,0	0,2	6,9	0,1	7,0	7	0,01	0,4	0	0,00	0,0			
Andere industrie .....	100	4	103	0,2	0,0	0,2	4,9	0,1	5,0	14	0,03	0,7	0	0,00	0,0			
<b>VERVOER OVER LAND</b>	112	9	118	0,2	0,0	0,2	4,9	0,3	5,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0			
Wegvervoer .....	93	4	95	0,2	0,0	0,2	4,0	0,1	4,0	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0			
Ander vervoer over land .....	19	5	23	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	1,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0			
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b>	493	43	523	0,8	0,1	0,9	22,6	1,5	24,1	59	0,12	2,9	0	0,00	0,0			
Andere diensten .....	493	43	523	0,8	0,1	0,9	22,6	1,5	24,1	59	0,12	2,9	0	0,00	0,0			
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
<b>TOTAAL</b>	<b>10.500</b>	<b>485</b>	<b>10.848</b>	<b>15,5</b>	<b>0,5</b>	<b>16,1</b>	<b>692,0</b>	<b>23,2</b>	<b>715,2</b>	<b>562</b>	<b>1,09</b>	<b>31,2</b>	<b>94</b>	<b>0,16</b>	<b>4,8</b>			

Bron: NBB.

TABEL 52 (vervolg)

## GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK - 2007

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITINGSDATUM										OPLEIDINGEN			
	Mannen					Vrouwen					Aantal		Mannen	
	volgtijds	deeltijds	totaal (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totaal (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bed.	atb.	aantal	uren (1)	kosten (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
<b>MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>325</b>	<b>19</b>	<b>337</b>	<b>290</b>	<b>5</b>	<b>292</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>45</b>	<b>113</b>	<b>218</b>	<b>23</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
Scheepsagenten en expeditie .....	75	14	84	54	3	55	21	11	29	71	13	8	0,00	0,0
Goederenbehandelaars .....	169	3	171	162	1	162	7	2	9	24	146	0	0,00	0,0
Rederijen .....	70	2	71	64	1	64	6	1	7	17	50	15	0,00	0,0
Scheepsbouw en -herstelling .....	11	0	11	11	0	11	0	0	0	1	10	0	0,00	0,0
Havenaanleg en baggerwerken .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Havenbedrijf .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>10.322</b>	<b>469</b>	<b>10.657</b>	<b>9.399</b>	<b>206</b>	<b>9.540</b>	<b>922</b>	<b>263</b>	<b>1.117</b>	<b>4.196</b>	<b>5.985</b>	<b>5.909</b>	<b>0,27</b>	<b>15,2</b>
<b>HANDEL</b> .....	<b>211</b>	<b>22</b>	<b>226</b>	<b>166</b>	<b>8</b>	<b>170</b>	<b>45</b>	<b>14</b>	<b>56</b>	<b>133</b>	<b>89</b>	<b>33</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>9.492</b>	<b>407</b>	<b>9.786</b>	<b>8.674</b>	<b>174</b>	<b>8.796</b>	<b>818</b>	<b>234</b>	<b>990</b>	<b>3.876</b>	<b>5.443</b>	<b>5.720</b>	<b>0,27</b>	<b>15,0</b>
Energie .....	1.215	102	1.294	917	30	941	299	72	354	998	0	705	0,04	3,4
Brandstofproductie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid .....	1.028	57	1.066	920	25	935	108	32	131	418	627	529	0,01	0,9
Automobielenijverheid .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica .....	77	8	81	60	6	63	17	2	18	38	44	30	0,00	0,1
Metaalverwerkende nijverheid .....	5.923	168	6.044	5.614	81	5.672	309	87	372	2.018	3.940	3.917	0,20	9,9
Bouw .....	1.057	66	1.105	992	29	1.012	65	37	93	336	711	464	0,02	0,7
Voedingsnijverheid .....	87	2	88	75	0	75	12	2	14	46	39	75	0,00	0,1
Andere industrie .....	105	4	108	97	2	98	8	2	10	22	82	1	0,00	0,0
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	<b>118</b>	<b>10</b>	<b>124</b>	<b>112</b>	<b>6</b>	<b>117</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>106</b>	<b>20</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>
Wegvervoer .....	99	5	102	95	2	96	4	3	6	9	93	0	0,00	0,0
Andere vervoer over land .....	19	5	23	17	4	21	1	1	2	9	13	20	0,00	0,1
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	<b>501</b>	<b>31</b>	<b>520</b>	<b>447</b>	<b>19</b>	<b>457</b>	<b>54</b>	<b>12</b>	<b>63</b>	<b>168</b>	<b>348</b>	<b>135</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>
Andere diensten .....	501	31	520	447	19	457	54	12	63	168	348	135	0,00	0,1
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>TOTAAL</b> .....	<b>10.647</b>	<b>488</b>	<b>10.994</b>	<b>9.690</b>	<b>211</b>	<b>9.832</b>	<b>957</b>	<b>277</b>	<b>1.162</b>	<b>4.308</b>	<b>6.204</b>	<b>5.933</b>	<b>0,28</b>	<b>15,2</b>

Bron: NBB.

TABEL 52 (vervolg)

## GEDETAILEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK - 2007

Sectoren	OPLEIDINGEN				INGETREDEN				UITGETREDEN						
	Vrouwen aantal	Vrouwen uren (1)	kosten (2)	Aantal (in VTE)	Onbep. duur	lager secundair	hoger	univer- sitair	Mannen lager secundair	hoger	univer- sitair	Vrouwen lager secundair	hoger	univer- sitair	Aantal (in VTE)
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
<b>MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>10</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>109</b>	<b>104</b>	<b>15</b>	<b>80</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>59</b>	<b>44</b>
Scheepsagenten en expediteurs .....	9	0,00	0,0	29	28	14	5	3	0	0	2	4	1	32	31
Goederenbehandelaars .....	0	0,00	0,0	74	73	0	72	0	0	0	2	0	0	21	8
Rederijen .....	1	0,00	0,0	5	2	1	2	0	0	0	0	1	1	4	3
Scheepsbouw en -herstelling .....	0	0,00	0,0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
Havenaanleg en baggenwerken .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Havenbedrijf .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>664</b>	<b>0,03</b>	<b>1,8</b>	<b>1.419</b>	<b>750</b>	<b>62</b>	<b>802</b>	<b>168</b>	<b>160</b>	<b>5</b>	<b>61</b>	<b>117</b>	<b>44</b>	<b>1.169</b>	<b>721</b>
<b>HANDEL</b> .....	<b>6</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>47</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>42</b>	<b>31</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>631</b>	<b>0,03</b>	<b>1,8</b>	<b>1.206</b>	<b>610</b>	<b>53</b>	<b>646</b>	<b>148</b>	<b>157</b>	<b>5</b>	<b>48</b>	<b>108</b>	<b>41</b>	<b>977</b>	<b>603</b>
Energie .....	256	0,01	1,0	184	89	0	27	33	46	0	14	46	18	140	82
Brandstofproductie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid .....	68	0,00	0,1	96	62	14	37	12	15	1	6	7	3	76	47
Automobielenijverheid .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica .....	10	0,00	0,0	18	11	0	10	3	2	0	2	0	1	15	6
Metaalverwerkende nijverheid .....	247	0,01	0,5	691	317	25	442	73	80	0	11	46	15	506	297
Bouw .....	36	0,00	0,1	152	117	6	100	21	12	0	6	6	2	181	157
Voedingsnijverheid .....	14	0,00	0,0	41	4	7	11	6	1	5	6	4	2	41	3
Andere industrie .....	0	0,00	0,0	23	11	1	19	1	0	0	2	0	0	18	12
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>20</b>
Wegvervoer .....	0	0,00	0,0	37	36	0	36	0	0	0	1	0	0	20	19
Ander vervoer over land .....	1	0,00	0,0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	<b>25</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>128</b>	<b>67</b>	<b>8</b>	<b>92</b>	<b>15</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>128</b>	<b>67</b>
Andere diensten .....	25	0,00	0,0	128	67	8	92	15	2	0	6	3	1	128	67
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>TOTAAL</b> .....	<b>673</b>	<b>0,03</b>	<b>1,8</b>	<b>1.528</b>	<b>854</b>	<b>77</b>	<b>882</b>	<b>171</b>	<b>160</b>	<b>6</b>	<b>65</b>	<b>122</b>	<b>46</b>	<b>1.227</b>	<b>765</b>

Bron: NBB.

(1) De gewerkte uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de opleidingskosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's

TABEL 53

## GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE HAVEN VAN BRUSSEL - 2007

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN										Uitzendkrachten				Ter beschikking gesteld		
	Aantal		Gewerkte uren (1)		Personeelskosten (2)		Uitzendkrachten		Ter beschikking gesteld		aantal	uren (1)	kosten (2)	aantal	uren (1)	kosten (2)	
	vollijds	deeltijds	vollijds	deeltijds	vollijds	deeltijds	aantal	uren (1)	kosten (2)	aantal							uren (1)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522		
<b>MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>523</b>	<b>37</b>	<b>542</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>28,1</b>	<b>1,2</b>	<b>29,3</b>	<b>12</b>	<b>0,02</b>	<b>0,5</b>	<b>12</b>	<b>0,02</b>	<b>1,0</b>		
Scheepsagenten en expediteurs .....	82	9	88	0,1	0,0	0,1	4,7	0,3	4,9	9	0,02	0,3	0	0,00	0,0		
Goederenbehandelaars .....	39	5	41	0,1	0,0	0,1	2,3	0,1	2,4	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0		
Rederijen .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Scheepsbouw en -herstelling .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Havenaanleg en baggerwerken .....	283	4	287	0,4	0,0	0,4	14,8	0,2	15,0	3	0,00	0,1	8	0,01	0,6		
Visserij .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Maritieme handel .....	4	0	4	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0		
Havenbedrijf .....	115	20	123	0,2	0,0	0,2	6,1	0,6	6,8	0	0,00	0,0	4	0,01	0,4		
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>3.796</b>	<b>342</b>	<b>4.034</b>	<b>6,3</b>	<b>0,4</b>	<b>6,7</b>	<b>295,0</b>	<b>23,0</b>	<b>318,0</b>	<b>210</b>	<b>0,38</b>	<b>9,6</b>	<b>3</b>	<b>0,00</b>	<b>0,3</b>		
<b>HANDEL</b> .....	<b>1.068</b>	<b>92</b>	<b>1.132</b>	<b>1,8</b>	<b>0,1</b>	<b>1,9</b>	<b>73,8</b>	<b>4,9</b>	<b>78,7</b>	<b>51</b>	<b>0,09</b>	<b>2,4</b>	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>		
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>1.689</b>	<b>150</b>	<b>1.799</b>	<b>2,8</b>	<b>0,2</b>	<b>2,9</b>	<b>162,6</b>	<b>13,8</b>	<b>176,4</b>	<b>89</b>	<b>0,15</b>	<b>4,1</b>	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>		
Energie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Brandstofproductie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Chemische nijverheid .....	628	92	695	1,1	0,1	1,2	105,4	11,4	116,8	14	0,02	0,8	0	0,00	0,0		
Automobielenijverheid .....	49	2	50	0,1	0,0	0,1	4,3	0,1	4,4	2	0,00	0,1	0	0,00	0,0		
Elektronica .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Metaalverwerkende nijverheid .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Bouw .....	821	41	852	1,3	0,0	1,3	42,1	1,8	43,8	58	0,10	2,5	1	0,00	0,1		
Voedingsnijverheid .....	153	13	162	0,2	0,0	0,3	9,2	0,4	9,6	10	0,02	0,4	0	0,00	0,0		
Andere industrie .....	37	3	39	0,1	0,0	0,1	1,6	0,1	1,7	6	0,01	0,2	0	0,00	0,0		
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	<b>427</b>	<b>38</b>	<b>450</b>	<b>0,7</b>	<b>0,0</b>	<b>0,8</b>	<b>17,6</b>	<b>1,2</b>	<b>18,8</b>	<b>31</b>	<b>0,06</b>	<b>1,3</b>	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>		
Wegvervoer .....	259	25	274	0,5	0,0	0,5	11,7	0,9	12,7	23	0,04	1,0	1	0,00	0,0		
Ander vervoer over land .....	168	13	176	0,3	0,0	0,3	5,9	0,3	6,2	8	0,02	0,3	0	0,00	0,0		
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	<b>611</b>	<b>62</b>	<b>652</b>	<b>1,0</b>	<b>0,1</b>	<b>1,1</b>	<b>40,9</b>	<b>3,0</b>	<b>44,0</b>	<b>38</b>	<b>0,08</b>	<b>1,8</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>		
Andere diensten .....	611	62	652	1,0	0,1	1,1	40,9	3,0	44,0	38	0,08	1,8	0	0,00	0,0		
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
<b>TOTAAL</b> .....	<b>4.319</b>	<b>379</b>	<b>4.576</b>	<b>7,0</b>	<b>0,4</b>	<b>7,5</b>	<b>323,1</b>	<b>24,2</b>	<b>347,3</b>	<b>222</b>	<b>0,40</b>	<b>10,1</b>	<b>15</b>	<b>0,03</b>	<b>1,3</b>		

Bron: NBB.

TABEL 53 (vervolg)

## GEDETAILEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE HAVEN VAN BRUSSEL - 2007

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITINGSDATUM						OPLEIDINGEN								
	Aantal deeltijds			Mannen			Vrouwen			Aantal			Mannen		
	voltijds	totaal (in VTE)	1201	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bed.	arb.	aantal	uren (1)	kosten (2)	
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803	
<b>MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>516</b>	<b>40</b>	<b>536</b>	<b>423</b>	<b>18</b>	<b>431</b>	<b>93</b>	<b>22</b>	<b>105</b>	<b>270</b>	<b>259</b>	<b>304</b>	<b>0,01</b>	<b>0,2</b>	
Scheepsagenten en expediteurs .....	80	9	86	56	4	58	25	5	29	67	18	2	0,00	0,0	
Goederenbehandelaars .....	38	6	41	26	2	27	12	4	14	36	5	0	0,00	0,0	
Rederijen .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Scheepsbouw en -herstelling .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Havenaanleg en baggenwerken .....	284	5	288	262	0	262	22	5	26	97	191	221	0,00	0,1	
Visserij .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Maritieme handel .....	3	0	3	2	0	2	1	0	1	3	0	0	0,00	0,0	
Havenbedrijf .....	110	21	118	77	12	83	33	9	35	68	45	81	0,00	0,1	
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>NIET-MARITIEME CLUSTER</b> .....	<b>3.815</b>	<b>360</b>	<b>4.073</b>	<b>3.180</b>	<b>138</b>	<b>3.270</b>	<b>635</b>	<b>221</b>	<b>803</b>	<b>2.519</b>	<b>1.436</b>	<b>1.601</b>	<b>0,04</b>	<b>3,5</b>	
<b>HANDEL</b> .....	<b>1.069</b>	<b>103</b>	<b>1.141</b>	<b>841</b>	<b>34</b>	<b>862</b>	<b>228</b>	<b>69</b>	<b>279</b>	<b>800</b>	<b>303</b>	<b>331</b>	<b>0,01</b>	<b>0,4</b>	
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>1.688</b>	<b>156</b>	<b>1.802</b>	<b>1.466</b>	<b>57</b>	<b>1.505</b>	<b>222</b>	<b>99</b>	<b>297</b>	<b>1.089</b>	<b>684</b>	<b>1.008</b>	<b>0,03</b>	<b>2,9</b>	
Energie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Brandstofproductie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Chemische nijverheid .....	641	93	709	476	18	486	165	75	223	683	9	477	0,02	2,3	
Automobielenijverheid .....	50	2	52	44	0	44	6	2	8	52	0	39	0,00	0,0	
Elektronica .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Metaalverwerkende nijverheid .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Bouw .....	815	43	847	778	29	800	36	14	47	268	567	456	0,01	0,5	
Voedingsnijverheid .....	143	15	155	130	10	137	13	5	17	76	78	35	0,00	0,1	
Andere industrie .....	38	3	40	37	0	37	1	3	3	10	30	1	0,00	0,0	
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	<b>442</b>	<b>40</b>	<b>472</b>	<b>376</b>	<b>19</b>	<b>389</b>	<b>66</b>	<b>20</b>	<b>83</b>	<b>140</b>	<b>331</b>	<b>36</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	
Wegvervoer .....	276	26	297	242	9	249	34	17	49	109	187	36	0,00	0,0	
Ander vervoer over land .....	166	14	175	134	10	140	32	4	35	31	144	0	0,00	0,0	
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	<b>616</b>	<b>61</b>	<b>657</b>	<b>497</b>	<b>28</b>	<b>514</b>	<b>119</b>	<b>33</b>	<b>143</b>	<b>490</b>	<b>118</b>	<b>226</b>	<b>0,00</b>	<b>0,2</b>	
Andere diensten .....	616	61	657	497	28	514	119	33	143	490	118	226	0,00	0,2	
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>TOTAAL</b> .....	<b>4.331</b>	<b>400</b>	<b>4.609</b>	<b>3.603</b>	<b>156</b>	<b>3.701</b>	<b>728</b>	<b>244</b>	<b>908</b>	<b>2.789</b>	<b>1.695</b>	<b>1.906</b>	<b>0,05</b>	<b>3,7</b>	

Bron: NBB.

TABEL 53 (vervolg)

## GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE HAVEN VAN BRUSSEL - 2007

Sectoren	OPLEIDINGEN				INGETREDEN				UITGETREDEN							
	aantal	Vrouwen uren (1)	kosten (2)	Aantal (in VTE)	Onbep. duur	lager secundair	hoger	univer-sitair	Mannen lager secundair	hoger	univer-sitair	Vrouwen lager secundair	hoger	univer-sitair	Aantal (in VTE)	Onbep. duur
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103	
<b>MARITIME CLUSTER</b> .....	<b>48</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>78</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>97</b>	<b>67</b>	
Scheepsagenten en expediteurs .....	0	0,00	0,0	23	11	0	16	1	1	0	2	2	0	27	15	
Goederenbehandelaars .....	0	0,00	0,0	23	13	0	15	0	0	0	8	0	0	22	12	
Rederijen .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Scheepsbouw en -herstelling .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Havenaanleg en baggerwerken .....	16	0,00	0,0	30	29	0	20	3	3	0	4	1	1	37	36	
Visserij .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Maritieme handel .....	0	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
Havenbedrijf .....	32	0,00	0,0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	10	3	
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>NIET-MARITIME CLUSTER</b> .....	<b>440</b>	<b>0,01</b>	<b>1,4</b>	<b>820</b>	<b>599</b>	<b>100</b>	<b>423</b>	<b>90</b>	<b>82</b>	<b>16</b>	<b>40</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>764</b>	<b>574</b>	
<b>HANDEL</b> .....	126	0,00	0,1	220	172	17	116	26	19	5	11	13	12	190	156	
<b>INDUSTRIE</b> .....	248	0,01	1,2	248	156	4	147	28	45	0	4	9	12	262	174	
Energie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Brandstofproductie .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Chemische nijverheid .....	220	0,01	1,1	59	8	1	1	5	36	0	0	5	11	56	9	
Automobielenijverheid .....	5	0,00	0,0	5	5	0	0	0	5	0	0	0	0	4	4	
Elektronica .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Metaalverwerkende nijverheid .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Bouw .....	18	0,00	0,0	150	130	2	121	17	3	0	4	4	1	161	141	
Voedingsnijverheid .....	4	0,00	0,0	26	6	0	20	6	0	0	0	0	0	37	17	
Andere industrie .....	0	0,00	0,0	8	7	1	5	1	1	0	0	0	0	4	3	
<b>VERVOER OVER LAND</b> .....	3	0,00	0,0	180	151	73	77	10	1	11	5	4	0	144	116	
Wegvervoer .....	3	0,00	0,0	114	112	19	75	8	0	4	4	3	0	70	67	
Ander vervoer over land .....	0	0,00	0,0	66	39	54	2	1	0	7	1	1	0	75	49	
<b>ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN</b> .....	64	0,00	0,1	172	121	6	84	26	17	1	21	11	7	168	127	
Andere diensten .....	64	0,00	0,1	172	121	6	84	26	17	1	21	11	7	168	127	
Openbare sector .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>TOTAAL</b> .....	<b>488</b>	<b>0,02</b>	<b>1,4</b>	<b>898</b>	<b>653</b>	<b>100</b>	<b>474</b>	<b>94</b>	<b>86</b>	<b>16</b>	<b>56</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>861</b>	<b>641</b>	

Bron: NBB.

(1) De gewerkte uren zijn uitgedrukt in miljoenen uren.

(2) De personeelskosten en de opleidingskosten zijn uitgedrukt in miljoenen euro's

## BIJLAGE 2: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN<sup>90</sup>

TABEL 54 LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
05A1	05010	MA	VI	*	*	*	*			Visserij
14A1	14211	IN	AI	*						Winning van zand
14A1	14212	IN	AI					*		Winning van grind
14A1	14300	IN	AI	*		*				Winning van mineralen voor de chemische en de kunstmestindustrie
14A1	14500	IN	AI		*					Overige winning van delfstoffen, n.e.g.
15A1	15131	IN	VO		*	*	*		*	Productie van verse vleeswaren en van vleesconserven
15B1	15201	MA	VI			*	*			Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van verse visproducten
15B1	15202	MA	VI			*	*			Productie van diepgevroren vis en visproducten
15C1	15320	IN	VO		*		*			Vervaardiging van groente- en fruitsappen
15D1	15420	IN	VO	*	*					Raffinage van plantaardige oliën en vetten
15E1	15510	IN	VO	*						Zuivelfabrieken en kaasmakerijen
15E1	15520	IN	VO						*	Vervaardiging van consumptie-ijs
15F1	15610	IN	VO		*				*	Maalderijen
15G1	15710	IN	VO		*		*	*		Vervaardiging van veevoeders
15H1	15812	IN	VO		*		*			Artisanale brood- en banketbakkerijen
15I1	15830	IN	VO					*		Vervaardiging van suiker
15I1	15840	IN	VO	*	*	*	*			Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
15J1	15890	IN	VO		*					Vervaardiging van overige voedingsmiddelen, n.e.g.
15K1	15910	IN	VO		*					Vervaardiging van gedistilleerde alcoholische dranken
17A1	17110	IN	AI					*		Bewerken en spinnen van katoen- of katoenachtige vezels
17A1	17150	IN	AI			*				Twijnen, voorbereiden en spinnen van zijde en textureren van synthetisch of kunstmatig vezelgaren
17B1	17402	IN	AI	*	*	*				Confectie van overige textielartikelen
20A1	20101	IN	AI	*	*	*				Zagen en schaven van hout
20A1	20102	IN	AI		*				*	Impregneren van hout
20A1	20300	IN	AI	*	*	*		*		Vervaardiging van schrijn- en timmerwerk
20A1	20400	IN	AI	*	*				*	Vervaardiging van houten emballage
21A1	21121	IN	AI		*		*			Vervaardiging van papier
21A1	21210	IN	AI	*	*		*			Vervaardiging van golfkarton en van verpakkingsmateriaal van papier en karton
21A1	21250	IN	AI	*						Vervaardiging van overige artikelen van papier en karton
22B1	22220	IN	AI	*	*		*	*	*	Overige drukkerijen
22B1	22240	IN	AI	*		*	*	*	*	Zetwerk en fotogravure
23A1	23200	IN	PE	*	*			*		Vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten
24A1	24110	IN	CH	*	*					Vervaardiging van industriële gassen
24A1	24120	IN	CH		*			*		Vervaardiging van kleurstoffen en pigmenten
24A1	24130	IN	CH	*	*	*		*	*	Vervaardiging van overige anorganische chemische basisproducten
24A1	24140	IN	CH	*	*	*		*	*	Vervaardiging van overige organische chemische basisproducten
24A1	24151	IN	CH		*		*			Vervaardiging van kunstmeststoffen
24A1	24152	IN	CH					*		Vervaardiging van aan de kunstmeststoffen verwante stikstofverbindingen
24A1	24160	IN	CH	*	*		*			Vervaardiging van kunststoffen in primaire vormen
24A1	24170	IN	CH	*						Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vormen
24B1	24200	IN	CH	*						Vervaardiging van verdelgingsmiddelen en van chemische producten voor de landbouw
24C1	24300	IN	CH	*			*	*	*	Vervaardiging van verf, vernis en drukinkt
24D1	24410	IN	CH	*						Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen
24D1	24421	IN	CH	*	*					Vervaardiging van geneesmiddelen
24F1	24620	IN	CH	*	*				*	Vervaardiging van lijm en gelatine
24F1	24640	IN	CH	*						Vervaardiging van fotochemische producten
24F1	24660	IN	CH	*	*			*		Vervaardiging van diverse chemische producten

<sup>90</sup> De in deze lijst opgenomen nomenclatuur stemt overeen met de aangepaste NACE-Bel van 2003 (Rev. 1.1).

TABEL 54 (vervolg)

## LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
25A1	25120	IN	CH	*					Loopvlakvernieuwing
25A1	25130	IN	CH	*	*	*			Vervaardiging van overige producten van rubber
25B1	25210	IN	CH				*	*	Vervaardiging van platen, vellen, buizen en profielen van kunststof
25B1	25220	IN	CH	*	*		*		Vervaardiging van verpakkingsmateriaal van kunststof
25B1	25240	IN	CH	*	*	*	*	*	Vervaardiging van overige producten van kunststof
26A1	26110	IN	CS		*	*			Vervaardiging van vlakglas
26A1	26120	IN	CS	*	*	*		*	Vormen en bewerken van vlakglas
26B1	26403	IN	CS					*	Vervaardiging van overige producten voor de bouw van gebakken klei
26C1	26510	IN	CS		*		*	*	Vervaardiging van cement
26C1	26520	IN	CS				*		Vervaardiging van kalk
26D1	26610	IN	CS		*		*	*	Vervaardiging van artikelen van beton voor de bouw
26D1	26620	IN	CS	*					Vervaardiging van artikelen van gips voor de bouw
26D1	26630	IN	CS	*	*	*	*	*	Vervaardiging van stortklare beton
26D1	26640	IN	CS	*			*		Vervaardiging van mortel
26D1	26700	IN	CS		*	*		*	Bewerken van natuursteen
26D1	26820	IN	CS		*				Vervaardiging van niet-metaalhoudende minerale producten, n.e.g.
27A1	27100	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen (EGKS)
27A1	27220	IN	ME		*	*	*		Vervaardiging van stalen buizen
27B1	27310	IN	ME				*		Koudtrekken
27B1	27510	IN	ME		*	*			Gieten van ijzer
28A1	28110	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van metalen constructiewerken
28A1	28120	IN	ME		*	*	*		Vervaardiging van metalen ramen, deuren, wanden, enz.
28A1	28210	IN	ME	*	*	*	*	*	Vervaardiging van metalen tanks, reservoirs en overige recipiënten
28A1	28220	IN	ME	*					Vervaardiging van radiatoren en ketels voor centrale verwarming
28A1	28300	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van stoomketels
28A1	28401	IN	ME		*		*		Smeden van metaal
28B1	28510	IN	ME	*	*	*	*	*	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal
28B1	28520	IN	ME	*	*	*	*	*	Algemene metaalbewerking
28C1	28741	IN	ME	*	*		*		Vervaardiging van bouten, schroeven en moeren
28C1	28742	IN	ME	*		*			Vervaardiging van kettingen
28C1	28743	IN	ME	*					Vervaardiging van veren
28C1	28755	IN	ME			*	*	*	Vervaardiging van overige artikelen van metaal, n.e.g.
29A1	29110	IN	ME	*	*				Vervaardiging van motoren en turbines, exclusief motoren voor luchtvaartuigen en motorvoertuigen
29A1	29120	IN	ME	*					Vervaardiging van pompen en compressoren
29B1	29220	IN	ME	*	*	*			Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
29B1	29230	IN	ME	*	*	*	*	*	Vervaardiging van uitrusting voor de koeltechniek en klimaatregeling, voor niet-huishoudelijk gebruik
29B1	29241	IN	ME			*			Vervaardiging van verpakkingsmachines
29B1	29245	IN	ME	*		*		*	Vervaardiging van filtreertoestellen
29B1	29247	IN	ME		*				Vervaardiging van overige machines voor algemeen gebruik, n.e.g.
29C1	29430	IN	ME			*			Vervaardiging van andere gereedschapswerktuigen, n.e.g.
29C1	29510	IN	ME				*		Vervaardiging van machines voor de metallurgie
29D1	29710	IN	ME				*		Vervaardiging van elektrische huishoudapparaten
31A1	31100	IN	MP	*	*	*	*		Vervaardiging van elektromotoren en van elektrische generatoren en transformatoren
31A1	31200	IN	MP	*	*	*		*	Vervaardiging van schakel- en verdeelinrichtingen
31A1	31501	IN	MP			*			Vervaardiging van lampen
31B1	31623	IN	MP	*			*		Vervaardiging van overige elektrische benodigdheden, n.e.g.
32A1	32100	IN	MP		*	*			Vervaardiging van elektronische onderdelen
32A1	32300	IN	MP	*	*	*	*		Vervaardiging van audio- en videoapparatuur
33A1	33103	IN	MP			*			Vervaardiging van orthopedische artikelen en prothesen
33A1	33201	IN	MP	*	*	*			Vervaardiging van elektrische meet-, regel- en controleapparatuur en van elektrische navigatieapparatuur
34A1	34100	IN	AU	*	*				Vervaardiging en assemblage van auto's
34B1	34201	IN	AU	*	*	*			Vervaardiging van carrosserieën en aanhangwagens
34B1	34300	IN	AU	*	*		*	*	Vervaardiging van onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan



TABEL 54 (vervolg)

## LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
35A1	35110	MA	SB	*	*	*	*	*	*	Bouw en reparatie van schepen
35A1	35120	MA	SB	*	*	*	*	*	*	Bouw en reparatie van plezier- en sportvaartuigen
35A1	35200	IN	AI	*		*		*		Vervaardiging van rollend materieel voor spoor- en tramwegen
36A1	36112	IN	AI		*					Vervaardiging van stoelen en zetels voor theaters, bioscopen en dergelijke en voor voertuigen en andere transportmiddelen
36C1	36630	IN	AI	*	*		*			Overige industrie, n.e.g.
37A1	37100	IN	AI	*	*	*	*	*	*	Recuperatie van recycleerbaar metaalafval
37A1	37200	IN	AI	*	*		*	*	*	Recuperatie van overig recycleerbaar afval
40A1	40110	IN	EN	*	*	*	*	*		Productie van elektriciteit
40A1	40130	IN	EN					*		Distributie van en handel in elektriciteit
40A1	40220	IN	EN				*			Distributie van en handel in gasvormige brandstoffen via leidingen
45A1	45111	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Slopen van gebouwen
45A1	45112	IN	CS	*	*		*	*	*	Grondverzet
45B1	45211	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Bouw van individuele huizen
45B1	45213	IN	CS	*	*				*	Optrekken van gebouwen voor industrieel of commercieel gebruik, voor landbouwdoeleinden, enz.
45B1	45214	IN	CS	*	*	*	*	*		Bouw van tunnels, bruggen, viaducten en dergelijke
45B1	45215	IN	CS	*	*					Aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen
45B1	45220	IN	CS	*	*			*	*	Dakbedekking en bouw van dakconstructies
45C1	45230	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Aanleg van spoorwegen, wegen, straten, vliegvelden en sportaccommodaties
45C1	45241	MA	CS	*	*	*	*	*	*	Baggerwerken
45C1	45242	MA	CS	*	*	*	*	*	*	Overige waterbouw
45C1	45250	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Overige werkzaamheden in de bouw
45D1	45310	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Elektrische installatie
45D1	45320	IN	CS	*						Isolatiwerkzaamheden
45D1	45331	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Installatie van verwarming, klimaatregeling en ventilatie
45D1	45332	IN	CS	*		*	*	*	*	Overig loodgieterswerk
45D1	45340	IN	CS	*						Overige bouwinstallatie
45E1	45421	IN	CS	*	*	*	*		*	Schrijnwerk van hout of van kunststof
45E1	45422	IN	CS	*	*				*	Metaalschrijnwerk
45E1	45441	IN	CS	*	*		*	*	*	Schilderen
45E1	45500	IN	CS		*		*			Verhuur van machines voor de bouwnijverheid met bedieningspersoneel
50A1	50101	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in motorvoertuigen
50A1	50102	CO	CO	*	*				*	Handelsbemiddeling in motorvoertuigen
50A1	50103	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in motorvoertuigen
50A1	50200	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Onderhoud en reparatie van auto's
50A1	50301	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in onderdelen en accessoires van auto's
50B1	50500	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in motorbrandstoffen
51A1	51110	CO	CO	*						Handelsbemiddeling in landbouwproducten, levende dieren, textielgrondstoffen en aanverwante halffabrikaten
51A1	51120	CO	CO	*						Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten
51A1	51140	CO	CO	*				*		Handelsbemiddeling in machines en uitrusting voor handel en nijverheid en in schepen en luchtvaartuigen
51A1	51170	CO	CO	*		*	*		*	Handelsbemiddeling in voedings- en genotmiddelen
51A1	51180	CO	CO	*		*	*	*	*	Handelsbemiddeling gespecialiseerd in overige goederen, n.e.g.
51A1	51190	CO	CO	*	*		*	*	*	Niet-gespecialiseerde handelsbemiddeling
51A1	51210	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in granen, zaden en diervoeders
51A1	51310	CO	CO	*			*		*	Groothandel in groenten en fruit
51A1	51332	CO	CO	*						Groothandel in spijsoliën en -vetten
51A1	51340	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in dranken
51A1	51381	CO	CO	*	*	*	*		*	Groothandel in vis, schaal- en schelpdieren
51A1	51384	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige gespecialiseerde groothandel in voedingswaren
51A1	51391	CO	CO				*		*	Groothandel in diepvriesproducten
51A1	51392	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige niet-gespecialiseerde groothandel in voedings- en genotmiddelen

TABEL 54 (vervolg)

## LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
51A1	51410	CO	CO	*	*	*			*	Groothandel in textiel
51A1	51421	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in kleding, kledingaccessoires en bontartikelen
51A1	51430	CO	CO	*	*	*	*		*	Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten en audio- en videoapparatuur
51A1	51442	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in behang en onderhoudsproducten
51A1	51460	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in farmaceutische producten
51A1	51478	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Overige groothandel in consumentenartikelen, n.e.g.
51A1	51510	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in brandstoffen
51A1	51520	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in metalen en metaalertsen
51A1	51531	CO	CO	*	*	*		*	*	Groothandel in hout
51A1	51532	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in verf, vernis en bouwmaterialen, inclusief sanitair
51A1	51541	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in ijzerwaren
51A1	51550	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in chemische producten
51A1	51562	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in overige intermediaire producten, n.e.g.
51A1	51570	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in afval en schroot
51A1	51810	CO	CO	*	*				*	Groothandel in gereedschapswerktuigen
51A1	51820	CO	CO	*	*	*		*	*	Groothandel in machines voor mijnbouw, de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw
51A1	51840	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in computers, randapparatuur en programmatuur
51A1	51871	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in elektrisch en elektronisch materiaal, inclusief installatiemateriaal
51A1	51872	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in vervoermiddelen, met uitzondering van auto's, motorrijwielen en rijwielen, in meetapparaten en -instrumenten, in navigatieapparatuur en andere diverse machines en uitrusting voor nijverheid n.e.g.
51A1	51873	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in diverse machines en uitrusting voor handel en dienstverlening n.e.g.
51A1	51900	MA	CO	*	*	*	*		*	Overige groothandel
52A1	52230	CO	CO	*		*	*		*	Kleinhandel in vis
52A1	52461	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in ijzerwaren, verf en bouwmaterialen (inclusief de- het-zelfzaken) met een verkoopsopp. van minder dan 400m <sup>2</sup>
52A1	52481	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in vaste en vloeibare brandstoffen
52A1	52482	CO	CO	*		*	*	*	*	Kleinhandel in sport- en kampeerartikelen
52A1	52487	CO	CO	*			*		*	Kleinhandel in kantooruitrusting en computers
52A1	52498	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige gespecialiseerde kleinhandel in winkels, n.e.g.
52A1	52502	CO	CO	*					*	Kleinhandel in tweedehandsgoederen
52A1	52621	CO	CO	*		*			*	Markt- en straathandel in voedingsmiddelen
52A1	52740	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Overige reparaties, n.e.g.
55B1	55301	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Restaurants van het traditionele type
55B1	55302	CO	CO	*		*	*	*	*	Fast food-zaken, snackbars, frituren en dergelijke
55B1	55522	CO	CO	*			*		*	Uitzendkoks en verzorgen van feesten en recepties
60A1	60100	TR	TP	*	*	*	*	*	*	Vervoer per spoor
60B1	60230	TR	TP	*		*	*		*	Overig vervoer van personen te land
60C1	60241	TR	TP	*					*	Verhuisdiensten
60C1	60242	TR	WE	*	*	*	*	*	*	Goederenvervoer over de weg
60C1	60300	TR	TP	*			*		*	Vervoer via pijpleidingen
61A1	61100	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Zee- en kustvaart
61B1	61200	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Binnenvaart
62A1	62200	TR	TP	*		*	*		*	Luchtvaart zonder dienstregeling
63B1	63111	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Vrachtbehandeling in zeehavens
63B1	63112	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Overige vrachtbehandeling
63B1	63121	MA	GO	*	*		*		*	Opslag in koelpakhuizen
63B1	63122	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Overige opslag
63B1	63210	LO	AD	*		*	*		*	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer te land
63B1	63220	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water
63A1	63301	LO	AD	*		*			*	Reisbureaus
63B1	63401	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Expedientkantoren
63B1	63402	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Bevrachting
63B1	63403	MA	SE	*	*	*	*		*	Scheepsagenturen

TABEL 54 (vervolg)

## LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
63B1	63404	MA	SE	*	*		*	*	*	Douaneagentschappen
63B1	63405	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Vervoersbemiddeling
63B1	63406	MA	SE	*	*		*		*	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer
64A1	64120	TR	TP	*		*	*		*	Koerierdiensten
64B1	64200	TR	TP	*	*	*	*	*	*	Telecommunicatie
66A2	66031	LO	AD			*				Rechtstreekse verzekeringsverrichtingen niet-leven
67A1	67130	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen
67A1	67201	LO	AD	*	*	*		*	*	Verzekersmakelaars en -agenten
67A1	67202	LO	AD	*	*		*			Schade- en risico-experten
67A1	67203	LO	AD		*					Overige hulpbedrijven i.v.m. het verzekeringswezen
70A1	70111	LO	AD	*	*	*	*	*		Projectontwikkeling voor woningbouw
70A1	70113	LO	AD	*			*			Projectontwikkeling voor infrastructuurwerken
70A1	70201	LO	AD	*	*	*	*	*		Verhuur van woningen, exclusief sociale woningen
70A1	70203	LO	AD	*	*	*	*	*		Verhuur van niet-residentiële gebouwen
70A1	70311	LO	AD	*	*	*	*	*		Bemiddeling bij de aankoop, verkoop en verhuur van onroerend goed
70A1	70321	LO	AD	*	*	*	*			Beheer van residentiële gebouwen
70A1	70322	LO	AD	*	*	*		*	*	Beheer van overig onroerend goed
71A1	71100	LO	AD	*	*	*		*	*	Verhuur van personenwagens en lichte bestelwagens (max. 3,5 t)
71A1	71210	LO	AD	*	*		*	*	*	Verhuur van overige transportmiddelen voor vervoer te land
71A1	71220	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Verhuur van schepen
71B1	71320	LO	AD	*	*				*	Verhuur van machines en installaties voor de bouwnijverheid
71B1	71340	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verhuur van overige machines en werktuigen
71B1	71408	LO	AD	*		*				Verhuur van overige roerende goederen voor persoonlijk of huishoudelijk gebruik, n.e.g.
72A1	72220	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige advisering in verband met programmatuur en levering van programmatuur
73A1	73100	LO	AD	*					*	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk
74A1	74124	LO	AD	*			*			Belastingconsulenten
74A1	74131	LO	AD	*	*		*	*		Marktonderzoekbureaus
74B1	74142	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Overige adviesbureaus op het gebied van bedrijfsvoering en beheer
74B1	74151	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Managementactiviteiten van holdings
74B1	74152	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Coördinatiecentra
74C1	74203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Technische studiën en ingenieursactiviteiten
74C1	74302	LO	AD	*	*	*	*			Overige technische testen en analyses
74D1	74401	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Publiciteitsagentschappen
74E1	74502	LO	AD	*	*				*	Interimkantoren en tijdelijke werkgelegenheid
74F1	74601	LO	AD	*	*	*	*		*	Bewakingsbedrijven en beveiligingsdiensten
74F1	74700	LO	AD	*	*	*	*	*		Industriële reiniging
74F1	74820	LO	AD	*	*					Verpakkingsbedrijven
74F1	74855	LO	AD	*		*			*	Overige activiteiten i.v.m. administratie, n.e.g.
74F1	74879	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige zakelijke dienstverlening, n.e.g.
75B3	75220	MA	PU			*	*			Defensie
90A1	90010	LO	AD	*					*	Afvalwaterinzameling en -behandeling
90A1	90021	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verzamelen, storten en verwerken van huisvuil, industrieel afval, landbouwafval en bouw- en sloopafval
90A1	90032	LO	AD	*						Sanering en dergelijke activiteiten
91A1	91110	LO	AD	*		*	*		*	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
92D1	92613	LO	AD	*	*	*		*	*	Exploitatie van overige sportinstallaties en -accommodaties

Bron: NBB.

Een asterisk in bovenstaande tabel geeft aan dat de betreffende bedrijfstak in de havens actief was gedurende ten minste één jaar tijdens de periode 2002 - 2007. Bijvoorbeeld, de bedrijfstak 63111 (Vrachtbehandeling in zeehavens) is of was aanwezig in de zes havens, tegelijkertijd of ten minste gedurende één jaar in elk van die havens tussen 2002 en 2007, terwijl de bedrijfstak 34100 (Vervaardiging en assemblage van auto's) enkel in Antwerpen en Gent aanwezig was.

Legende:

<b>Code haven</b>	<b>Volledige benaming</b>
AN	Haven van Antwerpen
GN	Haven van Gent
OO	Haven van Oostende
ZB	Haven van Zeebrugge
LG	Havencomplex van Luik
BR	Haven van Brussel

<b>Code cluster</b>	<b>Omschrijving cluster</b>	<b>Code sector</b>	<b>Omschrijving sector</b>
MA	Maritiem	SE	Scheepsagenten en expediteurs
		GO	Goederenbehandelaars
		RE	Rederijen
		SB	Scheepsbouw en -herstelling
		CS	Havenaanleg en baggerwerken
		VI	Visserij
		CO	Maritieme handel
		HB	Havenbedrijf
		PU	Publieke sector
CO	Handel	CO	Handel
IN	Industrie	EN	Energie
		PE	Brandstofproductie
		CH	Chemische nijverheid
		AU	Automobielnijverheid
		MP	Elektronica
		ME	Metaalverwerkende nijverheid
		CS	Bouw
		VO	Voedingsnijverheid
		AI	Andere industrie
TP	Vervoer over land	WE	Wegvervoer
		TP	Ander vervoer over land
LO	Andere logistieke diensten	AD	Andere diensten
		PU	Publieke sector

## BIBLIOGRAFIE

- Afp, L'Echo.be, *Le PIB nippon chute de 3,3% au quatrième trimestre*, februari 2009, Brussel.
- AG Haven Oostende (2008), *Jaarverslag 2007*, Oostende.
- Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*, Brussel.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, *First progress report on the implementation of the NAIADES Action Programme for the promotion of inland waterway transport*, Communicatie van de Commissie, december 2007, Brussel.
- Commissie van de Europese Gemeenschappen, *Een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie*, Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, aan de Raad, het Europees Economisch en Sociaal comité van de regio's, oktober 2007, Brussel.
- De Lloyd, krantenartikels van 2007 tot 2009, Antwerpen.
- De Lloyd (2008), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port autonome de Liège 2008*, Antwerpen.
- De Lloyd (2008), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Antwerpen.
- De Lloyd (2008), *Lloyd Special Report - Port of Zeebrugge*, Antwerpen
- Delhez Ph., P. Heuse, Y. Saks en H. Zimmer (2008), *De sociale balans 2007*, BNB, Economisch tijdschrift, december 2008, Brussel.
- Eurostat Press Office, *Flash estimates for the fourth quarter of 2008. Euro area and EU27 GDP down by 1,5%*, februari 2009, Luxemburg.
- Europa, *Activiteiten van de Europese Unie, Samenvatting van de EU-wetgeving, Promotion of inland waterway transport*, <http://europa.eu/>, april 2008.
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2008), *Jaarverslag 2007*, Antwerpen.
- Havenbedrijf Gent GAB (2008), *Jaarverslag 2007*, Gent.
- Institute of Shipping Economics and Logistics, *Short comment - World merchant fleet, Shipping Statistics and Market Review January/February 2007*, Bremen (Duitsland).
- Institute of Shipping Economics and Logistics, *Short comment - World merchant fleet, Shipping Statistics and Market Review January/February 2008*, Bremen (Duitsland).
- Instituut voor de nationale rekeningen, Input- en outputtabellen van België voor 1995 en geactualiseerde gegevens, Brussel.
- Instituut voor de nationale rekeningen, Nationale rekeningen. Deel 3 - *Aanbod- en gebruikstabellen 2004*, Brussel.
- Instituut voor de nationale rekeningen (2009), Regionale rekeningen 2004 - 2007, Brussel.
- Instituut voor de nationale rekeningen (2008), Nationale rekeningen. Deel 2 - *Gedetailleerde rekeningen en tabellen 1998-2007*, Brussel.
- Internationaal Monetair Fonds (2008), *Annual Report of the Executive Board for the Financial Year ended April 30, 2008*, IMF, Washington DC (USA.).

Internationaal Monetair Fonds (2008), *World economic outlook, october 2008*, IMF, World Economic and Financial Surveys, Washington DC (USA.)

Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - Verslag 2004*, NBB, Working Paper n° 86 (Document series), Brussel.

Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2008), *Jaarverslag 2007*, Zeebrugge.

Merckx J-P. et Neyts D., Vlaamse Havencommissie (2008), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*, SERV Brussel.

Merckx J-P. , Neyts D. en Rosier O.C., Vlaamse Havencommissie (2009), SERV Brussel en Nationale Havenraad, *Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers*, januari 2009, Den Haag, Brussel.

NBB, Departement Algemene Statistiek, *Belgostat On-line*, Brussel.

NBB (2009), *Jaarverslag 2008 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel.

NBB, Dienst Balanscentrale, Jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale, 2002 tot 2007, Brussel.

United Nations Conference on Trade and Development (2008), *Review of Maritime Transport 2008*, UNCTAD New York en Genève.

United Nations Conference on Trade and Development (2008), *Handbook of statistics 2008*, UNCTAD New York en Genève.

Vennix S. (2008), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en de haven van Brussel - Verslag 2006*, NBB, Working Paper n° 134 (Document series), Brussel.

Vivet D. (2008), *Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2007*, NBB, Economisch Tijdschrift, december 2008, Brussel.

## NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. "Model-based inflation forecasts and monetary policy rules", by M. Dombrecht and R. Wouters, *Research series*, March 2000.
2. "The use of robust estimators as measures of core inflation" by L. Aucremanne, *Research series*, March 2000.
3. "Performances économiques des États-Unis dans les années nonante" by A. Nyssens, P. Butzen, P. Bisciari, *Document series*, March 2000.
4. "A model with explicit expectations for Belgium", by Ph. Jeanfils, *Research series*, March 2000.
5. "Growth in an open economy: some recent developments" by S. Turnovsky, *Research series*, May 2000.
6. "Knowledge, technology and economic growth: recent evidence from OECD countries", by I. Visco, A. Bassanini and S. Scarpetta, *Research series*, May 2000.
7. "Fiscal policy and growth in the context of European integration" by P. Masson, *Research series*, May 2000.
8. "Economic growth and the labor markets: Europe's challenge" by C. Wyplosz, *Research series*, May 2000.
9. "The role of the exchange rate in economic growth: a euro-zone perspective" by R. MacDonald, *Research series*, May 2000.
10. "Monetary Union and economic growth" by J. Vickers, *Research series*, May 2000.
11. "Politique monétaire et prix des actifs: le cas des États-Unis" by Q. Wibaut, *Document Series*, August 2000.
12. "The Belgian industrial confidence indicator: leading indicator of economic activity in the Euro Area?" by J. J. Vanhaelen, L. Dresse and J. De Mulder, *Document series*, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque" by C. Rigo, *Document series*, February 2001.
14. "Nouvelle économie", by P. Bisciari, *Document series*, April 2001.
15. "Determinanten van de debetrentes toegepast door Belgische kredietinstellingen", by A. Bruggeman and R. Wouters, *Document series*, May 2001.
16. "A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies", by Ph. Jeanfils, *Research series*, May 2001.
17. "Attractive prices and euro - rounding effects on inflation", by L. Aucremanne and D. Cornille, *Document series*, November 2001.
18. "The interest rate and credit channels in Belgium: an investigation with micro-level firm data", by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, December 2001.
19. "Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, March 2002.
20. "Inflation, relative prices and nominal rigidities", by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, *Research series*, May 2002.
21. "Lifting the burden: fundamental tax reform and U.S. economic growth", by D. W. Jorgenson and K. Y. Yun, *Research series*, May 2002.
22. "Real options and investment under uncertainty: what do we know?", by L. Trigeorgis, *Research series*, May 2002.
23. "Investment, uncertainty and irreversibility: evidence from Belgian accounting data", by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman and M. Van Wouwe, *Research series*, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans" by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital" by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard and I. Love, *Research series*, May 2002.
26. "Finance, uncertainty and investment: assessing the gains and losses of a generalised non-linear structural approach using Belgian panel data", by M. Gérard and F. Verschueren, *Research series*, May 2002.
27. "Capital structure, firm liquidity and growth", by R. W. Anderson, *Research series*, May 2002.
28. "Structural modelling of investment and financial constraints: where do we stand?", by J.-B. Chatelain, *Research series*, May 2002.
29. "Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: the role of venture capital" by S. Manigart, K. Baeyens and I. Verschueren, *Research series*, May 2002.
30. "Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms" by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner, P. A. Michel, *Research series*, May 2002.
31. "Governance as a source of managerial discipline" by J. Franks and C Mayer, *Research series*, May 2002.
32. "Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms", by M. Cincera, *Research series*, May 2002.
33. "Investment, R&D and liquidity constraints: a corporate governance approach to the Belgian evidence", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2002.

34. "On the origins of the Franco-German EMU controversies" by I. Maes, *Research series*, July 2002.
35. "An estimated dynamic stochastic general equilibrium model of the Euro Area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2002.
36. "The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages", by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, *Research series*, March 2003.
37. "Scope of asymmetries in the Euro Area", by S. Ide and Ph. Moës, *Document series*, March 2003.
38. "De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's", by F. Coppens and G. van Gastel, *Document series*, June 2003.
39. "La consommation privée en Belgique", by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, *Document series*, June 2003.
40. "The process of European monetary integration: a comparison of the Belgian and Italian approaches", by I. Maes and L. Quaglia, *Research series*, August 2003.
41. "Stock market valuation in the United States", by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, *Document series*, November 2003.
42. "Modeling the term structure of interest rates: where do we stand?", by K. Maes, *Research series*, February 2004.
43. Interbank exposures: an empirical examination of system risk in the Belgian banking system, by H. Degryse and G. Nguyen, *Research series*, March 2004.
44. "How frequently do prices change? Evidence based on the micro data underlying the Belgian CPI", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2004.
45. "Firms' investment decisions in response to demand and price uncertainty", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, April 2004.
46. "SMEs and Bank Lending Relationships: the Impact of Mergers", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, *Research series*, May 2004.
47. "The Determinants of Pass-Through of Market Conditions to Bank Retail Interest Rates in Belgium", by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, *Research series*, May 2004.
48. "Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk", by M. Emiris, *Research series*, May 2004.
49. "How does liquidity react to stress periods in a limit order market?", by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, *Research series*, May 2004.
50. "Financial consolidation and liquidity: prudential regulation and/or competition policy?", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2004.
51. "Basel II and Operational Risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector", by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.- P. Peters, *Research series*, May 2004.
52. "The Efficiency and Stability of Banks and Markets", by F. Allen, *Research series*, May 2004.
53. "Does Financial Liberalization Spur Growth?", by G. Bekaert, C. R. Harvey and C. Lundblad, *Research series*, May 2004.
54. "Regulating Financial Conglomerates", by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H. S. Shin, *Research series*, May 2004.
55. "Liquidity and Financial Market Stability", by M. O'Hara, *Research series*, May 2004.
56. "Economic importance of the Flemish maritime ports: Report 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2004.
57. "Determinants of Euro Term Structure of Credit Spreads", by A. Van Landschoot, *Research series*, July 2004.
58. "Macroeconomic and Monetary Policy-Making at the European Commission, from the Rome Treaties to the Hague Summit", by I. Maes, *Research series*, August 2004.
59. "Liberalisation of Network Industries: Is Electricity an Exception to the Rule?", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, September 2004.
60. "Forecasting with a Bayesian DSGE model: an application to the Euro Area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, September 2004.
61. "Comparing shocks and frictions in US and Euro Area business cycles: a Bayesian DSGE approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2004.
62. "Voting on pensions: a survey", by G. de Walque, *Research series*, October 2004.
63. "Asymmetric growth and inflation developments in the acceding countries: a new assessment", by S. Ide and Ph. Moës, *Research series*, November 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, November 2004.
65. "Price-setting behaviour in Belgium: what can be learned from an ad hoc survey", by L. Aucremanne and M. Druant, *Research series*, March 2005.
66. "Time-dependent versus State-dependent Pricing: A Panel Data Approach to the Determinants of Belgian Consumer Price Changes", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2005.



67. "Indirect effects – A formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, *Research series*, May 2005.
68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, *Research series*, May 2005.
69. "Economic importance of the Flemish maritime ports: Report 2003", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: a structural time series approach", by M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", by J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", by J. Devriese and J. Mitchell, *Research series*, July 2005.
73. "An international analysis of earnings, stock prices and bond yields", A. Durré and P. Giot, *Research series*, September 2005.
74. "Price setting in the Euro Area: Some stylized facts from Individual Consumer Price Data", by E. Dhyne, L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünemann, F. Rumler and J. Vilmunen, *Research series*, September 2005.
75. "Importance économique du port autonome de Liège: Rapport 2003", by F. Lagneaux, *Document series*, October 2005.
76. "The pricing behaviour of firms in the euro area: new survey evidence", by S. Fabiani, M. Druant, I. Hernando, C. Kwapil, B. Landau, C. Loupias, F. Martins, T. Mathä, R. Sabbatini, H. Stahl and A. Stokman, *Research series*, November 2005.
77. "Income uncertainty and aggregate consumption", by L. Pozzi, *Research series*, November 2005.
78. "Crédits aux particuliers - Analyse des données de la Centrale des Crédits aux Particuliers", by H. De Doncker, *Document series*, January 2006.
79. "Is there a difference between solicited and unsolicited bank ratings and, if so, why?", by P. Van Roy, *Research series*, February 2006.
80. "A generalised dynamic factor model for the Belgian economy - Useful business cycle indicators and GDP growth forecasts", by Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, February 2006.
81. "Réduction linéaire de cotisations patronales à la sécurité sociale et financement alternatif", by Ph. Jeanfils, Ph. Delhez, L. Van Meensel, K. Burggraeve, K. Buysse, Ph. Du Caju, Y. Saks and K. Van Cauter, *Document series*, March 2006.
82. "The patterns and determinants of price setting in the Belgian industry", by D. Cornille and M. Dossche, *Research series*, May 2006.
83. "A multi-factor model for the valuation and risk management of demand deposits", by H. Dewachter, M. Lyrio and K. Maes, *Research series*, May 2006.
84. "The single European electricity market: A long road to convergence", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, May 2006.
85. "Firm-specific production factors in a DSGE model with Taylor price setting", by G. de Walque, F. Smets and R. Wouters, *Research series*, June 2006.
86. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2004", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2006.
87. "The response of firms' investment and financing to adverse cash flow shocks: the role of bank relationships", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, July 2006.
88. "The term structure of interest rates in a DSGE model", by M. Emiris, *Research series*, July 2006.
89. "The production function approach to the Belgian output gap, Estimation of a Multivariate Structural Time Series Model", by Ph. Moës, *Research series*, September 2006.
90. "Industry wage differentials, unobserved ability, and rent-sharing: Evidence from matched worker-firm data, 1995- 2002", by R. Plasman, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2006.
91. "The dynamics of trade and competition", by N. Chen, J. Imbs and A. Scott, *Research series*, October 2006.
92. "A new Keynesian model with unemployment", by O. Blanchard and J. Gali, *Research series*, October 2006.
93. "Price and wage setting in an Integrating Europe: firm level evidence", by F. Abraham, J. Konings and S. Vanormelingen, *Research series*, October 2006.
94. "Simulation, estimation and welfare implications of monetary policies in a 3-country NOEM model", by J. Plasmans, T. Michalak and J. Fornero, *Research series*, October 2006.
95. "Inflation persistence and price-setting behaviour in the euro area: a summary of the Inflation Persistence Network evidence ", by F. Altissimo, M. Ehrmann and F. Smets, *Research series*, October 2006.
96. "How wages change: micro evidence from the International Wage Flexibility Project", by W.T. Dickens, L. Goette, E.L. Goshen, S. Holden, J. Messina, M.E. Schweitzer, J. Turunen and M. Ward, *Research series*, October 2006.
97. "Nominal wage rigidities in a new Keynesian model with frictional unemployment", by V. Bodart, G. de Walque, O. Pierrard, H.R. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2006.

98. "Dynamics and monetary policy in a fair wage model of the business cycle", by D. de la Croix, G. de Walque and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
99. "The kinked demand curve and price rigidity: evidence from scanner data", by M. Dossche, F. Heylen and D. Van den Poel, *Research series*, October 2006.
100. "Lumpy price adjustments: a microeconomic analysis", by E. Dhyne, C. Fuss, H. Peseran and P. Sevestre, *Research series*, October 2006.
101. "Reasons for wage rigidity in Germany", by W. Franz and F. Pfeiffer, *Research series*, October 2006.
102. "Fiscal sustainability indicators and policy design in the face of ageing", by G. Langenus, *Research series*, October 2006.
103. "Macroeconomic fluctuations and firm entry: theory and evidence", by V. Lewis, *Research series*, October 2006.
104. "Exploring the CDS-Bond Basis" by J. De Wit, *Research series*, November 2006.
105. "Sector Concentration in Loan Portfolios and Economic Capital", by K. Düllmann and N. Masschelein, *Research series*, November 2006.
106. "R&D in the Belgian Pharmaceutical Sector", by H. De Doncker, *Document series*, December 2006.
107. "Importance et évolution des investissements directs en Belgique", by Ch. Piette, *Document series*, January 2007.
108. "Investment-Specific Technology Shocks and Labor Market Frictions", by R. De Bock, *Research series*, February 2007.
109. "Shocks and Frictions in US Business Cycles: a Bayesian DSGE Approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, February 2007.
110. "Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp", by F. Coppens, F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanellander and A. Verhetsel, *Document series*, February 2007.
111. "Price setting in the euro area: some stylized facts from individual producer price data", by Ph. Vermeulen, D. Dias, M. Dossche, E. Gautier, I. Hernando, R. Sabbatini and H. Stahl, *Research series*, March 2007.
112. "Assessing the Gap between Observed and Perceived Inflation in the Euro Area: Is the Credibility of the HICP at Stake?", by L. Aucremanne, M. Collin and Th. Stragier, *Research series*, April 2007.
113. "The spread of Keynesian economics: a comparison of the Belgian and Italian experiences", by I. Maes, *Research series*, April 2007.
114. "Imports and Exports at the Level of the Firm: Evidence from Belgium", by M. Muûls and M. Pisu, *Research series*, May 2007.
115. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2005", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2007.
116. "Temporal Distribution of Price Changes: Staggering in the Large and Synchronization in the Small", by E. Dhyne and J. Konieczny, *Research series*, June 2007.
117. "Can excess liquidity signal an asset price boom?", by A. Bruggeman, *Research series*, August 2007.
118. "The performance of credit rating systems in the assessment of collateral used in Eurosystem monetary policy operations", by F. Coppens, F. González and G. Winkler, *Research series*, September 2007.
119. "The determinants of stock and bond return comovements", by L. Baele, G. Bekaert and K. Inghelbrecht, *Research series*, October 2007.
120. "Monitoring pro-cyclicality under the capital requirements directive: preliminary concepts for developing a framework", by N. Masschelein, *Document series*, October 2007.
121. "Dynamic order submission strategies with competition between a dealer market and a crossing network", by H. Degryse, M. Van Achter and G. Wuyts, *Research series*, November 2007.
122. "The gas chain: influence of its specificities on the liberalisation process", by C. Swartenbroekx, *Document series*, November 2007.
123. "Failure prediction models: performance, disagreements, and internal rating systems", by J. Mitchell and P. Van Roy, *Research series*, December 2007.
124. "Downward wage rigidity for different workers and firms: an evaluation for Belgium using the IWFP procedure", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, December 2007.
125. "Economic Importance of Belgian Transport Logistics", by F. Lagneaux, *Document series*, January 2008.
126. "Some evidence on late bidding in eBay auctions", by L. Wintr, *Research series*, January 2008.
127. "How do firms adjust their wage bill in Belgium? A decomposition along the intensive and extensive margins", by C. Fuss, *Research series*, January 2008.
128. "Exports and productivity – comparable evidence for 14 countries", by The International Study Group on Exports and Productivity, *Research series*, February 2008.
129. "Estimation of monetary policy preferences in a forward-looking model: a Bayesian approach", by P. Ilbas, *Research series*, March 2008.

130. "Job creation, job destruction and firms' international trade involvement", by M. Pisu, Research series, March 2008.
131. "Do survey indicators let us see the business cycle? A frequency decomposition", by L. Dresse and Ch. Van Nieuwenhuyze, Research series, March 2008.
132. "Searching for additional sources of inflation persistence: the micro-price panel data approach", by R. Raciborski, Research series, April 2008.
133. "Short-term forecasting of GDP using large monthly datasets - A pseudo real-time forecast evaluation exercise", by K. Barhoumi, S. Benk, R. Cristadoro, A. Den Reijer, A. Jakaitiene, P. Jelonek, A. Rua, G. Rünstler, K. Ruth and C. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, June 2008.
134. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2006", by S. Vennix, Document series, June 2008.
135. "Imperfect exchange rate pass-through: the role of distribution services and variable demand elasticity", by Ph. Jeanfils, Research series, August 2008.
136. "Multivariate structural time series models with dual cycles: implications for measurement of output gap and potential growth", by Ph. Moës, Research series, August 2008.
137. "Agency problems in structured finance - a case study of European CLOs", by J. Keller, Document series, August 2008.
138. "The efficiency frontier as a method for gauging the performance of public expenditure: a Belgian case study", by B. Eugène, Research series, September 2008.
139. "Exporters and credit constraints. A firm-level approach", by M. Muûls, Research series, September 2008.
140. "Export destinations and learning-by-exporting: Evidence from Belgium", by M. Pisu, Research series, September 2008.
141. "Monetary aggregates and liquidity in a neo-Wicksellian framework", by M. Canzoneri, R. Cumby, B. Diba and D. López-Salido, Research series, October 2008.
142. "Liquidity, inflation and asset prices in a time-varying framework for the euro area", by Ch. Baumeister, E. Durinck and G. Peersman, Research series, October 2008.
143. "The bond premium in a DSGE model with long-run real and nominal risks", by G. D. Rudebusch and E. T. Swanson, Research series, October 2008.
144. "Imperfect information, macroeconomic dynamics and the yield curve: an encompassing macro-finance model", by H. Dewachter, Research series, October 2008.
145. "Housing market spillovers: evidence from an estimated DSGE model", by M. Iacoviello and S. Neri, Research series, October 2008.
146. "Credit frictions and optimal monetary policy", by V. Cúrdia and M. Woodford, Research series, October 2008.
147. "Central Bank misperceptions and the role of money in interest rate rules", by G. Beck and V. Wieland, Research series, October 2008.
148. "Financial (in)stability, supervision and liquidity injections: a dynamic general equilibrium approach", by G. de Walque, O. Pierrard and A. Rouabah, Research series, October 2008.
149. "Monetary policy, asset prices and macroeconomic conditions: a panel-VAR study", by K. Assenmacher-Wesche and S. Gerlach, Research series, October 2008.
150. "Risk premiums and macroeconomic dynamics in a heterogeneous agent model", by F. De Graeve, M. Dossche, M. Emiris, H. Sneessens and R. Wouters, Research series, October 2008.
151. "Financial factors in economic fluctuations", by L. J. Christiano, R. Motto and M. Rotagno, Research series, to be published.
152. "Rent-sharing under different bargaining regimes: Evidence from linked employer-employee data", by M. Rusinek and F. Rycx, Research series, December 2008.
153. "Forecast with judgment and models", by F. Monti, Research series, December 2008.
154. "Institutional features of wage bargaining in 23 European countries, the US and Japan", by Ph. Du Caju, E. Gautier, D. Momferatou and M. Ward-Warmedinger, Research series, December 2008.
155. "Fiscal sustainability and policy implications for the euro area", by F. Balassone, J. Cunha, G. Langenus, B. Manzke, J Pavot, D. Prammer and P. Tommasino, Research series, January 2009.
156. "Understanding sectoral differences in downward real wage rigidity: workforce composition, institutions, technology and competition", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, Research series, February 2009.
157. "Sequential bargaining in a New Keynesian model with frictional unemployment and staggered wage negotiation", by G. de Walque, O. Pierrard, H. Sneessens and R. Wouters, Research series, February 2009.
158. "Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium", by F. Kupfer and F. Lagneaux, Document series, March 2009.
159. "Rigid labour compensation and flexible employment? Firm-level evidence with regard to productivity for Belgium", by C. Fuss and L. Wintr, Research series, March 2009.
160. "The Belgian Iron and Steel Industry in the International Context", by F. Lagneaux and D. Vivet, Document series, March 2009.

161. "Trade, wages and productivity", by K. Behrens, G. Mion, Y. Murata and J. Südekum, *Research series*, March 2009.
162. "Labour flows in Belgium", by P. Heuse and Y. Saks, *Research series*, April 2009.
163. "The young Lamfalussy: an empirical and policy-oriented growth theorist", by I. Maes, *Research series*, April 2009.
164. "Inflation dynamics with labour market matching: assessing alternative specifications", by K. Christoffel, J. Costain, G. de Walque, K. Kuester, T. Linzert, S. Millard and O. Pierrard, *Research series*, May 2009.
165. "Understanding inflation dynamics: Where do we stand?", by M. Dossche, *Research series*, June 2009.
166. "Input-output connections between sectors and optimal monetary policy", by E. Kara, *Research series*, June 2009.
167. "Back to the basics in banking? A micro-analysis of banking system stability", by O. De Jonghe, *Research series*, June 2009.
168. "Model misspecification, learning and the exchange rate disconnect puzzle", by V. Lewis and A. Markiewicz, *Research series*, July 2009.
169. "The use of fixed-term contracts and the labour adjustment in Belgium", by E. Dhyne and B. Mahy, *Research series*, July 2009.
170. "Analysis of business demography using markov chains – An application to Belgian data", by F. Coppens and F. Verduyn, *Research series*, July 2009.
171. "A global assessment of the degree of price stickiness - results from the NBB business survey", by E. Dhyne, *Research series*, July 2009.
172. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - report 2007", by C. Mathys, *Document series*, July 2009.