

Working paper document

n° 86 Juni 2006

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex

Verslag 2004

Frédéric Lagneaux



NATIONAL BANK OF BELGIUM

WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS: VERSLAG 2004

Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex

Frédéric Lagneaux (*)

The views expressed in this paper are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

The author would like to thank the Flemish and Liège's ports experts and his colleagues from both the regional branches and the Microeconomic Information department for their support. Special thanks go to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their comments on this paper, and to Mr Marc Van Kerckhoven for his unequalled experience and his personal commitment in searching for information and processing data. The help and advice given unstintingly by the Research and Statistics departments, i.e. Messrs Luc Dresse and Ghislain Poulet, were also greatly appreciated.

(*) NBB, Microeconomic Information department (e mail: frederic.lagneaux@nbb.be).

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.

The Working Papers are available on the website of the Bank:

<http://www.nbb.be>

Individual copies are also available on request to:

NATIONAL BANK OF BELGIUM
Documentation Service
boulevard de Berlaimont 14
BE - 1000 Brussels

Imprint: Responsibility according to the Belgian law: Jean Hilgers, Member of the Board of Directors, National Bank of Belgium.

Copyright © fotostockdirect - goodshoot
gettyimages - digitalvision
gettyimages - photodisc
National Bank of Belgium

Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.
ISSN: 1375-680X

Abstract

This paper is an annual publication prepared by the Microeconomic Analysis unit of the National Bank of Belgium.

The Flemish maritime ports -Antwerp, Ghent, Ostend, Zeebrugge- and the Autonomous Port of Liège play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of the industries they encompass but also as intermodal centers where transshipment and industrial activities are concentrated.

This update¹ paper provides for the first time an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports together with the Liège port complex in 2004. The results for the rest of the period 1999 - 2003 have also been updated. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about the financial situation of several vital sectors in each port. A global indication concerning the financial health of the companies studied is also provided, using the NBB bankruptcy prediction model. In addition, it includes figures with respect to the ongoing growth of several cargo traffic segments and provides an overall picture of socio-economic developments in the ports.

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 five ports in 2003 - 2004 are summarized in this table:

CHANGES FROM 2003 TO 2004 (IN PERCENTAGES)	VALUE ADDED (CONSTANT PRICES)	EMPLOYMENT (FULLTIME EQUIVALENTS)	INVESTMENT (CONSTANT PRICES)	TONNAGE (METRIC TONNES)
FLEMISH MARITIME PORTS				
DIRECT	+10.7	+0.6	-7.1	+6.1
INDIRECT	+6.6	+2.1	-	(SEABORNE)
TOTAL	+8.7	+1.4	-	
LIÈGE PORT COMPLEX				
DIRECT	+14.9	-8.1	+14.3	+7.2
INDIRECT	+4.7	-0.5	-	(INLAND)
TOTAL	+9.7	-3.8	-	

2004 was an excellent year for the Flemish maritime ports as a whole, in terms of the quantity of handled cargo and the value added produced. But the employment situation was more mixed, and

¹ Update of Lagneaux F. (2005), *Economic importance of the Flemish maritime ports: Report 2003*, NBB, Working Paper No. 69 (Document series) and Lagneaux F. (2005), *Importance économique du Port Autonome de Liège: Report 2003*, NBB, Working Paper No. 75 (Document series).

private investment dropped. The ongoing developments in the maritime ports sector and in the world economy are having a dramatic impact on the operations of the Flemish ports, which have to deal with the global trend of increasing international competition, expansion and dispersion of foreign trade, capital concentration, privatisation and vertical integration of port logistic services, increase in containerised shipments, and so forth. At the same time, as major logistic centres, they have to face a dual challenge: increasing demand in terms of capacity, and the necessity to add value to the goods passing through them. By doing so, they pursue one goal: withstanding the climate of increasing regional and international competition, not only within the Hamburg - Le Havre range but also from Asian markets.

The port of Liège, still the second largest inland port in Europe, is striving to turn a threat into an opportunity. Although the Cockerill Sambre blast furnaces are being closed, that is creating new space and the overall Liège port complex is being restructured. In spite of this climate of uncertainty, the main goal of the Autonomous Port of Liège is to establish itself as a major logistic centre in the region, able to attract new businesses. In the meantime, the short-term impact on employment is negative, as direct employment decreased substantially in 2004, whereas value added and investment made up for the ground lost in 2003.

The present report tackles all these issues by giving details per economic sector.

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

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

INHOUDSTAFEL

Voorwoord	1
Inleiding en doelstellingen.....	1
1 Algemene context	3
1.1 Nationale en internationale economische context.....	3
1.2 Verloop van de activiteiten in de havensector en uitdagingen	4
1.2.1 Context	4
1.2.2 Binnenvaart	5
1.2.3 Instanties die bevoegd zijn voor het havenbeheer.....	6
1.2.4 Maritiem goederenverkeer in de range Hamburg – Le Havre.....	7
1.2.5 Luiks havencomplex en binnenscheepvaart	8
2 Economisch belang van de Vlaamse zeehavens.....	11
2.1 Algemene situatie	11
2.1.1 Totaalcijfers over de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW).....	11
2.1.2 Totaalcijfers over de directe en indirecte werkgelegenheid	12
2.1.3 Totaalcijfers over de investeringen	13
2.1.4 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte	14
2.1.5 Sociale balans in de Vlaamse zeehavens.....	15
2.1.6 Financiële situatie in de Vlaamse zeehavens	21
2.1.7 Totaalcijfers over het maritieme goederenverkeer in 2004.....	23
2.2 Haven van Antwerpen	24
2.2.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004.....	24
2.2.2 Toegevoegde waarde.....	27
2.2.3 Werkgelegenheid	31
2.2.4 Investerings.....	34
2.2.5 Financiële ratio's	37
2.2.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Antwerpen in 2004: synthese	38
2.3 Haven van Gent.....	39
2.3.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004.....	39
2.3.2 Toegevoegde waarde.....	41
2.3.3 Werkgelegenheid	45
2.3.4 Investerings.....	48
2.3.5 Financiële ratio's	51
2.3.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Gent in 2004: synthese.....	52
2.4 Haven van Oostende.....	53
2.4.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004.....	53
2.4.2 Toegevoegde waarde.....	55
2.4.3 Werkgelegenheid	58
2.4.4 Investerings.....	61
2.4.5 Financiële ratio's	64
2.4.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Oostende in 2004: synthese.....	65
2.5 Haven van Zeebrugge	66
2.5.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004.....	66
2.5.2 Toegevoegde waarde.....	69

2.5.3	Werkgelegenheid	73
2.5.4	Investerings	76
2.5.5	Financiële ratio's	79
2.5.6	Maritiem goederenverkeer in de haven van Zeebrugge in 2004: synthese	80
3	Economisch belang van het Luikse havencomplex.....	81
3.1	Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004	81
3.2	Toegevoegde waarde	84
3.3	Werkgelegenheid.....	88
3.4	Investerings	91
3.5	Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte	94
3.6	Sociale balans van het Luikse havencomplex.....	94
3.7	Financiële situatie	101
3.8	Ontwikkeling van het goederenverkeer in de PAL	104
4	Synthese	107
	Afkortingenlijst	111
	Bijlage 1: Methodologische toelichting	113
	Bijlage 2: Havengebieden en Belgisch binnenvaartnetwerk	125
	Bijlage 3: Lijst van de NACE-Bel bedrijfstakken.....	133
	Bijlage 4: Lijst van de openbare besturen	139
	Bijlage 5: Verdeling van de indirecte effecten per sector	141
	Bijlage 6: Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen in 2004.....	151
	Bijlage 7: Gedetailleerde sociale balans in 2004	157
	Bijlage 8: Goederenverkeer in de havens in 2004	163
	Bibliografie	169

VOORWOORD

Jaarlijks publiceert de Bank² een geactualiseerde studie met betrekking tot het economische belang van de Vlaamse zeehavens en het Luikse havencomplex. In 2004 werd de analyse van de sociaal-economische situatie van de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge voor het boekjaar 2002 in één bundel ondergebracht. Daarbij werden voor het eerst de indirecte effecten van de havenactiviteit op de integrale economie van het land geraamd. Voor de analyse van het economische belang van het Luikse havencomplex werd dezelfde werkwijze gevolgd.

In dit nummer wordt eveneens zo te werk gegaan, maar ditmaal worden alle studies die betrekking hebben op de belangrijkste Belgische havens³ gebundeld in één enkel verslag. Dit verslag is een bijwerking van de verslagen uit 2003 over de Vlaamse zeehavens en het Luikse havencomplex⁴ en biedt tevens het voordeel dat al die informatie tegelijkertijd beschikbaar is. De resultaten bestrijken de periode 1999 - 2004. Voor dit verslag werd dezelfde methodologie als in de voorgaande verslagen gebruikt.

Na de inleiding wordt de algemene economische situatie tot 2004 beschreven, alsook de ontwikkelingen per sector. Daarna volgt de eigenlijke analyse. Om dit verslag leesbaar te houden en tegelijkertijd de specifieke kenmerken van elk van de bestudeerde havens te benadrukken, bestaat de analyse uit twee delen: het ene deel betreft de Vlaamse zeehavens, het andere het Luikse havencomplex.

INLEIDING EN DOELSTELLINGEN

Deze studie heeft als doelstelling de ontwikkeling van het economische belang van de bestudeerde havens na te gaan. De analyse van de economische, sociale en financiële situatie betreft de populatie van de ondernemingen die deel uitmaken van de bedrijfstakken die een economische band hebben met de havens. Deze band wordt gedefinieerd op grond van zowel een functioneel als een geografisch criterium. Het functionele aspect hangt samen met de aard van de activiteit, terwijl het geografische aspect verband houdt met de perimeter⁵ van elke haven. De definitie van de voor de studie van de Vlaamse havens beschouwde havengebieden is gebaseerd op het koninklijk besluit (K.B.) van 2 februari 1993. De Autonome Haven van Luik⁶ beheert op zich negenentwintig openbare havens. Daarnaast bestaan er nog particuliere kaaien. Alles samen vormen deze het Luikse havencomplex.

De belangrijkste ontwikkelingen zijn gericht op de studie van de volgende variabelen:

- de toegevoegde waarde (TW) tegen lopende prijzen;
- de werkgelegenheid in VTE⁷;
- de investeringen tegen lopende prijzen.

² Nationale Bank van België (NBB).

³ Ter herinnering: de bestudeerde Vlaamse havens zijn de vier belangrijkste zeehavens van Vlaanderen, en de Autonome Haven van Luik is de grootste binnenhaven van België. Voor de haven van Brussel wordt, gezien haar specifieke structurele kenmerken, een afzonderlijke studie gevoerd door het BGDA met technische ondersteuning van de NBB. Zie BGDA (2006), publicatie voorzien in de herfst van 2006.

⁴ Respectievelijk Lagneaux F. (2005), *Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2003*, NBB, Working Paper nr. 69 (Document series) en Lagneaux F. (2005), *Economisch belang van de Autonome Haven van Luik: verslag 2003*, NBB, Working Paper nr. 75 (Document series). De lezer die de gegevens sinds 1997 wil analyseren, kan de voorgaande nummers raadplegen.

⁵ Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 1 en plannen van de havengebieden in bijlage 2.

⁶ Instelling van openbaar nut die instaat voor het beheer, de inrichting en de uitrusting van de Luikse haven- en industriegebieden (alsook van de diensten die ervan afhangen) waarvan het beheer haar werd toevertrouwd door het Waals Gewest. Zie ook de wet van 21 juni 1937.

⁷ Voltijdse equivalenten: de directe en indirecte werkgelegenheid wordt in deze eenheid uitgedrukt.

Voorts worden de belangrijkste resultaten toegelicht van de sociale balans en een financiële analyse voor de laatste drie jaren die de studie bestrijkt. Het eerste deel omvat een algemeen overzicht voor alle Vlaamse zeehavens, en vervolgens voor het Luikse havencomplex. Het tweede deel omvat een paragraaf over de ontwikkeling van bepaalde financiële ratio's en wordt voor elke haven afzonderlijk uitgewerkt. Om een beter beeld te krijgen van de financiële gezondheid van de beschouwde ondernemingen werd de studie van de financiële ratio's aangevuld met de toepassing van een falingspredictiemodel, zowel voor alle Vlaamse zeehavens als voor het Luikse havencomplex.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn afkomstig van de jaarrekeningen die neergelegd werden bij de Balanscentrale⁸ en van de gegevens verstrekt door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR⁹). De jaarrekeningen over 2004 werden bij de Balanscentrale voor het laatst afgesloten in maart 2006¹⁰. Ook de cijfers van de TW en de werkgelegenheid, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten tot 2004, worden door het INR met een zekere vertraging gepubliceerd.

Deze studie hanteert dezelfde methodologie als het verslag 2003, zowel voor de Vlaamse zeehavens als voor het Luikse havencomplex. De historische gegevens uit de voorgaande verslagen worden aangevuld met de cijfers voor het jaar 2004. De resultaten van de voorgaande jaren werden bijgewerkt¹¹, alsook de ramingen van de indirecte effecten¹². De resultaten worden volgens de gebruikelijke volgorde voorgesteld, te beginnen met een overzicht van de jongste ontwikkelingen van de maritieme cluster, gevolgd door de niet-maritieme cluster. De volgorde waarin de resultaten van de verschillende sectoren aan bod komen, stemt overeen met hun relatieve belang. In bijlage 1 wordt de definitie van de clusters en sectoren omschreven. De lijst van de in deze studie vermelde openbare besturen is opgenomen als bijlage 4.

Ter informatie wordt ook een kort overzicht gegeven van de ontwikkeling van het goederenverkeer per boot, zijnde maritiem transport voor de Vlaamse havens en binnenscheepvaart voor het Luikse havencomplex. Voor zover het mogelijk is, wordt gewezen op bepaalde verbanden tussen de in het kader van deze studie vastgestelde veranderingen en de economische cijfers van het land¹³.

⁸ Dienst van het departement Micro-economische informatie van de Bank. Zie www.nbb.be / Balanscentrale.

⁹ Het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR), opgericht bij wet van 21 december 1994, verenigt drie instellingen: het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS, huidige FOD Economie – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie), de Nationale Bank van België en het Federaal Planbureau. Het INR stelt onder meer de reële nationale rekeningen en de input-outputtabellen (zie bijlage 1) op die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten.

¹⁰ De Belgische ondernemingen moeten hun jaarrekening uiterlijk zeven maanden na de afsluiting van hun boekjaar neerleggen bij de Balanscentrale. Een groot aantal ondernemingen – vooral kleine ondernemingen of ondernemingen in moeilijkheden) slagen er niet altijd in aan die verplichting te voldoen. Aan het begin van dit jaar, dus in januari 2006 voor de rekeningen over 2004, bedroeg dit aantal 5 pct. In maart 2006 lag het percentage dicht bij nul en was de impact op de cijfers miniem.

¹¹ De belangrijkste wijzigingen werden tot stand gebracht voor het jaar 2003.

¹² Deze bijwerking vond plaats aan de hand van de IOT van 1995 en 2000 en de SUT van 1999, 2000, 2001 en 2002. De tabellen van 2001 en 2002 werden in februari 2006 herzien op grond van de nationale rekeningen. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 1.

¹³ Belangrijkste referenties: Jaarverslag 2005 van de NBB; Heuse P. en Ph. Delhez (2005), "De sociale balans 2004", NBB, *Economisch Tijdschrift*, 2005/4; Vivet D. (2005), "Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2004", NBB, *Economisch Tijdschrift*, 2005/4; INR (2006), *Regionale rekeningen 1995 - 2004*. Deze publicaties kunnen online geraadpleegd worden: www.nbb.be.

1 ALGEMENE CONTEXT

De groei van de wereldeconomie, gestimuleerd door de opkomende economieën in Azië, was in 2004 de hoogste van de laatste dertig jaar. Hoewel de economische groei werd gekenmerkt door de toenemende olieprijsen en door sommige onevenwichtigheden in de begroting, nam hij in de eurozone toe van 0,7 tot 2,1 pct. De groei van de Belgische economie bleef boven dit gemiddelde en steeg van 0,9 pct. in 2003 naar 2,6 pct. in 2004, vooral dankzij de sterkere buitenlandse handel en de toenemende binnenlandse bestedingen. Het herstel van de Belgische economische activiteit werd vooral in de hand gewerkt door de expansie in de verwerkende nijverheid en de groei van de buitenlandse handel.

De havens vormen een essentiële sector voor de Europese economie. Hoewel het intercontinentale handelsverkeer van België ruimschoots gebruik maakt van het maritieme transport, zijn heel wat waarnemers, waaronder de Europese Commissie, van oordeel dat het transport via de waterwegen nog te weinig benut wordt, ondanks de uitzonderlijke positie die ons land op dat vlak inneemt. De havenbedrijven en de regionale instanties die belast zijn met het beheer en de inrichting van de havens en de waterwegen, stellen nochtans alles in het werk om het gebruik ervan te bevorderen. Tegen de achtergrond van een aanhoudende groei van het containertransport hebben de Vlaamse zeehavens in 2004 de beste resultaten bereikt in termen van tonnage, naar het voorbeeld van de andere havens uit de *range* Hamburg - Le Havre. Het Luikse havencomplex behoudt dan weer de tweede plaats in de lijst van de Europese binnenhavens en is ook van plan die titel de komende jaren verder te verdedigen via de uitbreiding van het continentale containertransport en ondanks de aanzienlijke impact van de verdwijning van de warme fase van de staalindustrie.

1.1 *Nationale en internationale economische context*¹⁴

De groei van de wereldeconomie, die in reële termen op 5,2 pct. geraamd wordt, bereikte in 2004 het hoogste peil van de laatste dertig jaar, gestimuleerd door de opkomende economieën uit Azië zoals India en China, alsook door een sterke groei van de wereldhandel (+9 pct.¹⁵). Dit jaar werd ook gekenmerkt door de stijging van de olieprijsen en de persistentie van bepaalde buitenlandse onevenwichten, onder meer in de Verenigde Staten, waar de dollarkoers bleef dalen. Ten opzichte van vorig jaar is de economische groei in het eurogebied in 2004 verstevigd van 0,7 tot 2,1 pct.

Voor het tweede opeenvolgende jaar lag het groeicijfer van de Belgische economie hoger dan het gemiddelde in het eurogebied, met een stijging van 0,9 pct. in 2003 naar 2,6 pct. in 2004. Deze consolidatie van de groei is het gevolg van twee verschijnselen: het dynamisme van de wereldeconomie en de versteviging van de handel in het eurogebied enerzijds, en de toename van de binnenlandse bestedingen anderzijds. Na de terugval in mei 2003 kwam de conjunctuur in de loop van 2004 tot volle bloei onder invloed van de binnenlandse vraag en de geleidelijke verzwakking van de trend tot appreciatie van de euro. Het in 2003 ingezette herstel van de binnenlandse werkgelegenheid zette zich voort, zodat het binnenlandse werkgelegenheidsniveau in 2004 0,6 pct. hoger was dan het voorgaande jaar. Het herstel van de Belgische economische activiteit werd vooral in de hand gewerkt door de expansie in de verwerkende nijverheid en de versnelling van het handelsverkeer met de rest van de wereld, waaronder de landen uit Azië. De toegenomen aanvoer uit deze landen heeft een rechtstreeks gunstig effect gehad op de Vlaamse havens. Na een stagnatie in de eerste helft van 2003 nam de toegevoegde waarde van de industrie opnieuw toe, en dat tot in 2004.

¹⁴ Bronnen: Jaarverslag NBB 2004 en 2005; Belgostat.

¹⁵ De mondiale uitvoer van goederen is van 2003 tot 2004 toegenomen met 9 pct. in reële termen, dat is iets meer dan in het voorgaande jaar (bijna 5 pct. in 2003). Bron: WTO.

Op regionaal vlak¹⁶ gaf het Belgische bbp in 2004 het volgende verloop te zien, tegen vaste prijzen: +2,6 pct. voor het Vlaams Gewest en +2,4 pct. voor het Waals Gewest. Het aantal arbeidsplaatsen is in beide gewesten toegenomen, met respectievelijk 0,4 en 1 pct.

1.2 Verloop van de activiteiten in de havensector en uitdagingen

1.2.1 Context

De havens zijn één van de belangrijkste sectoren voor de Europese economie en handel, want meer dan 90 pct. van de EU-handel met derde landen en 40 pct. van de intracommunautaire handel verloopt langs de waterwegen. België ligt in het hart van de "Europese banaan", ook wel eens de "blauwe banaan"¹⁷ genoemd, en is daardoor bijzonder aantrekkelijk voor de grote Europese distributiecentra. De economische activiteit van België is strategisch afhankelijk van de voorzieningen van ons verkeersnetwerk. De dichtheid van deze laatste vereist een constante inspanning qua organisatie en infrastructuur. Maar de belangrijkste wegen vertonen een toenemende verzadiging, terwijl het transport via de waterwegen nog veel te weinig benut wordt naar de mening van diverse waarnemers, waaronder de Europese Commissie. Terwijl België toch beschikt over één van de dichtste netwerken aan bevaarbare waterwegen in Europa (cf. infra), verloopt slechts 19 pct. van het totale goederenverkeer op het Belgische grondgebied via deze weg, terwijl het wegvervoer 73 pct. van het goederenverkeer voor zijn rekening neemt.

Op Europees vlak, net als in het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"¹⁸, wordt de nadruk gelegd op het concurrentievermogen van de havendiensten dat enkel kan evolueren door ze met elkaar te laten concurreren. Terwijl de richtlijn over de liberalisering van de havendiensten¹⁹ nog steeds besproken wordt, zijn er in de periode 2000 - 2004 toch al heel wat belangrijke vorderingen gemaakt op het vlak van de veiligheid van de schepen en de haveninstallaties (cf. ISPS-normen²⁰), projecten ter ontwikkeling van de verbindingen met het hinterland zoals de transeuropese netwerken, en de naleving van steeds strengere milieunormen²¹. De EU is zich bewust van de problemen die veroorzaakt worden door de overheersing van het wegvervoer en de verzadiging van de wegen, en wil derhalve een nieuw evenwicht bevorderen tussen de transportvormen, ten gunste van het zeevervoer en de binnenscheepvaart, zonder daarbij de ontwikkeling van het transport via de spoorwegen te verwaarlozen. In het licht van de versnelde concurrentie wordt vooral de nadruk gelegd op het stimuleren van investeringen ten voordele van het gecombineerde transport, alsook op de werkgelegenheid en de opleiding van de professionals uit de sector met het oog op de ontwikkeling van een duurzaam transport²².

¹⁶ Bron INR (2006), Regionale rekeningen 1995 - 2004.

¹⁷ Ideale zone die de grote distributiecentra in Europa omvat. Deze "banaan" strekt zich uit van Zuidoost-Engeland tot Noordoost-Spanje en omvat bijna de volledige Benelux, het oosten van Frankrijk, het westen van Duitsland en het noorden van Italië.

¹⁸ Dit Witboek, dat door de Europese Commissie gepubliceerd werd in september 2001, vermeldt zestig concrete maatregelen die uitgewerkt werden om de kwaliteit en de efficiëntie van het Europese vervoer aanzienlijk te verbeteren tegen 2010.

¹⁹ Voorstel voor richtlijn van het Europees Parlement en de Raad COM (2004) 654 met betrekking tot "de toegang tot de markt van de havendiensten". Dit voorstel wil een nieuwe definitie geven voor het kader van de diensten die verleend worden in de havens en het statuut van de scheepsagenten. Voor deze laatste stelt de tekst voor de "self-handling" te veralgemenen, m.a.w. de mogelijkheid voor de scheepsbemanningen om zelf hun goederen te laden en te lossen. Dit punt zorgt voor de meeste tegenstand. Op 18 januari 2006 heeft het Europees Parlement de bestaande tekst met grote meerderheid verworpen.

²⁰ Internationale code voor de veiligheid van de schepen en de haveninstallaties (*International Ship and Port Facility Security Code of ISPS-code*). Deze maatregelen moeten de veiligheid van de schepen en de haveninstallaties verbeteren. De ISPS-code werd door de Internationale Maritieme Organisatie (Verenigde Naties) goedgekeurd in december 2002 en trad in werking op 1 juli 2004. Deze code legt een reeks gedetailleerde regels voor overheden en havendiensten vast en werd door de EU geratificeerd in het kader van de verordening 725/2004.

²¹ Zie het overzicht van deze maatregelen in het verslag 2003.

²² Lees ook: Europese Commissie (2004), *Energie en Vervoer: Balans 2000 - 2004*, Brussel.

België telt vier grote zeehavens in Vlaanderen: Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Daarnaast zijn twee Belgische binnenhavens eveneens op bepaalde plaatsen toegankelijk voor duwkonvoeien van 9.000 ton, waardoor ze ook beschouwd worden als zeehavens, namelijk Brussel en Luik. Het Belgische waterwegennet²³ telt vijf grote assen, drie noord-zuidverbindingen – in het oosten de verbinding Antwerpen-Luik via het Albertkanaal; in het centrum de as Antwerpen-Brussel-Charleroi; en in het westen de verbinding Gent-Doornik – en twee oost-westverbindingen – de noordelijke dwarslijn die Brugge, Gent en Antwerpen verbindt via de Schelde; en de zuidelijke dwarslijn die Charleroi, Namen en Luik verbindt via de Sambre en de Maas. Dit netwerk ligt in het centrum van West-Europa en is aangepast voor Europese schepen, dus schepen van 1.350 ton. Het biedt toegang tot enkele belangrijke economische centra en grote zee- en binnenhavens. De Vlaamse zeehavens onderhouden onderling nauwe betrekkingen, maar ook met de binnenhavens. Dankzij de verbeterde verbinding met het achterland²⁴ bieden deze laatste immers een niet te verwaarlozen oplossing voor het verzadigingsprobleem waarmee de zeehavens momenteel te kampen hebben²⁵, vooral in de containerterminals waar de wachttijden toenemen.

Het verloop van de havenactiviteit is van essentieel belang voor de besluitvorming binnen de diensten die belast zijn met het beheer ervan, en vooral dan op gewestelijk niveau. De havenactiviteit wordt vaak beschouwd vanuit het standpunt van de behandelde tonnage op de kaaien, ook al blijkt die beschouwing vaak te beperkend. Het gaat hier om een standaard – een ton of duizend ton²⁶ - waarmee makkelijk vergelijkingen gemaakt kunnen worden tussen concurrerende havens. Dat geldt ook voor de zeehavens die hetzelfde hinterland delen en die gewoonlijk worden ingedeeld in één geheel, *range* genaamd. Dat is het geval voor de negen belangrijkste zeehavens in Noord-West-Europa die samen de *range* Hamburg - Le Havre vormen.

Alvorens de ontwikkeling van de activiteiten op het vlak van goederenbehandeling in de verschillende havens te bestuderen, wordt in het volgende punt eerst het ontwikkelingspotentieel van de binnenvaart onder de loep genomen, die zorgt voor een echte verbinding tussen de zeehavens en binnenhavens. Daarna volgt nog een paragraaf over de diensten die bevoegd zijn voor het havenbeleid en de instellingen die belast zijn met het havenbeheer.

1.2.2 Binnenvaart²⁷

Het waterwegennetwerk van de EU telt 30.000 km waterlopen. Twee derde daarvan ligt in Nederland, Frankrijk, Duitsland, België en Oostenrijk. Deze zone noemt men ook het grote Rijn-Schelde-Maasbekken. Via de binnenscheepvaart wordt in Europa jaarlijks 440 miljoen ton vracht vervoerd, of prestaties van 125 miljard ton-kilometer (tkm) die bijna volledig in de EU-15 geleverd worden²⁸.

De Belgische binnenscheepvaartvloot en aanverwante activiteiten

België beschikt over één van de dichtste en meest opvallende bevaarbare waterwegennetten in Europa, met in totaal 1.500 km²⁹ op een oppervlakte van 30.500 km². Diverse belangrijke economische centra en grote zee- en binnenhavens zijn bereikbaar voor schepen van het Europese type (met een capaciteit van 1.350 ton). Op 31 december 2004 telde de vloot van de in België gedomicilieerde binnenscheepvaartondernemingen 1.660 schepen voor droge lading met een totale capaciteit van bijna 1,5 miljoen ton, 227 tankschepen en 120 duwbotten. Dit betekent dus een groot

²³ De kaart van het Belgische waterwegennet is opgenomen als bijlage 2.

²⁴ Zie Vlaams Instituut voor de Logistiek (2006), Achterlandverbindingen, multimodale schakel tussen verladings- en de Vlaamse havens, Antwerpen.

²⁵ Zie Office de Promotion des Voies Navigables (2005), *OPVN 1995 - 2005*, Waals Gewest.

²⁶ Voor containerterminals wordt ook vaak de eenheid TEU gebruikt, wat staat voor *Twenty-foot Equivalent Unit*. Hiermee wordt de capaciteit gemeten van een containercargo of -terminal. De korte containers zijn 20 voet lang. 1 TEU komt dus overeen met de lading van een container van 20 voet. Een container van 40 voet is gelijk aan 2 TEU, enz.

²⁷ Bronnen: Office de Promotion des Voies Navigables (2005); Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren v.z.w. (<http://www.itb-info.be>); Havenbedrijf Antwerpen (2005), *Statistisch jaarboek*, Antwerpen; en European Barge Union (2005), *Annual Report 2004*, Rotterdam.

²⁸ In 2002 werd 125,1 miljard tkm vervoerd in de EU-15, tegenover 129,4 miljard tkm in de EU-25. Bron: Eurostat.

²⁹ Verdeling bij benadering: Wallonië 1/3 – Vlaanderen 2/3.

gamma aan schepen elk met een capaciteit van meer dan 4.000 ton. Op dit ogenblik wordt een dalende trend opgetekend voor het aantal binnenscheepvaartboten, terwijl hun gemiddelde capaciteit daarentegen in stijgende lijn gaat.

De prestaties

In 2002 bedroeg het aandeel van de drie binnenlandse transportmodi in de nationale totale tonnage (710 miljoen ton) 19 pct. voor de binnenscheepvaart³⁰, 8 pct. voor de spoorwegen en 73 pct. voor het wegvervoer. Ten opzichte van de toen gerealiseerde 62,5 miljard tkm kwamen die percentages respectievelijk uit op 13, 15 en 75 pct. De suprematie van het wegvervoer tegenover de spoorweg en de waterwegen is onmiskenbaar. Niettemin ziet het er naar uit dat de prestaties van de binnenvaart die achterstand geleidelijk aan terugschroeven. Van de 135,8 miljoen ton die in 2003 via de Belgische waterwegen werd vervoerd, was ongeveer 45 pct. invoer, 30 pct. uitvoer, 23 pct. nationaal binnenlands verkeer en 2 pct. transitverkeer.

Voordelen van de binnenvaart

De binnenvaart is de goedkoopste en milieuvriendelijkste manier van transport: met 5 liter brandstof kan één ton goederen over een afstand van gemiddeld 500 km vervoerd worden bij transport over water, tegenover 333 km per spoor, 100 km via de weg en slechts 6,6 km per vliegtuig. Waterwegen zijn bijzonder geschikt voor het vervoer van zowel zware als bulkgoederen, alsook voor speciale transporten zoals het transport van gevaarlijke goederen, containers en grote ondeelbare stukken, over middellange tot lange afstand. Het transport over water wordt gezien als complementair aan de andere transportmodi en als bijzonder betrouwbaar, waarbij veiligheid en regelmaat de twee *leidmotieven* zijn.

Infrastructuren

Deze moeten continu verbeterd worden, met de nadruk op een grotere toegankelijkheid en capaciteit van de installaties conform de aanbevelingen in het kader van het TEN-T³¹. Verder is het ook van essentieel belang dat de voorkeur gegeven wordt aan infrastructuur met een sterke toegevoegde waarde. Bouwprojecten zoals het Deurganckdok in Antwerpen –zeehaven, maar erg actief in transport via de waterwegen- en de *Liège TriLogiPort* in het Luikse havencomplex zijn hiervan uitstekende voorbeelden.

1.2.3 Instanties die bevoegd zijn voor het havenbeheer³²

Elke haven wordt beheerd door haar eigen havenbedrijf. Dit zijn autonome gemeentelijke ondernemingen in Antwerpen, Gent, Oostende en Luik, en een naamloze vennootschap (nv) in Zeebrugge. De respectieve benamingen zijn *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen*, *Havenbedrijf Gent GAB*, *AG Haven Oostende -AGHO-*, *Port Autonome de Liège -PAL-* en *Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen -MBZ-*. Deze instanties zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling en de infrastructuur van de haveninstallaties. In dat opzicht zijn ze bevoegd om binnen de betrokken zones concessies en vergunningen af te leveren aan potentiële investeerders en gebruikers van de haveninfrastructuur, met logistieke en financiële steun van hun voogdigewest. Het havenbeleid is immers geregionaliseerd in 1989, zodat de gewesten nu bevoegd zijn voor het beheer, de uitrusting en de exploitatie van het waterwegennet en de haveninstallaties. In Vlaanderen is dat de minister van Openbare Werken, Energie en Milieu. De dienst Mobiliteit beheert meer dan 1.000 km bevaarbare waterwegen, alsook de haveninfrastructuur van de zee- en binnenhavens in Vlaanderen. In Wallonië is de minister van Begroting, Financiën, Ruimtelijke Ordening en Patrimonium hiervoor bevoegd. De algemene directie Waterwegen van het Waalse Ministerie van

³⁰ Op Europees niveau ligt deze verhouding op 6 pct.

³¹ Transeuropees vervoersnetwerk. Na de aanbevelingen die in 2003 geformuleerd werden door de groep "Van Miert" i.v.m. de vervoers-TEN's heeft de Europese Commissie een lijst opgesteld met 30 prioritaire projecten die vóór 2010 moeten van start gaan. De totalekosten worden geraamd op 225 miljard euro. Die lijst houdt ten volle rekening met de laatste EU-uitbreiding en beoogt de invoering van duurzamere mobiliteitsplannen door de investeringen toe te spitsen op de spoorwegen en de binnenvaart. Zie ook <http://europa.eu/scadplus>.

³² Voor meer informatie over de instanties die de havens beheren en over hun juridische statuut, zie ook de sites van de Vlaamse Havencommissie (<http://www.serv.be/vhc>), de Algemene Directie Waterwegen (<http://voies-hydrauliques.wallonie.be>) en de respectieve havens.

Uitrusting en Vervoer (MET) beheert en exploiteert de 460 km bevaarbare waterwegen in Wallonië, alsook de haveninfrastructuren in het zuidelijke landsgedeelte.

1.2.4 Maritiem goederenverkeer³³ in de range Hamburg – Le Havre

De Vlaamse zeehavens liggen binnen een straal van 100 km en spelen in dat gebied een belangrijke rol voor de in- en uitvoer van goederen op internationaal en intra-europees vlak. Rekening houdend met de vele logistieke diensten die ze aanbieden, zijn ze rechtstreekse concurrenten van de andere grote zeehavens in Noord-West-Europa die hetzelfde hinterland bedienen. De *range* die zij samen vormen, telt van noord naar zuid de volgende negen havens: Hamburg en Bremen in Duitsland, Amsterdam en Rotterdam in Nederland, Antwerpen, Gent en Zeebrugge in België, en Duinkerke en Le Havre in Frankrijk. Om de gegevens makkelijker te kunnen vergelijken werd overeengekomen om de haven van Oostende ook toe te voegen aan de analyse van de *range* Hamburg - Le Havre, een methodologie die ook gevolgd wordt door de *Vlaamse Havencommissie* in haar jaarverslag³⁴.

TABEL 1 **MARITIEM VERKEER IN DE RANGE HAMBURG - LE HAVRE (INCLUSIEF OOSTENDE)**
(miljoenen ton)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 1999 tot 2004 (in pct.)	Relatief aandeel in de <i>range</i> in 2004 (in pct.)
Hamburg	81,0	85,1	92,4	97,6	106,3	114,5	+7,7	+7,2	12,5
Bremen	36,0	44,8	46,0	46,5	48,9	52,3	+7,0	+7,8	5,7
Amsterdam ³⁵	37,6	44,6	49,4	50,3	44,5	51,9	+16,5	+6,7	5,7
Rotterdam	303,6	322,3	314,7	321,9	328,1	352,4	+7,4	+3,0	38,5
Antwerpen	115,7	130,5	130,1	131,6	142,9	152,3	+6,6	+5,7	16,6
Gent	23,9	24,1	23,5	24,0	23,5	25,0	+6,0	+0,9	2,7
Oostende	3,1	4,3	4,8	6,2	7,2	7,5	+4,5	+19,3	0,8
Zeebrugge	35,4	35,5	32,1	32,9	30,6	31,8	+4,0	-2,1	3,5
<i>Totaal van de Vlaamse havens</i>	<i>178,1</i>	<i>194,4</i>	<i>190,5</i>	<i>194,7</i>	<i>204,2</i>	<i>216,6</i>	<i>+6,1</i>	<i>+4,0</i>	<i>23,7</i>
Duinkerke	38,3	45,3	44,5	47,6	50,1	51,0	+1,8	+5,9	5,6
Le Havre	64,4	68,0	69,4	68,1	71,9	76,8	+6,7	+3,6	8,4
<i>Totaal van de tien havens</i>	<i>739,1</i>	<i>804,5</i>	<i>806,8</i>	<i>826,8</i>	<i>854,1</i>	<i>915,4</i>	<i>+7,2</i>	<i>+4,4</i>	<i>100,0</i>
<i>Totaal wereldtrafiek</i>	<i>5.666</i>	<i>5.983</i>	<i>6.020</i>	<i>6.127</i>	<i>6.480</i>	<i>6.758</i>	<i>+4,3</i>	<i>+3,6</i>	
Aandeel van de tien havens in de wereldtrafiek (in pct.)	13,0	13,4	13,4	13,5	13,2	13,5			

Bronnen: Voor de trafiek van de *range*: gegevens van de havenautoriteiten – waaronder de statistieken van de haven van Rotterdam – en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004* van de Vlaamse Havencommissie; voor de wereldtrafiek: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005*.

Het maritiem verkeer in de *range* Hamburg - Le Havre, inclusief de haven van Oostende, bedroeg 915,4 miljoen ton in 2004, een stijging met 7,2 pct. tegenover het voorgaande jaar. Amsterdam vertoonde daarbij de sterkste toename (+16,5 pct.). Ondanks de ontwikkeling van de activiteiten in de Aziatische havens Shanghai, Shenzhen, Dubai, enz., bleef die toename krachtiger dan op wereldniveau (+4,3 pct., tabel 1). De huidige sterke groei van de Chinese economie stimuleert immers de Europese invoer vanuit deze streek, en op basis daarvan ook de vraag naar transportcapaciteit. In 2004 vertegenwoordigde de *range* Hamburg - Le Havre 13,5 pct. van het

³³ De in het binnenland vervoerde goederen (binnenscheepvaart) zijn niet vervat in deze cijfers.

³⁴ Bron: Merckx J-P. en D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2005), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004*, SERV, Brussel.

³⁵ De hier vermelde cijfers zijn die van de haven van Amsterdam en niet die van het volledige havencomplex, waartoe ook de havens van Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad behoren.

wereldwijde maritieme verkeer. De Vlaamse zeehavens gaven in datzelfde jaar een groei met 6,1 pct. te zien³⁶. Hoewel die toename iets geringer was dan de gemiddelde stijging in de *range* (+7,2 pct.), heeft ze de vier Vlaamse havens – die bijna een kwart van het verkeer in de *range* voor hun rekening nemen - in staat gesteld hun aandeel in het wereldwijde maritieme verkeer te verstevigen tot 3,2 pct. Daarbij konden ze steunen op de toename van het containerverkeer en de handel met de Europese havens, en nog meer van de havens buiten Europa, om hun internationale uitstraling te consolideren. Antwerpen stond in 2004, binnen Europa, op de tweede plaats na Rotterdam voor het totale maritieme verkeer, en op de derde plaats vlak na Hamburg wat de containerbehandeling betreft.

In de periode 1999 – 2004 vertoonde Oostende de meest spectaculaire gemiddelde groei (+19,3 pct. per jaar), gevolgd door Bremen en Hamburg (respectievelijk +7,8 en +7,2 pct.). Het maritiem verkeer in Antwerpen steeg in diezelfde periode met gemiddeld 5,7 pct. per jaar, terwijl het in Gent stagneerde en in Zeebrugge lichtjes terugliep (-2,1 pct.). De ontwikkeling in het goederenverkeer van de grootste havens kan worden toegeschreven aan het containertransport; die havens hebben immers nog kunnen profiteren van beschikbare vrije ruimte om terminals op te richten met steeds grotere capaciteiten. Dat is het geval voor Hamburg en Antwerpen, de twee havens die de grootste vooruitgang geboekt hebben in dit segment³⁷. Deze zeehavens uit het hinterland, die getijdeafhankelijk zijn³⁸, werken aan de verdieping van hun vaargeulen, zodat ze ook de nieuwe generatie containerschepen kunnen ontvangen³⁹. De maximale diepgang van de *range* vinden we in de haven van Rotterdam, derde wereldhaven na Singapore en Shanghai. Die bedraagt er namelijk 24 meter. De haven van Antwerpen stond in 2004 op de tiende plaats van de wereldlijst, voor het totale goederenverkeer samen, en op de elfde plaats voor het containertransport. Voor het internationale maritieme transport bleef ze op de vierde plaats wereldwijd.

Dankzij de sterke -meer dan 10%- en aanhoudende stijging van het containertransport moeten de zeehavens ook beantwoorden aan een vraag die onophoudelijk blijft toenemen op het vlak van toegankelijkheid, alsook van capaciteit voor de verwerking en de opslag van containergoederen. Hierdoor ontstaat er een trend tot concentratie van logistieke diensten met een hoge toegevoegde waarde. Al die uitdagingen dienen de havens tegenwoordig aan te pakken om concurrentieel te blijven.

1.2.5 Luiks havencomplex en binnenscheepvaart

Het Luikse havencomplex is een grote *binnenhaven* die de sector in Wallonië grotendeels domineert. Van de 45,2 miljoen ton aan binnenvaartverkeer die in 2004 in de Waalse havens werden geregistreerd, verliep 49 pct. via de Luikse haveninfrastructuur. Dit complex is qua tonnage op de waterwegen de belangrijkste binnenhaven in België⁴⁰ en de tweede belangrijkste in Europa, na Duisburg en vóór Parijs, twee havens die ook in het grote Rijn-Schelde-Maasbekken liggen (zie hierna). In 2004 kon het Luikse havencomplex deze positie behouden. In totaal, alle openbare

³⁶ Zie ook de overzichtstabel in punt 2.1.7 en de paragrafen in hoofdstuk 2 over de verschillende havens.

³⁷ In de *range* zijn de marktaandeelen van Antwerpen en Hamburg in het segment containerbehandeling tussen 1990 en 2004 gestegen, terwijl het marktaandeel van Rotterdam in diezelfde periode teruggelopen is.

³⁸ Antwerpen blijft in dat opzicht ondanks alles licht benadeeld, omdat de diepgang er zich in 2004 beperkte tot 11,9 meter, tegenover 12,8 meter in Hamburg.

³⁹ Hierbij gaat het om containerschepen van 4.000 TEU of meer waarmee nog grotere goederenvolumes vervoerd kunnen worden tegen geleidelijk aan dalende tarieven (schaalvoordelen). Stilaan verschijnen in de diepzeehavens zoals de haven van Zeebrugge (diepgang van 16,75 m) *megacarriers* die een capaciteit hebben van meer dan 8.000 TEU. De containerschepen van morgen -de *Ultra-Large Container Ships* (ULCS)- zullen een capaciteit hebben van 12.000 TEU, wat betekent dat er verder aanzienlijke inspanningen zullen moeten worden geleverd inzake de aanpassing van de haveninfrastructuren van het type "post-Panamax" (met name diepgang van meer dan 12 meter). Dat is het geval voor Antwerpen waar in 2007 grote verdiepingswerken gepland zijn.

⁴⁰ De PAL beheert momenteel 29 openbare havens (cf. bijlage 2 B), waarvan drie trimodale locaties in Renory, l'Île Monsin en Semeries. Daaraan wordt binnenkort nog het multimodale platform *TriLogiPort* in Hermalle-sous-Argenteau toegevoegd. Binnen de zeehavens neemt de PAL, qua totaal tonnage, de vierde plaats in na Antwerpen, Zeebrugge en Gent. De autonome havens van Charleroi, Namen en Centrum-West vormen, samen met de PAL, de vier autonome havensites in Wallonië voor waterwegentransport.

havens en privé-infrastructuren bijeengenomen, werd in het Luikse havencomplex 22,1 miljoen ton goederen overgeslagen, waardoor het beter deed dan de autonome haven van Parijs, die datzelfde jaar een totaal van 19,6 miljoen ton realiseerde. Dankzij de Rijn, die de echte autosnelweg over water vormt, slaagt de Duitse haven van Duisburg erin om de onbetwiste leider van de Europese binnenhavens te blijven met een goederenoverslag van 49,2 miljoen ton op die waterweg in 2004. Het Luikse havencomplex voldoet ook aan de criteria van een *zeehaven*: het is immers toegankelijk voor zeeschepen, want het kan op sommige plaatsen duwkonvoeien aan met een tonnage van maximaal 9.000 ton. Daartoe beschikt de haven over drie verbindingen met de zee: het Albertkanaal dat Luik met Antwerpen verbindt; de Maas en het Julianakanaal naar Rotterdam en Amsterdam (alternatieve route voor het Albertkanaal voor deze bestemmingen). De oost-westverbinding naar Duinkerke, die toegankelijk is voor schepen van het Europese type, biedt eveneens een toegang van en naar de Noordzee. Deze toegankelijkheid is essentieel voor een goed renderend transport over water, net als het bestaan langsheen de bevaarbare waterwegen van laad- en losinstallaties die geschikt zijn voor een snelle en goedkope overslag van goederen⁴¹.

Het hier beschouwde transport verloopt uitsluitend via waterwegen. Het wordt uitgesplitst naar tonnages die op de openbare en particuliere kaaien verwerkt worden, en die betrekking hebben op de waterweg. In totaal gaat het om 22,1 miljoen ton voor het jaar 2004⁴². De in dit verslag voorgestelde cijfers voor de Vlaamse zeehavens slaan enkel op het maritiem verkeer. Een niet onaanzienlijk deel van hun vrachtvervoer naar het hinterland verloopt via de binnenscheepvaart.

Het jaar 2004 was voor de Belgische binnenscheepvaart uitzonderlijk. Het vrachtverkeer over de waterwegen steeg op één jaar tijd voor het hele grondgebied met 4,1 pct. tot 4,68 miljard tkm. De Waalse havens lieten daarbij enkele records optekenen: de verwerkte volumes op hun kaaien kwamen immers boven 45 miljoen ton uit (+5,4 pct.). Ook de Vlaamse havens overschreden voor het eerst de symbolische grens van 100 miljoen ton goederen verwerkt op de binnenlandse waterwegen (+8,1 pct.). Deze toename vloeit volgens Promotie Binnenvaart Vlaanderen vooral voort uit de stijging van het containertransport (+38,4 pct.). Niet minder dan 81,9 miljoen ton goederen uit het binnenland werd op die manier in 2004 geladen en gelost op de Antwerpse kaaien (+7 pct.). Ook in Gent nam het transport via de waterwegen in 2004 toe (+13,1 pct.) tot 16,9 miljoen ton. Parallel hiermee was een deel van het verkeer dat opgetekend werd in de PAL bestemd voor *short sea shipping*. De kustvaart vertegenwoordigde er in 2004 ongeveer 250.000 ton.

Een groot deel van de toegenomen activiteit in de zeehavens hangt dus samen met de ontwikkeling van het transport over de binnenwateren, een transportvorm die nog over een sterk groeipotentieel beschikt, dit in tegenstelling tot het spoor- en wegvervoer, die absoluut verzadigd zijn. Dit betekent dan ook dat de toekomst van het containertransport via de binnenscheepvaart er veelbelovend uitziet. De twee grootste zeehavens die een verbinding hebben met de Waalse bevaarbare waterlopen zijn Antwerpen en Rotterdam, respectievelijk via het Albertkanaal en het Julianakanaal, twee waterwegen die allebei toegankelijk zijn voor schepen van meer dan 2.000 ton. Wat de havens van Duinkerke, Gent, Oostende en Zeebrugge betreft, het hinterland van die eerste twee havens, was vooral gericht op Frankrijk, terwijl deze vier havens op dit ogenblik enkel toegankelijk zijn voor schepen van 1.350 ton, afkomstig van de Waalse infrastructuur⁴³. De capaciteit om containers te ontvangen en te behandelen zal vermoedelijk verdubbelen in Antwerpen dankzij de opening van het Deurganckdok, waarvan een eerste terminal al in juli 2005 feestelijk werd geopend. In Antwerpen werd in 2004 ongeveer 6 miljoen TEU overgeslagen, en de opening van dat nieuwe dok zal de capaciteit van de haven opdrijven tot 13 miljoen TEU tegen 2010-2011. Dit dok, dat de volgende tien jaar nog kan worden aangevuld met het Saeftinghedok, was meer dan welkom, vooral gezien de huidige jaarlijkse toename met dubbele cijfers van het maritiem containertransport naar de haven van Antwerpen (zie paragraaf 2.2).

Terwijl de meeste van die containers van over zee komen of naar zee moeten, verloopt een niet onaanzienlijk deel over land, met name via de weg, de spoorweg en de waterweg, waarbij deze laatste als enige transportvorm nog over aanzienlijke onbenutte capaciteit beschikt. Bovendien raakt ook de haven van Rotterdam, waarmee Antwerpen een binnenvaartverbinding heeft voor het

⁴¹ Bron: Algemene Directie Waterwegen van het MET.

⁴² Details in punt 3.8.

⁴³ Zie ook de kaart van het Belgische waterwegennet in bijlage 2 C.

transport van containers, geleidelijk aan steeds meer verzadigd. Om die reden verwacht het Office de Promotion des Voies Navigables (OPVN⁴⁴) in België tegen 2011 een toename van het containertransport via de waterwegen met 250 pct.; volgens de ramingen van die instelling zou dat volume van 1,1 miljoen TEU op dit ogenblik stijgen tot 3,6 miljoen TEU. 1,7 miljoen TEU van deze trafiek zou ons land als eindbestemming hebben, tegenover 187.000 TEU op dit ogenblik. De voornaamste bestemmingen zijn Vlaanderen en het Luikse havencomplex, gezien zijn bevoorrechte geografische ligging tegenover de Antwerpse metropool en zijn vele troeven op logistiek vlak. De PAL en de Antwerpse havenautoriteiten zijn van plan om nauw samen te werken zodat het Luikse havencomplex een deel van deze trafiek kan ontvangen.

Meer in het algemeen besteden de bevoegde diensten, met name de gewestelijke overheden, al enkele jaren speciale aandacht aan de bevaarbare binnenlandse waterlopen. De EU, die zich ook bewust is van het belang hiervan, investeert eveneens middelen in het zoeken naar oplossingen die deze transportvorm aantrekkelijker moeten maken, dit om de congestie op de verkeerswegen in te perken. Daarbij wordt gewerkt aan de ontwikkeling van nieuwe markten en activiteiten voor de binnenscheepvaart, aan een modernisering van de vloot, aan een verbetering van de arbeidsomstandigheden, het imago en de infrastructuur, en, ten slotte, aan een harmonisatie van de reglementering⁴⁵. De Europese Commissie erkent dat de binnenscheepvaart gezien de vele kwaliteiten bijzonder interessant kan zijn als alternatieve vorm voor vrachtvervoer (cf. supra). In dat opzicht heeft ze dan ook een voorstel gedaan voor een richtlijn inzake diensten die informatie geven over de waterlopen (Rivieren Informatie Diensten, RID), die een Europees kader moet bieden voor de compatibiliteit en de onderlinge werking van de huidige en toekomstige RID-systemen, op Europees niveau. Het is de bedoeling om te komen tot een echte interactie tussen de verschillende diensten die informatie geven over de bevaarbare waterlopen. De richtlijn, die tot op vandaag nog niet werd goedgekeurd, zou van toepassing zijn op de havens voor binnenscheepvaart met een jaarlijks vrachtvolume van minstens 500.000 ton⁴⁶. Er zijn heel wat voorbeelden van projecten en investeringen. Deze spitsen zich toe op de modernisering van de vloot -moderne inrichting van de schepen- en van de infrastructuren - verbetering van de haveninstallaties, baggeren van rivieren en kanalen, opvoeren van de diepgang en doorvaarthoogte, enz.-.

⁴⁴ Zie OPVN (2005), Studie van het potentieel voor het containertransport via waterwegen langsheen de Waalse as, MET – Waals Gewest, Namen.

⁴⁵ Zie ook http://europa.eu/pol/trans/index_nl.htm.

⁴⁶ Meer informatie op <http://europa.eu/scadplus>.

2 ECONOMISCH BELANG VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS

2.1 Algemene situatie

In 2004 steeg de directe TW gegenereerd door de ondernemingen die afhangen van de Vlaamse havens met 10,7 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar, tegen vaste prijzen. Tegen lopende prijzen bedroeg deze TW 12,8 miljard euro, terwijl de indirecte TW op 12,1 miljard euro uitkwam.

De directe werkgelegenheid van loontrekkenden steeg met 0,6 pct. tot ca. 105.500 VTE. De deeltijdarbeid vertoonde opnieuw een stijging, evenals de uitzendarbeid. De aanwervingen in de Vlaamse zeehavens kwamen het meest ten goede aan universitair opgeleiden, vooral dan in de zware industrieën en de andere logistieke diensten; anderzijds werd er minder tijd besteed aan opleiding. De indirecte werkgelegenheid, inclusief zelfstandigen, steeg tot bijna 137.000 VTE.

De investeringen in materiële activa, particuliere en gewestelijke middelen samen, bedroegen datzelfde jaar bijna 2,6 miljard euro.

In 2004 is de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen gemiddeld gestegen in de Vlaamse havens, terwijl de liquiditeit in ruime zin en de gemiddelde solvabiliteit afnamen. Voorts is het aandeel ondernemingen in moeilijkheden gedaald, zowel bij de grote ondernemingen als bij de KMO's.

Dit jaar werd bovendien ook gekenmerkt door een stijging met 6,1 pct. van de tonnage overgeslagen maritieme vracht in alle Vlaamse zeehavens, waardoor het totaal op bijna 217 miljoen ton komt, met een spectaculaire toename van de containervracht.

2.1.1 Totaalcijfers over de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW)

De tabellen en de meeste toelichtingen betreffende het verloop van de TW bevatten cijfers tegen lopende prijzen. Die ontwikkeling wordt tevens, eenmalig en ter informatie, vermeld tegen vaste prijzen⁴⁷.

Van 1999 tot 2004 steeg de directe TW van de ondernemingen die afhankelijk zijn van de Vlaamse zeehavens met gemiddeld 5,7 pct. per jaar, tegen lopende prijzen (tabel 2). Rekening houdend met het verloop van de deflator van de bruto TW bedraagt deze toename, tegen prijzen van 2000, gemiddeld 3,7 pct. per jaar. De belangrijkste stijgingen werden geboekt door de rederijen, de havenaanleg en baggerwerken, de petroleumindustrie, de chemische nijverheid en het vervoer over land.

De bijdrage van de vier Vlaamse havens tot het bbp steeg aanzienlijk in 2004 (alle havens) tot 12,8 miljard euro. Tegen lopende prijzen beliep de toename 13,3 pct., en tegen vaste prijzen 10,7 pct. Dit is een opmerkelijke toename in vergelijking met de groei van de volledige Belgische economie (2,6 pct.). De haven van Gent levert een aanmerkelijke bijdrage, vooral in de twee belangrijkste industrieën, de metaalverwerkende nijverheid en de automobielnijverheid, gevolgd door Antwerpen, de haven die ruimschoots de toon aangeeft in de Vlaamse havensector, met bijna 65 pct. van de TW van de vier bestudeerde havens. Bovendien vestigde de chemische nijverheid in Antwerpen nieuwe records, in tegenstelling tot de ontwikkeling die op nationaal vlak werd opgetekend. De maritieme sectoren blijven niet achter, want zowel de Antwerpse als de Oostendse reders lieten sterke prestaties optekenen. De scheepsagenten en de expediteurs vertoonden goede resultaten in Zeebrugge.

⁴⁷ De berekening van het verloop van de TW tegen vaste prijzen berust op de deflator van de bruto TW. Voor meer informatie wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1. Zie ook www.belgostat.be.

TABEL 2 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 1999 tot 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	9.732,5	10.867,1	10.745,1	11.040,0	11.321,2	12.826,3	100,0	+13,3	+5,7
Antwerpen	6.115,3	6.953,8	6.932,2	7.085,7	7.362,0	8.294,2	64,7	+12,7	+6,3
Gent	2.621,7	2.865,0	2.702,7	2.863,1	2.862,7	3.397,3	26,5	+18,7	+5,3
Oostende	272,2	258,1	312,5	323,5	337,7	346,7	2,7	+2,7	+5,0
Zeebrugge	648,4	712,7	723,3	696,4	669,2	705,4	5,5	+5,4	+1,7
Buiten de havens ⁴⁸	74,9	77,4	74,5	71,3	89,5	82,8	0,6	-7,5	+2,0
2. INDIRECTE EFFECTEN	9.658,1	10.442,7	10.977,5	11.144,7	11.134,1	12.143,3	-	+9,1	+4,7
Totaal toegevoegde waarde	19.390,6	21.309,8	21.722,6	22.184,7	22.455,3	24.969,5	-	+11,2	+5,2

Bron: NBB.

Rekening houdend met de indirecte effecten⁴⁹ bedroeg de totale TW van de vier bestudeerde havens bijna 25 miljard euro in 2004, dat is 15,1 pct. van het bbp van Vlaanderen en 8,7 pct. van het bbp van België⁵⁰. Dit totaal omvat alle cijfers over de activiteit van de leveranciers van de onderzochte ondernemingen, eerstelijns-onderraanemers of onderraanemers die eraan voorafgaan. De studie behandelt alle indirecte effecten.

Zoals vermeld in punt 2.1.2 impliceren deze gunstige vooruitzichten voor de TW niet noodzakelijk een stijging van de werkgelegenheid.

2.1.2 Totaalcijfers over de directe en indirecte werkgelegenheid

Van 1999 tot 2004 steeg de werkgelegenheid in de vier Vlaamse zeehavens licht, met een gemiddelde van 0,5 pct. per jaar (tabel 3). De werkgelegenheid nam vooral toe in Antwerpen en Gent, terwijl ze enigszins terugliep in Oostende en Zeebrugge. In deze periode steeg de werkgelegenheid over het geheel genomen in de goederenbehandeling, maar daalde bij de reders. Hoewel ze algemeen gesproken daalde in de grootste industrieën, is ze niettemin toegenomen in de bouwsector, de petroleumindustrie en het vervoer over land.

De directe werkgelegenheid boekte in 2004 een gemiddelde winst van 0,6 pct., wat overeenkomt met het werkgelegenheidsverloop in België. De belangrijkste stijging werd opgetekend in de haven van Gent. In Antwerpen werd een lichte toename vastgesteld, terwijl de werkgelegenheid in Oostende en Zeebrugge terrein verloor. De stijging in Gent kon in het bijzonder toegeschreven worden aan de aanwervingen in de automobielenijverheid. De personeelsbestanden in deze bedrijfstak evolueerden, in mindere mate, ook gunstig in Antwerpen – meer dan 58 pct. van de werkgelegenheid in de vier havens -, terwijl de ontslagen in de industrie van Oostende en de Zeebrugse maritieme cluster zwaar doorwogen op de personeelsaantallen van deze twee havens.

⁴⁸ Deze cijfers zijn onderverdeeld per Vlaamse haven (cf. punten 2.2, 2.3, 2.4 en 2.5) volgens de verdeelsleutel voor de TW. Voor meer informatie wordt verwezen naar punt 1 van bijlage 1.

⁴⁹ De indirecte effecten zijn voor elke haven per cluster ingedeeld in de punten 2.2 tot 2.5. Per sector wordt ter informatie ook een gedetailleerd overzicht gegeven in bijlage 5.

⁵⁰ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten beperken zich niet tot het gewest, maar hebben betrekking op de nationale economie als geheel. Bron van de gegevens per gewest: INR (2006), *Regionale rekeningen 1995-2004*.

TABEL 3 **WERKGELEGENHEID IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**
(VTE)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop van 1999 tot 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	103.134	104.697	107.353	106.038	104.899	105.489	100,0	+0,6	+0,5
Antwerpen	59.469	60.442	62.629	62.359	61.313	61.558	58,4	+0,4	+0,7
Gent	27.853	28.635	28.778	28.073	27.757	28.313	26,8	+2,0	+0,3
Oostende.....	4.374	3.844	4.056	4.214	4.370	4.286	4,1	-1,9	-0,4
Zeebrugge.....	10.112	10.445	10.641	10.130	9.856	9.712	9,2	-1,5	-0,8
Buiten de havens ⁵¹	1.326	1.331	1.249	1.262	1.603	1.621	1,5	+1,1	+4,1
2. INDIRECTE EFFECTEN	133.989	141.845	149.250	141.061	133.978	136.740	-	+2,1	+0,4
Totaal werkgelegenheid	237.123	246.541	256.603	247.100	238.877	242.229	-	+1,4	+0,4

Bron: NBB.

De totale werkgelegenheid, die zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid omvat, dus ook de personeelsaantallen bij de leveranciers⁵² van de voor deze studie geselecteerde ondernemingen, bedroeg meer dan 242.000 VTE in 2004. Dit cijfer houdt rekening met alle niveaus van onderaanneming die voorafgaan aan de direct gerealiseerde activiteit in de havengebieden. Samen vertegenwoordigen deze vier havens, rekening houdend met de indirecte effecten, 11,3 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid in Vlaanderen en 6,5 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid in 2004⁵³.

2.1.3 Totaalcijfers over de investeringen

De tabellen en de meeste toelichtingen over de ontwikkeling van de investeringen bevatten cijfers tegen lopende prijzen. Die ontwikkeling wordt tevens, hier en daar ter informatie, vermeld tegen vaste prijzen⁵⁴.

Van 1999 tot 2004 stegen de directe investeringen in de Vlaamse zeehavens met gemiddeld 4,8 pct. per jaar, tegen lopende prijzen (tabel 4). Rekening houdend met de deflator van de bruto-investeringen in vaste activa bedroeg die jaarlijkse groei voor dezelfde periode, tegen prijzen van 2000, echter gemiddeld 3,9 pct. De grootste stijgingen in die periode werden opgetekend bij de reders, de scheepsagenten en expediteurs, de chemische nijverheid en de energiesector. Een belangrijke daling werd daarentegen genoteerd in de metaalverwerkende nijverheid en het vervoer over land.

⁵¹ Deze cijfers zijn onderverdeeld per Vlaamse haven (cf. punten 2.2, 2.3, 2.4 en 2.5) volgens de verdeelsleutel voor de TW. Voor meer informatie wordt verwezen naar punt 1 van bijlage 1.

⁵² Inclusief de zelfstandigen. De indirecte effecten zijn voor elke haven per cluster ingedeeld in de punten 2.2 tot 2.5. Per sector wordt ter informatie ook een gedetailleerd overzicht gegeven in bijlage 5.

⁵³ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten beperken zich niet tot het gewest, maar hebben betrekking op de nationale economie als geheel. Bron van de gegevens per gewest: INR (2006), *Regionale rekeningen 1995-2004*.

⁵⁴ Voor de berekening van de ontwikkeling van de investeringen tegen vaste prijzen, wordt de deflator van de bruto-investeringen in vaste activa van de Belgische ondernemingen in aanmerking genomen. Voor meer informatie wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1. Bron: INR.

TABEL 4 **INVESTERINGEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop van 1999 tot 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
Antwerpen	1.074,2	1.389,8	1.563,6	1.454,8	1.810,3	2.042,5	77,5	+12,8	+13,7
Gent	644,5	588,3	604,4	793,8	756,5	356,3	13,5	-52,9	-11,2
Oostende	117,2	99,3	60,0	53,5	61,2	60,4	2,3	-1,2	-12,4
Zeebrugge	198,1	170,4	131,6	148,4	139,7	140,7	5,3	+0,7	-6,6
Buiten de havens ⁵⁵	52,4	50,6	41,3	38,2	45,4	34,2	1,3	-24,6	-8,2
Directe investerings	2.086,4	2.298,4	2.401,0	2.488,7	2.813,0	2.634,1	-	-6,4	+4,8

Bron: NBB.

In 2004 daalden de investeringen in Gent in de metaalverwerkende nijverheid en de automobielsector, en, in mindere mate, in Oostende in de chemische nijverheid en in Zeebrugge in de elektronica-sector. Deze totale daling bedroeg 6,4 pct. tegen lopende prijzen en 7,1 pct. tegen vaste prijzen. Enkel de haven van Antwerpen, die 77,5 pct. van de in 2004 gerealiseerde investeringen vertegenwoordigt, kan aan deze trend weerstaan, met stijgingen voor de energiesector, de petroleumnijverheid en de reders. De investeringen in alle Vlaamse zeehavens bedroegen in 2004 iets meer dan 2,6 miljard euro.

2.1.4 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte⁵⁶**TABEL 5** **VERDELING VAN DE RESULTATEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS IN 2004**

Havens	Aantal ondernemingen ⁵⁷		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's
Antwerpen	358	1.222	7.856,3	437,9	55.450	6.108	1.886,2	156,3
Gent	153	440	3.222,8	174,4	25.881	2.433	319,8	36,5
Oostende	32	221	278,3	68,4	3.261	1.025	45,1	15,3
Zeebrugge	80	321	588,1	117,3	7.892	1.819	119,7	21,0
Buiten de havens	19	318	30,7	52,1	934	686	22,7	11,5
TOTAAL	642	2.522	11.976,2	850,1	93.418	12.071	2.393,5	240,6

Bron: NBB.

⁵⁵ Deze cijfers zijn onderverdeeld per Vlaamse haven (cf. punten 2.2, 2.3, 2.4 en 2.5) volgens de verdeelsleutel voor de TW. Voor meer informatie wordt verwezen naar punt 1 van bijlage 1.

⁵⁶ De gehanteerde definitie is die uit artikel 15 van het Wetboek van de Vennootschappen (wet van 7 mei 1999) zoals die van kracht was in 2004. Worden beschouwd als groot: de ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers meer dan 100 personen bedraagt en de ondernemingen die meer dan één van de volgende drie criteria overschrijden: jaargemiddelde van het aantal werknemers 50 eenheden; jaarlijkse omzet (excl. BTW) 6,25 miljoen euro; balanstotaal 3,125 miljoen euro.

⁵⁷ 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. Vandaar dat het totale aantal ondernemingen in de tabellen 5 en 47 meer dan 3.268 bedraagt, dat is het totale aantal ondernemingen (of BTW-nummers) die effectief worden beschouwd in de studie van de vijf havens voor 2004. In de loop van dat jaar werden zevenenvijftig ondernemingen in minimum twee havens vermeld.

In vergelijking met 2003 is het aantal KMO's bijna stabiel gebleven op 79,7 pct. van de hier beoogde populatie. Hoewel ze slechts iets meer dan een vijfde van het totale aantal in de Vlaamse havens geregistreerde bedrijven vertegenwoordigen, totaliseren de grote ondernemingen in de vier bestudeerde havens 93,4 pct. van de gecreëerde TW en 88,6 pct. van de werkgelegenheid (tabel 5). Bovendien trokken ze 90,9 pct. van alle investeringen aan. De gedetailleerde cijfers worden vermeld per cluster en per sector, voor elke haven, in bijlage 6.

2.1.5 Sociale balans in de Vlaamse zeehavens⁵⁸

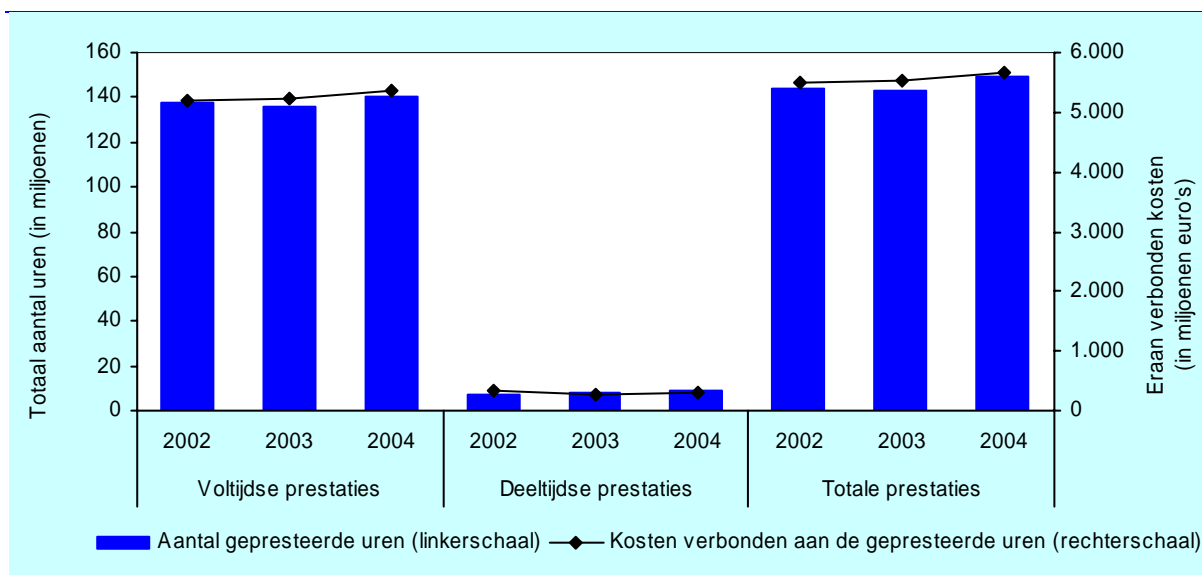
Sinds de invoering van de sociale balans in 1996 biedt deze een coherent geheel van gegevens aangaande verschillende aspecten van de werkgelegenheid in de onderneming, zowel wat de indienstneming en de samenstelling van het personeel betreft, als het contractuele statuut en de scholingsgraad van de loontrekkenden, de personeelskosten, het opleidingsbeleid of de redenen voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. De hierna voorgestelde resultaten voor de directe werkgelegenheid in de vier havens samen zijn niet exhaustief. Ze hebben betrekking op een constante steekproef⁵⁹ die bepaald werd voor de vijf bestudeerde havens samen en geldt voor de periode 2002 - 2004. De cijfers in de grafieken 2 tot 6 en in tabel 6, alsook de respectieve analyse hebben enkel betrekking op de ondernemingen die hun jaarrekening volgens het volledige schema hebben neergelegd. De balansrubrieken waarop de grafieken gebaseerd zijn, worden enkel in dat schema vermeld.

De toelichting spitst zich toe op de ontwikkelingen die werden vastgesteld tijdens de laatste drie bestudeerde jaren. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2004 zijn weergegeven in bijlage 7.

2.1.5.1 Type arbeidsovereenkomst en human resources

Bij de afsluiting van het boekjaar 2004 bedroeg de verhouding van het aantal bedienden t.o.v. het aantal arbeiders 65,1 pct., of 1 pct. minder dan het voorgaande jaar, terwijl het aandeel van de arbeiders zich herstelde.

GRAFIEK 1 GEPRESTEERDE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL⁶⁰



Bron: NBB.

⁵⁸ De hier voorgestelde nationale gegevens zijn afkomstig van Heuse P. en Ph. Delhez (2005). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen die hun sociale balans over een boekjaar van 12 maanden en afgesloten op 31 december neergelegd hebben, opgenomen zijn in de Sociale Balans 2004. Het gaat hier om een beperkte steekproef.

⁵⁹ Voor meer informatie over de representativiteit van de constante steekproef wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1.

⁶⁰ Werknemers die in het personeelsregister van de bestudeerde ondernemingen zijn opgenomen.

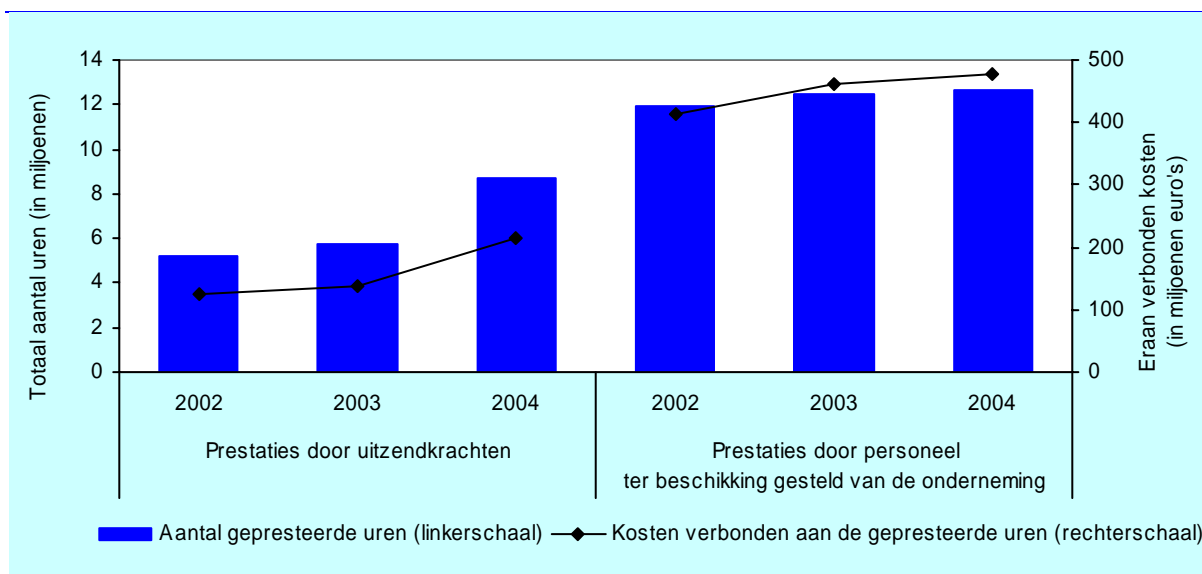
De directe werkgelegenheid is, na een jaar van daling, in 2004 opnieuw gestegen (cf. tabel 3). Datzelfde kunnen we ook vaststellen voor het aantal door voltijdse werknemers gepresteerde uren, dat in datzelfde jaar opliep tot 140 miljoen, na een stijging met 3,4 pct. Ook het deeltijdse stelsel zit nog steeds in de lift en bereikte 8,9 miljoen uren, of één miljoen meer dan in 2003 (grafiek 1). Deze stijging draagt bij tot de groei van de werkgelegenheid, wat we trouwens ook kunnen waarnemen in de nationale economie. Deze ontwikkeling was vooral opvallend in de metaalverwerkende nijverheid, de handel en de andere logistieke diensten in Antwerpen, de Gentse metaalverwerkende nijverheid en, in alle havens, de andere vormen van vervoer over land.

Het totale aantal gepresteerde uren is aldus gestegen van 143,4 tot 148,9 miljoen, terwijl het aandeel van de voltijds gepresteerde uren in dit totaal opnieuw achteruitgegaan is, ditmaal met 0,5 procentpunt ten opzichte van 2003, tot 94 pct.

De personeelskosten verbonden aan voltijdse arbeid zijn in diezelfde periode gestegen met 2,2 pct., tot 5,4 miljard euro in 2004. Rekening houdend met de ontwikkeling van het aantal gepresteerde uren in het voltijdse stelsel liepen de uurloonkosten terug met 1,1 pct. (inclusief de impact van de pensioenkosten). De personeelskosten verbonden aan de deeltijdse arbeid zijn toegenomen met 12,7 pct., wat overeenkomt met de ontwikkeling van het aantal gepresteerde uren en leidt tot een status-quo van de uurloonkosten voor dit type arbeidsovereenkomsten. In totaal zijn de personeelskosten, voor alle categorieën, op één jaar tijd gestegen met 2,8 pct., terwijl de uurloonkosten licht afnamen van 38,5 tot 38,1 euro per uur.

De gemiddelde jaarlijkse kosten per VTE bedroegen 60.144 euro, of 1,3 procentpunt meer dan in 2003. Op nationaal niveau bedroeg deze kost 48.355 euro, een stijging van 2,6 procentpunt tegenover het voorgaande jaar.

GRAFIEK 2 GEPRESTEERDE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EXTERNE PERSONEEL⁶¹



Bron: NBB (enkel volledig schema).

In de periode 2002 – 2004 bleven de prestaties van het externe personeel toenemen, vooral bij de uitzendkrachten (grafiek 2). Van 2003 tot 2004 steeg het aantal door uitzendkrachten gewerkte uren met 52 pct., tegen slechts 1,1 pct. voor het personeel dat ter beschikking van de ondernemingen werd gesteld. De metaalverwerkende nijverheid en de andere logistieke diensten in Antwerpen, de automobielnijverheid en de metaalverwerkende nijverheid in Gent, de elektronica en de andere

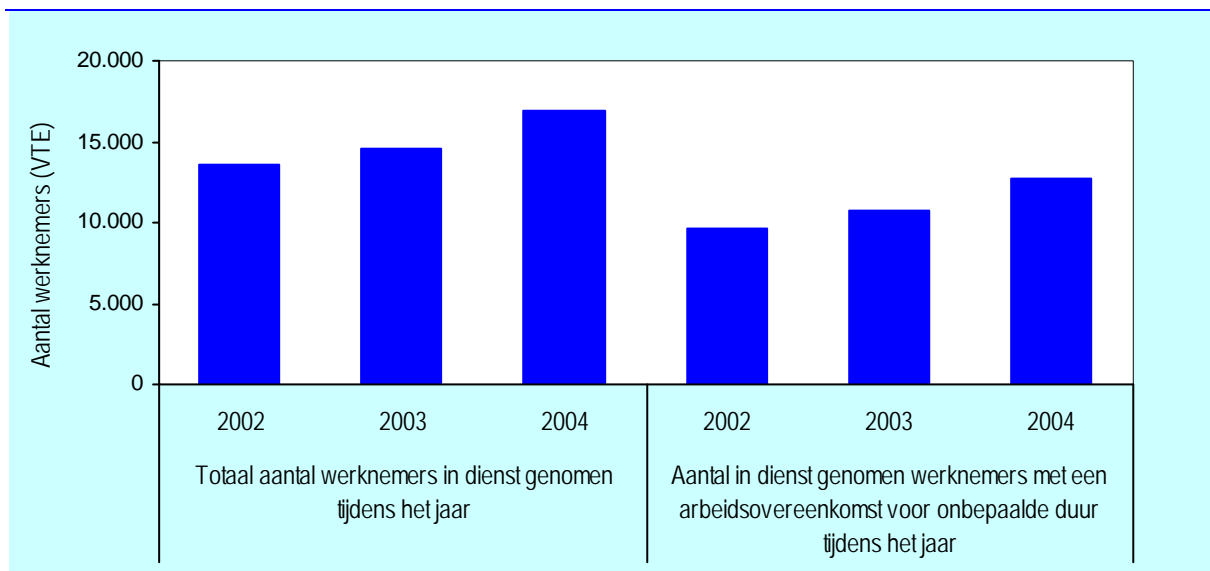
⁶¹ Uitzendkrachten en personeel dat ter beschikking van de ondernemingen wordt gesteld. Onder ter beschikking stellen van personeel wordt verstaan dat een werkgever bepaalde werknemers, waarmee hij echter wel verbonden blijft via een arbeidsovereenkomst, ter beschikking stelt van gebruikers die een gedeelte van het gezag uitoefenen dat normaal aan de eigenlijke werkgever toekomt. Definitie volgens de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers.

logistieke diensten in Zeebrugge, alsook de handel in de vier Vlaamse havens hebben iets meer uitzendkrachten aangeworven dan het voorgaande jaar. De kosten verbonden aan deze twee personeelscategorieën – uitzendarbeid en ter beschikking stellen van personeel – zijn respectievelijk gestegen met 55,6 en 3,9 pct. In beide gevallen zijn ook de kosten per uur toegenomen, respectievelijk met 2,4 en 2,8 pct. In 2004 vertegenwoordigde de categorie van het ter beschikking gestelde personeel, een erg belangrijke categorie in de Vlaamse havens wegens de activiteiten van de havenarbeiders, nog slechts 59,1 pct. van de prestaties geleverd door extern personeel, tegen 68,5 pct. één jaar eerder.

2.1.5.2 In- en uittreding van werknemers

De grafieken 3 tot 7 betreffen "stroom"-variabelen (*flow*), aangezien ze de tijdens het boekjaar in- en uitgetreden werknemers weergeven. Om die reden kan hun interpretatie niet gebruikt worden ter bevestiging van het algemene verloop van de werkgelegenheid, dat wordt weergegeven in tabel 3 – en in de specifieke paragrafen per haven – in de vorm van een "stock"-variabele. Deze grafieken concentreren zich bovendien op de ondernemingen uit de constante steekproef die hun jaarrekening volgens het volledige schema hebben neergelegd.

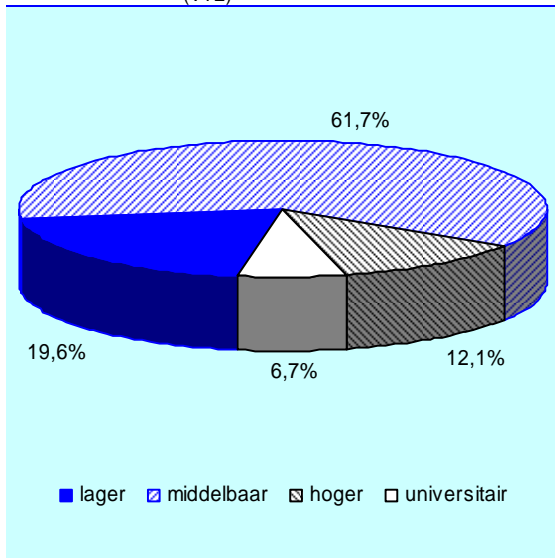
GRAFIEK 3 AANTAL PERSONEELSAANWERVINGEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

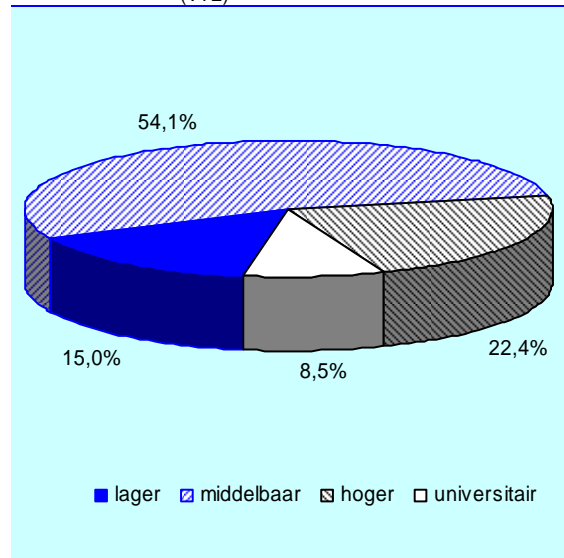
Het totale aantal tijdens het jaar 2004 aangeworven personeelsleden lag 16,1 pct. hoger dan in het voorgaande jaar. Alleen al voor de arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur steeg dit cijfer met 18,8 pct. (grafiek 3). Dat is vooral het geval in de goederenbehandeling, de petroleumindustrie en de handel in Antwerpen, de metaalverwerkende nijverheid in Gent en de chemische en de metaalverwerkende nijverheid in Oostende. Deze toegenomen aanwervingen leidden tot een hogere werkgelegenheid, gezien de relatieve stagnatie van de contractbeëindigingen (grafiek 6).

GRAFIEK 4 SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2004 AANGEWORVEN MANNELIJKE PERSONEEL (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 5 SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2004 AANGEWORVEN VROUWELIJKE PERSONEEL (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Aan het eind van het boekjaar 2004 bestond het personeelsbestand van de Vlaamse zeehavens voor 84,3 pct. uit mannen, dat is 0,5 procentpunt minder dan het voorgaande jaar.

De toename met 16,1 pct. van de aanwervingen in 2004 is volgens de scholingsgraad van de nieuw aangeworven mannelijke werknemers als volgt verdeeld: de nieuwe banen voor houders van een diploma van middelbaar onderwijs, niet-universitair en universitair hoger onderwijs zijn toegenomen met respectievelijk 24,2, 6,3 en 33,1 pct. tegen 2003. Er werden vooral veel universitair geschoolden aangeworven in de petroleumnijverheid en de bouwsector in Antwerpen en in de metaalverwerkende nijverheid en de automobielsector in Gent. De aanwervingen van personen met een lagere scholingsgraad zijn daarentegen achteruitgegaan: het aantal in dienst genomen houders van een getuigschrift van lager onderwijs is gedaald met 0,2 pct.

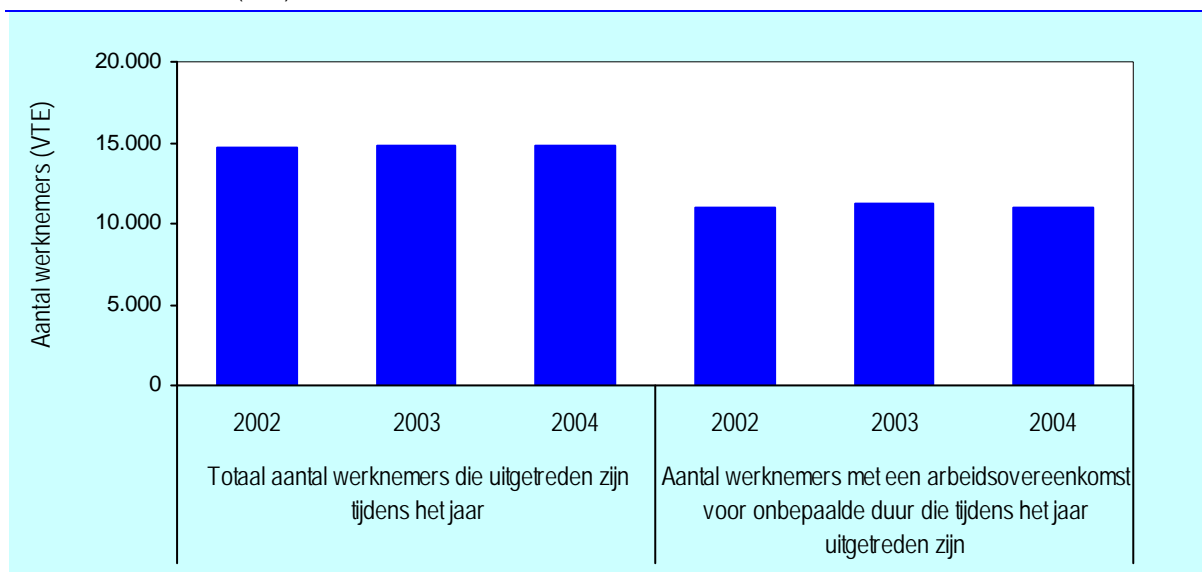
De verdeling van de in 2004 aangeworven mannelijke personeelsleden per scholingsgraad is weergegeven in grafiek 4.

Het aandeel van de vrouwen in de werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens is nogmaals toegenomen: hun aantal vertegenwoordigt nu 15,7 pct. van het totale aantal arbeidskrachten, dat is 0,5 procentpunt meer dan in 2003.

De ontwikkeling in de aanwervingen van vrouwelijke personeelsleden volgens de scholingsgraad komt overeen met de vaststellingen bij de mannelijke collega's. De toename met 16,1 pct. is als volgt verdeeld: de nieuwe banen voor houders van een diploma van middelbaar onderwijs, niet-universitair en universitair hoger onderwijs zijn toegenomen met respectievelijk 12,7, 18,4 en 21,9 pct. tegenover 2003. Het grotere aantal aangeworven universitaire geschoolden kan worden toegeschreven aan de Antwerpse petroleumnijverheid, de Gentse automobielnijverheid en de Oostendse metaalverwerkende nijverheid. De aanwervingen gingen echter met 3 pct. achteruit voor de houders van een getuigschrift van lager onderwijs.

De verdeling van de in 2004 aangeworven vrouwelijke personeelsleden per scholingsgraad is weergegeven in grafiek 5.

GRAFIEK 6 AANTAL BEËINDIGINGEN VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het totale aantal werknemers die in de loop van 2004 hun werk verlieten, ligt slechts 0,4 procentpunt hoger dan in 2003. Dat cijfer is zelfs met 2 pct. achteruitgegaan bij de arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur (grafiek 6). Gezien deze relatieve stabiliteit kon het toegenomen aantal aanwervingen dat in grafiek 3 is weergegeven, leiden tot een nettogroei van de werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens.

TABEL 6 REDENEN AANGEVOERD VOOR DE BEËINDIGING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN (procenten)

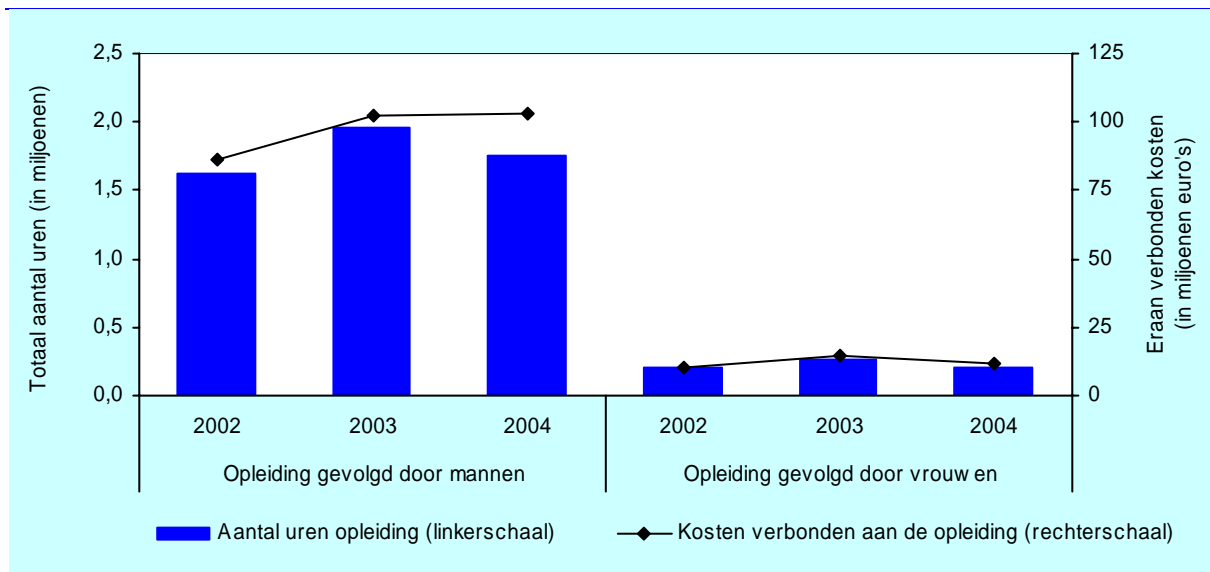
	2002	2003	2004
Pensioen	3,9	3,7	4,3
Brugpensioen	9,8	8,6	7,3
Ontslag	18,5	16,2	16,4
Ander motief	67,8	71,5	71,9

Bron: NBB (enkel volledig schema).

Net als op nationaal vlak is het aandeel van de brugpensioenen in het totaal van de aangevoerde redenen voor contractbeëindiging in 2004 verder gedaald, onder meer in de Antwerpse chemie en de Gentse metaalverwerkende nijverheid. Het aandeel van de beëindigingen wegens pensionering is daarentegen toegenomen. De stijging van de contractbeëindigingen wegens ontslag of een andere reden – beëindiging van tijdelijke arbeidsovereenkomsten en spontane uittredingen – is heel klein. Na een jaar met een daling zou het aantal ontslagen in die categorie wel eens in stijgende lijn kunnen gaan.

2.1.5.3 Opleiding⁶²

GRAFIEK 7 UREN OPLEIDING EN RESPECTIEVE KOSTEN



Bron: NBB.

In 2004 nam 51 pct. van het mannelijke personeel en 37,9 pct. van het vrouwelijke personeel deel aan opleidingen. Vergelijken met het voorgaande jaar betekent dit een stijging met 2,4 procentpunt bij de mannen, maar een daling met 2,3 procentpunt bij de vrouwen.

Na de stijging van 2003 werd aan de opleiding van mannelijke en vrouwelijke werknemers respectievelijk 10,9 en 22,4 pct. minder tijd besteed (grafiek 7), met name in de Antwerpse en Gentse automobielnijverheid, en dit ondanks een stijging in de chemische nijverheid te Antwerpen. Gezien het aantal betrokken mannen en vrouwen, hebben ze gemiddeld minder tijd uitgetrokken voor opleiding, namelijk nog slechts 43,1 uur, tegen 51,3 uur in 2003. Evenzo spendeerden de vrouwelijke werknemers nog slechts 33,2 uur aan opleiding, tegen 41,9 uur één jaar eerder. Voor vrouwen en mannen samen is het aandeel van de totale, aan opleiding bestede werktijd gedaald van 1,56 tot 1,32 pct., een niveau dat echter wel nog altijd hoger ligt dan het nationale gemiddelde (0,82 pct. in 2004).

De kosten voor de opleiding van de loontrekkenden van de Vlaamse zeehavens zijn licht gestegen voor de mannen (+0,4 pct.), terwijl ze sterk gedaald zijn voor de vrouwen (-16,4 pct.). In totaal bedroegen ze 2 pct. van de loonkosten, of 0,1 pct. minder dan het voorgaande jaar. Dit percentage ligt iets hoger dan het nationale gemiddelde (1,25 pct. in 2004).

⁶² 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 tijdens het werk, mentorschap en zelfstudie, bijvoorbeeld, blijven buiten beschouwing.

2.1.6 Financiële situatie in de Vlaamse zeehavens

2.1.6.1 Financiële ratio's

De hier toegelichte ratio's, namelijk de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit, worden gedefinieerd in punt 2 van bijlage 1.

De studie van de financiële ratio's berust op een constante steekproef⁶³ voor de jaren 2002 tot 2004 die gemeenschappelijk is voor de vijf bestudeerde havens. Deze steekproef omvat de ondernemingen die in 2002, 2003 en 2004 hun jaarrekening neergelegd hebben bij de Balanscentrale en waarvan de resultaten beantwoorden aan de vereisten voor de berekening van de ratio's⁶⁴. Bijgevolg verschillen de ondernemingen die in het financiële gedeelte van dit verslag worden bestudeerd van de ondernemingen die werden opgenomen in de constante steekproef uit het voorgaande verslag. Dit verklaart de verschillen tussen de cijfers van de twee publicaties. Aangezien het gaat om een vergelijking met nationale gegevens werd dezelfde berekeningsmethode – de zogenaamde globalisatie⁶⁵ - toegepast voor zowel de ratio's van de particuliere ondernemingen van de Vlaamse zeehavens als voor de ratio's van alle Belgische niet-financiële vennootschappen.

TABEL 7 ONTWIKKELING VAN DE FINANCIËLE RATIO'S IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS VAN 2002 TOT 2004

Havens	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Antwerpen	9,6	13,3	17,4	0,57	1,38	0,83	39,0	37,2	31,1
Gent	-8,0	6,1	20,2	0,94	1,06	1,24	43,2	45,2	47,4
Oostende	7,6	6,4	6,4	1,40	1,39	1,38	42,0	45,8	46,3
Zeebrugge	6,3	7,1	7,2	1,57	1,23	1,27	49,1	44,7	43,8
Gewogen gemiddelde	5,5	11,2	17,5	0,68	1,28	0,94	40,3	39,2	34,9
Niet-financiële vennootschappen⁶⁶	4,1	7,6	6,9	1,17	1,22	1,24	39,9	40,6	41,5

Bron: NBB.

In 2004 werd gemiddeld een duidelijke verhoging opgetekend van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen in de ondernemingen gevestigd in de Vlaamse havens (+6,3 procentpunt, tabel 7). Deze stijging is in eerste instantie toe te schrijven aan de Gentse metaalverwerkende nijverheid, alsook aan de Antwerpse petroleumnijverheid en rederijen. In Oostende en Zeebrugge bleef deze ratio echter stabiel (zoals wordt uiteengezet in de volgende hoofdstukken). De ontwikkeling van de rentabiliteit van de in de Vlaamse havens gevestigde ondernemingen lijkt dus beter dan de rentabiliteit die op nationaal vlak werd geregistreerd. Enkele erg grote Belgische ondernemingen hadden in 2004 immers te kampen met een inkrimping van hun uitzonderlijke resultaat, wat doorwoog op het totale resultaat, terwijl de KMO's het in 2003 aangevatte herstel voortzetten.

De gemiddelde liquiditeit in ruime zin is daarentegen in 2004 onder de eenheidsgrens gezakt, wat overeenkomt met een negatief gemiddeld netto bedrijfskapitaal. Dit staat in contrast met de

⁶³ Voor meer informatie over de representativiteit van de constante steekproef wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1.

⁶⁴ Voor de berekening van de rentabiliteit moet het eigen vermogen strikt positief zijn en moeten alle gegevens overeenstemmen met een boekjaar van 12 maanden. De berekeningswijze wordt uiteengezet in bijlage 1 van het verslag 2002.

⁶⁵ Bij Vivet D. (2005) werden de twee methodes, namelijk de mediaanratio en de globalisatie, gebruikt.

⁶⁶ Deze cijfers betreffen de situatie van alle Belgische niet-financiële vennootschappen, grote ondernemingen en KMO's samen. Ze werden in 2006 herberekend door Vivet D. (2005) volgens de globalisatiemethode en verschillen dus van de cijfers die gepubliceerd werden in het verslag 2003.

ontwikkeling die op nationaal vlak werd waargenomen, waar de ondernemingen het vermogen om hun verplichtingen op korte termijn na te komen, konden opvoeren. De genoteerde stijging in de haven van Gent en de status-quo in Oostende en Zeebrugge konden niet opwegen tegen de aanzienlijke daling in de Antwerpse industrie, met name in de chemie. Het gemiddelde netto bedrijfskapitaal is negatief in Antwerpen, maar blijft positief in de drie andere havens.

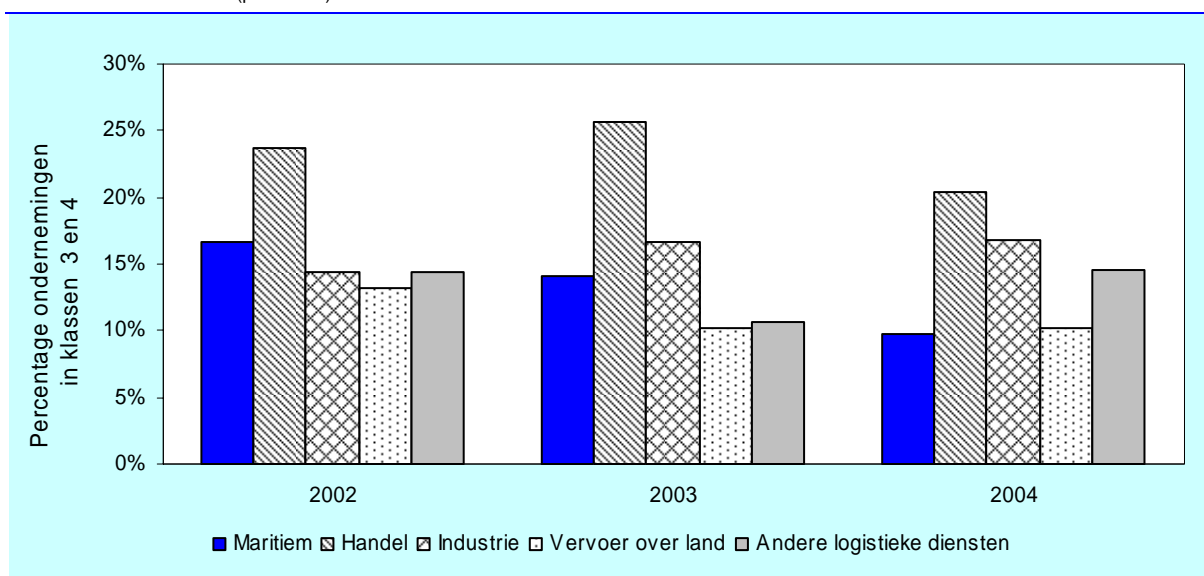
Ook de solvabiliteit liep gemiddeld terug. Dit was eveneens te wijten aan de Antwerpse chemie, alsook aan de overige diensten in Zeebrugge, maar dan wel in mindere mate. De Gentse metaalverwerkende nijverheid tempert deze ontwikkeling ietwat en in Oostende werd nagenoeg een status-quo genoteerd. De gemiddelde solvabiliteit van de Antwerpse ondernemingen lag lager dan de nationale cijfers in 2004, terwijl ze hoger was in de drie andere havens. In Antwerpen kan dat verschijnsel verklaard worden door een toename van de schulden, die soms samenviel met een verlaging van de *cashflow*.

2.1.6.2 Beoordeling van de financiële gezondheid

Het hier gebruikte falingspredictiemodel is ook van toepassing op de ondernemingen van de constante steekproef⁶⁷ die meer dan vijf werknemers in dienst hebben. Dit wordt nader toegelicht in punt 2 van bijlage 1.

Grafiek 8 geeft de ontwikkeling weer van het risicoprofiel van de ondernemingen uit de constante steekproef met meer dan vijf werknemers, naargelang ze behoren tot de maritieme cluster of tot één van de niet-maritieme segmenten. De hier vermelde percentages zijn die van de zogenaamde ondernemingen in moeilijkheden (risicoklassen 3 en 4).

GRAFIEK 8 FINanciële RISICO'S IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS VAN 2002 TOT 2004 (procenten)



Bron: NBB.

Het aandeel van de ondernemingen in moeilijkheden is in 2004 gedaald in de maritieme cluster, en dan vooral in de goederenbehandeling en bij de rederijen, waar het terugliep van 14,1 tot 9,8 pct. Het is ook gedaald in de handel, namelijk van 25,6 tot 20,4 pct. Het percentage van de ondernemingen in de klassen 3 en 4 is daarentegen gestegen in het vervoer over land en de andere logistieke diensten, respectievelijk van 10,1 tot 10,3 pct. en van 10,7 tot 14,6 pct. De status-quo die gemiddeld werd vastgesteld in de industrie is het resultaat van dalingen in de chemie en de

⁶⁷ Aan de hand van een constante steekproef kunnen verschillende jaren met elkaar vergeleken worden, maar kan ook het resultaat van deze analyse positief beïnvloed worden. Voor meer informatie over de representativiteit van de constante steekproef wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1.

metaalverwerkende nijverheid en van stijgingen in de automobielnijverheid, de bouw en de elektronicasector.

Over het geheel genomen is dit percentage in de Vlaamse zeehavens verminderd van 16,3 tot 14 pct.: 10,7 pct. van de grote ondernemingen had financiële moeilijkheden in 2004, tegen 13 pct. het voorgaande jaar. Bij de KMO's bedraagt dit cijfer 16,7 pct., dat is 2,2 pct. minder dan in 2003. Het aandeel van de ondernemingen met een kwetsbaar profiel is immers structureel hoger bij de KMO's dan bij de grote ondernemingen. Zo telde men in 2004 op nationaal vlak 18,7 pct. KMO's in de klassen 3 en 4, terwijl dit percentage 14 pct. bedroeg bij de grote ondernemingen.

Uit een vergelijking van de in het kader van dit verslag verkregen resultaten voor 2003 met die van hetzelfde jaar op nationaal vlak blijkt dat, in een eerste schatting, de chemie en de bouwnijverheid, alsook de andere logistieke diensten in de Vlaamse zeehavens een risicoprofiel vertonen dat minder hoog ligt dan het nationale gemiddelde. Het omgekeerde wordt vastgesteld voor de metaalverwerkende nijverheid en de handel⁶⁸.

Deze ontwikkelingen worden ook geïllustreerd door het percentage banen (in VTE) bij de ondernemingen in de klassen 3 en 4. In 2004 bedroeg dit cijfer 3,4 pct. in de maritieme cluster (dat is -2,4 procentpunt tegenover 2003), 17,9 pct. in de handel (-3,9 procentpunt), 5,6 pct. in de industrie (-2,3 procentpunt), 4,7 pct. in het vervoer over land (-0,7 procentpunt) en 5,5 pct. in de andere logistieke diensten (-1,9 procentpunt).

2.1.7 Totaalcijfers over het maritieme goederenverkeer in 2004

TABEL 8 **MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE VLAAMSE HAVENS IN 2004**
(duizenden ton)

	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal havens	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Aandeel 2004 (in pct.)
Containers.....	68.280	264	79	14.012	82.635	+11,8	38,1
Roll-on-roll-off ⁶⁹	3.827	1.579	5.928	11.098	22.432	+4,1	10,4
Conventioneel stukgoed ⁷⁰ .	17.622	1.931	10	802	20.366	+3,5	9,4
Vloeibare bulkgoederen	35.280	2.806	49	4.286	42.422	-1,6	19,6
Vaste bulkgoederen	27.317	18.377	1.478	1.596	48.768	+6,2	22,5
TOTAAL	152.327	24.957	7.545	31.795	216.624	+6,1	100,0

Bron: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004* van de Vlaamse Havencommissie en de respectieve havens.

Het maritiem goederenverkeer is in de vier bestudeerde havens tussen 2003 en 2004 met 6,1 pct. toegenomen. Het containerverkeer blijft de motor van deze expansie, gevolgd door de vaste bulkgoederen en het *ro-roverkeer*. Deze laatste heeft zich goed hersteld na een niet zo gunstig jaar 2003 (tabel 8). De *short sea shipping (SSS)*⁷¹ vertegenwoordigt meer dan de helft van deze 216,6 miljoen ton. De volgende paragrafen geven gedetailleerde cijfers per haven weer.

⁶⁸ De opgetekende percentages aan ondernemingen in moeilijkheden voor 2003 in de Vlaamse zeehavens (dit verslag) en op nationaal niveau bedragen respectievelijk 11,1 en 15,4 pct. in de chemie; 14,3 en 16,4 pct. in de bouwnijverheid; 10,7 en 18,6 pct. in de andere diensten; 17 en 15,6 pct. in de metaalverwerkende nijverheid en 25,6 en 21,7 pct. in de handel.

⁶⁹ Afgekort als *Ro-ro*. Horizontale goederenbehandeling met behulp van rollend materieel zowel in als buiten het schip, verschillend van *lo-lo* (lift-on/lift-off) waarbij de goederen verticaal overgeslagen worden. De cijfers voor het *ro-roverkeer* in dit verslag zijn exclusief containergoederen, aangezien deze categorie is opgenomen in het segment "containers".

⁷⁰ De benaming "stukgoed" groepeert de volgende categorieën: containergoederen, *ro-roverkeer* en conventionele stukgoederen.

⁷¹ Scheepvaart onder de grenzen toegewezen voor de lange trajecten, op beperkte afstand van de kust. Voor de Europese havens gaat het hier met name om het transport van goederen over zee tussen twee havens die in Europa liggen of havens in landen die een gemeenschappelijke grens hebben met Europa.

Gezien de bijzonder sterke toename van het containerverkeer en de uitdagingen die het voor de haveninstanties doet rijzen, zowel qua overslag- en opslagcapaciteit als qua toegankelijkheid, werden enorme inspanningen geleverd op het vlak van uitbreiding van de haveninfrastructuur (zie hierna). Het Vlaams Gewest heeft in 2004 dan ook in totaal 395,1 miljoen euro geïnvesteerd in de havens en hun toegankelijkheid⁷².

De ladingen die via de weg, de spoorweg en de waterwegen werden vervoerd, zijn niet opgenomen in de cijfers van tabel 8. Nochtans moesten de Vlaamse havens, naast de maritieme tonnages, in 2004 een binnenvaartverkeer beheren dat voor het eerst 100 miljoen ton⁷³ benaderde.

2.2 Haven van Antwerpen

2.2.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004⁷⁴

2.2.1.1 Context

De haven van Antwerpen heeft opnieuw een recordjaar geboekt voor het maritieme verkeer. Zoals punt 2.2.6 aangeeft, hebben de meeste goederencategorieën, in de eerste plaats de containergoederen, uitstekende prestaties geleverd. Met meer dan 152 miljoen ton overgeslagen goederen in 2004 in Antwerpen en een stijging met 6,6 pct. consolideerde dit havencomplex zijn plaats als tweede Europese zeehaven en vierde haven wereldwijd voor het internationale maritieme verkeer⁷⁵. De infrastructuur van de haven wordt continu verbeterd: het getijdendok "Deurganckdok" werd in juli 2005 plechtig ingehuldigd. Dankzij dit dok kan op termijn de overslagcapaciteit voor containers verdubbeld worden: dit aantal zou immers van 6 miljoen TEU⁷⁶ in 2004 stijgen tot ongeveer 13 miljoen TEU tegen 2010 - 2011. Die trafiek neemt aanhoudend toe: sinds 1990 is de containeroverslag verviervoudigd, dat is een gemiddelde jaarlijkse toename met +10,7 pct. Na de jarenlange ontwikkelingen op de rechteroever van de Schelde opent dit project een periode waarin de haven ook op de linkeroever van de rivier opengesteld kan worden. Op dit ogenblik wordt een ander aanzienlijk project bestudeerd: het getijdendok "Saeftinghedok". Dit dok, dat in de loop van het volgende decennium in gebruik zou kunnen worden genomen, zou Antwerpen in staat moeten stellen tot minstens 2025 concurrentieel te blijven. Deze projecten staan echter gelijk met een intensief gebruik van de haveninfrastructuren voor het containertransport en impliceren bijgevolg dat de verdieping van de Schelde absoluut moet worden opgelost – die werken zouden in 2007 van start kunnen gaan – en dat er een nieuw modaal evenwicht moet komen voor het transport naar het hinterland. In maart 2004 ondertekenden Vlaanderen en Nederland een akkoord over de verdere verdieping van de vaargeul. Hierdoor zou deze toegankelijk worden voor schepen met een diepgang van 43 voet of 13,1 meter, los van het getijdenniveau. Er moet inderdaad een oplossing gezocht worden voor de toenemende vraag van containerschepen met een capaciteit van meer dan 8.000 TEU. Wat het transport naar het achterland betreft, moeten, rekening houdend met de huidige verzadiging van de wegen, het transport via het spoor⁷⁷ en het gebruik van de waterwegen ondersteund worden. Volgens de Antwerpse havenautoriteit is het binnenvaartverkeer in 2004 met 6,9 pct. toegenomen tegenover het voorgaande jaar.

⁷² Bron: Vlaamse Havencommissie (2005).

⁷³ Exact cijfer: 99,6 miljoen ton. Dit komt overeen met een trafiek van 4,68 miljard ton-kilometer op het Vlaamse waterwegennet (+4,1 pct. tegenover 2003). Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

⁷⁴ Bronnen: o.a. Havenbedrijf Antwerpen, Vlaamse Havencommissie (2005) en Lloyd Special Report "Port of Antwerp".

⁷⁵ Zie uitleg in punt 2.2.6.

⁷⁶ Dit komt overeen met iets meer dan 68 miljoen ton. Zie punt 2.2.6.

⁷⁷ Infrabel heeft 40 miljoen euro uitgetrokken om de verbinding Antwerpen –Ruhrgebied van de IJzeren Rijn in gebruik te nemen. Voorts zal ook 49,6 miljoen euro geïnvesteerd worden in de spoorweginfrastructuur rond het Deurganckdok. In de haven van Antwerpen zijn nog andere aanpassingswerken gepland tegen 2011-2012, zoals de verbinding van de Liefkenshoektunnel onder de Schelde en een verhoging van de behandelingscapaciteit op de rechteroever ten belope van 30 pct.

2.2.1.2 Industriële activiteit

In januari 2004 stapte het Nederlandse bergings- en sleepbedrijf Smit International in een *joint-venture* 50 - 50 met de Duitse sleepgroep Fairplay Schlepddampfschiffs-Reederei Richard Borchard om de controle te krijgen over de Unie van Redding- en Sleepdiensten (URS). Op 16 maart van datzelfde jaar richtten het Antwerpse logistieke bedrijf Katoen Natie en het Amerikaanse chemische bedrijf DuPont een nieuwe eenheid op voor de verwerking van titaandioxide. Nog steeds in maart nam de Antwerpse logistieke onderneming Wijngaard Natie het bedrijf Atlantic over, dat onder andere gespecialiseerd is in de goederenbehandeling en in de opslag van chemische stoffen. Eind maart kreeg de Nederlandse technologische groep Stork de opdracht van de Belgian Refining Company (BRC) om een transformatie-installatie te bouwen op de BRC-site in Antwerpen.

De **petrochemische** nijverheid is van kapitaal belang voor de haven van Antwerpen, aangezien deze de belangrijkste petrochemische cluster van Europa is en, na Houston in de Verenigde Staten, de tweede ter wereld. Tien van de twintig grootste chemische bedrijven in de wereld hebben de haven van Antwerpen uitgekozen om er belangrijke productie-eenheden te vestigen.

Vijf raffinaderijen hebben zich hier gevestigd, waaronder twee van de tien grootste productie-eenheden in Europa. Met vier *cracking*-installaties biedt de haven een stabiele lokale bron van ethyleen en andere chemische basisstoffen, zijnde in totaal ongeveer driehonderd producten. Jaarlijks wordt er bijna 2 miljoen ton ethyleen en 1,7 miljoen ton propyleen geproduceerd, dat is respectievelijk 9,2 en 11,8 pct. van de Europese productie. Antwerpen is het grootste centrum voor chemische basisstoffen op het vasteland en de belangrijkste *hub* van het pijpleidingen-netwerk⁷⁸ in West-Europa. Bovendien vindt men hier een concentratie van logistieke expertise, een enorme infrastructuur - 3,6 miljoen m³ opslagcapaciteit in bijna 1.500 reservoirs – en een aanzienlijke kennis op het vlak van distributie, drie factoren die van dit complex één van de meest geïndustrialiseerde ter wereld maken.

Van 1976 tot 2000 is het marktaandeel van Antwerpen in West-Europa gestegen van 14 tot 17 pct. De belangrijkste concurrenten zijn Ludwigshafen (Duitsland) en Rotterdam. Deze industrie genereert in de haven van Antwerpen een trafiek van 140 miljoen ton per jaar⁷⁹, waarvan 37 pct. verloopt via de honderden pijpleidingen die de verschillende productiesites verbinden, 25 pct. via binnenvaart en 25 pct. over zee. Antwerpen bevindt zich op de kruising van de belangrijkste pijplijnverbindingen van West-Europa en is onder meer verbonden met Rotterdam, Geleen bij Luik, Terneuzen en Feluy. Bijna het gehele westelijke deel van de rechteroever wordt op dit moment ingenomen door de petrochemische cluster, en de komende twee decennia zou nog eens 225 ha ter beschikking moeten worden gesteld van deze cluster.

Het Franse Air Liquide heeft zijn nieuwe fabriek op het terrein van BASF plechtig geopend. Het gaat hier om de grootste eenheid die tot op vandaag door Air Liquide gebruikt wordt voor de productie van waterstof. In juli 2004 werd op de kaai van Atlas PCS (Project Cargo Solutions) de bouw aangevangen van een installatie voor de aanmaak van vloeibaar aardgas die bestemd is voor het Noorse gasexploitatieplatform Snøhvit. Diezelfde maand verwierf het *Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen* van New Holland Tractor (Fiat-groep) een ongebruikt terrein van 31 ha op de rechteroever van de Schelde. Dit gebied is belangrijk voor de verdere havenuitbreidingen. In augustus hebben de Duitse chemiegroep BASF en het Amerikaanse Dow Chemicals besloten om vanaf 2006 te starten met de bouw van een nieuwe productie-eenheid voor propyleenoxide in Antwerpen: de productie zou effectief moeten starten in 2008. Begin oktober opende het Italiaanse bedrijf Fercam een filiaal in de haven van Antwerpen. Dit logistieke bedrijf is gespecialiseerd in intermodaal transport. In november besloot Bayer Material Science een nieuwe installatie te

⁷⁸ Dit soort transport wordt niet opgenomen in de trafieken die vermeld worden in dit verslag.

⁷⁹ Inclusief ruwe aardolie en petroleumderivaten.

bouwen voor de productie van aniline, een basismateriaal dat onder andere gebruikt wordt bij de productie van polyurethaan. Op 10 december 2004 werd een nieuwe ABS-installatie⁸⁰ voor de productie van synthetisch styreen in werking gesteld op het terrein van BASF Antwerpen. In december liepen tevens de eerste nieuwe modellen van de Opel Astra van de assemblageband bij constructeur General Motors Belgium.

2.2.1.3 Infrastructuur

In 2004 werd het ontwikkelingsplan voor de Scheldemonding tot het jaar 2010 afgewerkt. De resultaten van het milieurapport en van de kosten-batenanalyse die in dit kader werd uitgevoerd, bleken gunstig. Ook de resultaten van de risicoanalyse, waren zeer positief inzake de externe veiligheid van het project. Op 17 december keurde het Vlaams Gewest de strategische beslissingen van het plan goed, nadat de Nederlandse minister van Transport en de Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie en Leefmilieu op 11 maart 2005 een derde akkoord tussen de twee landen hadden ondertekend, waarbij ze zich ertoe verbonden tot de verdieping van de Westerschelde vanaf 2007 tot 13,1 meter.

Een ander uiterst belangrijk project voor de Antwerpse haven is de inrichting van het Deurganckdok, een getijdendok met een kaairuimte van meer dan 5 km lang bestemd voor de opslag en behandeling van containers. De bouw van het Deurganckdok, die in september 1999 aanving, vond plaats in drie fasen: in de eerste fase werden op het westelijke gedeelte terminals aangelegd met een oppervlakte van respectievelijk 80 ha en 19 ha (kaaien met een totale lengte van 1.660 m); in de tweede fase werd een terminal gebouwd met een oppervlakte van 42 ha op het oostelijke gedeelte (kaai van 1.370 m lang); in de derde fase, ten slotte, kwamen terminals tot stand van 53 ha op het westelijke gedeelte en van 62 ha op het oostelijke gedeelte van het getijdendok (elk met een kaai van ongeveer 1.100 m). Deze werken werden meermaals onderbroken. In maart 2002 keurde de Vlaamse Ministerraad evenwel acht nieuwe bouwvergunningen goed voor de bouw van kaaimuren en een bufferzone in de buurt van het dorp Doel, alsook voor de baggerwerken in het dok. De eerste kaaimuren werden voltooid in december 2003, terwijl de baggerwerken in volle gang waren en de bovenstructuur geleidelijk gestalte kreeg. In het nieuwe Deurganckdok zijn de concessies als volgt verdeeld: het oostelijke gedeelte wordt volledig in concessie gegeven aan P&O Ports, terwijl het westelijke gedeelte aan PSA/HesseNoord Natie toekomt. Deze concessies werden bekrachtigd in februari 2004. PSA/HNN kondigde onmiddellijk een investering van 300 miljoen euro aan voor de bovenstructuur, namelijk voor een terminal van 200 ha met een kaai van 2.750 meter lang. De Mediterranean Shipping Company (MSC) besloot daarop haar containerlijnen samen te brengen in haar MSC Home Terminal in het Delwaidedok.

De eerste terminal in het Deurganckdok is operationeel sinds de herfst van 2005. Tussen 1996 en 2004 heeft het Vlaams Gewest ongeveer 371 miljoen euro geïnvesteerd in dit project.

⁸⁰ Acrylonitril butadien styreen.

2.2.2 Toegevoegde waarde

TABEL 9 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 1999 TOT 2004
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief belang in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	6.161,2	7.003,1	6.971,3	7.125,2	7.416,3	8.344,4	100,0	+12,5	+6,3
MARITIEME CLUSTER.....	1.542,7	1.785,5	1.727,7	1.685,4	1.968,4	2.293,4	27,5	+16,5	+8,3
Scheepsagenten en expediteurs	467,9	484,9	466,5	470,5	482,7	579,1	6,9	+20,0	+4,4
Goederenbehandeling	741,0	773,8	823,5	831,9	922,1	967,4	11,6	+4,9	+5,5
Rederijen	78,6	218,4	134,7	59,7	220,0	405,6	4,9	+84,4	+38,8
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	26,4	23,5	26,5	25,6	26,1	27,0	0,3	+3,5	+0,5
Visserij.....	52,8	99,7	86,9	103,7	126,9	126,4	1,5	-0,4	+19,1
Maritieme handel	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	0,6	0,0	-44,5	-12,9
Havenbedrijf	7,4	9,4	8,3	9,1	12,0	12,7	0,2	+5,6	+11,6
Openbare sector	167,4	174,7	180,2	184,0	177,5	174,6	2,1	-1,6	+0,8
	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	45,9	49,2	39,2	39,5	54,3	50,3	-	-7,5	+1,8
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	4.618,6	5.217,5	5.243,7	5.439,8	5.447,9	6.051,0	72,5	+11,1	+5,6
HANDEL.....	603,8	704,8	677,9	735,4	793,2	856,8	10,3	+8,0	+7,2
INDUSTRIE	3.488,3	3.970,8	3.950,3	4.055,6	3.977,5	4.482,1	53,7	+12,7	+5,1
Energie	140,0	163,7	199,1	191,3	101,2	178,1	2,1	+76,0	+4,9
Petroleumindustrie.....	735,1	1.008,2	868,0	924,9	1.072,1	1.284,7	15,4	+19,8	+11,8
Chemische nijverheid	1.852,4	2.070,7	2.137,1	2.132,6	2.043,8	2.252,1	27,0	+10,2	+4,0
Automobielnijverheid	556,1	492,2	467,7	501,5	454,7	481,2	5,8	+5,8	-2,9
Elektronica.....	10,2	13,2	16,5	16,0	10,9	10,5	0,1	-3,9	+0,6
Metaalverwerkende nijverheid	88,7	87,2	105,8	116,2	119,1	98,3	1,2	-17,5	+2,1
Bouw	64,0	71,2	92,9	98,4	101,3	104,2	1,2	+2,8	+10,2
Voedingsnijverheid	16,5	32,6	33,7	42,2	44,2	40,1	0,5	-9,2	+19,4
Andere industrie	25,2	31,8	29,6	32,5	30,2	33,0	0,4	+9,2	+5,5
VERVOER OVER LAND	153,4	160,5	170,3	188,1	204,9	210,9	2,5	+2,9	+6,6
Wegvervoer	78,6	80,5	73,1	79,4	85,5	83,7	1,0	-2,1	+1,3
Ander vervoer over land	74,8	79,9	97,2	108,7	119,3	127,2	1,5	+6,6	+11,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	373,0	381,5	445,1	460,6	472,3	501,3	6,0	+6,2	+6,1
Andere diensten	281,0	290,2	349,6	366,6	377,2	405,9	4,9	+7,6	+7,6
Openbare sector.....	92,1	91,3	95,4	94,1	95,1	95,4	1,1	+0,4	+0,7
2. INDIRECTE EFFECTEN	6.043,9	6.841,2	7.153,0	7.203,8	7.082,2	7.691,3	-	+8,6	+4,9
MARITIEME CLUSTER	2.354,6	2.541,5	2.762,3	2.577,2	2.599,1	2.808,0	-	+8,0	+3,6
NIET-MARITIEME CLUSTER....	3.689,2	4.299,7	4.390,7	4.626,6	4.483,2	4.883,3	-	+8,9	+5,8
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	12.205,1	13.844,3	14.124,4	14.329,0	14.498,6	16.035,7	-	+10,6	+5,6

Bron: NBB.

2.2.2.1 Algemene ontwikkeling

De directe TW tegen lopende prijzen is jaarlijks gemiddeld met 6,3 pct. toegenomen van 1999 tot 2004 en met 12,5 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 9). Tegen prijzen van 2000⁸¹ bedraagt de stijging per jaar gemiddeld 4,3 pct. over die periode en 9,9 pct. over het laatste jaar.

De indirecte TW vertoont eveneens een gunstige, maar wel minder uitgesproken ontwikkeling. De totale TW, die de som is van de directe en de indirecte TW, bedroeg aldus meer dan 16 miljard euro in 2004, een record voor Antwerpen. Dit bedrag komt overeen met 9,7 pct. van het bbp van het Vlaams Gewest en met 5,6 pct. van het Belgische bbp⁸².

2.2.2.2 Ontwikkeling van de directe TW in 2004

Maritieme cluster

- De TW is gestegen met 4,9 pct. in de Antwerpse goederenbehandeling in 2004. Het CEPA-contingent⁸³ is uitgebreid in 2004, wat de verhoging van de TW verklaart. Voorts werden stijgingen opgetekend bij Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring, P&O Ports Antwerp en Katoen Natie Terminals.
- Ook de TW van de scheepsagenten en expediteurs is toegenomen (+20 pct.), onder andere dankzij de stijging die geboekt werd door Conti-Lines.
- De sterke toename (+84,4 pct.) bij de rederijen is toe te schrijven aan de belangrijke vooruitgang van Bocimar International en van Safmarine Container Lines, die opnieuw winst maakten, terwijl de TW van Exmar Marine terugliep.
- De TW van Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is achteruitgegaan met 1,6 pct. ondanks het behoud van het werkgelegenheidsniveau (zie hierna).
- De havenaanleg en baggerwerken vertoonden een lichte achteruitgang (-0,4 pct.). De bij Dredging International opgetekende daling (afname van de werkgelegenheid) werd gecompenseerd door de gestegen winsten bij Herbosch-Kiere en Deme Environmental Contractors.
- De TW in de scheepsbouw- en -herstellingsbedrijven is met 3,5 pct. toegenomen. Deze goede resultaten zijn onder meer te danken aan Antwerp Shiprepair, Marine Repairs Services en Bartholomeeussen.
- De maritieme handel was opwaarts gericht (+5,6 pct.) dankzij de goede resultaten van General Bunkering Services en van Kayak Maritime Services.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - In de handel, waarvan de TW in de haven van Antwerpen meer dan 10 pct. van de directe TW vertegenwoordigt, nam het aandeel in het bbp toe met 8 pct. Aanzienlijke stijgingen werden geboekt bij Kuwait Petroleum Belgium, Solvin⁸⁴ waarvan de bedrijfswinst bijna vertienvoudigde, en Firma Léon Van Parys.
- Industrie
 - In de chemische nijverheid, de belangrijkste sector op het vlak van TW en werkgelegenheid, nam de TW met 10,2 pct. toe. Deze stijging is toe te schrijven aan BASF Antwerpen en Oxeno Antwerpen die allebei een winststijging vertoonden. Het kapitaal van Bayer Antwerpen werd in 2004 geherstructureerd, en in datzelfde jaar werd de onderneming gedeeltelijk gesplitst: twee divisies, de halfkristallijne producten en de rubberderivaten, werden gescheiden en overgenomen door het

⁸¹ Zie de toelichtingen in punt 2.1.1.

⁸² Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

⁸³ Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen. Het totale contingent wordt opgenomen in de berekening van de werkgelegenheid en van de TW van CEPA in Antwerpen.

⁸⁴ Een *joint venture* die in 1999 door Solvay en BASF werd opgericht en gespecialiseerd is in het segment van de vinylproducten (PVC en PVDC).

- nieuw opgerichte bedrijf Lanxess. Deze overname kwam tot uiting in een lichte afname van de TW bij Bayer Antwerpen.
- De petroleumbedrijven lieten een aanzienlijke stijging van 19,8 pct. optekenen die het gevolg is van de forse toename van de bedrijfswinst bij Exxonmobil Petroleum & Chemical.
 - De TW van de automobielenindustrie vertoonde een stijging met 5,8 pct. GM Automotive Services Belgium is hiervoor grotendeels verantwoordelijk door de overname van GM-personeel, terwijl General Motors Belgium⁸⁵ tijdelijk verlies lijdt omdat de bedrijfskosten werden opgestuwd door de productie van het nieuwe Astragamma.
 - De forse stijging in de energiesector (+76 pct.) is toe te schrijven aan Electrabel. Eén jaar na de start van de liberalisering van de elektriciteitssector in Vlaanderen heeft de onderneming in 2004 opnieuw een aanzienlijk bedrag aan voorzieningen voor risico's en lasten samengesteld. Daarenboven gaat ook het bedrijfsresultaat in stijgende lijn, wat de vermindering van de personeelskosten na de daling van de werkgelegenheid compenseert.
 - De stijging in de bouwnijverheid was matiger (+2,8 pct.) door de komst van Nacap, voordien gelegen in Gent, en de sterk toegenomen afschrijvingen van Stork Materieel. Deze stijgingen werden tenietgedaan door een daling bij Strabag Benelux.
 - De opgetekende daling in de metaalverwerkende nijverheid (-17,5 pct.) vindt zijn oorsprong in de overname van de bedrijven Lauer et Lemmens Services door de Deense groep ISS die ingedeeld is bij de overige diensten (zie hierna).
 - In de voedingsindustrie nam de TW met 9,2 pct. af. Dit kan deels verklaard worden door de sterke daling bij Cargill, ondanks de stijgingen bij Belgomilk en Ysco.
 - De andere industrieën was een beter lot beschoren (+9,2 pct.) dankzij onder andere de goede prestaties van Belgian Scrap Terminal, waarvan de bedrijfswinst verdrievoudigde.
 - In de bedrijfstak elektronische apparatuur ging de TW met 3,9 pct. achteruit, onder meer door de dalingen bij Etamo en Oosterweel.
- Vervoer over land
 - De TW van het wegvervoer is gedaald met 2,1 pct. Deze ontwikkeling kan onder andere toegeschreven worden aan de daling die werd opgetekend bij Valkeniersnatie Storage en aan de ontbrekende gegevens voor de Riga Natie, wat deels werd gecompenseerd door Schenk Tanktransport Belgium, dat van Gent naar Antwerpen verhuisde.
 - De TW van de sector ander vervoer over land is daarentegen toegenomen met 6,6 pct. door het lagere bedrijfsverlies van de NMBS en door de toegenomen winst bij ASX Ibeco. Het belang van de activiteiten van de NMBS in de Vlaamse havenzones, dat door de nationale rekeningen wordt toegekend met betrekking tot de NIS-codes, nam toe van 6 naar 7 pct., waardoor de TW van de NMBS extra toenam.
 - Andere logistieke diensten
 - De TW van de openbare sector heeft in 2004 geen belangrijke wijziging ondergaan (+0,4 pct.).
 - De TW van de andere diensten, daarentegen, is met 7,6 pct. gestegen. Er werden immers krachtige toenames opgetekend bij de bedrijven Tunnel Liefkenshoek, SD Services en Cuypers Vorkliften. Samen met de komst van ISS zorgden die stijgingen ervoor dat de weerslag van het vertrek van BASF Coordination Centre en van de dalingen bij Stalil en SD Software Solutions beperkt bleef.

⁸⁵ Deze onderneming werkte in 2004 onder de benaming Opel Belgium.

2.2.2.3 "Top-10" van de TW in de haven van Antwerpen in 2004

TABEL 10 **TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	1.048,3
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	797,2
3	KUWAIT PETROLEUM-BELGIUM	Handel	581,8
4	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid	305,8
5	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Petroleumindustrie	239,6
6	BAYER ANTWERPEN	Chemische nijverheid	232,3
7	HESSE NOORD NATIE	Goederenbehandeling	218,9
8	BELGIAN REFINING CORPORATION	Petroleumindustrie	218,6
9	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen	184,0
10	ELECTRABEL	Energie	178,2
Totaal top-10			4.004,6

Bron: NBB.

De eerste drie bedrijven uit de rangschikking behouden eenzelfde plaats als in 2003. Met meer dan 4 miljard euro vertegenwoordigt deze top-10 48 pct. van de directe TW in de haven van Antwerpen (tabel 10). General Motors Belgium en Total Raffinaderij Antwerpen zijn respectievelijk één en drie plaatsen opgeklommen, terwijl de drie volgende ondernemingen terrein moesten prijsgeven. Bocimar International en Electrabel komen voor het eerst in de top-10.

2.2.3 Werkgelegenheid

TABEL 11 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 1999 TOT 2004
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	60.320	61.277	63.399	63.145	62.378	62.659	100,0	+0,5	+0,8
MARITIEME CLUSTER.....	22.249	22.100	22.368	22.602	23.339	23.864	38,1	+2,3	+1,4
Scheepsagenten en expediteurs.....	6.328	6.453	6.379	6.509	6.683	6.655	10,6	-0,4	+1,0
Goederenbehandeling	11.713	11.549	12.283	12.433	12.702	13.265	21,2	+4,4	+2,5
Rederijen.....	1.168	1.028	653	593	611	661	1,1	+8,2	-10,8
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken.....	565	544	530	543	556	502	0,8	-9,7	-2,3
511	603	720	757	987	965	1,5	-2,2	+13,6	
Visserij.....	16	15	13	12	15	12	0,0	-20,5	-6,0
Maritieme handel.....	117	133	121	141	170	185	0,3	+8,7	+9,6
Havenbedrijf.....	1.832	1.775	1.669	1.615	1.614	1.619	2,6	+0,3	-2,4
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>851</i>	<i>835</i>	<i>770</i>	<i>786</i>	<i>1.065</i>	<i>1.101</i>	<i>-</i>	<i>+3,3</i>	<i>+5,3</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	38.070	39.177	41.031	40.544	39.039	38.795	61,9	-0,6	+0,4
HANDEL.....	2.511	2.361	2.461	2.502	2.852	2.827	4,5	-0,9	+2,4
INDUSTRIE	27.365	28.034	29.119	28.756	27.135	26.569	42,4	-2,1	-0,6
Energie.....	1.029	983	1.194	1.166	1.030	858	1,4	-16,7	-3,6
Petroleumindustrie.....	2.672	2.797	2.780	3.137	3.146	3.210	5,1	+2,0	+3,7
Chemische nijverheid	11.495	11.920	12.217	11.740	10.996	10.786	17,2	-1,9	-1,3
Automobielnijverheid	8.360	8.158	7.883	7.523	6.696	6.948	11,1	+3,8	-3,6
Elektronica.....	192	182	208	162	130	127	0,2	-2,7	-7,9
Metaalverwerkende nijverheid	1.875	1.797	2.244	2.317	2.402	1.893	3,0	-21,2	+0,2
Bouw	1.155	1.247	1.591	1.626	1.606	1.641	2,6	+2,2	+7,3
Voedingsnijverheid	292	625	676	742	774	776	1,2	+0,2	+21,6
Andere industrie	296	326	327	343	355	329	0,5	-7,1	+2,2
VERVOER OVER LAND	3.053	3.275	3.342	3.373	3.348	3.498	5,6	+4,5	+2,8
Wegvervoer	1.464	1.462	1.259	1.320	1.256	1.293	2,1	+2,9	-2,4
Ander vervoer over land	1.590	1.813	2.084	2.053	2.092	2.205	3,5	+5,4	+6,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	5.141	5.506	6.108	5.912	5.704	5.900	9,4	+3,4	+2,8
Andere diensten	2.954	3.366	3.992	3.826	3.649	3.838	6,1	+5,2	+5,4
Openbare sector.....	2.187	2.140	2.116	2.086	2.055	2.062	3,3	+0,3	-1,2
2. INDIRECTE EFFECTEN	81.964	91.551	96.485	89.604	83.768	85.299	-	+1,8	+0,8
MARITIEME CLUSTER.....	34.074	35.820	37.286	33.674	31.934	32.310	-	+1,2	-1,1
NIET-MARITIEME CLUSTER....	47.890	55.731	59.199	55.930	51.834	52.989	-	+2,2	+2,0
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	142.284	152.827	159.884	152.750	146.146	147.957	-	+1,2	+0,8

Bron: NBB.

2.2.3.1 Algemene ontwikkeling

De directe werkgelegenheid is gemiddeld met 0,8 pct. per jaar toegenomen van 1999 tot 2004 en met 0,5 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 11).

De indirecte werkgelegenheid nam gematigd toe over deze periode, die echter sterker werd in het laatste jaar. De totale werkgelegenheid die de som is van de directe en de indirecte werkgelegenheid, benadert de 148.000 VTE en komt aldus weer iets dichterbij het peil van begin 2000. Dit cijfer komt overeen met 6,9 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid van het Vlaams Gewest en met 4 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid⁸⁶.

2.2.3.2 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid in 2004

Maritieme cluster

- De werkgelegenheid is met 4,4 pct. gestegen in de goederenbehandeling. Het contingent havenarbeiders, dat beheerd wordt door CEPA, nam toe. Voorts werden stijgingen geregistreerd bij Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring, New Wave Logistics en Wijngaard Natie.
- De personeelsbestanden stagneerden bij de scheepsagenten en expediteurs (-0,4 pct.). Verder werd een daling genoteerd bij Cobelfret en ging Atramef failliet, terwijl de werkgelegenheid bij Kuhne en Nagel erop vooruitging.
- De werkgelegenheid bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen steeg met 0,3 pct. De bedrijfstaking havenaanleg en baggerwerken ging licht achteruit (-2,2 pct.). De firma's Dredging International en Herbosch-Kiere verloren banen.
- De personeelsbestanden van de rederijen stegen met 8,2 pct., onder meer door de aanwervingen bij URS Ocean Towage.
- De werkgelegenheid bij de scheepsbouw- en -herstellingsbedrijven nam met 9,7 pct. af. De oorzaak hiervoor lag bij het verlies van 66 VTE na het faillissement van New Arf Shipping.
- De maritieme handel ging dan weer omhoog (+8,7 pct.) dankzij de aanwerving van personeel bij General Bunkering Services en Proios Maritime.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De werkgelegenheid van de handelsmaatschappijen vertoonde in 2004 een lichte inkrimping (-0,9 pct.) in de haven van Antwerpen, onder meer bij Établissements De Crane-Marsily, Conceptronic en Fabory Centres Belgium, en dat ondanks de sterke stijging van de werkgelegenheid bij Kuwait Petroleum Belgium.
- Industrie
 - De werkgelegenheid ging licht achteruit (-1,9 pct.) in de chemische nijverheid, onder andere door de gedeeltelijke overname van Bayer door Lanxess, een operatie waarbij de werkgelegenheid bij Bayer Antwerpen gedaald is van 1.659 naar 1.070 VTE. Ook Degussa Antwerpen heeft banen geschraapt.
 - De werkgelegenheid in de automobielnijverheid nam toe (+3,8 pct.) dankzij GM Automotive Services Belgium, ondanks de daling die opgetekend werd bij General Motors Belgium.
 - De Antwerpse petroleumbedrijven waaronder Exxonmobil Petroleum & Chemical en Total Raffinaderij Antwerpen hebben in 2004 personeel aangeworven (+2 pct.).
 - De sterke daling van de werkgelegenheid in de metaalverwerkende nijverheid (-21,2 pct.) is te wijten aan de overname van de bedrijven Lauer en Lemmens Services door ISS (andere logistieke diensten), die in 2003 nog 242 en 98 VTE in dienst hadden.
 - Heel wat KMO's die actief zijn in de bouwsector hebben in 2004 personeel aangeworven (+2,2 pct.). Bovendien is er in 2004 een nieuwe speler verschenen in

⁸⁶ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

- de haven van Antwerpen: Nacap, dat voordien in Gent gevestigd was, heeft 71 VTE in dienst.
- De werkgelegenheid is gedaald in de energiesector (-16,7 pct.) ten gevolge van de herstructurering bij Electrabel. De onderneming zet haar Europese uitbreiding voort, maar beperkt tegelijkertijd ook haar personeelsbestand in België. In 2004 waren er heel wat werknemers die met vervroegd pensioen gingen.
 - In de voedingsindustrie werd een status-quo opgetekend, doordat de ontslagen bij Belgomilk werden gecompenseerd door nieuwe aanwervingen bij Ysco.
 - In de andere industrieën verzwakte de werkgelegenheid (-7,1 pct.), en dit nogal gelijkmatig in de hele sector.
- Vervoer over land
 - De werkgelegenheid in het wegvervoer is toegenomen (+2,9 pct.). Naast de toename bij Hoyer België en bij enkele andere KMO's is ook de transportfirma Schenk Tanktransport Belgium die 66 VTE tewerkstelt, verhuisd van Gent naar Antwerpen.
 - Voor het andere vervoer over land was het eveneens een gunstig jaar (+5,4 pct.), zowel bij de NMBS als bij ASX-Ibeco.
 - Andere logistieke diensten
 - Bij de overheid werd nagenoeg een status-quo opgetekend .
 - De werkgelegenheid van de andere diensten ging in stijgende lijn (+5,2 pct.). SD Diensten en SGS Systems & Services hebben personeel aangeworven in 2004.

2.2.3.3 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in 2004

TABEL 12 **TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2004**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid	4.072
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	3.627
3	HESSE NOORD NATIE	Goederenbehandeling	2.685
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	2.062
5	NMBS	Ander vervoer over land	1.938
6	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	1.889
7	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf	1.619
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Automobielnijverheid	1.347
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	1.074
10	LANXESS	Chemische nijverheid	1.070
Totaal top-10			21.383

Bron: NBB.

De eerste drie bedrijven in deze rangschikking, alsook Degussa Antwerpen behouden dezelfde plaats als in 2003 (tabel 12). Bayer, waarvan een deel van de activiteit overgenomen werd door Lanxess, verdwijnt uit de top-10, terwijl GM Automotive Services en Lanxess hun entree maken. De vier andere ondernemingen winnen elk één plaats. Samen nemen die tien ondernemingen, met meer dan 21.000 VTE, 34,1 pct. van de directe werkgelegenheid in Antwerpen voor hun rekening.

2.2.4 Investerings

TABEL 13 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 1999 TOT 2004**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	320,8	416,5	431,7	465,9	771,4	946,7	45,8	+22,7	+24,2
Scheepsagenten en expediteurs.....	67,6	88,5	92,4	82,5	74,3	156,6	7,6	+110,8	+18,3
Goederenbehandeling.....	110,2	141,4	177,4	138,2	167,5	182,9	8,8	+9,2	+10,7
Rederijen.....	44,6	95,8	47,6	68,9	390,6	499,2	24,1	+27,8	+62,1
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken.....	1,8	3,2	3,4	2,6	2,0	2,9	0,1	+41,6	+10,2
34,8	14,9	24,1	86,6	57,7	13,4	0,6	-76,7	-17,4	
Visserij.....	0,8	0,6	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	+37,3	-33,0
Maritieme handel.....	2,1	2,0	1,3	2,5	2,8	3,5	0,2	+22,7	+10,5
Havenbedrijf.....	58,9	70,2	85,2	84,5	76,4	88,2	4,3	+15,4	+8,4
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>22,0</i>	<i>24,0</i>	<i>26,2</i>	<i>25,2</i>	<i>34,3</i>	<i>26,1</i>	-	-23,8	+3,4
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	775,4	997,3	1.158,1	1.014,1	1.073,1	1.121,8	54,2	+4,5	+7,7
HANDEL.....	38,7	38,5	46,7	55,8	65,0	52,0	2,5	-20,0	+6,1
INDUSTRIE.....	565,7	725,2	898,7	774,7	790,9	866,5	41,9	+9,6	+8,9
Energie.....	18,9	17,1	25,9	6,7	6,9	61,1	3,0	+786,2	+26,4
Petroleumindustrie.....	166,2	154,1	98,0	108,9	112,8	173,1	8,4	+53,5	+0,8
Chemische nijverheid.....	321,6	485,9	707,0	550,9	478,4	492,4	23,8	+2,9	+8,9
Automobielenijverheid.....	37,1	41,7	23,8	72,9	165,0	99,2	4,8	-39,9	+21,7
Elektronica.....	0,3	2,8	0,6	0,3	0,2	0,1	0,0	-13,3	-16,1
Metaalverwerkende nijverheid	4,0	5,3	3,2	3,1	5,2	5,2	0,3	+0,2	+5,3
Bouw.....	6,2	8,6	13,9	13,8	8,4	17,4	0,8	+107,9	+22,8
Voedingsnijverheid.....	7,1	6,1	6,5	9,5	10,7	11,5	0,6	+6,9	+10,2
Andere industrie.....	4,1	3,7	19,9	8,6	3,3	6,3	0,3	+90,6	+8,9
VERVOER OVER LAND.....	52,5	79,3	56,8	42,5	65,2	37,1	1,8	-43,2	-6,7
Wegvervoer.....	23,7	18,4	16,1	9,9	40,3	15,3	0,7	-62,0	-8,4
Ander vervoer over land.....	28,8	60,8	40,7	32,6	24,9	21,7	1,1	-12,6	-5,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	118,5	154,3	155,9	141,1	152,0	166,3	8,0	+9,4	+7,0
Andere diensten.....	69,6	107,6	117,9	71,2	82,9	87,8	4,2	+5,9	+4,8
Openbare sector.....	48,8	46,7	38,0	69,9	69,1	78,5	3,8	+13,5	+9,9
DIRECTE INVESTERINGEN.....	1.096,3	1.413,8	1.589,9	1.480,0	1.844,5	2.068,6	100,0	+12,1	+13,5

Bron: NBB.

2.2.4.1 Algemene ontwikkeling

De investeringen tegen lopende prijzen zijn met gemiddeld 13,5 pct. op jaarbasis gestegen van 1999 tot 2004, en met 12,1 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 13). Tegen prijzen van 2000⁸⁷ bedraagt de gemiddelde jaarlijkse toename 12,6 pct. over de beschouwde periode en 11,3 pct. voor het laatste jaar.

2.2.4.2 Ontwikkeling van de directe investeringen in 2004

Maritieme cluster

- De rederijen zijn de belangrijkste maritieme investeerders, die 27,8 pct. meer geïnvesteerd hebben dan in 2003. Ook in 2004 werden aanzienlijke investeringen verricht door onder meer Safmarine Container Lines en Bocimar International.
- De ontwikkeling was ook positief bij de goederenbehandeling, waar die bedragen toegenomen zijn met 9,2 pct. Dat is het geval bij Hesse-Noord Natie, P&O Ports Antwerp, Schelde Terminal Noord, Antwerp Distribution and Products Operations, Antwerp Gas Terminal en Oiltanking Antwerp.
- Bij de scheepsagenten en expediteurs zijn de investeringen verdubbeld als gevolg van de belangrijke bewegingen bij onder andere Cobelfret Bulk Carriers, Antwerp Bulk Terminal en Vopak Terminal ACS⁸⁸.
- Het havenbedrijf heeft 15,4 pct. meer geïnvesteerd dan het voorgaande jaar.
- Daarentegen deed zich een scherpe daling voor bij de havenaanleg en baggerwerken (-76,7 pct.). In 2004, een jaar van consolidatie en internationale expansie, heeft de groep DEME haar investeringen in Antwerpen teruggeschroefd. Dat was het geval bij de dochterondernemingen Dredging, Environmental & Marine Engineering, Dredging International en DEME Environmental Contractors.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De investeringen liepen met 20 pct. terug bij de handelsvennootschappen. Dat is het geval voor Catracom, Pioneer Europe, AOR en Immoto.
- Industrie
 - De investeringen zijn met 2,9 pct. toegenomen in de chemische nijverheid. De stijgingen die werden opgetekend bij Degussa Antwerpen -nieuwe installatie voor de productie van methionine-, BASF Antwerpen, L'Air Liquide Belge en Solvic werden gecompenseerd door de dalingen bij Bayer Antwerpen, Borealis Kallo, Speciality Polymers Antwerp en Eval Europe.
 - In de petroleumindustrie werd een stijging van 53,5 pct. opgetekend die kan worden toegeschreven aan Total Raffinaderij Antwerpen – start van de nieuwe eenheid Clean Gasoline – en aan Belgian Refining Corporation – bouw van de entiteit Total Isomerisation Plant.
 - In de automobielnijverheid werd een daling met 40 pct. vastgesteld. Na het jaar 2003, dat werd gekenmerkt door aanzienlijke investeringen bij General Motors Belgium, zijn deze in 2004 teruggelopen tot onder de grens van 100 miljoen euro. Daarnaast deed zich een daling voor bij New Holland Tractor Ltd.
 - Het voor de energiesector opgetekende investeringsbedrag in 2004 kan niet vergeleken worden met dat van het voorgaande jaar. Dat is vooral te wijten aan de aanwezigheid in deze sector van Slib en Co Verwerkingscentrale⁸⁹ waar de investeringen in 2004 meer dan 49 miljoen euro bedroegen – bouw in de SLECO-

⁸⁷ Zie de toelichtingen in punt 2.1.3.

⁸⁸ Elk van deze ondernemingen staat volgens de nationale rekeningen in de bedrijfstak scheepsagent of expediteur.

⁸⁹ Slib en Co Verwerkingscentrale wordt volgens de nationale rekeningen ingedeeld bij de NACE-Bel-categorie 40.11, dat is "exploitatie van productiecentrales voor elektriciteit via eender welke techniek, inclusief de oorspronkelijk thermische, nucleaire, hydro-elektrische productie of productie via gasturbine, dieselcentrale of op basis van andere hernieuwbare energieën". Deze onderneming maakt dus deel uit van de energiesector.

- centrale van een installatie voor de productie van elektriciteit op basis van afval -, alsook aan een stijging binnen de groep Electrabel⁹⁰ die overgegaan is tot de vervanging van de stoomgeneratoren in Doel 2.
- De investeringen in de bouwsector zijn verdubbeld en overschreden daardoor het peil dat de sector in 2001 en 2002 had bereikt. Deze herleving is toe te schrijven aan BPB Belgium, Entreprises Jan De Nul, Mourik en Stork Materieel.
- De investeringen stegen met 6,9 pct. in de voedingsnijverheid. Hier kunnen we Ysco vermelden.
- Vervoer over land
 - Door een daling met 62 pct. in 2004 liepen de investeringen in het wegvervoer terug tot hetzelfde peil als begin 2000. Die daling kan onder andere toegeschreven worden aan Cobelfret Rail en Katoen Natie Trucking.
 - Het ander vervoer over land ging met 12,6 pct. achteruit, wat te wijten was aan de NMBS⁹¹.
- Andere logistieke diensten
 - De stijging met 5,9 pct. bij de andere diensten kan worden toegeschreven aan onder meer T.I.P. Trailer Rentals en C-Power (DEME-groep).
 - De openbare sector vertoonde een stijging met 13,5 pct.

2.2.4.3 Top-10 van de investeringen in de haven van Antwerpen in 2004

TABEL 14 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2004
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	177,6
2	SAFMARINE CONTAINER LINES	Rederijen	162,5
3	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen	130,8
4	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Petroleumindustrie	120,1
5	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	117,8
6	COBELFRET BULK CARRIERS	Scheepsagenten en expediteurs	96,3
7	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid	95,3
8	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf	88,2
9	EXMAR SHIPPING	Rederijen	85,4
10	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	78,5
Totaal top-10			1.152,4

Bron: NBB.

BASF Antwerpen is nog altijd de grootste investeerder in de haven van Antwerpen (tabel 14). De rederijen komen voor het eerst in deze rangschikking met Safmarine Container Lines en Bocimar International en nemen de tweede en derde plaats in. General Motors Belgium en het Antwerpse havenbedrijf dalen daardoor vijf plaatsen. Cobelfret Bulk Carriers verschijnt voor het eerst in deze top-10. Het totaal van de 10 bedrijven bedraagt 55,7 pct. van de in 2004 in de haven van Antwerpen geïnvesteerde bedragen.

⁹⁰ In elke Vlaamse haven komen de investeringen van Electrabel overeen met de verdeling van de werkgelegenheid per vestiging zoals vastgelegd in de nationale rekeningen.

⁹¹ De investeringen bij de NMBS werden opgenomen op grond van de cijfers uit de enquête.

2.2.5 Financiële ratio's

TABEL 15 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2002 TOT 2004

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
MARITIEME CLUSTER.....	5,8	5,9	16,4	0,87	0,88	1,02	41,0	40,8	39,5
Scheepsagenten en expediteurs.....	21,9	13,8	17,1	0,97	0,95	0,98	23,8	26,1	24,4
Goederenbehandeling.....	2,4	5,3	7,5	0,71	0,75	1,02	40,5	42,5	41,3
Rederijen.....	4,2	4,2	49,7	0,97	1,00	1,35	49,7	43,5	42,9
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken.....	3,3	13,2	14,8	1,31	1,25	1,12	27,3	26,0	21,3
Visserij.....	10,5	16,0	12,8	0,82	0,94	1,02	28,4	29,9	35,1
Maritieme handel.....	11,9	7,9	-6,2	1,13	1,13	0,76	29,9	34,2	34,5
Havenbedrijf.....	11,8	12,8	-10,0	1,48	1,39	1,10	27,8	28,7	23,0
Openbare sector.....	0,4	0,4	0,4	0,47	0,42	0,48	66,3	65,5	60,2
	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	10,4	14,7	17,6	0,52	1,57	0,80	38,6	36,5	29,8
HANDEL.....	-6,4	6,8	5,7	1,08	1,23	1,27	25,9	33,7	32,5
INDUSTRIE.....	14,4	20,2	24,0	0,31	1,36	0,56	32,8	29,8	24,1
Energie.....	21,6	31,5	14,2	1,54	1,23	1,32	38,5	36,1	34,4
Petroleumindustrie.....	22,9	20,2	34,9	0,10	1,09	0,99	29,3	24,9	21,3
Chemische nijverheid.....	4,9	18,5	13,1	0,56	1,60	0,40	38,3	39,1	26,6
Automobielnijverheid.....	-0,4	35,7	25,6	1,11	0,88	0,92	14,8	20,0	20,9
Elektronica.....	7,2	2,5	3,6	0,78	0,73	0,77	15,1	18,9	20,9
Metaalverwerkende nijverheid	-4,0	9,6	9,4	1,12	1,03	1,08	24,9	27,7	28,5
Bouw.....	3,9	5,0	11,8	1,05	1,07	1,07	27,1	24,9	34,9
Voedingsnijverheid.....	13,0	-0,3	-6,2	0,89	0,77	0,73	33,0	32,0	27,4
Andere industrie.....	10,8	8,9	11,6	0,56	0,80	0,87	47,3	46,9	43,0
VERVOER OVER LAND.....	-16,8	-5,3	-7,3	0,89	0,84	0,67	27,4	24,9	14,8
Wegvervoer.....	7,1	10,4	9,9	1,08	1,07	1,09	26,3	26,6	28,1
Ander vervoer over land.....	-21,3	-8,4	-13,5	0,82	0,76	0,58	27,7	24,6	12,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	4,2	4,9	5,1	3,20	3,36	3,24	72,9	73,7	71,0
Andere diensten.....	4,2	4,9	5,1	3,20	3,36	3,24	72,9	73,7	71,0
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	9,6	13,3	17,4	0,57	1,38	0,83	39,0	37,2	31,1

Bron: NBB.

- o De rentabiliteit van de Antwerpse ondernemingen is in 2004 met 4,1 procentpunten gestegen (tabel 15). Deze stijging is toe te schrijven aan de rederijen en aan de petroleumindustrie, in bedrijven zoals Belgische Scheepvaartmaatschappij, Safmarine Container Lines, Portlink voor de eerste categorie en Exxonmobil Petroleum & Chemical voor de tweede categorie. Die ratio liep echter terug in de chemische nijverheid, waar de rentabiliteit van BASF Antwerpen aanzienlijk verminderde als gevolg van de overdracht van de aandelen van BASF Coordination Center naar BASF Antwerpen in het kader van de in 2003 ingezette reorganisatie. Dat heeft geleid tot een omvangrijke stijging van het eigen kapitaal en daardoor tot een daling van de rentabiliteitsratio van het eigen vermogen na belastingen.

- o De sterke daling van de liquiditeit die de Antwerpse haven in 2004 liet optekenen (-0,54), is in eerste instantie toe te schrijven aan de chemische nijverheid. Het netto bedrijfskapitaal van BASF Antwerpen is aldus nog verder gedaald (liquiditeit in ruime zin lager dan één). Een gematigder daling deed zich voor in de petroleumindustrie, waar het netto bedrijfskapitaal van Total Raffinaderij Antwerpen negatief is geworden.
- o De solvabiliteit is gedaald (-6,1 punten) in alle sleutelsectoren van de haven, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. De sterkste daling kwam tot uiting in de chemische nijverheid, zoals bij BASF Antwerpen, bij Bayer Antwerpen na de herstructurering van het kapitaal binnen de groep, en bij Degussa Antwerpen waar de schulden toegenomen zijn. Beperktere dalingen werden eveneens vastgesteld bij Exxonmobil Petroleum & Chemical, Exmar Marine, bij het havenbedrijf, bij Sita Recycling Services (andere diensten) en bij het andere vervoer over land. De financiële schuldenlast van de NMBS is immers toegenomen na de overname van Financière TGV.

2.2.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Antwerpen in 2004: synthese⁹²

TABEL 16 **ANTWERPEN**
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2004	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Aandeel 2004 (in pct.)
Containers	27.838	40.442	68.280	+11,3	44,8
Roll-on-roll-off	2.146	1.681	3.827	+12,2	2,5
Conventioneel stukgoed	7.991	9.632	17.622	+3,2	11,6
Vloeibare bulkgoederen	24.386	10.895	35.280	+0,4	23,2
Vaste bulkgoederen	20.749	6.568	27.317	+5,4	17,9
TOTAAL	83.109	69.217	152.327	+6,6	100,0

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.

Het maritieme goederenverkeer in de haven van Antwerpen was in 2003 boven 140 miljoen ton uitgestegen. In 2004 werd een nieuw record gevestigd, aangezien tijdens dat jaar in de Antwerpse haven niet minder dan 152,3 miljoen ton maritieme goederen werden overgeslagen (tabel 16).

De stukgoederen zijn even opmerkelijk gestegen als het voorgaande jaar. Er werd 7,9 miljoen ton meer overgeslagen, dat is een stijging met 9,6 pct. die vooral te danken is aan het containerverkeer, al is het bereikte aandeel van +11,3 pct. lager dan de +15,7 pct. van het voorgaande jaar. Met een jaarlijkse groei van meer dan 10 pct. mag binnen amper acht jaar evenwel een verdubbeling van het jaarlijkse aantal overgeslagen containers worden verwacht. Zodra het Deurganckdok bedrijfsklaar is, zal de verwerkingscapaciteit in Antwerpen 13 miljoen TEU op jaarbasis bereiken, waardoor die situatie kan worden opgevangen. De massale uitbreiding van de trafieken zorgt immers voor een verzadigingsprobleem in de terminals die enkel kan opgelost worden via een verbetering van de verbinding met het hinterland. Daarvoor moet ook het aantal intermodale verbindingen over land toenemen. De conventionele stukgoederen liepen terug tot hun laagste niveau sinds 1980, terwijl de *ro-ro* -inclusief containers- voor het eerst de grens van de 7 miljoen ton overschreed.

Voorts mag worden gewezen op het krachtige herstel van de vaste bulkgoederen die reeds drie jaar achteruitgingen. Zo werden onder andere stijgingen opgetekend in de kolen en de chemicaliën. De vloeibare bulkgoederen bleven min of meer op hetzelfde peil als het voorgaande jaar, terwijl de daling in de overslag van ruwe aardolie werd gecompenseerd door een stijging in die van petroleumderivaten.

In 2004 meerden 15.371 schepen aan in de haven van Antwerpen, dat is 353 eenheden of 2,2 pct. minder dan het voorgaande jaar. Toch is de gemiddelde grootte van de schepen met 6,5 pct. toegenomen. Ongeveer 36 pct. van de inkomende tonnage (lossingen) in de Antwerpse haven

⁹² Bronnen: Havenbedrijf Antwerpen en Vlaamse Havencommissie (2005). Zie ook tabel 72 (bijlage 8) voor meer details over het maritieme goederenverkeer per goederencategorie in de haven van Antwerpen in 2004.

kwam in 2004 uit Europa, gevolgd door Azië (18 pct.), Noord-Amerika (17 pct.), Afrika (16 pct.) en Zuid-Amerika (10 pct.). Voor de uitgaande trafiek (ladingen) blijft Azië op kop liggen met 33 pct.⁹³, gevolgd door Europa (27 pct.), Noord-Amerika (23 pct.) en Afrika (11 pct.). De haven van Antwerpen neemt wereldwijd de tiende plaats op het gebied van tonnages van het maritieme goederenverkeer en de vierde plaats voor de internationale handel.

2.3 Haven van Gent

2.3.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004⁹⁴

2.3.1.1 Context

Deze industriële haven maakte een uitzonderlijk jaar mee voor het maritieme goederenverkeer, dat in 2004 bijna de grens van 25 miljoen ton bereikte. Bij de invoer werd een nieuw record opgetekend, wat een enorme impact gehad heeft op de activiteiten in de Gentse haven die bij uitstek een invoerhaven is. Vier vijfde van de tonnage bestaat immers uit lossingen, met op de eerste plaats de grondstoffen van de metaalverwerkende nijverheid die meestal in bulk geleverd worden. 2004 was tevens een recordjaar voor de binnenvaart. In Gent zijn enkele grote industrieën gevestigd, zoals de metaalverwerkende nijverheid en de automobielsector, en de belangrijkste spelers in deze sectoren blijven verder investeren in deze havensite. December was de gunstigste maand van het jaar. Sidmar was de belangrijkste motor achter de groei in de overslag, via een verhoging van de productiecapaciteit. Door de ingebruikneming van het Kluizendok, dat zich op de linkeroever van het kanaal Gent – Terneuzen bevindt, wordt een gebied van 200 ha met terreinen voor nieuwe havenactiviteiten opengesteld, waardoor de toekomst met vertrouwen tegemoet mag worden gezien. De eerste fase van deze belangrijke werken ging van start in 2005.

De Gentse havenautoriteiten zijn zich echter ook bewust van de mogelijke bedreigingen voor de toekomst van de haven⁹⁵. Gent beschikt slechts over één enkele directe verbinding met de zee, namelijk het kanaal Gent - Terneuzen. De huidige zeesluis van Terneuzen is slechts toegankelijk voor schepen van een gemiddelde grootte, dat is maximaal 80.000 ton. Deze sluis, die vanaf 1968 wordt gebruikt, heeft al lang haar maximumcapaciteit bereikt. De ingebruikneming van een nieuwe sluis in Terneuzen die schepen tot 160.000 ton zou kunnen ontvangen, blijkt cruciaal om de activiteiten in de Gentse haven te behouden en uit te breiden, met name voor de ondernemingen die aan de oevers van het kanaal liggen, waaronder Sidmar. Wellicht zullen dergelijke installaties echter niet operationeel zijn vóór 2017. De verdieping van het kanaal tot 17 meter is ook uitgesteld.

2.3.1.2 Industriële activiteit

Begin maart 2004 verkreeg de Gentse goederenbehandelaar Sea-Invest een meerderheidsparticipatie in het kapitaal van Locachim, dat een chemische terminal exploiteert. Deze kreeg bovendien een nieuwe naam: Sea-Tank Terminal - Gent. Het gaat hier om een diversificatie voor Sea-Invest dat tot dan toe bekend was voor de opslag en overslag van vaste bulkgoederen en fruit. Op 3 juni reed de drie miljoenste wagen uit de fabriek van Volvo Cars Gent, negenendertig jaar na de start van de assemblageband. De Zweedse constructeur overweegt om, na de toegekende investeringen van 340 miljoen euro begin 2000, de capaciteit van zijn fabriek nog verder te verhogen tot 300.000 voertuigen per jaar, waardoor het bedrijf de grootste constructeur van de groep en de belangrijkste autoconstructeur in België zou worden. Begin juli ondertekenden het havenbedrijf en Honda Europe een nieuwe concessie die zesentwintig jaar geldig is. Hierdoor kon de Japanse constructeur zijn logistiek park verder uitbreiden. Op 15 juli liep de

⁹³ In relatieve cijfers neemt Azië, net als in 2003, een derde van de ladingen in de Antwerpse haven voor zijn rekening. In absolute cijfers komt dit overeen met een stijging van 1,3 miljoen ton tussen 2003 en 2004. Ter vergelijking: de ladingen met bestemming Europa zijn met bijna 1 miljoen ton verminderd.

⁹⁴ Bronnen: o.a. Havenbedrijf Gent GAB, Vlaamse Havencommissie (2005) en Lloyd Special Report "Port of Ghent".

⁹⁵ Het maritieme goederenverkeer in de haven van Gent had immers te kampen met een sterke daling in 2005 (-12 pct.).

vijfhonderdduizendste vrachtwagen van de band bij Volvo Europa Truck, terwijl één van de twee assemblagebanden omgevormd werd tot een gemengde band die even goed gebruikt kon worden voor de assemblage van bestelwagens type FL als voor de zwaardere vrachtwagens van de types FM en FH. Eind september werd een concessieakkoord ondertekend tussen het Gentse havenbedrijf en de goederenbehandelaar Sea-Invest voor een terrein van 3,6 ha gelegen in het nieuwe Kluzendok.

De sector van de **metaalverwerkende nijverheid** vormt het hart van de industriële activiteit in de haven van Gent. Sidmar is een producent van platte staalplaten die gevestigd is langsheen het kanaal Gent-Terneuzen. In de Gentse haven is Sidmar de grootste werkgever en de belangrijkste leverancier van toegevoegde waarde, maar ook de belangrijkste privé-investeerder in 2004. Het metaalverwerkende bedrijf stelt er momenteel 5.500 personen te werk en produceert 5 miljoen ton ruw staal per jaar. Sidmar is een dochteronderneming van de groep Arcelor, het tweede grootste metaalverwerkende bedrijf ter wereld met uitgaande goederen ten belope van 47 miljoen ton en 95.000 werknemers (cijfers van 2004). De belangrijkste toepassingen van de producten van Sidmar zijn de automobielnijverheid, huishoudapparaten, meubilair, sanitair, buizen en verpakkingen. In 2004 boekte Sidmar in Gent een omzetcijfer van 2,2 miljard euro. De ingebruikneming van een nieuwe sluis in Terneuzen is bijzonder belangrijk voor de toekomst van het metaalverwerkende bedrijf, niet alleen in het licht van de concurrentie met andere staalbedrijven, maar ook intern met de andere maritieme vestigingen van de groep (Duinkerke, Marseille-Fos en Gijón-Aviles).

2.3.1.3 Infrastructuur

Een haven kan niet worden uitgebreid zonder het aantal taken van het havenbedrijf te verhogen. *Havenbedrijf Gent GAB* heeft al enkele jaren te kampen met plaatsgebrek. Om die reden werd het administratieve gebouw onlangs vergroot tot 1.800 m²; deze werken werden uitgevoerd in 2004.

Op 28 juni 2004 werd de nieuwe spoorlijn voor goederenvervoer 55 tussen Wondelgem en Zelzate, die in het kader van de werken aan het Kluzendok verlegd is, officieel in gebruik genomen. Dankzij dit nieuwe traject konden de werken in 2004 aan twee gedeelten van de kaai van het Kluzendok worden voortgezet. De eerste fase ervan omvatte de bouw van een kaai van 1.200 meter lang, die vertraging opliep omdat bodemvervuiling werd vastgesteld. De saneringswerken werden uitgevoerd door DEME Environmental Contractors. Op 15 maart 2004 werd aangevangen met de tweede fase van de aanleg van het wegennet rond het Kluzendok, en eind november kon gestart worden met de bouw van een groot windmolenpark voor rekening van SPE en Ecopower. Alle werken aan het Kluzendok, dat een totale kaailengte van 4.280 meter heeft, naderen hun voltooiing in 2006.

2.3.2 Toegevoegde waarde

TABEL 17 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT VAN 1999 TOT 2004
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	2.626,5	2.867,6	2.707,4	2.867,7	2.870,0	3.404,5	100,0	+18,6	+5,3
MARITIEME CLUSTER.....	185,5	171,0	171,5	182,7	184,4	198,5	5,8	+7,6	+1,4
Scheepsagenten en expediteurs	31,3	36,0	43,9	50,8	40,1	41,1	1,2	+2,5	+5,6
Goederenbehandeling	113,4	104,5	93,8	96,4	107,5	116,3	3,4	+8,2	+0,5
Rederijen	21,1	9,0	10,2	10,4	11,3	11,4	0,3	+0,7	-11,6
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	3,4	3,5	4,4	4,4	4,1	4,2	0,1	+2,8	+4,2
0,0	0,0	2,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Visserij.....	0,5	1,1	0,6	1,1	1,3	1,0	0,0	-22,6	+15,0
Maritieme handel.....	0,6	1,8	1,2	2,2	5,8	6,2	0,2	+6,0	+61,6
Havenbedrijf	15,2	15,2	15,5	16,5	14,3	18,3	0,5	+27,7	+3,8
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>4,7</i>	<i>2,6</i>	<i>4,7</i>	<i>4,6</i>	<i>7,3</i>	<i>7,2</i>	<i>-</i>	<i>-0,6</i>	<i>+8,9</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	2.441,0	2.696,5	2.535,9	2.685,0	2.685,5	3.206,0	94,2	+19,4	+5,6
HANDEL.....	536,2	542,2	606,5	577,4	607,3	716,6	21,0	+18,0	+6,0
INDUSTRIE	1.782,0	1.976,8	1.765,6	1.931,1	1.896,6	2.298,1	67,5	+21,2	+5,2
Energie	115,4	145,0	169,4	165,2	74,2	149,2	4,4	+101,0	+5,3
Petroleumindustrie.....	0,0	3,8	5,9	6,8	8,1	7,8	0,2	-4,1	n.
Chemische nijverheid	181,9	225,5	224,6	216,6	218,4	227,8	6,7	+4,3	+4,6
Automobielnijverheid	510,7	493,7	492,2	507,0	494,3	640,4	18,8	+29,6	+4,6
Elektronica.....	91,0	99,4	57,2	56,5	66,4	46,0	1,4	-30,7	-12,7
Metaalverwerkende nijverheid	644,8	754,3	516,5	694,5	774,0	962,2	28,3	+24,3	+8,3
Bouw	87,9	106,9	128,1	112,7	109,5	97,0	2,9	-11,4	+2,0
Voedingsnijverheid	53,5	56,1	58,7	70,9	68,8	59,8	1,8	-13,0	+2,3
Andere industrie	96,8	92,0	112,9	100,8	82,7	107,7	3,2	+30,2	+2,2
VERVOER OVER LAND	49,6	63,3	60,5	63,6	63,7	66,4	1,9	+4,2	+6,0
Wegvervoer	29,5	42,8	37,9	37,1	38,5	38,1	1,1	-0,9	+5,3
Ander vervoer over land	20,2	20,5	22,7	26,5	25,2	28,2	0,8	+12,0	+7,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	73,1	114,2	103,2	112,9	117,9	124,9	3,7	+5,9	+11,3
Andere diensten	61,9	105,4	94,1	101,8	106,0	113,2	3,3	+6,8	+12,8
Openbare sector.....	11,2	8,9	9,1	11,1	11,9	11,7	0,3	-1,8	+0,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	2.667,2	2.745,9	2.941,1	3.079,4	3.190,5	3.569,3	-	+11,9	+6,0
MARITIEME CLUSTER	242,0	207,5	221,3	255,5	224,6	257,9	-	+14,8	+1,3
NIET-MARITIEME CLUSTER....	2.425,1	2.538,3	2.719,9	2.823,9	2.965,8	3.311,4	-	+11,7	+6,4
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	5.293,7	5.613,4	5.648,5	5.947,1	6.060,4	6.973,8	-	+15,1	+5,7

Bron: NBB.

2.3.2.1 Algemene ontwikkeling

De directe TW tegen lopende prijzen is jaarlijks gemiddeld met 5,3 pct. gestegen van 1999 tot 2004, en met 18,6 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 17). Tegen prijzen van 2000⁹⁶ bedraagt de gemiddelde jaarlijkse toename 3,4 pct. voor de hele periode en 15,9 pct. voor het laatste jaar.

De indirecte TW vertoont een soortgelijke ontwikkeling voor de hele periode, die echter matiger was in het afgelopen jaar. De totale TW, die de som is van de directe en de indirecte TW, ligt in 2004 dichtbij de 7 miljard euro, een nooit eerder bereikt cijfer. Dit komt overeen met 4,2 pct. van het bbp van het Gewest en met 2,4 pct. van het nationale bbp⁹⁷.

2.3.2.2 Ontwikkeling van de directe TW in 2004

Maritieme cluster

- De TW is met 8,2 pct. toegenomen in de goederenbehandeling. Dit kan onder andere worden toegeschreven aan Frans Maas Automotive Belgium, waar de bedrijfswinst verzesvoudigde en het personeelsbestand meer dan verdrievoudigde.
- Voorts werd een gunstige ontwikkeling van de TW (+2,5 pct.) opgetekend bij de scheepsagenten en expediteurs. Dit was te danken aan de betere resultaten van de firma's Furness Logistics (Ghent) en Transuniverse Cargo.
- De TW is met 27,7 pct. toegenomen binnen het Havenbedrijf Gent GAB, door de verhoging van de voorzieningen voor risico's en lasten.
- Er werd een status-quo opgetekend bij de rederijen doordat de stijging van de winst bij Rederij Lalemant werd gecompenseerd door de dalingen bij Rederij Intermas en Navitank.
- De maritieme handel is met 6 pct. opgelopen, dankzij onder andere Euromat Gent en Field Packaging Belgium.
- De TW is met 2,8 pct. gestegen in de scheepsbouw en -herstelling. Er ontstond ook een nieuw bedrijf: Blatoma. Dit had een gunstig effect op de TW van de sector, dat echter enigszins werd afgezwakt door de achteruitgang bij Verica.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - In de handel, die meer dan een vijfde van de gecreëerde TW in de haven van Gent vertegenwoordigt, nam de TW met 18 pct. toe. Deze opmerkelijke stijging is onder meer toe te schrijven aan de gestegen winsten bij Total Belgium, Belgian Shell, Honda Europe en Van Der Sluijs Groep.
- Industrie
 - De metaalverwerkende nijverheid is de sector met het grootste aandeel in de TW van de Gentse haven. De TW steeg er met 24,3 pct. De wereldwijde vraag – vooral vanuit Azië – naar staal heeft een record bereikt in 2004: voor het eerst werd meer dan één miljard ton geproduceerd. Ten opzichte van 2003 ging het omzetcijfer van Sidmar omhoog met 15 pct., terwijl de bedrijfswinst in 2004 ruimschoots verdubbelde. Hierbij moet ook worden gewezen op de invloed van de stijging bij Fabricom GTI na de overname door Fabricom van GTI Infra, een onderneming die daarvoor behoorde tot de bouwnijverheid.
 - De TW van de automobielnijverheid is met 29,6 pct. toegenomen. De belangrijkste speler in deze sector, Volvo Cars, heeft personeel in dienst genomen, wat een gunstige invloed had op zijn TW, samen met de stijging van het bedrijfsresultaat en de afschrijvingen. Bij deze laatste gaat het om waardeverminderingen naar aanleiding van de ingebruikname van het nieuwe platform voor de productie van de S60 en V70. Daarnaast werden stijgingen vastgesteld bij Plastal en Tower

⁹⁶ Zie de uitleg in punt 2.1.1.

⁹⁷ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

Automotive Belgium, dat opnieuw aanknoopt met een positieve TW dankzij de terugdringing van de verliezen uit het voorgaande boekjaar.

- Ook de chemische nijverheid boekte winst (+4,3 pct.), onder meer dankzij CRI Catalyst Company en Oleon. De methylamine & derivaatactiviteiten van U.C.B. in Gent werden door de Belgische groep toevertrouwd aan de entiteit Taminco, met een lichte inkrimping van de TW tot gevolg.
 - De energiesector gaf een sterke toename te zien (+101 pct.). Deze kan worden verklaard door de hogere TW bij Electrabel (zie toelichting in punt 2.2.2.2) en een aanzienlijke stijging bij SPE, dat opnieuw winst maakte in 2004.
 - Bij de andere industrieën is de TW fors gestegen (+30,2 pct.), wat onder andere toegeschreven kan worden aan Stora Enso Langerbrugge waar het bedrijfsverlies met 61 pct. gedaald is.
 - De bouwnijverheid vertoonde een afname (-11,4 pct.) die onder meer te wijten is aan de overname van De Paepe Aannemingen door Shanks Vlaanderen en die van GTI Infra door Fabricom GTI, dat ressorteert onder de metaalverwerkende nijverheid. Daarbij komt ook nog de verhuizing van Nacap naar Antwerpen. Deze dalingen werden gedeeltelijk gecompenseerd door de stijging bij Denys waar de bedrijfswinst verviervoudigd is.
 - De TW in de voedingsnijverheid was eveneens neerwaarts gericht (-13 pct.) als gevolg van de dalingen bij Cargill en Ceres, twee bedrijven die verlies leden.
 - In de elektronicasector werd een sterke daling opgetekend (-30,7 pct.) die we kunnen verklaren door de dalingen bij GE Power Controls Belgium en Pauwels Trafo Gent, twee bedrijven die verlies leden.
 - In de petroleumsector, die weliswaar slechts van marginale betekenis is in de haven van Gent, is de TW met 4,1 pct. teruggelopen, onder meer als gevolg van een daling bij Adpo-Ghent.
- Vervoer over land
 - De TW van het wegvervoer diende 0,9 pct. prijs te geven. Deze lichte daling kan verklaard worden door de verhuizing van Schenk Tanktransport Belgium naar Antwerpen, maar werd deels ook gecompenseerd door een toename van de TW bij Hallens, dat personeel aanwierf en een stijgende bedrijfswinst kon laten optekenen.
 - Het ander vervoer over land verliep gunstiger (+12 pct.) dankzij de stijgingen bij de NMBS (cf. punt 2.2.2.2) en Selectacars René De Swaef en Zonen.
 - Andere logistieke diensten
 - De TW van de overheid verloor 1,8 pct., ten gevolge van de inkrimping van het personeelsbestand (zie hierna).
 - De TW van de andere diensten is daarentegen met 6,8 pct. gestegen. Een aanzienlijke toename deed zich voor bij Bayer Bioservices en samen met de opname van General Industrial Assistance Cataro compenseerde dit de voor Volvo-Continental opgetekende daling.

2.3.2.3 "Top-10" van de TW in de haven van Gent in 2004

TABEL 18 **TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	870,3
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	360,6
3	TOTAL BELGIUM	Handel	323,1
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	164,7
5	BELGIAN SHELL	Handel	109,0
6	ELECTRABEL	Energie	104,5
7	HONDA EUROPE	Handel	75,4
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	63,2
9	PLASTAL	Automobielnijverheid	55,2
10	S.P.E.	Energie	44,8
Totaal top-10			2.170,7

Bron: NBB.

De eerste zeven plaatsen van deze top-10 worden ingenomen door dezelfde ondernemingen als in 2003, en tevens in dezelfde volgorde. Stora Enso Langerbrugge, Plastal en SPE vervingen UCB, GE Power Controls Belgium en BP Belgium. Samen vertegenwoordigen deze tien ondernemingen, met 2,2 miljard euro, 63,8 pct. van de directe TW in de haven van Gent (tabel 18).

2.3.3 Werkgelegenheid

TABEL 19 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT VAN 1999 TOT 2004
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel In 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	27.925	28.686	28.843	28.136	27.862	28.424	100,0	+2,0	+0,4
MARITIEME CLUSTER.....	2.069	1.862	1.903	1.819	1.831	1.920	6,8	+4,9	-1,5
Scheepsagenten en expediteurs	473	472	523	573	574	513	1,8	-10,6	+1,7
Goederenbehandeling	1.077	1.057	1.004	866	887	1.010	3,6	+13,9	-1,3
Rederijen	274	92	88	102	97	111	0,4	+14,1	-16,5
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	73	71	85	83	70	76	0,3	+8,7	+0,8
	0	0	29	11	0	0	0,0	n.	n.
Visserij.....	11	8	8	8	8	8	0,0	-5,1	-6,5
Maritieme handel.....	11	13	15	30	49	52	0,2	+6,2	+35,5
Havenbedrijf	149	149	150	146	145	150	0,5	+3,5	+0,1
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>73</i>	<i>52</i>	<i>66</i>	<i>63</i>	<i>105</i>	<i>111</i>	<i>-</i>	<i>+5,2</i>	<i>+8,8</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	25.857	26.825	26.940	26.317	26.031	26.504	93,2	+1,8	+0,5
HANDEL.....	2.431	2.523	2.687	2.730	2.692	2.727	9,6	+1,3	+2,3
INDUSTRIE	21.438	21.771	21.786	21.108	20.856	21.206	74,6	+1,7	-0,2
Energie	848	871	890	935	654	633	2,2	-3,2	-5,7
Petroleumindustrie.....	0	70	63	56	58	63	0,2	+8,7	n.
Chemische nijverheid	1.817	2.058	2.096	2.000	1.919	1.830	6,4	-4,6	+0,1
Automobielnijverheid	6.791	6.532	6.851	6.791	7.189	8.090	28,5	+12,5	+3,6
Elektronica.....	1.395	1.493	1.185	1.099	990	899	3,2	-9,2	-8,4
Metaalverwerkende nijverheid	7.413	7.340	7.280	6.831	6.602	6.525	23,0	-1,2	-2,5
Bouw	1.677	1.811	1.733	1.682	1.766	1.581	5,6	-10,5	-1,2
Voedingsnijverheid	504	509	523	508	493	484	1,7	-1,8	-0,8
Andere industrie	993	1.087	1.166	1.206	1.186	1.102	3,9	-7,0	+2,1
VERVOER OVER LAND	826	992	1.006	980	984	1.001	3,5	+1,7	+3,9
Wegvervoer	420	566	528	506	516	452	1,6	-12,5	+1,5
Ander vervoer over land	406	427	478	474	467	549	1,9	+17,5	+6,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1.162	1.539	1.460	1.499	1.499	1.571	5,5	+4,8	+6,2
Andere diensten	867	1.301	1.216	1.222	1.225	1.303	4,6	+6,4	+8,5
Openbare sector.....	295	238	244	277	274	268	0,9	-2,2	-1,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	35.121	35.824	37.572	36.557	36.043	37.572	-	+4,2	+1,4
MARITIEME CLUSTER	2.889	2.530	2.603	2.532	2.329	2.615	-	+12,3	-2,0
NIET-MARITIEME CLUSTER....	32.232	33.294	34.969	34.025	33.714	34.957	-	+3,7	+1,6
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	63.046	64.511	66.416	64.693	63.905	65.996	-	+3,3	+0,9

Bron: NBB.

2.3.3.1 Algemene ontwikkeling

De directe werkgelegenheid steeg jaarlijks gemiddeld met 0,4 pct. van 1999 tot 2004, en met 2 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 19).

De indirecte werkgelegenheid nam sterke toe, zowel voor de volledige periode als tussen 2003 en 2004. Dit laatste jaar kwam de totale werkgelegenheid, die de som is van de directe en de indirecte werkgelegenheid, opnieuw in de buurt van het in 2001 bereikte peil, met bijna 66.000 VTE. Dit komt overeen met 3 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid in het Vlaams Gewest en met 1,8 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid in het land⁹⁸.

2.3.3.2 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid in 2004

Maritieme cluster

- De personeelsbestanden zijn met 13,9 pct. toegenomen in de goederenbehandeling. Dit is onder meer toe te schrijven aan de verhoging van het aantal taken van het contingent dokwerkers bij CEPG⁹⁹ en aan de vele aanwervingen bij Frans Maas Automotive Belgium, waarvan de *just-in-time* activiteiten zich snel ontwikkelen.
- Bij de scheepsagenten en expediteurs liep de werkgelegenheid met 10,6 pct. terug, onder meer als gevolg van de voorbereidingen voor de overname van Intercargo door Transuniverse Cargo in 2005, waardoor 20 VTE verloren gingen in 2004, en van een daling bij Furness Logistics (Ghent).
- Het Havenbedrijf Gent GAB heeft in 2004 personeel aangeworven (+3,5 pct.).
- De rederijen namen eveneens personeel in dienst (+14,1 pct.). Dat was onder meer het geval bij Gent-Watertoerist.
- De werkgelegenheid is met 8,7 pct. gestegen in de scheepsbouw en -herstelling, bijvoorbeeld bij Scheepselectro De Backer.
- De personeelsaantallen in de maritieme handel namen met 6,2 pct. toe, onder andere bij Field Packaging Belgium.

Niet-maritieme cluster

- **Handel**
 - De positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid in de handel (+1,3 pct.) is te danken aan de aanwervingen door onder meer BP Belgium.
- **Industrie**
 - De automobielnijverheid, de industrietak met de meeste werknemers in de Gentse haven, heeft ook in 2004 personeel aangeworven (+12,5 pct.). Dat is onder andere het geval voor Volvo Cars waar het personeelsbestand van 4.104 VTE in 2003 gestegen is naar 4.656 VTE in 2004. Tower Automotive Belgium en Benteler Automotive Belgium namen eveneens personeel in dienst.
 - De werkgelegenheid is lichtjes teruggelopen in de metaalverwerkende nijverheid (-1,2 pct.). Sidmar is in eerste instantie verantwoordelijk voor deze vermindering, als gevolg van de herstructurering bij Arcelor, die gedeeltelijk werd gecompenseerd door de overname van GTI Infra door Fabricom (zie hierboven). Het personeelsbestand van GTI Infra, dat vroeger werd ingedeeld bij de bouwnijverheid, wordt overgenomen door Fabricom, dat tot de metaalverwerkende nijverheid behoort.
 - De chemische nijverheid liet een daling van de werkgelegenheid optekenen (-4,6 pct.) die onder andere te wijten is aan de dalingen bij Bayer en Rhodia Chemie. Deze werden gecompenseerd door de aanwervingen bij Rhodia Eco-Services, terwijl de overname van bepaalde activiteiten van U.C.B. door Taminco, één van de belangrijkste producenten van methylamines, niet echt een negatieve invloed had op de werkgelegenheid.

⁹⁸ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

⁹⁹ Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent.

- De daling in de bouwnijverheid (-10,5 pct.) heeft te maken met verschillende factoren: het vertrek van Nacap naar Antwerpen, de integratie van GTI Infra in de groep Fabricom GTI (cf. supra) en de overname van De Paepe Aannemingen door Shanks. Daartegenover staat dat Denys personeel aangeworven heeft in 2004.
 - De werkgelegenheid in de andere industrieën is teruggelopen (-7 pct.), met name bij Stora Enso Langerbrugge en in enkele KMO's.
 - De achteruitgang was ook aanzienlijk in de elektronicasector (-9,2 pct.) waar de werkgelegenheid gedaald is bij GE Power Controls Belgium en bij Pauwels Trafo Gent – dat in 2004 zijn activiteiten in Gent stopzette - terwijl ze toenam bij Rogers.
 - De energiesector vertoonde een lichte daling (-3,2 pct.), doordat de afname bij Electrabel niet werd gecompenseerd door de stijging bij SPE.
 - De voedingsnijverheid moest 1,8 pct. prijsgeven als gevolg van het banenverlies in een aantal KMO's.
- **Vervoer over land**
 - De verhuizing van de activiteiten van Schenk Tanktransport Belgium (64 VTE in 2003) naar Antwerpen heeft geleid tot een daling van de werkgelegenheid in het wegvervoer (-12,5 pct.), ondanks de aanwervingen bij Hallens.
 - De stijging van de personeelsbestanden in het ander vervoer over land (+17,5 pct.) is te danken aan de NMBS.
 - **Andere logistieke diensten**
 - De werkgelegenheid is met 2,2 pct. gedaald in de openbare sector.
 - In de andere diensten is de werkgelegenheid met 6,4 pct. gestegen, onder andere dankzij de komst in de havenzone van General Industrial Assistance Catara (127 VTE), een onderneming die gespecialiseerd is in industriële reiniging.

2.3.3.3 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Gent in 2004

TABEL 20 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT IN 2004 (VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	5.490
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	4.656
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	2.438
4	HONDA EUROPE	Handel	600
5	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Elektronica	572
6	ELECTRABEL	Energie	503
7	NMBS	Ander vervoer over land	471
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	459
9	DENYS	Bouw	407
10	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Automobielnijverheid	334
Totaal top-10			15.930

Bron: NBB.

De belangrijkste ondernemingen in deze rangschikking nemen dezelfde plaatsen in als in 2003. Honda Europe en Electrabel verwisselden echter van plaats, net als de NMBS en Stora Enso Langerbrugge. UCB is verdwenen uit deze top-10, terwijl Tower Automotive Belgium zijn entree maakte (tabel 20). In totaal vertegenwoordigden deze tien ondernemingen 56 pct. van de directe werkgelegenheid in de haven van Gent in 2004.

2.3.4 Investerings

TABEL 21 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT VAN 1999 TOT 2004**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	59,3	38,8	35,0	49,6	45,3	47,2	13,2	+4,2	-4,5
Scheepsagenten en expediteurs	3,1	3,1	4,5	4,3	8,4	7,0	2,0	-16,7	+17,8
Goederenbehandeling	35,1	18,0	9,2	8,6	15,5	13,1	3,6	-15,8	-17,9
Rederijen	5,1	3,8	3,9	12,0	7,4	1,7	0,5	-77,2	-20,0
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	5,0	1,4	+692,7	+69,1
Visserij	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Visserij	0,1	0,1	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	+161,7	+45,0
Maritieme handel	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	+40,3	+42,2
Havenbedrijf	15,4	13,3	16,1	23,2	12,9	19,6	5,5	+51,7	+4,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>3,4</i>	<i>1,6</i>	<i>2,5</i>	<i>2,8</i>	<i>3,4</i>	<i>2,4</i>	<i>-</i>	<i>-30,6</i>	<i>-6,8</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	588,6	551,1	571,9	747,0	714,6	311,4	86,8	-56,4	-12,0
HANDEL.....	38,9	49,5	63,3	62,8	47,5	36,3	10,1	-23,7	-1,4
INDUSTRIE	509,4	439,4	461,4	646,6	627,9	233,9	65,2	-62,8	-14,4
Energie	15,6	15,3	18,7	5,5	5,0	7,2	2,0	+44,4	-14,4
Petroleumindustrie	0,0	1,6	0,3	0,1	5,0	1,1	0,3	-77,6	n.
Chemische nijverheid	34,6	32,9	46,8	38,3	32,1	24,5	6,8	-23,7	-6,7
Automobielnijverheid	220,2	90,0	77,3	148,0	186,3	61,7	17,2	-66,9	-22,5
Elektronica	8,4	12,3	13,8	9,6	4,6	4,6	1,3	+0,7	-11,3
Metaalverwerkende nijverheid	152,1	231,5	223,1	121,3	157,7	89,7	25,0	-43,1	-10,0
Bouw	33,5	21,2	25,4	11,9	10,1	7,5	2,1	-25,8	-25,9
Voedingsnijverheid	26,6	14,0	12,9	16,9	10,6	10,4	2,9	-2,7	-17,2
Andere industrie	18,4	20,7	43,0	295,1	216,5	27,3	7,6	-87,4	+8,2
VERVOER OVER LAND	18,1	10,2	9,8	9,9	14,1	13,0	3,6	-8,0	-6,4
Wegvervoer	16,9	7,4	8,0	7,7	11,3	10,7	3,0	-5,6	-8,8
Ander vervoer over land	1,2	2,8	1,8	2,2	2,8	2,3	0,6	-17,8	+13,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	22,2	52,0	37,4	27,7	25,1	28,4	7,9	+12,9	+5,1
Andere diensten	13,3	37,9	26,9	15,2	14,1	15,6	4,4	+11,0	+3,3
Openbare sector	8,9	14,1	10,5	12,5	11,1	12,8	3,6	+15,4	+7,5
DIRECTE INVESTERINGEN	647,9	589,9	606,9	796,6	759,9	358,7	100,0	-52,8	-11,2

Bron: NBB.

2.3.4.1 Algemene ontwikkeling

De investeringen tegen lopende prijzen zijn jaarlijks gemiddeld met 11,2 pct. gedaald tussen 1999 en 2004, en met meer dan 50 pct. tijdens het laatste in het verslag beschouwde jaar (tabel 21). Tegen prijzen van 2000¹⁰⁰ bedraagt de gemiddelde jaarlijkse daling -11,9 pct. over de periode, een achteruitgang die grotendeels toegeschreven kan worden aan de afname van 53,2 pct. in 2004, een bijzonder kalm jaar voor de Gentse investeringen.

2.3.4.2 Ontwikkeling van de directe investeringen in 2004

Maritieme cluster

- Het havenbedrijf heeft 51,7 pct. meer geïnvesteerd in de haven van Gent dan in 2003: aanleg van wegen, een kaaimuur ten zuiden van het Kluizendok, uitbreiding van de administratieve gebouwen, enz.
- De investeringen in de goederenbehandeling liepen terug met 15,8 pct., wat onder meer toe te schrijven is aan Frans Maas Automotive Belgium, Manuport en Sabeen.
- Dezelfde ontwikkeling (-16,7 pct.) zien we bij de scheepsagenten en expediteurs waaronder Furness Logistics (Ghent), Sogatra en Tailormade Logistics.
- De scheepsbouw en -herstelling maakten een uitzonderlijk jaar mee, onder andere dankzij Blatoma.
- De in 2003 reeds begonnen achteruitgang bij de rederijen zette zich voort met een daling van 77,2 pct. die toe te schrijven is aan Rederij Intermas en Gunbas.

Niet-maritieme cluster

o Handel

- De daling met 23,7 pct. bij de handelsvennootschappen is het gevolg van inkrimpingen bij American Clothing Distribution, Vander Sluijs Groep, Rousselot en Citrosuco Europe.

o Industrie

- De eerste sector die verantwoordelijk is voor de daling van de investeringen in de haven van Gent is zonder enige twijfel de metaalverwerkende nijverheid, waar een daling van 43,1 pct. werd opgetekend. Deze is het gevolg van de vermindering met 46,5 pct. bij Sidmar – het grote investeringsprogramma op de Gentse havensite liep immers ten einde in 2003 - die nog werd gecompenseerd door de stijging bij Fabricom GTI. Ondanks die daling blijft de metaalverwerkende nijverheid nog altijd de grootste privé-investeerder.
- Een nog grotere daling deed zich voor in de automobielnijverheid (-66,9 pct.). De gecumuleerde impact van een vermindering van 70 pct. bij Volvo Cars, als gevolg van de beëindiging in 2004 van het investeringsprogramma voor de nieuwe productielijn van twee nieuwe modellen, en de dalingen bij Plastal, Benteler Automotive Belgium en Tower Automotive Belgium verklaart dit verschijnsel.
- Na twee jaren die werden gekenmerkt door grote investeringen bij Stora Enso Langerbrugge – bouw van een papiermachine met een jaarcapaciteit van 400.000 ton -, was 2004 een erg kalm jaar in de andere industrieën (-87,4 pct.). Toch werd nog een stijging genoteerd bij SCA Packaging Belgium.
- De investeringen zijn met 23,7 pct. gedaald in de chemische nijverheid, onder andere bij Oleon, Air Products en EOC Polymers.
- De voedingsnijverheid vertoonde een gematigder achteruitgang (-2,7 pct.), die werd veroorzaakt door de tegengestelde effecten van de dalingen bij Cargill en Algist Bruggeman en de stijging bij Fuji Oil Europe.
- De investeringen bleven neerwaarts gericht in de bouwnijverheid (-25,8 pct.), onder andere bij CBR Cementbedrijven of Denys.
- Van alle industriële sectoren slaagde enkel de energiesector erin meer te investeren (+44,4 pct.). Dit was het geval bij Electrabel.

¹⁰⁰ Zie de toelichting in punt 2.1.3.

- **Vervoer over land**
 - Er werd een vermindering van 5,6 pct. opgetekend in het wegvervoer als gevolg van de lagere investeringen bij Hallens en Frans Maas.
 - Het ander vervoer over land ging eveneens achteruit (-17,8 pct.). De lichte stijging bij de NMBS woog niet voldoende op tegen de dalingen bij Selectacars en René De Swaef en Zonen.

- **Andere logistieke diensten**
 - De investeringen in de andere diensten liepen met 11 pct. op, onder andere dankzij Sita Recycling Services, Holding Immotur en Bayer Bioservice.
 - De openbare sector vertoonde eveneens een toename met 15,4 pct.

2.3.4.3 Top-10 van de investeringen in de haven van Gent in 2004

TABEL 22 **TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	78,9
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	46,8
3	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Havenbedrijf	19,6
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	12,8
5	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	12,3
6	S C A PACKAGING BELGIUM	Andere industrie	10,3
7	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	7,2
8	TAMINCO	Chemische nijverheid	7,0
9	BAYER BIOSERVICE	Andere diensten	6,9
10	ELECTRABEL	Energie	6,9
Totaal top-10			208,7

Bron: NBB.

Ondanks de afnemende investeringen bij Sidmar staat het metaalverwerkende bedrijf toch aan het hoofd van deze rangschikking (tabel 22). Er waren immers nog grotere dalingen bij Stora Enso Langerbrugge dat vier plaatsen verliest, en bij Volvo Cars, als gevolg van de tijdens het jaar voordien geïnvesteerde bedragen. Taminco en Electrabel komen voor het eerst voor in deze top-10 waarvan het totaal sterk verminderd is ten opzichte van 2003, maar toch nog overeenkomt met 58,2 pct. van de particuliere middelen die in 2004 in de haven van Gent werden geïnvesteerd.

2.3.5 Financiële ratio's

TABEL 23 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2002 TOT 2004

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
MARITIEME CLUSTER.....	3,1	2,3	3,7	1,11	1,18	1,24	58,3	58,5	59,8
Scheepsagenten en expediteurs.....	7,9	9,4	15,0	1,05	1,08	1,07	27,9	23,1	21,9
Goederenbehandeling.....	6,1	3,3	4,7	1,01	1,07	1,27	44,8	46,0	52,0
Rederijen.....	3,7	3,0	13,2	1,06	1,13	1,25	35,5	33,6	39,5
Scheepsbouw en -herstelling..	28,3	21,0	13,5	1,54	1,32	1,35	50,1	44,1	51,8
Havenaanleg en baggerwerken.....	20,2	n.	n.	0,99	n.	n.	28,2	n.	n.
Visserij.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel.....	14,3	12,4	15,2	1,40	1,27	0,86	28,7	21,2	19,3
Havenbedrijf.....	0,8	0,9	1,5	1,52	2,36	1,78	80,6	83,7	81,3
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	-8,8	6,4	21,4	0,94	1,05	1,24	42,4	44,5	46,7
HANDEL.....	-7,3	3,7	17,8	0,71	0,79	0,81	35,6	37,2	39,0
INDUSTRIE.....	-7,4	10,2	31,6	0,96	1,01	1,04	33,4	31,4	32,9
Energie.....	17,4	27,1	11,2	1,58	1,37	1,54	43,3	41,8	40,5
Petroleumindustrie.....	5,7	7,7	-4,2	1,11	1,30	2,07	48,2	46,0	50,7
Chemische nijverheid.....	-0,5	6,6	15,0	1,26	1,68	1,64	45,2	44,1	43,5
Automobielnijverheid.....	3,8	39,8	13,3	0,63	0,74	0,74	27,3	23,2	21,2
Elektronica.....	22,3	9,3	0,7	1,06	1,41	1,41	51,0	59,0	56,2
Metaalverwerkende nijverheid	-32,9	-15,6	58,5	1,02	1,07	1,12	30,2	27,1	32,0
Bouw.....	8,5	9,6	4,8	1,22	1,09	1,13	33,6	35,1	41,8
Voedingsnijverheid.....	19,5	11,4	0,1	1,05	0,96	0,90	33,2	34,0	29,7
Andere industrie.....	16,9	14,6	6,8	1,46	1,41	1,24	45,6	45,6	42,1
VERVOER OVER LAND.....	-10,7	-7,9	1,4	0,98	0,90	0,75	27,5	25,2	17,5
Wegvervoer.....	13,0	-2,5	19,1	1,27	1,14	1,19	27,8	26,6	30,2
Ander vervoer over land.....	-22,4	-10,7	-12,8	0,79	0,74	0,58	27,3	24,5	13,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	-11,1	3,8	13,3	1,39	2,21	7,28	75,7	84,3	88,8
Andere diensten.....	-11,1	3,8	13,3	1,39	2,21	7,28	75,7	84,3	88,8
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	-8,0	6,1	20,2	0,94	1,06	1,24	43,2	45,2	47,4

Bron: NBB.

De financiële indicatoren hielden in 2004 goed stand in de haven van Gent (tabel 23):

- o De rentabiliteit schoot met 14,1 procentpunt omhoog ten opzichte van 2003, in eerste instantie dankzij de uitstekende prestaties van de metaalverwerkende nijverheid, zoals bij Sidmar, Galva Power Group en Galtec. De goederenbehandeling, de handel, de chemische nijverheid, het wegvervoer en de andere diensten bleven niet achter, wat blijkt uit de knappe toenames bij Euro-Silo, Belgian Shell, Oleon en Hallens. Ook de resultaten van het havenbedrijf waren gunstig. De daling in de automobielnijverheid daarentegen moet op rekening van Volvo Europa Truck geschreven worden.
- o Afgezien van enkele dalingen in de chemische nijverheid, bij de scheepsagenten en expediteurs en bij het havenbedrijf, is de liquiditeit opwaarts gericht (+0,18). Dit is onder

andere het geval voor Sidmar en Galtec (metaalverwerkende nijverheid), Bayer Bioservice (andere diensten), Belgian Shell en Honda Europe (handel).

- o in de meeste sectoren verbeterde de solvabiliteit in 2004 (+2,2 procentpunt). Dat is het geval voor de goederenbehandeling, de handel, de metaalverwerkende nijverheid en de andere diensten. De capaciteit om te kunnen voldoen aan de verplichtingen op korte en lange termijn is bij Manuport, Belgian Shell, Galtec en Volvo Treasury Europe Coordination aanzienlijk toegenomen.

2.3.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Gent in 2004: synthese¹⁰¹

TABEL 24

GENT
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2004	Ontwikkeling 2003 - 2004 (in pct.)	Aandeel 2004 (in pct.)
Containers	86	178	264	+8,5	1,1
Roll-on-roll-off	886	693	1.579	+10,7	6,3
Conventioneel stukgoed	687	1.244	1.931	+0,7	7,7
Vloeibare bulkgoederen ..	2.321	486	2.806	-9,1	11,2
Vaste bulkgoederen	16.683	1.693	18.377	+8,9	73,6
TOTAAL	20.663	4.294	24.957	+6,0	100,0

Bron: Havenbedrijf Gent GAB.

Er werd een toename met 6 pct. opgetekend in het maritiem goederenverkeer naar Gent, een invoerhaven¹⁰² waar de grens van 25 miljoen ton bijna bereikt is (tabel 24).

Het leeuwendeel van de goederenbehandeling in de Gentse terminals bestaat uit bulkgoederen. De vaste bulkgoederen zijn met 8,9 pct. gestegen na de sterke daling in 2003 die onder andere te wijten was aan de tijdelijke sluiting van de hoogovens van Sidmar om onderhoudsredenen. De overslag is sterk gestegen voor ijzererts, kolen en schroot. De vloeibare bulkgoederen, daarentegen, lieten een daling met 9,1 pct. optekenen, waarvoor de lagere invoer van fruitsappen deels verantwoordelijk is. Het totale volume aan stukgoederen is in 2004 gestegen. Hoewel deze goederen in de haven van Gent minder representatief zijn dan in de andere bestudeerde Vlaamse havens, hebben ze niettemin terrein gewonnen, met name de *ro-ro* en de containers, die respectievelijk met 10,7 en 8,5 pct. toenamen. Het *ro-ro*verkeer vond onder meer baat bij het vervoer van auto's via de *Eurobridge*¹⁰³. Na de daling van 2002 hadden de conventionele stukgoederen zich in 2003 hersteld. Het daaropvolgende jaar handhaafden ze zich op dat peil van 1,9 miljoen ton.

De gemiddelde grootte van de schepen die in de haven van Gent aanmeren, is in 2004 met 1 pct. toegenomen. 3.044 schepen zijn dit jaar Gent binnengevaren, dat is 1,2 pct. meer dan in 2003. In 2004 kwam 33 pct. van de geloste goederen uit Zuid-Amerika, 30 pct. uit Europa, 14 pct. uit Noord-Amerika, 12 pct. uit Azië en 6 pct. uit Afrika. Van de datzelfde jaar in Gent geladen goederen was 90 pct. bestemd voor Europa. Slechts 5 pct. ervan werd vervoerd naar Noord-Amerika, 2 pct. naar Afrika en 2 pct. naar Azië.

¹⁰¹ Bronnen: Havenbedrijf Gent GAB en Vlaamse Havencommissie (2005). Zie ook tabel 73 (bijlage 8) voor meer details over het maritieme goederenverkeer per goederencategorie in de haven van Gent in 2004.

¹⁰² In 2004 vertegenwoordigden de lossingen 82,8 pct. van het totale maritieme goederenverkeer in de haven van Gent.

¹⁰³ Eurobridge is een dienst die sinds 1994 aangeboden wordt door Tor Line en die een *hub* van *ro-ro*-lijnen vormt tussen Gent en het Zweedse Göteborg.

2.4 Haven van Oostende

2.4.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004¹⁰⁴

2.4.1.1 Context

Het jaar 2004 viel voor de haven van Oostende erg positief uit inzake de ontwikkeling van het maritiem goederenverkeer, dat boven de 7,5 miljoen ton uitkwam. De kusthaven bereikte de voor dat jaar beoogde doelstellingen dankzij de *ro-ro*-activiteit, die de motor blijft van de groei van deze haven en waarvan de belangrijkste vervoerders, Transeuropa Ferries en Ferryways¹⁰⁵, hebben geprofiteerd van die positieve ontwikkeling. Ook het container- en passagierverkeer gaan in stijgende lijn. De problemen qua toegankelijkheid, zowel via de zee als vanuit het achterland, verhinderden het aantrekken van nieuwe transportbedrijven. Alle inspanningen zijn daarom gericht op de ontsluiting van de haven. Voor de toegang via de weg werden tal van oplossingen gevonden. Voor de binnenvaart blijft de toestand evenwel problematisch, omdat het Brugse ringkanaal een knelpunt blijft. In afwachting van een oplossing hebben de autoriteiten gekozen voor de spoorweg, met onder meer een project voor de verlenging van de sporen tot aan de Ferryways-terminal. Het goederenverkeer via de spoorwegen, dat in 2004 marginaal was (slechts 2,8 pct. van het *ro-ro* en het containerverkeer), zou in een eerste fase tot 5 pct. van dit totaal moeten worden verhoogd, door een groter deel van het spoorvervoer naar Oostende aan te trekken. De vissershaven blijft één van de belangrijkste in Europa dankzij onder andere de 1.425 meter lange aanlegplaats en het *Visserijdok*, een drijvend dok dat zorgt voor een goed rendement van de laad- en losoperaties, ongeacht het getijde.

2.4.1.2 Industriële activiteit

Sinds 1 januari 2004 beschikt de haven over een afvalbeheersplan en een controlesysteem dat haar van dan af in staat stelt om de Europese richtlijn 2000/59/EG¹⁰⁶ beter toe te passen. Het Nederlandse transportbedrijf Balkenende besloot in de maand augustus de distributie van bederfbare levensmiddelen van Afrikaanse oorsprong op de Britse markt te organiseren en daarbij gebruik te maken van de (lucht)haveninstallaties van Oostende. De kusthaven werd aldus een draaischijf in het multimodale transport van fruit, groenten en bloemen uit Zambia, Zuid-Afrika, Oeganda en Kenia.

Op 30 september werd de vennootschap Icemark binnengehaald als nieuwe investeerder in de industriezone Plassendale 4. Dit bedrijf is een importeur en groothandelaar van verse vis die ingevoerd wordt uit IJsland, Canada en Oeganda.

¹⁰⁴ Bronnen: onder meer AG Haven Oostende en Vlaamse Havencommissie (2005).

¹⁰⁵ Transeuropa Ferries biedt op dit ogenblik ongeveer tien vaarten per dag aan naar Ramsgate. Ferryways vaart eenmaal per dag naar Killingholme, tot tweemaal per dag naar Immingham en tot driemaal per dag naar Ipswich.

¹⁰⁶ Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen.

De afgelopen jaren werden diverse industriezones aangelegd in en rond de haven van Oostende. Dit 150 ha grote terrein, **Plassendale** genoemd, en dat beheerd wordt door de firma Plassendale nv – de naam van het kanaal dat langs het complex loopt – die belast is met de uitbreiding ervan, telt momenteel vier zones die genummerd zijn van I tot IV¹⁰⁷.

- Plassendale I is de hoofdzone met een bruikbare oppervlakte van 90 ha. Hier zijn drie soorten ondernemingen gevestigd: scheepswerven, industrieën die gebruikmaken van de waterwegen en logistieke ondernemingen, alsook permanente industriële of logistieke sites. In het logistieke park wordt ook de komst verwacht van Sea Gate, dat 22 ha zal omvatten en honderden jobs zou moeten creëren.

- Plassendale II is het 16 ha grote terrein dat tussen de Oudenburgsesteenweg en de spoorlijn Oostende – Brussel ligt. Dit is een ideale locatie voor transportfirma's en bouwondernemingen.

- Plassendale III ligt tussen de spoorweg en de autoweg A10. Dankzij haar uitstekende toegankelijkheid is deze zone van 29 ha uitstekend geschikt voor nieuwe opkomende industrieën, zoals de informatie- en communicatietechnologieën, de farmaceutische nijverheid, de biotechnologie en O&O.

- Plassendale IV strekt zich uit over 18 ha tussen de spoorweg, de Stationstraat, de Zandvoordestraat en de Klokhofstraat. Ze bestaat uit twee subzones: de eerste subzone huisvest de kleine verwerkende ondernemingen, de tweede is bedoeld voor de ontwikkeling van logistieke, bouw- en recyclagebedrijven.

Dit geheel wordt nog aangevuld met een zone van 40 ha die uitsluitend bestemd is voor de chemische nijverheid. Hier vinden we onder andere de firma's Huber en Proviron.

2.4.1.3 Infrastructuur

Naast de belangrijke investeringen die werden verricht in het kader van de strikte toepassing van de ISPS-normen – beveiliging van de haveninstallaties en voorkoming van illegale migratie, onder meer door de plaatsing van een vijftigtal camera's –, vonden nog enkele andere infrastructuurwerken plaats. Drie werken verdienen de aandacht: het vervolg van de werkzaamheden aan de Wandelaarkaai, de voorbereidende werken met het oog op de bouw van een wachtkaai ter hoogte van de Demey-sluis en de renovatie van de deuren van deze sluis. Voor de oude kaaimuur van het eerstgenoemde werk werd een compleet nieuwe kaai van 250 m opgetrokken waar schepen met een diepgang van 8,5 m kunnen aanmeren. De werken aan de wachtkaai, die 150 m lang is, werden uitgevoerd in mei 2004. De toegangsproblemen bij de Demey-sluis werden geanalyseerd gezien de toenemende congestie waarmee de havengebruikers steeds vaker geconfronteerd worden. De deuren van de oude sluis, die nog dateren van 1905, waren aan vervanging toe. Het hout heeft er nu plaats gemaakt voor staal; deze werken werden uitgevoerd door de Zeebrugse waterbouwkundig bedrijf Depret voor een bedrag van 3,3 miljoen euro. Ze vingen aan in 2004 en waren in 2005 voltooid.

¹⁰⁷ De zones Plassendale III en IV werden niet volledig in deze studie opgenomen.

2.4.2 Toegevoegde waarde

TABEL 25 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 1999 TOT 2004
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	281,8	266,6	322,9	332,5	348,0	356,3	100,0	+2,4	+4,8
MARITIEME CLUSTER.....	85,8	69,5	71,1	69,6	79,2	89,9	25,2	+13,6	+0,9
Scheepsagenten en expediteurs	4,5	5,8	2,6	4,2	3,0	3,1	0,9	+4,8	-7,2
Goederenbehandeling	3,0	3,1	3,9	4,8	6,4	7,1	2,0	+11,5	+18,6
Rederijen	3,2	0,0	-1,4	-3,9	1,0	3,4	1,0	+236,0	+1,1
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	5,3	5,0	5,1	4,8	6,5	6,7	1,9	+2,5	+4,6
33,1	19,5	21,4	28,8	29,9	35,6	10,0	+18,9	+1,5	
Visserij	24,2	24,4	28,7	16,2	18,3	17,5	4,9	-4,4	-6,2
Maritieme handel	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	+39,5	+33,2
Havenbedrijf	2,3	2,8	2,9	3,2	3,1	4,8	1,4	+55,0	+16,1
Openbare sector	10,1	8,7	7,8	11,2	10,8	11,4	3,2	+6,1	+2,4
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>9,7</i>	<i>8,5</i>	<i>10,4</i>	<i>9,0</i>	<i>10,3</i>	<i>9,6</i>	<i>-</i>	<i>-6,5</i>	<i>-0,1</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	196,0	197,1	251,9	263,0	268,8	266,3	74,8	-0,9	+6,3
HANDEL.....	24,3	26,1	24,0	21,3	22,0	22,1	6,2	+0,2	-1,9
INDUSTRIE	126,7	120,1	166,4	169,6	167,6	161,5	45,3	-3,6	+5,0
Energie	0,9	1,0	0,8	0,6	0,2	0,4	0,1	+52,3	-16,0
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	29,5	22,6	23,6	36,6	35,1	33,8	9,5	-3,9	+2,7
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	0,0	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,2	-2,4	n.
Metaalverwerkende nijverheid	83,3	85,0	125,6	115,2	110,7	102,9	28,9	-7,0	+4,3
Bouw	6,3	5,7	6,4	5,7	6,1	6,3	1,8	+4,1	+0,1
Voedingsnijverheid	2,9	0,6	3,9	6,0	6,4	9,7	2,7	+51,3	+27,2
Andere industrie	3,9	4,5	5,4	4,7	8,3	7,7	2,2	-7,2	+14,5
VERVOER OVER LAND	12,3	13,3	20,1	20,9	22,6	24,3	6,8	+7,5	+14,5
Wegvervoer	11,5	12,2	16,8	17,3	18,3	18,6	5,2	+1,9	+10,0
Ander vervoer over land	0,8	1,1	3,3	3,6	4,3	5,7	1,6	+31,0	+47,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	32,6	37,5	41,3	51,2	56,6	58,5	16,4	+3,4	+12,4
Andere diensten	11,8	14,0	16,9	26,0	34,6	37,6	10,6	+8,7	+26,1
Openbare sector	20,9	23,5	24,4	25,2	22,0	20,9	5,9	-4,8	+0,0
2. INDIRECTE EFFECTEN	363,4	304,4	274,9	202,2	285,6	312,0	-	+9,2	-3,0
MARITIEME CLUSTER	125,3	58,0	52,7	-27,7	71,2	84,3	-	+18,3	-7,6
NIET-MARITIEME CLUSTER....	238,1	246,4	222,2	229,9	214,3	227,7	-	+6,2	-0,9
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	645,2	571,0	597,8	534,7	633,6	668,3	-	+5,5	+0,7

Bron: NBB.

2.4.2.1 Algemene ontwikkeling

De directe TW tegen lopende prijzen steeg gemiddeld per jaar met 4,8 pct. van 1999 tot 2004, en met 2,4 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 25). Tegen prijzen van 2000¹⁰⁸ bedraagt de gemiddelde jaarlijkse stijging 2,9 pct. voor de hele periode en 0,1 pct. voor het laatste jaar.

De indirecte TW werd sterker getroffen door het wegvallen van de rederij RMT (Regie voor Maritiem Transport) in 2000, wat de sterke daling in de maritieme cluster verklaart tijdens die periode. 2004 werd daarentegen gekenmerkt door een voortzetting van de in het voorgaande jaar begonnen toename. De totale TW, die de som is van de directe en de indirecte TW, bedroeg aldus bijna 670 miljoen euro, wat overeenkomt met 0,4 pct. van het bbp van het Gewest¹⁰⁹.

2.4.2.2 Ontwikkeling van de directe TW in 2004

Maritieme cluster

- In de havenaanleg en baggerwerken nam de TW toe met 18,9 pct. Deze stijging valt onder meer te verklaren door de grotere voorzieningen voor risico's en lasten bij Baggerwerken Decloedt en Zoon.
- De visserij, een belangrijke sector in Oostende, ging licht achteruit (-4,4 pct.) als gevolg van de bedrijfsverliezen bij Stolt Sea Farm (het huidige Marine Harvest Belgium) en Rederij De Zwerver.
- De TW van de Zeemacht (openbare sector) is toegenomen met 6,1 pct. door de stijging van de personeelskosten.
- De bijdrage van de Oostendse goederenbehandeling tot het bbp is gestegen met 11,5 pct. Deze positieve ontwikkeling kan vooral worden toegeschreven aan Searoad Stevedores, Searoad Security en CEWO¹¹⁰, drie bedrijven waar de personeelskosten in 2004 gestegen zijn.
- De TW van de scheepsbouw- en -herstellingsbedrijven is toegenomen met 2,5 pct. Zo werden er stijgingen genoteerd bij SKB Yard, waar de bedrijfswinst bijna verdrievoudigde, en bij North Sea Marine dat opnieuw winst boekte, maar er waren ook dalingen bij Damen Shipyards Oostende en Scheepswerf IDP.
- De TW van het havenbedrijf, AGHO, vertoonde een aanzienlijke stijging (+55 pct.) doordat het personeelsbestand toenam en er opnieuw winst werd geboekt.
- Bij de rederijen viel de TW meer dan driemaal hoger uit. Dit was voornamelijk te danken aan Ferryways. Deze onderneming heeft personeel aangeworven en het bedrijfsresultaat werd opnieuw positief tijdens het boekjaar 2004.
- De TW van de scheepsagenten en expediteurs is met 4,8 pct. toegenomen dankzij de stijging die zich onder andere voordeed bij Transeuropa Ferries, waar de personeelskosten stegen, alsook bij Cross Channel Storage Services, waar de bedrijfswinst meer dan verdubbelde, en ondanks een daling bij Botra.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - Een heel lichte vooruitgang werd opgetekend in de handel (+0,2 pct.), onder meer bij de bedrijven Oswald De Bruycker en Total Belgium, die grotere winsten boekten. Die opgang werd gecompenseerd door de dalingen in een groot deel van de sector.
- Industrie
 - De TW liep terug in de metaalverwerkende nijverheid (-7 pct.) wegens de negatieve ontwikkeling van de TW bij Daikin Europe, die vooral werd veroorzaakt door de dalende trend van de afschrijvingen en de andere bedrijfskosten.

¹⁰⁸ Zie de toelichting in punt 2.1.1.

¹⁰⁹ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

¹¹⁰ Centrale der Werkgevers aan de Haven van Oostende. De tewerkstelling en personeelskosten van het contingent havenarbeiders werden via enquête verkregen.

- De daling in de chemische nijverheid (-3,9 pct.) is toe te schrijven aan de overname van Provionftal door Provion Fine Chemicals. Lichte stijgingen werden vastgesteld bij Orac en J M Huber Belgium.
 - De voedingsnijverheid had daarentegen een gunstig jaar, aangezien de TW ervan toenam met 51,3 pct. Deze aanzienlijke stijging kwam onder meer tot uiting bij Chocolaterie Jacali, waar personeel werd aangeworven en de bedrijfswinst nagenoeg verdubbelde.
 - In de andere industrieën daalde de TW met 7,2 pct. als gevolg van de exploitatieverliezen van Rail Services International Belgium en Tolsa Benelux.
 - De TW in de bouwnijverheid steeg met 4,1 pct. De goede resultaten van Opdedrynck en Reynders verklaren dit verschijnsel, dat werd gecompenseerd door de daling bij Vierterre.
 - In de elektronicasector liep de TW met 2,4 pct. terug, als gevolg van de daling bij Dekomte Benelux.
- Vervoer over land
 - De TW van het wegvervoer is met 1,9 pct. gestegen. Opmerkelijk waren de stijgingen bij Transport Maenhout en Maenhout Logistics, die werden gecompenseerd door een afname bij Continental Cargo Carriers en Bretrans.
 - Wat het ander vervoer over land betreft, dient te worden gewezen op een aanzienlijke stijging (+31 pct.) die vooral te danken is aan de NMBS (cf. punt 2.2.2.2).
 - Andere logistieke diensten
 - In de openbare sector daalde de TW met 4,8 pct. als gevolg van de verlaging van de personeelsbestanden.
 - De TW van de andere diensten ging daarentegen sterk omhoog (+8,7 pct.) dankzij Delight Information Systems, Grondmaatschappij van België en Plassendale, ondanks een daling bij Morubel.

2.4.2.3 "Top-10" van de TW in de haven van Oostende in 2004

TABEL 26 **TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	101,2
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	31,8
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	26,6
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	20,9
5	MORUBEL	Andere diensten	13,6
6	ZEEMACHT	Openbare sector	11,4
7	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	9,2
8	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer	6,7
9	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	6,4
10	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Havenbedrijf	4,8
Totaal top-10			232,7

Bron: NBB.

Behalve enkele kleine wijzigingen komt deze rangschikking overeen met die van 2003. Te vermelden waren het wegvallen van Provionftal na de overname ervan door Provion Fine Chemicals, dat twee plaatsen wint, alsook de entree van het havenbedrijf AGHO (tabel 26). Samen vertegenwoordigden deze tien ondernemingen 65,3 pct. van de directe TW in de haven van Oostende in 2004.

2.4.3 Werkgelegenheid

TABEL 27 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 1999 TOT 2004
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	4.515	3.973	4.186	4.337	4.511	4.439	100,0	-1,6	-0,3
MARITIEME CLUSTER.....	1.629	1.044	1.040	1.069	1.224	1.242	28,0	+1,5	-5,3
Scheepsagenten en expediteurs	79	78	27	55	46	50	1,1	+8,2	-8,7
Goederenbehandeling	70	84	71	87	121	131	3,0	+8,4	+13,5
Rederijen	391	0	12	15	15	18	0,4	+25,3	-45,7
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	103	100	105	99	114	109	2,5	-4,0	+1,2
270	166	201	257	324	308	6,9	-5,0	+2,7	
Visserij.....	435	350	382	244	299	313	7,0	+4,7	-6,4
Maritieme handel.....	0	1	1	2	2	3	0,1	+66,3	+97,8
Havenbedrijf	23	28	28	28	35	41	0,9	+15,7	+11,8
Openbare sector.....	259	237	212	282	268	269	6,1	+0,4	+0,8
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>141</i>	<i>130</i>	<i>130</i>	<i>123</i>	<i>141</i>	<i>153</i>	<i>-</i>	<i>+8,3</i>	<i>+1,7</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	2.886	2.930	3.146	3.268	3.287	3.196	72,0	-2,8	+2,1
HANDEL.....	370	417	408	364	337	320	7,2	-5,1	-2,9
INDUSTRIE	1.639	1.568	1.724	1.813	1.810	1.750	39,4	-3,3	+1,3
Energie	5	5	4	3	1	1	0,0	-6,7	-27,6
Petroleumindustrie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	464	369	307	408	405	403	9,1	-0,7	-2,8
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	0	11	11	12	12	12	0,3	-3,4	n.
Metaalverwerkende nijverheid	882	945	1.109	1.142	1.051	988	22,3	-5,9	+2,3
Bouw	144	136	151	127	114	109	2,5	-3,6	-5,3
Voedingsnijverheid	48	11	56	62	63	79	1,8	+26,4	+10,4
Andere industrie	96	91	86	59	166	159	3,6	-4,0	+10,5
VERVOER OVER LAND	172	180	297	290	310	329	7,4	+6,1	+13,8
Wegvervoer	160	163	231	226	233	237	5,3	+1,5	+8,1
Ander vervoer over land	12	17	66	65	77	92	2,1	+20,2	+50,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	705	764	718	801	830	797	18,0	-4,0	+2,5
Andere diensten	178	195	197	273	291	285	6,4	-2,0	+9,9
Openbare sector.....	527	569	521	528	539	512	11,5	-5,0	-0,6
2. INDIRECTE EFFECTEN	7.799	4.172	4.510	4.818	4.735	4.642	-	-2,0	-9,9
MARITIEME CLUSTER.....	4.666	902	1.003	1.105	1.130	1.183	-	+4,7	-24,0
NIET-MARITIEME CLUSTER....	3.133	3.271	3.507	3.713	3.605	3.459	-	-4,1	+2,0
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	12.314	8.146	8.696	9.155	9.246	9.081	-	-1,8	-5,9

Bron: NBB.

2.4.3.1 Algemene ontwikkeling

De directe werkgelegenheid is gemiddeld per jaar met 0,3 pct. gedaald van 1999 tot 2004, en met 1,6 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 27).

De indirecte werkgelegenheid ging in deze periode nog sterker achteruit, om dezelfde redenen als de TW, namelijk het ruime beroep op onderaanneming door de rederijen. Met ongeveer 9.100 VTE in 2004 komt de totale werkgelegenheid in de haven van Oostende overeen met 0,4 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid van het Gewest¹¹¹.

2.4.3.2 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid in 2004

Maritieme cluster

- In de visserij nam de werkgelegenheid met 4,7 pct. toe.
- Het personeelsbestand in de havenaanleg en baggerwerken is verminderd met 5 pct. Deze daling is vooral toe te schrijven aan Baggerwerken Decloedt en Zoon.
- In de Zeemacht (openbare sector) bleef de werkgelegenheid stabiel.
- In de goederenbehandeling nam het aantal werknemers toe met 8,4 pct., onder meer door de personeelsuitbreiding bij Searoad Security.
- Bij een groot aantal KMO's die actief zijn in de scheepsbouw en -herstelling is de werkgelegenheid gedaald (-4 pct.). Toch werden er ook enkele jobs gecreëerd bij SKB Yard.
- De werkgelegenheid steeg bij de scheepsagenten en expediteurs met 8,2 pct. dankzij Transeuropa Ferries.
- Het havenbedrijf AGHO heeft personeel aangeworven (+15,7 pct.).
- De werkgelegenheid bij de rederijen is gestegen, onder andere bij Ferryways.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De werkgelegenheid in de handel liep in de haven van Oostende (-5,1 pct.) terug bij de meeste ondernemingen van de sector.
- Industrie
 - De daling van het personeelsbestand bij Daikin Europe verklaart grotendeels de lagere werkgelegenheid in de metaalverwerkende nijverheid (-5,9 pct.).
 - In de chemische nijverheid werd een status-quo genoteerd, aangezien de overname van Provionftal door Provion Fine Chemicals zich niet vertaalde in een noemenswaardig verlies aan werkgelegenheid in de sector.
 - De werkgelegenheid in de andere industrieën ging achteruit (-4 pct.), onder andere bij Rail Services International Belgium.
 - In de bouwsector was een lichte vermindering te zien (-3,6 pct.).
 - Chocolaterie Jacali, daarentegen, heeft personeel aangeworven, wat de stijging in de voedingssector (+26,4 pct.) verklaart.
 - De werkgelegenheid in de elektronicasector onderging geen sterke wijzigingen.
- Vervoer over land
 - De lichte vooruitgang (+1,5 pct.) bij het wegvervoer kan onder meer worden toegeschreven aan de aanwervingen bij Maenhout Logistics.
 - De sterke toename (+20,2 pct.) bij het ander vervoer over land is te danken aan de NMBS.
- Andere logistieke diensten
 - De werkgelegenheid daalde bij de overheid (-5 pct.).
 - Ook in de overige diensten werd een vermindering opgetekend (-2 pct.).

¹¹¹ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

2.4.3.3 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Oostende in 2004

TABEL 28 **TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2004**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	959
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	512
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	299
4	ZEEMACHT	Openbare sector	269
5	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	236
6	MORUBEL	Andere diensten	97
7	VANHUELE GEBROEDERS	Havenaanleg en baggerwerken	71
8	NMBS	Ander vervoer over land	70
9	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	67
10	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	65
Totaal top-10			2.645

Bron: NBB.

De belangrijkste ondernemingen bleven op dezelfde plaats staan als in de rangschikking van 2003. De grootste veranderingen werden veroorzaakt door de overname van Provionftal door Proviron Fine Chemicals en de komst in deze top-10 van Van Huele Gebroeders, de NMBS en Chocolaterie Jacali, terwijl Stolt Sea Farm en Rail Services International eruit verdwenen (tabel 28). Deze tien ondernemingen vertegenwoordigden bijna 60 pct. van de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende in 2004.

2.4.4 Investerings

TABEL 29 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 1999 TOT 2004**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	71,1	35,7	15,4	9,8	12,2	15,9	25,6	+30,8	-25,9
Scheepsagenten en expediteurs	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	0,5	0,7	+5,8	-2,1
Goederenbehandeling	0,7	0,1	0,4	0,4	0,2	0,2	0,3	-9,6	-22,5
Rederijen	0,0	0,0	0,0	0,8	0,1	0,1	0,2	+132,4	+33,5
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	2,9	2,4	0,8	0,4	0,5	0,5	0,8	-12,9	-30,5
42,6	6,2	0,6	0,8	1,0	3,8	6,0	+268,7	-38,5	
Visserij	16,5	17,7	6,8	3,1	4,9	4,5	7,2	-7,6	-22,9
Maritieme handel	0,2	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2	+1215,0	-10,4
Havenbedrijf	7,6	8,5	4,7	3,9	5,0	6,3	10,1	+25,6	-3,8
Openbare sector	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>9,1</i>	<i>6,0</i>	<i>3,4</i>	<i>1,9</i>	<i>1,3</i>	<i>1,8</i>	<i>-</i>	<i>+36,2</i>	<i>-27,8</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	55,2	69,7	48,0	45,6	50,3	46,3	74,4	-8,0	-3,5
HANDEL.....	7,0	7,5	4,3	6,0	5,9	5,1	8,3	-13,6	-6,1
INDUSTRIE	26,5	38,2	30,3	17,8	22,6	19,8	31,8	-12,4	-5,7
Energie	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	+370,9	-8,2
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	12,5	20,6	7,6	7,3	7,5	5,7	9,2	-24,2	-14,5
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	-56,2	n.
Metaalverwerkende nijverheid	11,8	13,9	17,3	7,7	10,5	9,2	14,8	-11,8	-4,8
Bouw	0,5	0,4	0,6	0,6	0,7	0,6	1,0	-6,8	+6,7
Voedingsnijverheid	1,3	0,3	4,0	1,0	0,9	2,7	4,3	+207,4	+15,0
Andere industrie	0,4	2,8	0,8	1,0	3,0	1,5	2,3	-50,7	+32,9
VERVOER OVER LAND	2,6	3,7	4,8	5,3	1,8	3,0	4,8	+64,2	+2,9
Wegvervoer	2,6	3,7	4,5	3,4	1,3	2,4	3,9	+80,5	-1,4
Ander vervoer over land	0,0	0,0	0,3	1,9	0,5	0,6	0,9	+19,2	n.
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	19,1	20,3	8,6	16,6	19,9	18,3	29,5	-8,0	-0,8
Andere diensten	2,9	2,9	2,4	4,6	11,3	11,7	18,8	+3,4	+31,9
Openbare sector.....	16,1	17,4	6,2	12,0	8,6	6,7	10,7	-22,8	-16,2
DIRECTE INVESTERINGEN	126,3	105,3	63,4	55,4	62,5	62,2	100,0	-0,4	-13,2

Bron: NBB.

2.4.4.1 Algemene ontwikkeling

De investeringen tegen lopende prijzen daalden gemiddeld per jaar 13,2 pct. van 1999 tot 2004 en met 0,4 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 29). Tegen prijzen van 2000¹¹² verminderden de investeringen jaarlijks gemiddeld met 13,9 pct. tijdens de betrokken periode en met 1,2 pct. over het afgelopen jaar. De sterkste dalingen in deze periode deden zich voor in 2000 en 2001.

2.4.4.2 Ontwikkeling van de directe investeringen in 2004

Maritieme cluster

- De investeringen door het havenbedrijf stegen met 25,6 pct.: voltooiing van de werken in Plassendale 1 en aan de Wandelaarkaai, renovatie van de Demey-sluis, enz.
- In de visserij liepen de investeringen met 7,6 pct. terug, wegens dalingen bij onder meer Stolt Sea Farm en Wilmar.
- De door de sector havenaanleg en baggerwerken geïnvesteerde bedragen vielen nagenoeg viermaal hoger uit dan in 2003, wat toe te schrijven is aan Baggerwerken Decloedt en Zoon en, in mindere mate, aan Vanhuele Gebroeders. 2004 was een goed gevuld jaar voor die onderneming: in Oostende werd het gekenmerkt door de ontzanding aan de Oostwal-kaaimuur en door de bouw van het "Noordstrand".
- In de scheepsbouw en –herstelling werd een lichte inkrimping opgetekend. De bij Damen Shipyards Oostende vastgestelde vermindering werd deels gecompenseerd door de stijging bij Noordzee Kranen en Transport.
- De scheepsagenten en expediteurs, waaronder Oostends Transport Bedrijf en TMC Belgium, verhoogden hun directe investeringen.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - In de handel was een daling met 13,6 pct. te zien. De oorzaak hiervoor lag bij de afname bij Gesco, de Viswaren Bonnet en een groot aantal KMO's.
- Industrie
 - De metaalverwerkende nijverheid vertoonde een daling van de investeringen (-11,8 pct.) die te wijten was aan Daikin Europe.
 - Eenzelfde vaststelling geldt voor de chemische nijverheid (-24,2 pct.), onder meer ten gevolge van de overname door Proviron Fine Chemicals van Provironftal waar de investeringen één jaar eerder nog 3 miljoen euro bedroegen.
 - De investeringen verdrievoudigden in de voedingssector dankzij Chocolaterie Jacali.
 - De investeringen in de andere industrieën daalden in 2004 met 50,7 pct. waardoor ze opnieuw op hun niveau van 2002 kwamen. Deze ontwikkeling moet vooral op rekening van Tolsa Benelux worden geschreven, na een uitzonderlijk jaar dat gekenmerkt werd door de afsluiting van talrijke leasingcontracten, en ondanks een toename bij Goekint Graphics.
 - In de bouwnijverheid liepen de directe investeringen licht terug, onder andere bij Reynders en Versluys, ondanks verhogingen ervan bij Hanson Aggregates Belgium en De Viertorre.
- Vervoer over land
 - Het jaar werd gekenmerkt door een sterke toename van de investeringen (+80,5 pct.) in het wegvervoer. Die was het gevolg van de stijgingen bij Transport Maenhout en Vervoer Depoorter.
 - Ook voor het ander vervoer over land (+19,2 pct.) werd in 2004 een gunstige ontwikkeling waargenomen.

¹¹² Zie de toelichting in punt 2.1.3.

- Andere logistieke diensten
 - De ontwikkeling van 3,4 pct. in de investeringen in de andere diensten komt overeen met de stijgingen bij de Intergemeentelijke Vereniging voor het Afvalbeheer voor Oostende en Ommeland en bij Macrifi, die werden getemperd door de dalingen bij Morubel en Seagull Decor.
 - De investeringen van de openbare sector daalden met 22,8 pct.

2.4.4.3 Top-10 van de investeringen in de haven van Oostende in 2004

TABEL 30 **TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2004¹¹³**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	8,3
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	6,7
3	AUTONOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Havenbedrijf	6,3
4	INTERGEMEENTELIJKE VERENIGING VOOR HET AFVALBEHEER VOOR OOSTENDE EN OMMELAND	Andere diensten	4,3
5	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	3,5
6	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	3,4
7	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	2,6
8	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	2,6
9	ORAC	Chemische nijverheid	1,6
10	WESTERDAL	Andere diensten	1,5
Totaal top-10			40,7

Bron: NBB.

Daikin Europe staat op de eerste plaats in deze top-10 (tabel 30). Baggerwerken Decloedt en Zoon, Chocolaterie Jacali, Orac en Westerdal maakten in 2004 hun entree. Met 40,7 miljoen euro vertegenwoordigen deze tien ondernemingen 65,4 pct. van de privé-investeringen in de haven van Oostende dit jaar.

¹¹³ De investeringen van Stadsvernieuwing Oostende in 2004 werden niet in deze paragraaf opgenomen, aangezien ze geen directe gevolgen hebben voor de haven. Om die reden staat deze onderneming ook niet in de top-10.

2.4.5 Financiële ratio's

TABEL 31 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2002 TOT 2004

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
MARITIEME CLUSTER.....	2,5	4,3	3,5	1,32	1,20	1,33	40,7	38,0	39,2
Scheepsagenten en expediteurs.....	35,5	4,0	11,8	1,04	1,06	1,06	17,3	22,5	20,0
Goederenbehandeling.....	2,5	0,2	-0,1	1,07	0,76	1,00	71,8	62,2	64,6
Rederijen.....	9,8	6,1	5,3	1,14	1,23	1,16	34,6	36,0	31,6
Scheepsbouw en -herstelling..	3,1	12,8	13,8	1,20	0,91	0,90	20,5	16,7	12,6
Havenaanleg en baggerwerken.....	3,3	9,1	6,6	1,62	1,56	2,19	31,1	30,5	31,5
Visserij.....	-6,0	-2,3	-10,7	1,03	0,99	0,98	32,6	30,7	33,8
Maritieme handel.....	25,4	30,4	32,8	1,26	1,66	2,20	22,5	33,0	43,8
Havenbedrijf.....	2,2	0,5	3,8	1,67	1,33	1,33	86,7	85,3	86,9
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	8,7	6,8	6,9	1,41	1,42	1,39	42,3	47,7	48,0
HANDEL.....	1,8	5,6	4,5	1,46	1,55	1,53	37,9	39,9	40,7
INDUSTRIE.....	12,1	7,5	7,6	0,70	0,77	0,76	29,4	36,3	36,8
Energie.....	7,9	7,9	2,2	1,44	1,27	1,43	61,6	66,9	66,7
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid.....	-19,4	-2,6	-1,9	0,94	6,32	5,45	70,8	87,0	84,6
Automobielnijverheid.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	1,5	13,7	7,5	1,11	1,31	1,20	13,4	23,3	18,3
Metaalverwerkende nijverheid	19,1	11,2	9,0	0,62	0,60	0,59	25,4	28,9	30,2
Bouw.....	5,8	15,4	16,9	1,22	1,15	1,10	24,7	23,8	25,4
Voedingsnijverheid.....	42,2	28,9	55,1	1,58	1,84	2,13	25,3	33,7	41,0
Andere industrie.....	32,0	9,3	4,2	1,40	1,23	1,05	28,3	27,1	22,5
VERVOER OVER LAND.....	6,3	5,7	11,6	1,24	1,60	1,37	42,5	44,1	36,8
Wegvervoer.....	13,8	18,4	17,4	1,59	1,78	1,79	45,8	50,1	50,7
Ander vervoer over land.....	-11,0	-39,3	-11,0	0,44	1,08	0,72	36,5	30,8	17,7
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	7,8	6,5	6,1	3,63	4,05	3,80	58,9	66,8	68,3
Andere diensten.....	7,8	6,5	6,1	3,63	4,05	3,80	58,9	66,8	68,3
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	7,6	6,4	6,4	1,40	1,39	1,38	42,0	45,8	46,3

Bron: NBB.

- o De rentabiliteit van de ondernemingen in de haven van Oostende is gemiddeld niet veranderd tussen 2003 en 2004 (tabel 31). Terwijl ze sterk daalde in bepaalde sectoren zoals de visserij -Stolt Sea Farm-, de havenaanleg en baggerwerken -Baggerwerken Decloedt en Zoon-, de metaalverwerkende nijverheid -Daikin Europe- en de andere diensten -Morubel-, werd ze anderzijds ook versterkt door de stijging van de nettoresultaten in het havenbedrijf, de chemische nijverheid en het ander vervoer over land.
- o De liquiditeitsratio gaf ook een zekere stabiliteit te zien, doordat de stijgingen in de havenaanleg en baggerwerken en de goederenbehandeling de vastgestelde dalingen in de chemische nijverheid en het ander vervoer over land compenseerden.

- o De in de haven van Oostende gevestigde ondernemingen waren gemiddeld iets solvabeler in 2004 dan in 2003 (+0,5 pct.), zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Zo nam de solvabiliteit sterk toe in de goederenbehandeling, de havenaanleg en baggerwerken, de visserij en het havenbedrijf, alsook in de metaalverwerkende nijverheid en de andere diensten, zodat de dalingen in de chemische nijverheid en het ander vervoer over land ongedaan werden gemaakt.

2.4.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Oostende in 2004: synthese¹¹⁴

TABEL 32 OOSTENDE
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2004	Verloop 2003- 2004 (in pct.)	Aandeel 2004 (in pct.)
Containers	51	29	79	+9,2	1,1
Roll-on-roll-off	2.173	3.755	5.928	+5,7	78,6
Conventioneel stukgoed	10	0	10	-52,4	0,1
Vloeibare bulkgoederen ..	49	0	49	+25,6	0,6
Vaste bulkgoederen	1.478	0	1.478	-0,1	19,6
TOTAAL	3.761	3.784	7.545	+4,5	100,0

Bron: AG Haven Oostende.

Het maritiem goederenverkeer in Oostende bestaat hoofdzakelijk uit rollend materieel (*ro-ro*) en vaste bulkgoederen. Na de daling in de jaren negentig en de opleving in de jaren 2000 kondigt zich in 2004 een nieuwe stijging aan van de havenactiviteit dankzij de groei van het maritiem goederenverkeer met 4,5 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar (tabel 32). De drempel van 7,5 miljoen ton werd overschreden, wat een record is voor Oostende.

Het *ro-ro-verkeer* vertoonde in 2004 een sterke groei (+5,7 pct.) die toegeschreven kan worden aan het toegenomen aantal afvaarten naar de verschillende bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. Na de zeer aanzienlijke terugval in 2003 steeg het vervoer van passagiers¹¹⁵ in 2004 opnieuw met 9,7 pct., wat het aantal op meer dan 163.000 bracht. De heropening van de lijn Oostende – Ramsgate, die wordt beheerd door de reder Transeuropa Ferries, is niet vreemd aan dit verschijnsel. De vastgestelde daling bij de vaste bulkgoederen komt overeen met de lichte vermindering in het vervoer van zand. Hoewel het containerverkeer in Oostende gering blijft, zet het zijn opmars voort. In 2004 werden er 15.418 TEU geladen of gelost, dat is 16,2 pct. meer dan in 2003. In tonnage komt dat overeen met een stijging van 9,2 pct., wat echter veel lager is dan de 75,6 pct. die één jaar eerder werd gehaald.

Niet minder dan 99 pct. van de in Oostende inkomende trafiek in 2004 is afkomstig uit Europa (vooral uit Groot-Brittannië); 17 pct. daarvan komt uit de zee (zand en grind). Datzelfde jaar ontving Oostende 4.883 schepen, wat meer is dan het recordjaar 1993.

¹¹⁴ Bronnen: AG Haven Oostende en Vlaamse Havencommissie (2005). Zie ook tabel 74 (bijlage 8) voor meer details over het maritiem goederenverkeer per goederencategorie in de haven van Oostende in 2004.

¹¹⁵ Deze activiteit is niet opgenomen in tabel 32.

2.5 Haven van Zeebrugge

2.5.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004¹¹⁶

2.5.1.1 Context

De groei van het containertransport en de conventionele stukgoederen leidde in 2004 tot een stijging van het maritiem goederenverkeer in Zeebrugge met 4 pct. Het aantal overgeslagen nieuwe wagens neemt sinds 1997 aanhoudend toe, waardoor Zeebrugge uitgroeide tot een wereldleider in deze activiteit. Voorts was Zeebrugge ook de belangrijkste Europese haven voor de *ro-ro shortsea*, het soort goederen dat voornamelijk overgeslagen wordt door Sea-Ro Terminal. Maar deze groei brengt ook nieuwe uitdagingen op het vlak van capaciteit en toegankelijkheid met zich. De haven van Zeebrugge heeft aan APM Terminals, van de Deense groep Møller-Mærsk, de bouw toevertrouwd van enkele terminals die het op termijn mogelijk zouden moeten maken om 1,2 tot 2 miljoen extra TEU per jaar te kunnen overslaan. De ontsluiting van de haven is al even belangrijk voor de uitbreiding ervan. Zeebrugge heeft echter nogal wat problemen wat de binnenvaart betreft. Om die reden werd dan ook de *PortConnect*-structuur ingevoerd, teneinde het multimodale transport van containers van en naar het hinterland te bevorderen. Er ligt nog altijd een enorme druk op alle vervoersinfrastructuren, die last hebben van verzadiging. Dat is het geval voor het wegennet waarmee de haven rechtstreeks in verbinding staat. Gelet op de problemen in de Antwerpse en Brusselse rand lijkt het verstandig om, vooral voor het vervoer van auto's, een intensief gebruik te maken van de waterwegen. Deze worden immers betrouwbaar geacht over een middellange afstand. Dit veronderstelt echter ook een reorganisatie van alle logistieke ketens. De Vlaamse overheid ondersteunt diverse projecten in de haven van Zeebrugge, waaronder de aanleg van het Albert II-dok, de uitbreiding van het rangeerstation en de voltooiing van de Toyota-kaai in de achterhaven.

2.5.1.2 Industriële activiteit

Op 1 februari startte de Gentse goederenbehandelaar Stukwerkers haar activiteiten in de haven van Zeebrugge. Ze zal er de behandeling van de intra-Europese lijnen van Toyota voor haar rekening nemen, wat overeenkomt met vier tot vijf aanlopen per week, met een totaal van 140.000 wagens per jaar. Op 3 februari lanceerde CTS¹¹⁷, in samenwerking met Inter Ferry Boats, een shuttledienst per spoor tussen Keulen en Antwerpen, Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk onder de naam "Cologne Rail Shuttle". Zo vertrekt driemaal per week een bloktrein met een capaciteit van 60 TEU vanuit Keulen, dat via de draaischijf in Muizen een verbinding onderhoudt met al die bestemmingen. Midden februari meerde het drijvende droogdok "Dok 7" aan de Bastenakenkaai in de binnenhaven aan. Dit is een droogdok van 122 meter lang en 22 meter breed dat kan worden gebruikt als droogdok voor schepen van 106 meter lang met een maximumgewicht van 7.000 ton. Eind maart werden de nieuwe installaties van European Transport Systems (ETS) en van het zusterbedrijf Cheron in de transportzone van Zeebrugge in gebruik genomen.

Begin maart 2004 ondertekenden APX (Amsterdam Power Exchange), Endex (European energy Derivatives Exchange) en de operator van het gasplatform in Zeebrugge, Huberator, een intentieverklaring om de haalbaarheid van een beurs voor aardgas op de Hub in Zeebrugge te bestuderen. Zodra dit haalbaar bleek, werd begin 2005 APX Gas Zeebrugge opgericht, een *joint venture* tussen APX en Huberator. Deze joint venture werkt met een online systeem voor handel in en de verkoop van aardgas via een elektronisch platform. In juni keurde de CREG¹¹⁸ de belangrijkste voorwaarden goed waaraan de leveranciers moeten voldoen om toegang te krijgen tot de LNG-terminal van Fluxys in Zeebrugge. Fluxys kreeg trouwens de toestemming om een vierde tank te bouwen. In juli werden diverse akkoorden ondertekend voor de gasverwerking in deze terminal vanaf 2007, onder andere tussen Fluxys LNG en Distrigas enerzijds en Tractebel Global LNG (Suez) anderzijds.

¹¹⁶ Bronnen: o.a. Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), Vlaamse Havencommissie (2005) en Lloyd Special Report "Zeebrugge".

¹¹⁷ Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land Service.

¹¹⁸ Belgische federale Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas.

De rol van België als draaischijf voor de West-Europese **gasbevoorrading**, dankzij Zeebrugge en het doorvoernetwerk op het Belgische grondgebied, wordt elk jaar opnieuw bevestigd. Op lange termijn bedraagt de daarvoor bestemde doorvoercapaciteit 48 miljard m³ per jaar – dat is bijna driemaal het Belgische verbruik – en die capaciteit zou zelfs nog toenemen. In 2004 werden de bronnen voor gasbevoorrading in België als volgt onderverdeeld: 15 pct. van het gas kwam uit Algerije, 40 pct. uit Noorwegen, 38 pct. uit Nederland en 7 pct. bestond uit aankopen op de spotmarkt in Zeebrugge.

Aangezien de hoofdzakelijk voor uitvoer bestemde productie ongetwijfeld zal oplopen van 75 miljard m³ in 2004 tot 120 miljard m³ in 2010 en de exportcapaciteiten zullen groeien (momenteel wordt een verhoging van de capaciteit van de *Zeepipe* naar Zeebrugge onder de loep genomen), versterkt Noorwegen zijn positie in de bevoorrading van Noord-West-Europa. Het contract tussen Distrigaz en het Algerijnse Sonatrach vervalt eind 2006.

Na ondertekening van de akkoorden tussen Fluxys LNG¹¹⁹ en Qatar Petroleum/Exxon Mobil, Distrigaz en Tractebel Global LNG, zal Qatar één van de olieproducerende landen worden die de LNG-terminal in Zeebrugge vanaf 2007 zullen bevoorraden. Dit zal bijdragen tot de diversificatie en dus ook tot de veiligheid van de gasbevoorrading van het land. Er werd trouwens besloten de doorvoercapaciteit van de LNG-terminal te verdubbelen tot ongeveer 7 miljoen ton per jaar, dat is 9 miljard m³, via een investering van 165 miljoen euro.¹²⁰

Eind september werd de nieuwe sleepboot "Union Coral" in de Zeebrugse haven in dienst genomen. Dit is de eerste levering uit de bestelling die URS¹²¹ bij de Spaanse scheepswerf Astilleros Armon plaatste voor twee boten met een trekkracht van 65 ton. Op hetzelfde ogenblik werd het Noorse transportschip Tricolor, dat in 2003 in Pas-de-Calais gestrand was, opnieuw vlot getrokken. Eind oktober stelde Hanson Aggregates Belgium een gloednieuwe betoncentrale in werking, alsook een eenheid voor zand en grind in het Prins-Filipdok. In diezelfde periode startte Combined Terminal Operators, dochteronderneming van de firma voor goederenbehandeling PSA/Hesse-Noord Natie, met de bouw van een splinternieuwe wagenterminal aan de Bastenakenkaai, in de binnenhaven. Op 1 november 2004 nam PSA/Hesse-Noord Natie de terminal OCHZ¹²² in de voorhaven over. Diezelfde dag werd de terminal van StoraEnso, die door Sea-Ro Terminal werd gebruikt in het Wielingendok in de voorhaven, voor het eerst verbonden met Keulen via een spoorshuttle die door de Belgische operator DLC werd uitgewerkt. StoraEnso genereert dagelijks werkgelegenheid voor vier of vijf spoorkonvooien van elk 1.000 tot 1.500 ton, en dit in diverse Europese richtingen. Eind december werd een officiële concessieovereenkomst ondertekend met APM Terminals voor de uitbouw en exploitatie van een multifunctionele terminal op de site van de FCTcontainerterminal, waarover tot dan toe besprekingen werden gevoerd tussen MBZ, Katoen Natie en Cobelfret. In 2004 bouwde DEME Environmental Contractors (DEC) een centrum voor de opslag en verwerking van slib afkomstig van de baggeractiviteiten in de voorhaven van Zeebrugge.

¹¹⁹ *Liquid Natural Gas* of vloeibare aardgas. Fluxys LNG is een dochteronderneming van Fluxys.

¹²⁰ Meer informatie op <http://www.unece.org/ie>.

¹²¹ Unie van Redding- en Sleepdienst.

¹²² Ocean Containerterminal Hesse-Noord Natie Zeebrugge. OCHZ werd opgericht in 1997 dankzij een partnerschap tussen Hessenatie en Inter Ferry Boats, de dochteronderneming van de NMBS voor het maritiem goederenverkeer.

2.5.1.3 Infrastructuur

Capaciteit en toegankelijkheid: dat zijn de belangrijkste uitdagingen voor de haven van Zeebrugge. Het Noordelijk Insteekdok in de achterhaven werd aangelegd met onder andere de bouw van een damwandplank over de volledige breedte van het dok (225 meter). De bouw van een 657 meter lange kaaimuur in het Wielingendok en een 440 meter lange kaaimuur in het Albert II-dok werd in de voorhaven voltooid, wat vooral ten goede komt aan de terminal van StoraEnso. Tijdens de ministerraad van 6 februari bereikte de Vlaamse overheid een akkoord om de 282 ha aan terreinen in de achterhaven van Zeebrugge, die tot dan toe werden gehandhaafd als vogelhabitat¹²³, vrij te maken. Dit gebied is nu opnieuw bruikbaar voor economische en havenactiviteiten, terwijl ter compensatie andere beschermde gebieden worden gecreëerd. Begin april werd gestart met renovatiewerken op de oevers van het Verbindingsdok (achterhaven), tussen de P. Vandammesluis en het Boudewijnkanaal. In juli startte de firma Electrawinds met de bouw van zeven nieuwe windmolens langsheen de Kleine Pathoekweg in de Brugse achterhaven. Deze windmolens zijn 120 meter hoog en de rotor ervan heeft een diameter van 70 meter. Van september tot november heeft de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust, met de steun van het Vlaams gewest, grondwerken uitgevoerd aan het uiteinde van het Albert II-dok, in de westelijke voorhaven. Op 1 december 2004 kondigde het Gewest bovendien aan dat het zou blijven investeren in de aanleg van dit dok, alsook in de uitbreiding van het rangeerstation en de voltooiing van de kaaimuur voor Toyota in de achterhaven. Het havenbedrijf MBZ heeft er in 2004 uiteenlopende werkzaamheden uitgevoerd, zoals onderhoudswerken, onderhoud van de sluisdeuren van de P. Vandammesluis, wegeniswerken en kaaiverhardingen. Daarbij ging het er ook om in de havenaanleg de toepassing van de jongste ISPS-reglementeringen tot uiting te laten komen. Ecorem voerde tevens bodemonderzoek uit. Ten slotte ving Sea-Ro Terminal datzelfde jaar aan met de bouw van distributieloodsen op de terminal van StoraEnso en met het verharderen van de *ro-ro*-terminal in het Brittaniadok.

¹²³ Cf. de Europese richtlijnen van de Commissie 79/409/EEG inzake het behoud van de vogelstand, en 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna.

2.5.2 Toegevoegde waarde

TABEL 33 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 1999 TOT 2004
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	663,0	729,9	743,5	714,6	686,9	721,1	100,0	+5,0	+1,7
MARITIEME CLUSTER.....	245,3	277,6	277,7	271,9	278,6	284,7	39,5	+2,2	+3,0
Scheepsagenten en expediteurs	26,4	30,0	27,2	28,5	35,7	39,2	5,4	+9,9	+8,3
Goederenbehandeling	61,1	80,9	86,6	87,4	90,8	87,9	12,2	-3,1	+7,6
Rederijen	13,0	2,5	4,3	9,0	18,4	12,4	1,7	-32,4	-0,8
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	6,8	9,1	9,6	8,4	7,6	7,7	1,1	+1,3	+2,6
19,4	33,2	26,2	24,4	17,0	22,6	3,1	+33,0	+3,2	
Visserij	26,0	30,3	34,8	32,1	27,4	22,6	3,1	-17,4	-2,7
Maritieme handel	0,2	0,4	0,1	0,2	0,8	0,6	0,1	-29,1	+25,1
Havenbedrijf	16,1	18,3	18,5	20,8	14,7	21,3	3,0	+44,5	+5,7
Openbare sector	76,4	73,1	70,2	61,1	66,2	70,2	9,7	+6,1	-1,7
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>14,5</i>	<i>17,2</i>	<i>20,2</i>	<i>18,2</i>	<i>17,7</i>	<i>15,7</i>	<i>-</i>	<i>-11,1</i>	<i>+1,6</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	417,6	452,2	465,8	442,7	408,3	436,4	60,5	+6,9	+0,9
HANDEL.....	85,3	75,9	81,2	65,3	62,0	64,7	9,0	+4,3	-5,4
INDUSTRIE	232,4	277,4	278,3	261,4	226,5	246,5	34,2	+8,8	+1,2
Energie	65,1	80,5	78,1	79,0	24,7	32,1	4,5	+29,9	-13,2
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	26,9	28,5	29,0	29,4	26,5	27,1	3,8	+2,3	+0,1
Automobielnijverheid	0,3	0,1	7,9	0,1	0,0	0,1	0,0	n.	-12,6
Elektronica.....	56,5	72,0	65,5	66,9	80,6	87,1	12,1	+8,1	+9,1
Metaalverwerkende nijverheid	14,9	14,7	16,6	16,6	16,8	14,7	2,0	-12,3	-0,2
Bouw	42,9	55,7	57,1	44,8	41,7	42,9	6,0	+2,8	+0,0
Voedingsnijverheid	14,3	13,0	11,5	10,3	22,9	27,6	3,8	+20,7	+14,1
Andere industrie	11,5	13,0	12,6	14,4	13,2	14,7	2,0	+11,1	+5,0
VERVOER OVER LAND	54,9	53,7	56,1	62,9	65,1	68,4	9,5	+5,0	+4,5
Wegvervoer	42,7	40,3	42,2	46,2	48,3	47,3	6,6	-2,0	+2,1
Ander vervoer over land	12,2	13,4	13,9	16,7	16,8	21,0	2,9	+25,2	+11,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	45,1	45,2	50,2	53,1	54,6	56,8	7,9	+4,0	+4,7
Andere diensten	29,3	31,3	32,7	35,6	37,2	39,9	5,5	+7,3	+6,4
Openbare sector	15,7	13,9	17,5	17,5	17,4	16,9	2,3	-3,1	+1,4
2. INDIRECTE EFFECTEN	583,7	551,2	608,5	659,3	575,8	570,6	-	-0,9	-0,5
MARITIEME CLUSTER	294,9	219,7	245,3	339,7	255,9	237,6	-	-7,2	-4,2
NIET-MARITIEME CLUSTER....	288,9	331,5	363,2	319,6	319,9	333,1	-	+4,1	+2,9
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	1.246,7	1.281,1	1.351,9	1.373,9	1.262,7	1.291,7	-	+2,3	+0,7

Bron: NBB.

2.5.2.1 Algemene ontwikkeling

De directe TW tegen lopende prijzen steeg gemiddeld op jaarbasis met 1,7 pct. van 1999 tot 2004, en met 5 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 33). Tegen prijzen van 2000¹²⁴ bedroeg de gemiddelde jaarlijkse ontwikkeling -0,2 pct. voor de betrokken periode, maar +2,6 pct. voor het afgelopen jaar.

Het verloop van de indirecte TW was meer getemperd, gelet op de afnemende activiteit bij de rederijen, een sector die zeer sterk afhankelijk is van onderaanneming. Met iets minder dan 1,3 miljard euro in 2004 komt de totale TW, die de som is van de directe en de indirecte TW, overeen met 0,8 pct. van het bbp van het Gewest¹²⁵.

2.5.2.2 Ontwikkeling van de directe TW in 2004

Maritieme cluster

- De TW van de Zeemacht (openbare sector) is met 6,1 pct. gestegen door de verhoging van de personeelskosten.
- De TW van de goederenbehandeling daalde dan weer met 3,1 pct. Dit is te wijten aan de overname van Ocean Containerterminal Hesse/Natie Zeebrugge (OCHZ) door de groep PSA-Hesse-Noord Natie (HNN) in 2004. HNN ondertekende een akkoord met Inter Ferry Boats (IFB) waardoor HNN de participatie van 50 pct. overnam die IFB in OCHZ had. Die achteruitgang werd gedeeltelijk gecompenseerd door bepaalde ontwikkelingen binnen de groep HNN: winst bij Sea-Ro Terminal en een gestegen personeelsbestand bij Accessory Plant Zeebrugge en Combined Terminal Operators (cf. infra).
- Bij de scheepsagenten en expediteurs nam de bijdrage tot het bbp toe met 9,9 pct. De goede resultaten van ECS European Containers en de winstgevende situatie van IFB compenseerden daarbij het verlies aan TW van deze laatste na de vereffening van OCHZ.
- De visserij verliest terrein (-17,4 pct.) door de overname van Brugse Visrokerij Alloo door de groep Brugse Visrokerij F. Alloo, die ingedeeld is bij de NACE-categorie 74.142 (andere diensten, zie hierna). Bovendien gaat ook de TW van Rederij Noordpas en van Zeebrugse Visveiling achteruit.
- De havenaanleg en baggerwerken ontwikkelden zich gunstig (+33 pct.) dankzij de goede resultaten van Depret en de verhoging van de voorzieningen voor risico's en lasten bij Baggerwerken Decloedt en Zoon.
- De TW van het havenbedrijf, MBZ, bereikte dankzij een gestegen resultaat opnieuw het peil van 2002. De daling van 2003 werd vooral veroorzaakt door de vermindering van de voorzieningen voor risico's en lasten.
- De TW van de rederijen vertoonde een daling met 32,4 pct., die vooral te verklaren is door de duidelijke verzwakking van het resultaat van Cobelfret Ferries.
- De TW van de scheepsbouw en -herstelling is met 1,3 pct. gestegen dankzij Verheye Joel, ondanks een daling bij Longueville Zeebrugge.
- De maritieme handel gaf een daling te zien.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De TW van de handel is in 2004 met 4,3 pct. toegenomen. Onder meer de gestegen winstcijfers bij Auto Terminus en Bridgestone Logistics Europe lagen hieraan ten grondslag.

¹²⁴ Zie de toelichting in punt 2.1.1.

¹²⁵ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

- Industrie
 - De elektronicasector liet een stijging van de TW optekenen (+8,1 pct.). Daarbij kan worden gewezen op de gestegen bedrijfswinsten van Jabil Circuit Belgium en, in mindere mate, van Philips Innovative Applications.
 - De TW in de bouwsector is gestegen met 2,8 pct. dankzij onder andere Seapane dat zijn verliezen kon beperken, en Entreprises Jan De Nul die opnieuw winst maakte.
 - De sterke toename van de TW in de energiesector (+29,9 pct.) is te danken aan Electrabel (cf. punt 2.2.2.2) en Fluxys, waar de bedrijfswinst en de voorzieningen voor risico's en lasten verhoogd werden.
 - De TW van de chemische nijverheid groeide met 2,3 pct. dankzij hogere winstcijfers bij Corn. Van Loocke en Arplam en ondanks de stopzetting van de activiteiten bij Punch Plastics.
 - De voedingssector ontwikkelde zich gunstig (+20,7 pct.), wat te verklaren is door de stijgingen bij PBI Fruit Juice Company¹²⁶ - uitbreiding van het personeelsbestand en toenemende winst – en bij Kathy Chocolaterie, dat opnieuw winst maakte.
 - De sterke achteruitgang in de metaalverwerkende nijverheid (-12,3 pct.) moet op rekening worden geschreven van de talrijke dalingen bij een aantal ondernemingen uit de sector.
 - De TW van de andere industrieën is met 11,1 pct. toegenomen. Daarbij dienen onder andere de goede prestaties van Denolf Recycling te worden beklemtoond.
 - In het vorige verslag werd de firma Combined Terminal Operators opgenomen in de automobielnijverheid, overeenkomstig de inschrijving in de nationale rekeningen (bedrijfstak 34). Omdat het hier evenwel gaat om een bedrijf dat actief is in de goederenbehandeling, werd overeengekomen om deze onderneming voortaan bij de maritieme sector in te delen. Deze wijziging verklaart waarom er cijfers ontbreken in de automobielnijverheid.

- Vervoer over land
 - De TW van het wegvervoer liep met 2 pct. terug als gevolg van de dalingen bij D. D. Trans – afgenomen winst - en bij Tracto (Brugge) – gestegen verlies. Dit verschijnsel werd getemperd door de vernieuwde winstcijfers bij Norbert Dentressangle Silo Belgium.
 - De TW van het ander vervoer over land steeg daarentegen met 25,2 pct., waarvoor in hoofdzaak de NMBS verantwoordelijk is (cf. punt 2.2.2.2).

- Andere logistieke diensten
 - De TW van de openbare sector daalde met 3,1 pct. na de daling van de personeelsaantallen in deze sector (zie hierna).
 - De TW van de andere diensten is dan weer toegenomen met 7,3 pct. Deze stijging valt onder andere te verklaren door de stijging van PortConnect en van Brugse Visrokerij F. Alloo (cf. supra), die deels werd gecompenseerd door een vermindering bij IVBO¹²⁷.

¹²⁶ Deze Zeebrugse dochteronderneming van Tropicana werd toegevoegd aan de studie voor de jaren 2002 tot 2004.

¹²⁷ Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland.

2.5.2.3 "Top-10" van de TW in de haven van Zeebrugge in 2004

TABEL 34 **TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	ZEEMACHT	Openbare sector	70,2
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	58,6
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	43,5
4	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Elektronica	25,0
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	22,9
6	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf	21,3
7	FLUXYS	Energie	21,0
8	PEMCO BRUGGE	Chemische nijverheid	18,5
9	GLAVERBEL	Bouw	17,7
10	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	16,9
Totaal top-10			315,6

Bron: NBB.

De eerste drie ondernemingen uit deze top-10 konden hun plaats behouden. Jabil Circuit Belgium kwam vier plaatsen hoger te staan, Combined Terminal Operators, het havenbedrijf MBZ en Glaverbel kwamen nieuw binnen in de lijst, terwijl Electrabel, Fjord Seafood Pieters en DD Trans eruit verdwenen (tabel 34). Met 316 miljoen euro vertegenwoordigden deze tien ondernemingen 44 pct. van de gecreëerde TW in de haven van Zeebrugge in 2004.

2.5.3 Werkgelegenheid

TABEL 35 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 1999 TOT 2004
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004	Verloop 2003 - 2004	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	10.374	10.760	10.924	10.420	10.148	9.968	100,0	-1,8	-0,8
MARITIEME CLUSTER.....	4.622	4.980	4.805	4.378	4.294	4.227	42,4	-1,5	-1,8
Scheepsagenten en expediteurs	343	303	320	347	400	410	4,1	+2,4	+3,6
Goederenbehandeling	1.246	1.399	1.355	1.363	1.340	1.326	13,3	-1,0	+1,3
Rederijen	109	115	83	91	94	94	0,9	+0,5	-2,9
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	173	194	193	167	150	146	1,5	-2,5	-3,4
228	317	291	287	246	243	2,4	-1,0	+1,3	
Visserij	398	497	488	484	412	363	3,6	-11,8	-1,8
Maritieme handel	2	9	6	5	16	9	0,1	-44,9	+31,5
Havenbedrijf	167	163	162	156	152	150	1,5	-1,4	-2,1
Openbare sector	1.956	1.982	1.907	1.480	1.484	1.486	14,9	+0,1	-5,3
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>262</i>	<i>315</i>	<i>283</i>	<i>290</i>	<i>292</i>	<i>256</i>	<i>-</i>	<i>-12,2</i>	<i>-0,4</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	5.751	5.780	6.119	6.042	5.854	5.740	57,6	-1,9	+0,0
HANDEL.....	1.176	981	1.036	1.096	965	928	9,3	-3,8	-4,6
INDUSTRIE	2.832	2.997	3.241	2.967	2.881	2.727	27,4	-5,3	-0,8
Energie	348	378	355	384	131	127	1,3	-2,4	-18,2
Petroleumindustrie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	347	321	357	346	320	283	2,8	-11,4	-4,0
Automobielnijverheid	7	3	176	1	0	2	0,0	n.	-24,9
Elektronica.....	729	786	802	789	942	906	9,1	-3,8	+4,4
Metaalverwerkende nijverheid	251	259	286	271	281	262	2,6	-6,8	+0,8
Bouw	561	700	736	600	604	542	5,4	-10,1	-0,7
Voedingsnijverheid	298	271	267	275	313	335	3,4	+7,2	+2,4
Andere industrie	292	280	263	300	292	270	2,7	-7,7	-1,5
VERVOER OVER LAND	947	924	983	1.066	1.093	1.142	11,5	+4,5	+3,8
Wegvervoer	707	670	719	758	770	766	7,7	-0,5	+1,6
Ander vervoer over land	241	254	264	309	323	376	3,8	+16,4	+9,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	797	878	858	913	915	943	9,5	+3,1	+3,4
Andere diensten	394	530	520	577	601	642	6,4	+6,9	+10,3
Openbare sector	403	348	338	336	314	301	3,0	-4,1	-5,7
2. INDIRECTE EFFECTEN	9.105	10.298	10.683	10.082	9.432	9.227	-	-2,2	+0,3
MARITIEME CLUSTER	3.929	4.742	4.476	4.314	3.919	3.680	-	-6,1	-1,3
NIET-MARITIEME CLUSTER....	5.176	5.555	6.207	5.768	5.512	5.547	-	+0,6	+1,4
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	19.478	21.058	21.607	20.502	19.580	19.194	-	-2,0	-0,3

Bron: NBB.

2.5.3.1 Algemene ontwikkeling

De directe werkgelegenheid is jaarlijks gemiddeld gedaald met 0,8 pct. van 1999 tot 2004, en met 1,8 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 35).

De indirecte werkgelegenheid in 2004 is eveneens gedaald, terwijl er gemiddeld toch een lichte stijging geregistreerd werd over de volledige periode. De totale werkgelegenheid, die de som is van de directe en de indirecte werkgelegenheid, bedroeg iets meer dan 19.000 VTE, dat is 0,9 pct. van de werkgelegenheid in het Gewest¹²⁸.

2.5.3.2 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid in 2004

Maritieme cluster

- De Zeemacht (openbare sector), de grootste werkgever in de haven van Zeebrugge, kon het personeelsbestand behouden op 1.486 VTE.
- De personeelsbestanden in de goederenbehandeling namen met 1 pct. af door de vereffening van Ocean Containerterminal Hessenatie Zeebrugge en het banenverlies bij Sea Park. Deze verliezen werden gecompenseerd door de hogere personeelsaantallen bij Combined Terminal Operators en Accessory Plant Zeebrugge.
- De scheepsagenten en expediteurs hebben in 2004 personeel aangeworven (+2,4 pct.), onder andere bij Zeebrugge Shipping and Bunkering Company. De overname van Mc Cann door de gelijknamige holding, die ingedeeld is bij de andere diensten, heeft die stijging getemperd.
- De visserijsector heeft personeel afgestoten (-11,8 pct.). Ter herinnering: Brugse Visrokerij Alloo werd overgenomen, wat versterkte de dalingen in heel wat grote KMO's van de sector.
- De werkgelegenheid in de ondernemingen die actief zijn in havenaanleg en baggerwerken is lichtjes teruggelopen (-1 pct.): de daling bij Baggerwerken Decloedt en Zoon werd gecompenseerd door de aanwervingen bij Diving Engineering and Consultancy Office.
- Het havenbedrijf behield zijn personeelsbestand van 150 VTE.
- De werkgelegenheid in de scheepsbouw en –herstelling ging met 2,5 pct. achteruit wegens de dalingen bij Scheepswerken De Graeve en Longueville Zeebrugge, die getemperd werden door de nieuw gecreëerde jobs bij Verheye Joel.
- De rederijen konden hun arbeidskrachten van het voorgaande jaar behouden.
- De maritieme handel vertoonde een lichte inkrimping van de werkgelegenheid.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De daling in de handel (-3,8 pct.) is onder meer toe te schrijven aan het banenverlies bij Fjord Seafood Pieters.
- Industrie
 - Het personeelsbestand in de elektronicasector is gedaald (-3,8 pct.). Dat is met name het geval bij Philips Innovative Applications.
 - De bouwnijverheid verloor werknemers (-10,1 pct.), onder andere bij Glaverbel en in een aantal KMO's.
 - De personeelsverhogingen in de voedingsnijverheid (+7,2 pct.) kwamen tot stand via aanwervingen bij PBI Fruit Juice Company en Kathy Chocolaterie.
 - De in de chemische nijverheid opgetekende achteruitgang (-11,4 pct.) komt onder meer op rekening van Arplam en op de stopzetting van de activiteiten bij Punch Plastics.
 - De werkgelegenheidsdaling bij Uco Yarns en Walleyne Graphics verklaart de negatieve ontwikkeling in het segment van de andere industrieën (-7,7 pct.).

¹²⁸ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

- Ook in de metaalverwerkende nijverheid doen zich verminderingen voor (-6,8 pct.), zoals bij Werkhuizen Lavy.
 - Voorts is een status-quo te zien bij Fluxys en een inkrimping bij Electrabel, waardoor de werkgelegenheid in de energiesector met 2,4 pct. daalt.
- Vervoer over land
 - De werkgelegenheid in het wegvervoer bleef relatief stabiel.
 - De invloed van de aanwervingen bij de NMBS kwam tot uiting in het segment van het ander vervoer over land (+16,4 pct.).
 - Andere logistieke diensten
 - De werkgelegenheid is teruggelopen in de openbare sector (-4,1 pct.).
 - In de andere diensten is ze dan weer gestegen met 6,9 pct. Eén van de redenen hiervoor is wellicht de impact van de overname van de financiële divisie van Fjord Seafood Pieters door Fjord Seafood Services. Ook de opname van Brugse Visrokerij F. Alloo in het segment van de andere diensten doet de werkgelegenheid in deze sector omhooggaan.

2.5.3.3 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge in 2004

TABEL 36 **TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2004**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	ZEEMACHT	Openbare sector	1.486
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	578
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	461
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	301
5	NMBS	Ander vervoer over land	287
6	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	274
7	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Elektronica	267
8	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	212
9	D.D. TRANS	Wegvervoer	208
10	I.V.B.O.	Andere diensten	178
Totaal top-10			4.251

Bron: NBB.

De wijzigingen in deze top-10 komen overeen met de veranderingen in de TW (cf. supra). De eerste drie plaatsen worden nog steeds ingenomen door dezelfde ondernemingen als in 2003, maar de overheid en de NMBS zijn opgeklimmen in de rangschikking, terwijl Fjord Seafood Pieters vier plaatsen verloren heeft. Combined Terminal Operators en IVBO zijn nieuw in deze top-10 en nemen de plaats in van Electrabel en Glaverbel (tabel 36). Het personeelsbestand van deze tien ondernemingen samen maakt 42,6 pct. van de directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge uit.

2.5.4 Investerings

TABEL 37 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 1999 TOT 2004**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	117,5	95,1	58,0	52,7	58,3	48,0	33,2	-17,6	-16,4
Scheepsagenten en expediteurs	13,1	5,4	10,5	6,5	7,5	14,7	10,2	+95,1	+2,4
Goederenbehandeling	33,4	18,6	17,7	13,6	13,1	10,9	7,6	-16,9	-20,1
Rederijen	1,6	3,3	2,1	8,5	4,5	3,8	2,6	-16,5	+18,6
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	0,8	1,7	0,5	0,4	0,4	0,4	0,3	-6,8	-14,9
Visserij	11,0	8,8	1,7	1,4	1,6	2,6	1,8	+67,2	-25,1
Maritieme handel	22,1	21,1	10,1	9,3	5,2	3,8	2,6	-26,4	-29,6
Havenbedrijf	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	-7,4	+196,0
Havenbedrijf	34,7	32,0	14,4	13,1	25,9	11,7	8,1	-54,7	-19,5
Openbare sector	0,7	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>17,9</i>	<i>18,9</i>	<i>9,2</i>	<i>8,4</i>	<i>6,4</i>	<i>3,9</i>	<i>-</i>	<i>-38,4</i>	<i>-26,1</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	98,5	94,2	82,8	104,0	87,7	96,6	66,8	+10,1	-0,4
HANDEL.....	13,7	10,2	13,7	10,9	12,1	7,3	5,1	-39,4	-11,8
INDUSTRIE	34,0	37,0	38,5	64,6	48,6	36,8	25,5	-24,2	+1,6
Energie	7,2	7,4	7,7	4,5	3,3	3,2	2,2	-0,8	-14,8
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	3,0	3,5	3,3	2,7	2,2	2,8	1,9	+26,8	-1,4
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Elektronica.....	8,7	9,1	13,7	7,6	15,0	10,3	7,1	-31,0	+3,5
Metaalverwerkende nijverheid	1,8	1,4	2,8	1,9	1,7	3,2	2,2	+81,7	+12,3
Bouw	5,0	10,7	7,7	5,1	6,8	6,2	4,3	-9,1	+4,3
Voedingsnijverheid	2,7	1,5	1,2	37,6	16,3	8,3	5,7	-49,1	+25,1
Andere industrie	5,6	3,5	1,8	5,2	3,4	2,9	2,0	-15,5	-12,7
VERVOER OVER LAND	16,0	14,9	9,5	17,7	15,6	14,4	9,9	-7,8	-2,1
Wegvervoer	11,4	9,4	7,5	13,1	13,9	12,2	8,5	-12,0	+1,5
Ander vervoer over land	4,7	5,5	2,0	4,5	1,7	2,1	1,5	+27,9	-14,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	34,7	32,1	21,1	10,9	11,4	38,1	26,3	+233,3	+1,8
Andere diensten	10,6	11,1	9,7	6,4	6,1	24,1	16,6	+294,1	+17,9
Openbare sector.....	24,2	21,0	11,4	4,4	5,3	14,0	9,7	+163,5	-10,4
DIRECTE INVESTERINGEN	216,0	189,3	140,8	156,7	146,1	144,6	100,0	-1,0	-7,7

Bron: NBB.

2.5.4.1 Algemene ontwikkeling

De privé-investeringen tegen lopende prijzen werden gekenmerkt door een gemiddelde jaarlijkse daling met 7,7 pct. over de periode, en met 1 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 37). Tegen prijzen van 2000¹²⁹ bedragen deze verminderingen gemiddeld per jaar 8,5 pct. voor de periode en 1,7 pct. voor het laatste jaar.

2.5.4.2 Ontwikkeling van de directe investeringen in 2004

Maritieme cluster

- De investeringen bij de scheepsagenten en expediteurs zijn nagenoeg verdubbeld in 2004. Aan de oorsprong van deze ontwikkeling liggen onder andere de stijgingen bij ECS European Containers en Middlegate Europe.
- De investeringen zijn dan weer gedaald in het havenbedrijf. Het jaar 2003 werd gekenmerkt door grote investeringen. De investeringen van 2004 waren toegespitst op onderhouds- en renovatiewerken, alsook op de toepassing van de ISPS-reglementering.
- In de goederenbehandeling liepen de directe investeringen met 16,9 pct. terug als gevolg van een sterke verlaging bij Combined Terminal Operators, die deels werd gecompenseerd door een verhoging bij Sea-Ro Terminal.
- In de visserij werd een daling met 26,4 pct. genoteerd. Vaya Con Dios en European Fish Centre waren enkele van de ondernemingen die minder geïnvesteerd hebben dan in 2003.
- De investeringen zijn met 16,5 pct. gedaald bij de rederijen waaronder Cobelfret Ferries en Compagnie d'O (failliet).
- In het segment van de havenaanleg en baggerwerken namen ze verder toe (+67,2 pct.), zoals bij Depret en Baggerwerken Decloedt en Zoon volgend op de werken aan de ingang van het Albert II-dok en aan het LNG-dok.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De investeringen zijn in de handel met 39,4 pct. teruggelopen als gevolg van de sterke dalingen bij Fjord Seafood Pieters en Auto Terminus Brugge, na een jaar van forse stijgingen.
- Industrie
 - Nadat 2003 gekenmerkt werd door de overname van Philips Industrial Activities door Philips Innovative Applications, daalden de investeringen in de elektronicasector opnieuw met 31 pct., een ontwikkeling die eveneens toegeschreven kan worden aan Jabil Circuit Belgium.
 - De voedingsnijverheid investeerde eveneens minder (-49,1 pct.) wat op rekening kan worden geschreven van PBI Fruit Juice Company, na twee jaren van uitbreiding, en dat ondanks een verhoging bij Kathy Chocolaterie.
 - In de bouwnijverheid deed zich een daling met 9,1 pct. voor, onder meer bij Seapane en Traen Gebroeders.
 - Een lichte verzwakking was te zien in de energiesector, door het gecombineerde effect van een achteruitgang bij Fluxys en een stijging bij Electrabel.
 - De metaalverwerkende nijverheid liet een forse vermeerdering optekenen (+81,7 pct.), onder andere door de belangrijke investeringen in O&O die Pattyn Packing Lines in 2004 verrichtte.
 - De investeringen gingen in de sector andere industrie achteruit met 15,5 pct., zoals bij Uco Yarns en Denolf Recycling.
 - Ze zijn daarentegen gestegen in de chemische nijverheid. Dat is het geval voor Corn. Van Loocke.

¹²⁹ Zie de toelichting in punt 2.1.3.

- Vervoer over land
 - De investeringen zijn met 12 pct. gedaald in het wegvervoer, met onder meer een daling bij DD Trans.
 - Ze namen echter stevig toe (+27,9 pct.) bij het ander vervoer over land, zoals bij de NMBS en bij Auto Luc.

- Andere logistieke diensten
 - De investeringen zijn praktisch verviervoudigd in de andere diensten. Dat is onder andere het gevolg van de grondige renovatie van de verbrandingsinstallatie bij IVBO.
 - Ze zijn meer dan verdubbeld in de openbare sector, met onder andere de werken aan het Wielingendok, het Albert II-dok en de kaai van het Zuidelijk dok.

2.5.4.3 Top-10 van de investeringen in de haven van Zeebrugge in 2004

TABEL 38 **TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	I.V.B.O.	Andere diensten	20,7
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	14,0
3	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf	11,7
4	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	9,8
5	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Scheepsagenten en expediteurs	9,7
6	PBI FRUIT JUICES COMPANY	Voedingsnijverheid	6,3
7	EUROLINES	Wegvervoer	5,1
8	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	3,5
9	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	3,2
10	COBELFRET FERRIES	Rederijen	2,6
Totaal top-10			86,7

Bron: NBB.

IVBO kwam in 2004 op de lijst van de tien grootste investeerders in de haven van Zeebrugge en nam meteen de eerste plaats in (tabel 38). PBI Fruit Juices Company, Eurolines en Sea-Ro Terminal zijn eveneens verschenen in de top-10. Met 86,7 miljoen euro vertegenwoordigt deze 60 pct. van de in 2004 gerealiseerde investeringen in de haven.

2.5.5 Financiële ratio's

TABEL 39 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2002 TOT 2004

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
MARITIEME CLUSTER.....	7,3	8,2	9,3	1,40	1,39	1,61	53,1	55,4	58,6
Scheepsagenten en expediteurs.....	18,2	23,3	23,8	1,05	1,03	1,00	21,6	21,2	22,2
Goederenbehandeling.....	32,8	10,9	17,6	1,08	1,25	1,77	36,8	43,2	57,1
Rederijen.....	2,9	12,3	4,7	5,02	4,66	4,95	81,5	80,5	80,2
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken.....	8,0	6,1	15,8	1,67	1,73	1,50	41,7	41,1	34,6
Visserij.....	11,2	14,5	21,5	1,64	1,20	1,66	29,1	24,3	31,3
Maritieme handel.....	0,0	-2,0	-5,8	1,07	1,12	0,97	31,9	32,1	30,3
Havenbedrijf.....	-7,4	0,1	-71,6	5,49	3,23	3,18	63,5	55,5	32,5
Openbare sector.....	1,9	4,1	6,4	0,58	0,57	0,90	80,0	78,9	81,2
	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	5,8	6,2	5,2	1,64	1,16	1,14	47,3	38,6	35,6
HANDEL.....	8,0	12,5	16,9	1,00	0,87	0,92	29,3	25,7	27,2
INDUSTRIE.....	8,7	4,1	5,8	1,33	1,04	1,12	43,2	39,2	39,2
Energie.....	11,9	12,2	7,2	1,65	1,42	1,56	51,1	56,2	55,1
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid.....	9,3	-30,1	-7,5	0,99	0,66	0,71	43,6	24,5	27,3
Automobielnijverheid.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	-3,4	8,4	20,7	1,36	1,40	1,55	26,5	28,7	35,1
Metaalverwerkende nijverheid	12,2	7,9	10,2	1,48	1,69	1,73	44,9	49,7	49,8
Bouw.....	3,4	-3,2	5,6	1,17	0,87	0,90	30,5	27,2	27,1
Voedingsnijverheid.....	-26,9	-16,7	2,7	1,05	1,01	1,18	21,5	19,1	25,9
Andere industrie.....	-6,5	1,5	5,4	0,96	1,29	1,28	37,8	42,7	41,8
VERVOER OVER LAND.....	-3,7	1,6	-0,1	1,00	0,98	0,85	36,0	34,1	24,3
Wegvervoer.....	14,5	10,6	9,5	1,22	1,28	1,63	50,2	51,7	52,7
Ander vervoer over land.....	-21,9	-8,2	-16,4	0,83	0,78	0,58	28,0	25,0	12,7
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	3,1	9,4	0,8	3,21	1,80	1,51	68,1	49,6	39,6
Andere diensten.....	3,1	9,4	0,8	3,21	1,80	1,51	68,1	49,6	39,6
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	6,3	7,1	7,2	1,57	1,23	1,27	49,1	44,7	43,8

Bron: NBB.

- o De lichte stijging van de rentabiliteit in de haven van Zeebrugge (+0,04 procentpunt, tabel 39) is te danken aan ondernemingen die werkzaam zijn in de goederenbehandeling, zoals Sea-Ro Terminal, het havenbedrijf en de elektronica-sector. Door die stijgingen konden de dalingen in de visserij, de energiesector, het vervoer over land en de andere logistieke diensten getemperd worden.
- o Min of meer dezelfde vaststelling geldt voor de liquiditeit (+0,04): de goederenbehandeling deed het beter, zoals bij Zeebrugse Behandelingsmaatschappij, het havenbedrijf, de elektronica en de energie, maar de visserij en de andere logistieke diensten gingen sterk achteruit.

- o De solvabiliteit liep sterk terug in de andere logistieke diensten, de visserij, het vervoer over land -NMBS¹³⁰- en de energiesector -Fluxys-, maar nam aanzienlijk toe in de goederenbehandeling, de havenaanleg en baggerwerken, het havenbedrijf en de elektronica. Gemiddeld verminderde de solvabiliteit met 0,9 procentpunt.

2.5.6 Maritiem goederenverkeer in de haven van Zeebrugge in 2004: synthese¹³¹

TABEL 40 **ZEEBRUGGE**
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2004	Ontwikkeling 2003- 2004 (in pct.)	Aandeel 2004 (in pct.)
Containers	5.937	8.075	14.012	+14,2	44,1
Roll-on-roll-off	4.518	6.580	11.098	-0,1	34,9
Conventioneel stukgoed	644	159	802	+21,3	2,5
Vloeibare bulkgoederen ..	3.501	785	4.286	-12,0	13,5
Vaste bulkgoederen	1.564	32	1.596	-3,9	5,0
TOTAAL	16.165	15.631	31.796	+4,0	100,0

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Na te zijn teruggelopen in 2003, vertoonde het maritiem goederenverkeer in de haven van Zeebrugge een opleving ten belope van 4 pct. (tabel 40). In 2004 bevestigde het containerverkeer zijn eerste plaats in deze tabel met een aandeel van 44,1 pct. van het totaal, terwijl het *ro-ro-verkeer* en de vloeibare en vaste bulkgoederen terrein verloren.

Het aantal overgeslagen TEU steeg met 18,2 pct., of +14,2 pct. in tonnage, zowel voor *short sea* als voor *deep sea*. De beslissing van de Franse rederij CMA CGM om de haven van Zeebrugge op te nemen in de nieuwe lijn South China Express had een positieve impact op het intercontinentale containerverkeer. De *PortConnect*-structuur die de havendirectie in 2002 had opgezet met de bedoeling het multimodale containertransport van en naar het hinterland te bevorderen, heeft ook geleid tot de invoering van *feeder*-diensten naar de naburige havens en naar verschillende havens langs de Rijn. In 2004 werden dankzij *PortConnect* 27,2 pct. meer containers vervoerd.

Het *ro-ro-verkeer* daalde in de eerste jaarhelft van 2004 lichtjes door de verhuizing van een deel van de door Cobelfret Ferries bediende Ford-trafiek naar Vlissingen, alsook wegens de start door P&O North Sea Ferries van een vrachtdienst tussen Rotterdam en Purfleet. De daling in de aanvoer van zand en grind verklaart de vermindering bij de vaste bulkgoederen, terwijl die bij de vloeibare bulkgoederen het gevolg is van de afgenomen aanvoer van vloeibaar aardgas (*LNG*). De stijging van de conventionele stukgoederen vloeit voort uit de groeiende overslag van fruit en groenten, alsook van papierpulp. De haven van Zeebrugge blijft de grootste haven in België voor het vervoer van passagiers¹³² met bijna 650.000 vervoerde passagiers.

63 pct. van de geloste goederen in de haven kwam in 2004 uit Europa (voornamelijk Groot-Brittannië) en 14 pct. uit Afrika, terwijl het aandeel uit Azië bleef toenemen met 9 pct. De laadactiviteiten konden dan weer als volgt uitgesplitst worden: 75 pct. was bestemd voor Europa, 14 pct. voor Azië, en 4 en 2 pct. voor respectievelijk Noord-Amerika en Afrika. In 2004 meerden in Zeebrugge 7.847 schepen aan, met steeds grotere gemiddelde afmetingen.

¹³⁰ De financiële schuldenlast van de NMBS is toegenomen (cf. punt 2.2.5).

¹³¹ Bronnen: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en Vlaamse Havencommissie (2005). Zie ook tabel 75 (bijlage 8) voor meer details over het maritiem goederenverkeer per goederencategorie in de haven van Zeebrugge in 2004.

¹³² Deze activiteit is niet opgenomen in tabel 40.

3 ECONOMISCH BELANG VAN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX

3.1 *Opmerkelijke gebeurtenissen in 2004*¹³³

3.1.1 Context

2004 was een recordjaar voor de Autonome Haven van Luik (PAL). Met een totale tonnage van 21 miljoen ton leverden de openbare havens, alle vervoersmodi samen, hun beste prestatie. Bovendien bereikte de binnenscheepvaart met een tonnage van meer dan 15 miljoen ton voor deze vervoersmodus alleen, het hoogste peil sinds de oprichting van de PAL.

De PAL neemt een belangrijke plaats in in het prioritaire actieplan voor de toekomst van Wallonië; die toekomst moet immers steunen op de verdere ontwikkeling van de mobiliteit en van de activiteiten met een hoge toegevoegde waarde. Tot op heden vormde Cockerill Sambre (groep Arcelor) het hart van de activiteiten in deze industriële haven, maar de warme fase van dit bedrijf is op middellange termijn ter dood veroordeeld in het Luikse bekken. Met het oog op de noodzakelijke reconversie ervan werden voor deze haven tal van aanpassingsprojecten uitgewerkt, teneinde er een groot logistiek centrum van te maken waarin activiteiten met een hoge toegevoegde waarde kunnen plaatsvinden. Dit laatste is het geval voor transport en logistiek, twee sectoren die sinds het midden van de jaren negentig aanhoudend groeien in Wallonië.

In het prioritaire actieplan voor de toekomst van Wallonië¹³⁴ schenkt het Waals gewest onder meer aandacht aan de verlichting van de fiscale druk voor de ondernemingen via de creatie van "belastingvrije zones" en de afschaffing van de navigatierechten op de Waalse waterlopen¹³⁵, waarvan het Luikse bekken één van de belangrijkste begunstigden zou zijn.

3.1.2 Industriële activiteit

Meer dan 85 pct. van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in de haven van Luik is afkomstig van de industrie, terwijl deze laatste slechts ongeveer 30 pct. van de werkgelegenheid in de provincie vertegenwoordigt. De industriële concentratie is dus opmerkelijk in het havencomplex. De metaalverwerkende nijverheid domineert hier, gevolgd door de bouwnijverheid, de energiesector en de chemische nijverheid. Arcelor heeft momenteel in het Luikse bekken meer dan 5.000 voltijdse werknemers in dienst, en dat in de firma's Cockerill Sambre, Arcelor Produits Plats Wallonie en Cockerill Forges and Ringmill. Dit gebied telt ook talrijke dochterondernemingen en aanverwante industrieën waaronder Cockerill Maintenance et Ingénierie (holding Euremis), Cockerill Sambre Mécanique Prestations, Somef (Cockerill Sambre) en Segal (groep Corus), wat de rechtstreeks aan de staalverwerkende activiteit verbonden werkgelegenheid op bijna 7.000 VTE brengt. Zoals begin 2003 aangekondigd, bestaat de strategie van Arcelor erin zich te concentreren op de noodzakelijke investeringen voor de warmlijnen op de best presterende sites die aan zee liggen. Tegen 2009 zal de warme fase van Cockerill Sambre allicht verdwenen zijn uit het Luikse bekken¹³⁶. Deze sluitingen zouden leiden tot het verlies van 2.700 directe jobs. Indien op korte termijn geen enkele actie wordt ondernomen om het plaatselijke economische weefsel om te vormen en de betrokken personen weer in het arbeidsproces op te nemen, zouden deze sluitingen, theoretisch gezien, in totaal ongeveer 7.200 VTE kunnen treffen (indirecte werkgelegenheid inbegrepen)¹³⁷. Ondanks het

¹³³ Bronnen: Autonome Haven van Luik en "Annuaire 2005 du Port Autonome de Liège", *Lloyd Special Report*.

¹³⁴ Dit door de Waalse Regering op 30 augustus 2005 goedgekeurde plan wordt ook vaak het "plan voor de heropleving van Wallonië" of het "Waalse Marshallplan" genoemd.

¹³⁵ Op voorstel van de Waalse Regering, in het kader van haar prioritaire actieprogramma, heeft het Waalse Parlement op 22 februari 2006 een decreet goedgekeurd op grond waarvan de navigatierechten in het Waals gewest worden opgeheven. Deze inspanning levert de sector een jaarlijkse besparing van bijna vijf miljoen euro op. Zie ook de website van het MET (<http://met.wallonie.be>).

¹³⁶ Dit is al het geval voor de "HF6"-hoogoven in Seraing, die in april 2005 gesloten werd; de "HFB" in Ougrée en de staalfabriek en de warmwalserij van Chertal zouden uiterlijk in 2009 worden ontbonden.

¹³⁷ Arcelor is van plan om de "warme" activiteiten af te bouwen en enkel nog de "koude" activiteiten verder te ontwikkelen. De groep heeft haar dochteronderneming Sodie (Société pour le Développement de l'Industrie et de l'Emploi)

handhaven van de activiteiten van de koudstaalnijverheid wordt een totaal verlies aan trafiek ten belope van 8 miljoen ton verwacht, volgens een raming van de leidinggevende personen van de PAL. Deze belangrijke herstructurering verandert *de facto* de aard van de handel tussen de Luikse haven en haar partners. De klassieke grondstoffen worden geleidelijk vervangen door halfafgewerkte producten die ter voltooiing naar Luik worden getransporteerd, alvorens te worden uitgevoerd, voornamelijk naar Duitsland en Oost-Europa. Deze structurele verandering verklaart de noodzaak om logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde te ontwikkelen (zie hierna).

In mei 2004 verdubbelde de frequentie van de containershuttle tussen de trimodale terminal van Renory en de haven van Antwerpen van twee tot vier vaarten per dag. De groep Portier die op deze trimodale site gevestigd is, voert sinds september 2002 via haar dochteronderneming T.F.C. (Transport Fluvial de Conteneurs) dagelijkse pendeldiensten naar de Scheldehaven uit. Deze onderneming beschikt over twee schepen met een capaciteit van 54 TEU en profileert zich als een belangrijke logistieke partner in de haven van Luik. Op basis van de groei van het containerverkeer, die in de grote zeehavens toch op 10 pct. per jaar geschat wordt, is de groep Portier van plan die groei te beheren door een hele reeks aan het containervervoer verbonden diensten aan te bieden. Deze opdracht wordt verdeeld onder de verschillende Luikse dochterondernemingen van de groep: T.F.C. beheert de dagelijkse verbinding met de haven van Antwerpen via de waterwegen, de expediteur Eucotrans neemt het volledige wegvervoer op zich, I.F.B./Portmade verricht in Renory alle containerbehandelingen en douaneformaliteiten, en Renory levert de nodige logistiek voor het vervoer, de opslag en het onderhoud van de containers. In 2004 maakten ondernemingen zoals Carmeuse in Engis al veel ruimer gebruik van de waterwegen dan de voorgaande jaren¹³⁸. Carmeuse is één van de ondernemingen in het Luikse havencomplex die over eigen laad- en losinfrastructuren beschikken (cf. bijlage 2 B).

3.1.3 Infrastructuur

Het Waals Gewest, dat bevoegd is voor de binnenscheepvaartinfrastructuur via het ministerie van Uitrusting en Vervoer (MET), hecht veel belang aan de ontwikkeling van de haveninfrastructuren. Enkele belangrijke aanpassingsprojecten werden ten uitvoer gelegd om het potentieel van het Luikse bekken te vergroten. Het MET heeft in de loop van 2004 meer dan 58 miljoen euro aan verbintiskredieten uitgetrokken voor de waterwegen in het Gewest. Met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), in het kader van het programma *Objectif 2 Meuse-Vesdre 2000-2006*, en van het Waals Gewest investeert de PAL in de aanleg van de havengebieden die ze beheert. Gelet op de groei van het containerverkeer heeft het MET besloten om vanaf 2006 een bedrag van 40 miljoen euro te investeren in de logistieke havengebieden.

Volgens een studie van de Amerikaanse consultant Cushman & Wakefield Healey & Baker staat België sinds 2003 op de eerste plaats in Europa als aantrekkelijke locatie voor de vestiging van logistieke bedrijven. Volgens deze studie behoort de provincie Luik tot de koplopers van de Europese regio's die op dat vlak over het grootste potentieel beschikken.

Dit levert voor de Luikse regio derhalve tal van kansen op het vlak van transport en logistiek. Sommige experts uit de transportpool van Luik wijzen erop dat daarbij moet worden voldaan aan de volgende drie doelstellingen na de herstructurering van de staalactiviteiten: er moeten ten minste 2.700 nieuwe banen ontstaan, de verlaten terreinen dienen een nieuwe bestemming te krijgen en er moet een algemeen kader worden vastgesteld om de reconversies te sturen op grond van een algemeen schema voor ruimtelijke ordening.

opgedragen de creatie van 2.700 jobs in de regio Luik te begeleiden. Sodie deed dit voornamelijk via financiële bijstand aan KMO's en opende in 2004 een Luiks kantoor. De hier gegeven theoretische raming berust op een redenering die werd uitgewerkt door Lagneaux F. (2005), *Economisch belang van de Autonome Haven van Luik: verslag 2003*, NBB, Working Paper n°75 (Document series).

¹³⁸ Deze onderneming is er in 2005 in geslaagd om twee derde van haar productie (zand, granulaat, kalkhoudende breuksteen, enz.) per schip te vervoeren. Dit goede resultaat vloeit voort uit de uitstekende samenwerking tussen de steengroeve en de binnenscheepvaartexpediteurs.

De reconversiepolitiek zou aandacht moeten schenken aan de ontwikkeling van logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde, zoals kan worden opgemaakt uit het project voor de oprichting van een "logistiek dorp" in de haven van Hermalle-sous-Argenteau (gemeente Oupeye), **Liège TriLogiPort**¹³⁹ genoemd. Deze ruimte, die zowel logistieke als distributieactiviteiten omvat, oefent een onmiskenbare aantrekkingskracht uit. In januari 2004 werd het Waals Gewest na een onteigeningsprocedure eigenaar van deze terreinen aan de rechteroever van het Albertkanaal. Het beheer ervan werd in juni 2004 toevertrouwd aan de PAL. Deze site met een oppervlakte van 100 ha is bereikbaar via de weg en het spoor en beschikt over een 1.850 m lange kaai aan de rand van het Albertkanaal en een dok met 350 m lange kaai. 12 ha worden nodig geacht voor de containerterminal, die uitgerust zal worden met een 600 m lange kaai. Eenzelfde oppervlakte zal aangepast worden voor de opslagzone, met mogelijk een *ro-ro*-aanlegsteiger. 17 ha zullen ter beschikking worden gesteld van ondernemingen die zich richten op de binnenscheepvaart of de maritieme handel, en 36 ha voor ondernemingen die niet rechtstreeks aan het water liggen. De ontwikkeling van dit trimodale logistieke platform past in het kader van een samenwerking tussen de havens van Luik en Antwerpen, ondersteund door het SPI+¹⁴⁰ dat onlangs vaste vorm kreeg via een economisch samenwerkingsverband. De haven van Antwerpen, die reeds enkele jaren met verzadigingsprobleem kampt, onder andere door de toename van het containerverkeer (zie hierboven), zal aldus met de PAL samenwerken om dit platform op te zetten. De werken zijn gestart in 2005 op de toekomstige goederenbehandelingszone. Een eerste fase van de containerterminal –ongeveer 2 ha- zou tegen medio 2007 moeten afgerond zijn. De kosten van dit project worden in de eerste fase op 30 miljoen euro geraamd. Voorts kan een uitbreiding met 180 ha worden beoogd ter gelegenheid van de sanering van de site van Chertal (300 ha), ten zuiden van Hermalle-sous-Argenteau, na het vertrek van de warmstaalactiviteiten. Met *TriLogiPort* geeft de haven van Luik het goede voorbeeld op het vlak van de reconversie van het Waalse economische weefsel, die gepaard gaat met de overgang van een economie die toegespitst is op de zware industrie –de staalnijverheid- naar een economie die veeleer gericht is op logistiek met hoge toegevoegde waarde.

Bovendien werden Europese regionale projecten voortgezet, zoals het project van de "Maas-Rijn-driehoek", alsook de werken in de haven van Hermalle-sous-Huy, op het Île Monsin, in de haven van Visé en in de Jachthaven. Uit die projecten blijkt dat het er voor de binnenhavens op aankomt te weerstaan aan de concurrentie van het wegvervoer. De opheffing van de navigatierechten voor de binnenscheepvaart in Wallonië is een sterk signaal ten gunste van een intensiever gebruik van de waterwegen voor het binnenlandse vrachtvervoer.

¹³⁹ Deze naam verwijst naar de volgende kenmerken van dat "logistieke dorp": het beschikt immers over 3 toegangen naar de zee (Antwerpen, Duinkerke en Rotterdam), maakt gebruik van de 3 vervoersmodi (water, spoor en weg) en richt zich op de 3 Europese buurmarkten (Duitsland, Frankrijk en Nederland).

¹⁴⁰ Ontwikkelingsagentschap voor de Provincie Luik "Services Promotion Initiatives".

3.2 Toegevoegde waarde

TABEL 41 TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 1999 TOT 2004
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	1.032,3	1.185,6	1.125,8	1.141,0	1.000,3	1.176,4	100,0	+17,6	+2,6
MARITIEME CLUSTER.....	19,4	21,8	22,2	21,2	21,2	23,2	2,0	+9,5	+3,7
Scheepsagenten en expediteurs	6,0	7,8	5,1	4,3	4,7	5,4	0,5	+15,7	-2,2
Goederenbehandeling	9,1	10,9	10,4	10,5	11,4	11,7	1,0	+3,0	+5,3
Rederijen	0,1	0,3	3,9	3,1	2,3	3,0	0,3	+29,7	+95,8
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	0,6	0,6	0,6	0,9	1,0	1,3	0,1	+29,0	+17,3
Visserij.....	1,8	0,5	0,6	0,5	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	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	0,1	-2,2	-0,2
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	1.012,9	1.163,8	1.103,5	1.119,7	979,1	1.153,2	98,0	+17,8	+2,6
HANDEL.....	69,4	78,9	67,7	68,9	81,9	97,8	8,3	+19,5	+7,1
INDUSTRIE	907,9	1.044,0	990,4	1.000,9	847,3	1.004,8	85,4	+18,6	+2,0
Energie.....	160,6	186,7	244,8	205,0	120,2	241,0	20,5	+100,6	+8,5
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	59,0	81,4	96,6	104,8	91,2	98,8	8,4	+8,4	+10,8
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	6,2	7,4	8,0	5,9	2,8	5,1	0,4	+79,8	-3,7
Metaalverwerkende nijverheid	462,2	544,7	435,0	454,0	426,6	460,1	39,1	+7,9	-0,1
Bouw	158,7	165,2	153,2	174,3	158,7	155,6	13,2	-2,0	-0,4
Voedingsnijverheid	48,5	43,3	36,3	40,0	33,4	31,3	2,7	-6,1	-8,4
Andere industrie	12,6	15,3	16,6	16,9	14,5	12,9	1,1	-10,9	+0,4
VERVOER OVER LAND	4,6	4,9	4,6	7,9	7,9	8,2	0,7	+3,1	+12,0
Wegvervoer	2,3	2,5	2,2	5,5	5,4	5,9	0,5	+8,8	+21,1
Ander vervoer over land	2,4	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	0,2	-9,3	-1,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	31,0	35,9	40,8	41,9	42,0	42,4	3,6	+1,0	+6,5
Andere diensten	31,0	35,9	40,8	41,9	42,0	42,4	3,6	+1,0	+6,5
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
2. INDIRECTE EFFECTEN	954,8	1.088,1	1.137,4	1.137,1	1.006,3	1.077,4	-	+7,1	+2,4
MARITIEME CLUSTER	40,1	48,0	46,0	45,9	44,1	45,6	-	+3,4	+2,6
NIET-MARITIEME CLUSTER....	914,7	1.040,2	1.091,5	1.091,1	962,2	1.031,8	-	+7,2	+2,4
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	1.987,1	2.273,8	2.263,2	2.278,0	2.006,6	2.253,8	-	+12,3	+2,6

Bron: NBB.

3.2.1 Algemene ontwikkeling

De directe TW tegen lopende prijzen steeg gemiddeld op jaarbasis met 2,6 pct. van 1999 tot 2004, en met 17,6 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 41). Tegen prijzen van 2000¹⁴¹ bedroeg de gemiddelde jaarlijkse stijging 0,8 pct. over de periode en 14,9 pct. tijdens het afgelopen jaar.

De indirecte TW vertoont een soortgelijke ontwikkeling gedurende de beschouwde periode, zij het matiger in 2004. In dat jaar overschreed de totale TW, de som van de directe en de indirecte TW, opnieuw de grens van 2,2 miljard euro tot een niveau dat overeenkomt met 3,3 pct. van het Waalse bbp en 0,8 pct. van het Belgische bbp¹⁴².

3.2.2 Ontwikkeling van de directe TW in 2004

Maritieme cluster

- De TW van de maritieme goederenbehandeling nam met 3 pct. toe, dankzij de oplopende bedrijfswinsten bij Magasins Généraux de Liège (Magemon) en CTB Logistics.
- Bij de scheepsagenten en expediteurs werd een aanzienlijke stijging (+15,7 pct.) opgetekend die verband hield met de goede resultaten van Magetra en Brucargo, alsook met de aanwervingen van Eucotrans.
- De TW van de rederijen evolueerde eveneens gunstig (+29,7 pct.) als gevolg van het toegenomen bedrijfsresultaat bij Somef, terwijl de TW van Transport Fluvial de Conteneurs (TFC) negatief werd wegens de aanhoudende verliezen.
- Gezien de erg lichte daling van het personeelsbestand in het havenbedrijf, de PAL, liep ook de TW van het havenbedrijf terug.
- De scheepsbouw en –herstelling vertoonde een stijging van de TW met 29 pct., onder andere dankzij de hogere bedrijfswinst van Meuse et Sambre.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De bijdrage van de in de haven van Luik gevestigde handelsondernemingen tot het bbp is toegenomen met 19,5 pct. Deze positieve ontwikkeling vindt haar oorsprong in de toegenomen bedrijfswinsten van Total Belgium, Terval, Intramet Metal Center en Eagle Energy.
- Industrie
 - De metaalverwerkende nijverheid, die de meeste TW creëert en de grootste werkgever van het havencomplex is, laat een stijging van de TW met 7,9 pct. optekenen. In de sector deed zich in 2004 een boom voor (cf. punt 2.3.2.2), die echter op genuanceerde wijze tot uiting kwam in het Luikse havencomplex. Terwijl het aantal werknemers achteruitging (zie hierna), boekte de groep Arcelor goede resultaten. Cockerill Sambre zag zijn TW zelfs verhogen, onder meer dankzij het terugschroeven van de verliezen die gepaard gingen met de herstructurering. Ten gevolge van de sterke stijging van de wereldvraag naar staal werden bovendien winstverbeteringen opgetekend bij AUSA Europe Special Steels en Arcelor Produits Plats Wallonie (ex Eurogal), terwijl de TW van Cockerill Maintenance & Ingénierie enkele procentpunten moest prijsgeven.
 - De TW van de energiesector verdubbelde (+100,6 pct.), wat te verklaren valt door de aanzienlijke stijgingen bij Electrabel en SPE. Electrabel vulde de voorzieningen voor risico's en lasten aan en het verhoogde bedrijfsresultaat woog voldoende op tegen het negatieve effect als gevolg van de daling van het personeelsbestand. SPE daarentegen boekte in 2004 opnieuw winst en wierf ook personeel aan, terwijl ook hier de voorzieningen voor risico's en lasten werden aangevuld.
 - Een daling met 2 pct. kenmerkte de TW in de bouwsector. De overname van Holcim Haccourt door Holcim Belgique had een negatieve impact op de TW, net als de

¹⁴¹ Zie toelichting in punt 2.1.1.

¹⁴² Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

mindere bedrijfsresultaten bij Bouygues Béton Amay en CBR Cementbedrijven. Deze dalingen werden evenwel gecompenseerd door een oplopend bedrijfsresultaat bij Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier.

- De TW in de chemische nijverheid, daarentegen, steeg met 8,4 pct. Hier kan worden gewezen op de stijgingen bij Prayon, dat opnieuw winst boekte, en bij Imerys Belgique, dat zijn personeelsbestand uitbreidde. De TW van Treofan Benelux liep dan weer terug wegens verliezen.
 - De daling in de voedingsnijverheid (-6,1 pct.) is onder meer toe te schrijven aan de Tiense Suikerraffinaderij. De bedrijfswinst van deze onderneming ging naar omlaag wegens de structurele overcapaciteiten in het licht van de op Europees vlak opgelegde beperking van de suikeruitvoer. De sluiting van de suikerraffinaderij van Genappe in 2004 ging daarenboven gepaard met herstructureringen op de andere sites van de groep, onder andere in Wanze.
 - De TW van de sector andere industrie ging eveneens achteruit (-10,9 pct.), zoals bij Gravière d'Amay, waar de afschrijvingen terugliepen, of bij Roues et Trains Montés, waar de winst afnam.
 - De elektronica liet een forse stijging optekenen (+79,8 pct.) die toegeschreven kan worden aan de sterke toenames bij Constructions Electroniques + Telecommunications (CE+T) en SGL Carbon, twee bedrijven die allebei opnieuw winst maakten.
- Vervoer over land
 - De TW van het wegvervoer groeide met 8,8 pct., onder meer dankzij het lagere bedrijfsverlies van Simex, alsook de toenemende afschrijvingen in hetzelfde bedrijf.
 - De trend is daarentegen neerwaarts gericht in het ander vervoer over land (-9,3 pct.), wegens dalingen bij de NMBS ten gevolge van de vermindering, in 2004, van het aandeel van de activiteit van de vennootschap dat toegewezen was aan de terminal van Bressoux.
 - Andere logistieke diensten¹⁴³
 - De TW van de andere diensten nam toe met 1 pct. Opmerkelijk in dat verband waren de verliescijfers bij l'Association Intercommunale pour le Démergement et l'Epuration des Communes de la Province de Liège.

¹⁴³ Ter herinnering: er zijn geen gegevens beschikbaar over de openbare sector die actief is in het Luikse havencomplex. Toelichting in bijlage 1.

3.2.3 Top-10 van de TW in het Luikse havencomplex in 2004

TABEL 42 **TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2004**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid	345,5
2	ELECTRABEL	Energie	175,2
3	S.P.E.	Energie	74,2
4	PRAYON	Chemische nijverheid	58,1
5	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw	57,7
6	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid	51,0
7	TOTAL BELGIUM	Handel	49,7
8	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTIER	Bouw	31,6
9	TIENSE SUIKERRAFFINADERIJ	Voedingsnijverheid	30,4
10	IMERYS BELGIQUE	Chemische nijverheid	21,6
Totaal top-10			895,0

Bron: NBB.

Deze rangschikking lijkt sterk op die van 2003 (tabel 42). De belangrijkste veranderingen zijn de stijging van SPE en de daling van CBR Cementbedrijven en van de Tiense Suikerraffinaderij. Eurogal stond zijn plaats af aan Imerys Belgique. In totaal dragen deze tien ondernemingen ten belope van 76 pct. bij tot de in het Luikse havencomplex geproduceerde toegevoegde waarde.

3.3 Werkgelegenheid

TABEL 43 WERKGELEGENHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 1999 TOT 2004
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	13.679	13.665	13.936	13.731	12.235	11.249	100,0	-8,1	-3,8
MARITIEME CLUSTER.....	314	329	354	349	328	328	2,9	+0,0	+0,9
Scheepsagenten en expediteurs	103	107	69	61	64	68	0,6	+7,5	-7,8
Goederenbehandeling	142	151	162	158	160	142	1,3	-11,0	+0,0
Rederijen	0	4	55	52	42	50	0,4	+19,4	n.
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken	12	12	12	24	26	31	0,3	+21,6	+21,2
Visserij.....	20	18	19	17	0	0	0,0	n.	-100,0
Maritieme handel.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Openbare sector.....	37	37	37	37	37	36	0,3	-2,7	-0,5
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	13.365	13.336	13.582	13.381	11.907	10.921	97,1	-8,3	-4,0
HANDEL.....	560	568	483	502	641	612	5,4	-4,6	+1,8
INDUSTRIE	12.427	12.317	12.597	12.346	10.710	9.724	86,4	-9,2	-4,8
Energie.....	1.201	1.142	1.233	1.132	1.059	1.066	9,5	+0,6	-2,4
Petroleumindustrie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	973	1.041	1.078	1.083	1.040	1.018	9,0	-2,1	+0,9
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	166	128	132	119	98	74	0,7	-24,7	-15,0
Metaalverwerkende nijverheid	8.109	8.011	8.020	7.885	6.618	5.726	50,9	-13,5	-6,7
Bouw	1.549	1.570	1.617	1.626	1.528	1.472	13,1	-3,7	-1,0
Voedingsnijverheid	227	213	200	193	162	160	1,4	-1,2	-6,8
Andere industrie	203	212	317	309	205	209	1,9	+2,0	+0,6
VERVOER OVER LAND	83	88	83	134	135	141	1,3	+4,5	+11,2
Wegvervoer	37	42	37	89	90	102	0,9	+13,4	+22,6
Ander vervoer over land	46	46	46	45	45	39	0,3	-13,3	-3,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	295	363	419	400	421	444	3,9	+5,4	+8,5
Andere diensten	295	363	419	400	421	444	3,9	+5,4	+8,5
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
2. INDIRECTE EFFECTEN	14.708	17.761	17.354	18.229	15.803	15.716	-	-0,5	+1,3
MARITIEME CLUSTER.....	820	986	901	861	797	784	-	-1,6	-0,9
NIET-MARITIEME CLUSTER....	13.889	16.775	16.453	17.368	15.006	14.932	-	-0,5	+1,5
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	28.387	31.426	31.290	31.960	28.038	26.965	-	-3,8	-1,0

Bron: NBB.

3.3.1 Algemene ontwikkeling

De directe werkgelegenheid zette de in 2002 ingezette daling voort, met een vermindering met 8,1 pct. van 2003 tot 2004 (tabel 43). De gemiddelde achteruitgang over de periode bedroeg 3,8 pct. per jaar.

De indirecte werkgelegenheid is stabiel en ging gemiddeld zelfs enigszins omhoog, onder andere dankzij de groei in de andere diensten. De totale werkgelegenheid, die de som is van de directe en de indirecte werkgelegenheid, liep terug tot minder dan 27.000 VTE, of 2,7 pct. van de Waalse werkgelegenheid en 0,7 pct. van de Belgische werkgelegenheid¹⁴⁴.

3.3.2 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid in 2004

Maritieme cluster

- De werkgelegenheid daalde met 11 pct. in de maritieme goederenbehandeling. De redenen daarvoor zijn onder andere de overplaatsing van verschillende werknemers van Société Industrielle de Renory naar andere ondernemingen uit de groep Portier en een lichte achteruitgang in het personeelsbestand bij CTB Logistics.
- De scheepsagenten en expediteurs zagen hun personeelsbestanden toenemen (+7,5 pct.), waarbij de hoogste stijging opgetekend kon worden bij Brucargo.
- Ook de werkgelegenheid bij de rederijen ging omhoog (+19,4 pct.), zoals bij Somef.
- Het havenbedrijf, de PAL, gaf geen grote veranderingen in het personeelsbestand te zien (verlies van één VTE).
- De werkgelegenheid neemt toe bij de scheepsbouw en -herstelling.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De daling in de handel (-4,6 pct.) moet toegeschreven worden aan Akers Belgium, alsook aan enkele KMO's.
- Industrie
 - De werkgelegenheid daalde met 13,5 pct. in de metaalverwerkende nijverheid, de grootste werkgever in het Luikse havencomplex (meer dan 50 pct. van de werkgelegenheid in 2004). De oorzaak hiervoor lag bij de herstructurering van de groep Arcelor die haar weerslag had op Cockerill Sambre –verlies van 848 VTE in 2004, met name in het vooruitzicht van de nakende sluiting van de hoogovens- en op Cockerill Sambre Mécanique Prestations. De hele sector werd hierdoor getroffen, met uitzondering van Cockerill Maintenance & Ingénierie (holding Euremis), dat in 2004 personeel aanwierf.
 - De daling in de bouwnijverheid (-3,7 pct.) werd veroorzaakt door de ontslagen bij Bouygues Béton Amay en CBR Cementbedrijven.
 - De status-quo in de energiesector vloeit voort uit het evenwicht tussen de ontslagen bij Electrabel en Socolie, en de aanwervingen bij SPE.
 - In de chemische nijverheid werd een lichte afname vastgesteld (-2,1 pct.): de werkgelegenheid bij Prayon en Treofan Benelux ging achteruit, terwijl ze toenam bij Imerys Belgique.
 - De lichte toename van de werkgelegenheid in de andere industrieën (+2 pct.) heeft onder andere te maken met de komst van Locorem in Wandre (16 VTE). Dit verschijnsel werd echter getemperd door enkele dalingen in andere KMP's zoals Gravière d'Amay.
 - Een zekere stabiliteit kenmerkte de werkgelegenheid in de voedingsnijverheid.
 - Het werkgelegenheidsverlies in de elektronica (-24,7 pct.) is te wijten aan de ondernemingen CE+T en SGL Carbon.

¹⁴⁴ Deze vergelijkingen zijn louter indicatief. De indirecte effecten doen zich niet alleen voor in het gewest, maar in de nationale economie als geheel.

- Vervoer over land
 - De toegenomen werkgelegenheid in het wegvervoer (+13,4 pct.) werd onder meer bereikt door aanwervingen bij Cuypers Logistics.
 - De daling bij het ander vervoer over land (-13,3 pct.) komt op rekening van de NMBS.
- Andere logistieke diensten
 - Bij Shanks Liège-Luxembourg en T.P.F. Seges nam de werkgelegenheid toe, met als gevolg een stijging met 5,4 pct. van het personeel in de andere diensten.

3.3.3 Top-10 van de werkgelegenheid in het Luikse havencomplex in 2004

TABEL 44 **TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2004**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid	4.315
2	ELECTRABEL	Energie	844
3	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid	746
4	PRAYON	Chemische nijverheid	631
5	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw	298
6	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTIER	Bouw	262
7	AXIMA SERVICES	Bouw	261
8	S.P.E.	Energie	215
9	COCKERILL MECANIQUE PRESTATIONS	Metaalverwerkende nijverheid	152
10	AKERS BELGIUM	Handel	144
Totaal top-10			7.867

Bron: NBB.

Deze rangschikking is gelijk aan die van 2003, afgezien van twee nuances. De Tiense Suikerraffinaderij heeft haar plaats afgestaan aan Akers Belgium. De werkgelegenheid van deze tien ondernemingen is ruimschoots lager dan het jaar voordien (1.114 VTE minder, tabel 44), maar vertegenwoordigt nog altijd 70 pct. van de personeelsbestanden in het Luikse havencomplex in 2004.

3.4 Investerings

TABEL 45 **INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 1999 TOT 2004**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)	Verloop 2003 - 2004 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 1999 en 2004 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	6,6	6,1	3,0	4,4	4,6	5,4	3,9	+16,5	-4,0
Scheepsagenten en expediteurs.....	1,1	2,3	0,8	0,7	0,9	1,5	1,1	+75,1	+6,3
Goederenbehandeling.....	4,8	3,2	1,7	3,2	3,1	3,3	2,4	+6,2	-7,0
Rederijen.....	0,0	0,2	0,0	0,1	0,2	0,3	0,2	+100,4	+148,2
Scheepsbouw en -herstelling.. Havenaanleg en baggerwerken.....	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	-32,8	+42,2
Visserij.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	-100,0
Maritieme handel.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf.....	0,4	0,1	0,3	0,4	0,3	0,1 ¹⁴⁵	0,1	-73,5	-29,5
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	210,5	293,8	282,6	149,7	115,1	132,5	96,1	+15,1	-8,8
HANDEL.....	7,1	7,7	5,2	5,7	5,6	3,5	2,6	-36,4	-12,9
INDUSTRIE.....	172,3	238,8	255,3	119,5	94,9	117,3	85,1	+23,6	-7,4
Energie.....	9,0	9,5	24,3	5,9	7,7	11,2	8,1	+45,5	+4,4
Petroleumindustrie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid.....	13,2	14,3	19,8	21,2	24,0	14,0	10,2	-41,7	+1,2
Automobielnijverheid.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica.....	0,2	0,4	0,6	0,1	0,1	0,2	0,1	+17,7	-6,5
Metaalverwerkende nijverheid	111,1	107,0	63,9	52,3	37,2	65,3	47,4	+75,6	-10,1
Bouw.....	26,5	93,1	139,7	31,3	20,7	20,4	14,8	-1,3	-5,0
Voedingsnijverheid.....	7,3	4,5	4,5	5,5	3,5	3,6	2,6	+2,2	-13,2
Andere industrie.....	4,9	9,8	2,5	3,1	1,7	2,6	1,9	+55,3	-12,3
VERVOER OVER LAND.....	2,9	5,5	4,7	5,1	5,0	2,5	1,8	-50,3	-3,4
Wegvervoer.....	1,5	3,8	3,4	3,2	3,3	1,0	0,7	-71,6	-9,1
Ander vervoer over land.....	1,4	1,7	1,3	1,9	1,6	1,5	1,1	-6,0	+1,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	28,2	41,8	17,5	19,4	9,7	9,2	6,7	-4,5	-20,1
Andere diensten.....	28,2	41,8	17,5	19,4	9,7	9,2	6,7	-4,5	-20,1
Openbare sector.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
DIRECTE INVESTERINGEN.....	217,1	299,9	285,7	154,1	119,7	137,9	100,0	+15,2	-8,7

Bron: NBB.

¹⁴⁵ Bij dit bedrag van 72.000 euro komt ook nog de financiering van het MET ten bedrage van 286.000 euro en de 119.000 euro van het EFRO. Dit geeft een totaal van 477.000 euro, wat duidelijk lager is dan het bedrag dat een jaar eerder was vrijgemaakt (1,8 miljoen euro).

3.4.1 Algemene ontwikkeling

De privé-investeringen tegen lopende prijzen daalden gemiddeld met 8,7 pct. per jaar van 1999 tot 2004, maar stegen met 15,2 pct. tussen 2003 en 2004 (tabel 45). Tegen prijzen van 2000¹⁴⁶ bedroeg de jaarlijkse gemiddelde daling 9,4 pct. over de periode, hoewel de investeringen met 14,3 pct. aantrokken tijdens het voorgaande jaar.

3.4.2 Ontwikkeling van de directe investeringen in 2004

Maritieme cluster

- In 2004 stegen de investeringen met 6,2 pct. tegen lopende prijzen in de maritieme goederenbehandeling. De toenames bij CTB Logistics en Société Industrielle de Renory werden gecompenseerd door een verlaging bij Magasins Généraux de Liège.
- De scheepsagenten en expediteurs lieten een toename van hun investeringen met 75,1 pct. optekenen als gevolg van de verhoging bij Magetra.
- Deze bedragen verdubbelden bij de rederijen door de opname van Latitude Océane in de steekproef.
- De investeringen van de PAL liepen duidelijk terug (-73,5 pct.). De door het MET en het EFRO geïnvesteerde middelen vertoonden eenzelfde afname.
- Een soortgelijke vaststelling geldt voor de scheepsbouw en -herstelling (-32,8 pct.), met een daling bij Meuse et Sambre.

Niet-maritieme cluster

- Handel
 - De investeringen werden met 36,4 pct. verlaagd bij de handelsondernemingen, zoals bij Belgomazout-Liège, Indumet, L'Universelle en Mategro.
- Industrie
 - De investeringen stegen met 75,6 pct. in de metaalverwerkende nijverheid. Deze verhoging is vooral te danken aan Cockerill Sambre, dat meer vaste activa verwierf¹⁴⁷, alsook - in mindere mate – aan Société Belge d'Oxycoupage, Segal en Cockerill Forges and Ringmill.
 - In de bouwnijverheid gaven de investeringen een lichte verzwakking te zien. Ze liepen terug bij CBR Cementbedrijven en Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier, terwijl ze toenamen bij Préfabrications et Ferrallages, Holcim (Belgique) en Inter-Béton.
 - Een sterke daling (-41,7 pct.) deed zich voor in de chemische nijverheid, onder andere bij de bedrijven Prayon en Société Industrielle Liégeoise des Oxydes.
 - De energiesector vertoonde een stijging met 45,5 pct. die kan worden toegeschreven aan Electrabel¹⁴⁸ -investeringen in Awirs 4 (biomassapellets) en in Tihange, met name aan de koeltoren van Tihange 3-, ondanks een vermindering bij SPE.
 - De investeringen gingen met slechts 2,2 pct. omhoog in de voedingsnijverheid wegens de relatieve stagnatie bij de Tiense Suikerraffinaderij.
 - Ze stegen met 55,3 pct. bij de andere industrieën zoals Locorem, George et Compagnie, La Filière Bois, en dat ondanks de daling bij Roues et Trains Montés.
- Vervoer over land
 - Bij het wegvervoer werd een sterke daling vastgesteld (-71,6 pct.) , die gedeeltelijk toegeschreven kon worden aan Cuypers Logistics en aan A. et F. Ribauville et Compagnie, Transports et Matériaux.

¹⁴⁶ Zie toelichting in punt 2.1.3.

¹⁴⁷ Deze stijging is voornamelijk boekhoudkundig, aangezien sinds het boekjaar 2004 en volgens de nieuwe waarderingsregels, wordt de voorraad strategische vervangstukken van een onderneming in deze rubriek opgenomen.

¹⁴⁸ De investeringscijfers van Electrabel in het Luikse havencomplex zijn bekomen via een enquête.

- De neerwaartse trend bij het ander vervoer over land was gematigder (-6 pct.). Er moet enkel worden gewezen op een achteruitgang bij de NMBS en een stijging bij Pierre Renquin Promotion.
- Andere logistieke diensten
 - De investeringen daalden met 4,5 pct. bij de andere diensten, ten gevolge van verminderingen bij l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise en bij Shanks Liège-Luxembourg, en daarentegen toenames bij Terminal Euro-Combi-Est en de Intercommunale voor de afvoer van overstromingswater en de waterzuivering van de gemeenten in de provincie Luik.

3.4.3 Top-10 van de investeringen in het Luikse havencomplex en 2004

TABEL 46 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2004
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid	60,2
2	ELECTRABEL	Energie	10,8
3	PRAYON	Chemische nijverheid	7,9
4	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT WAUTIER	Bouw	5,8
5	TIENSE SUIKERRAFFINADERIJ	Voedingsnijverheid	3,6
6	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw	3,3
7	HOLCIM (BELGIQUE)	Bouw	3,0
8	PREFABRICATIONS ET FERRAILLAGES	Bouw	2,9
9	ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE TRAITEMENT DES DECHETS DE LA REGION LIEGEOISE	Andere diensten	2,2
10	SOCIETE INDUSTRIELLE LIEGEOISE DES OXYDES	Chemische nijverheid	2,1
Totaal top-10			101,8

Bron: NBB.

Cockerill Sambre behield de eerste plaats in deze rangschikking, terwijl Holcim (Belgique) en Préfabricacions et Ferrailages de lijst binnenkwamen. In vergelijking met 2003 staan Electrabel en de Tiense Suikerraffinaderij respectievelijk drie en twee plaatsen hoger in deze top-10, die 73,8 pct. van de investeringen in het havencomplex in 2004 vertegenwoordigt.

3.5 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte¹⁴⁹

TABEL 47 VERDELING VAN DE RESULTATEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2004

Aantal ondernemingen ¹⁵⁰		Directe TW (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
71	112	1.137,3	39,1	10.623	626	131,1	6,8

Bron: NBB.

Tegenover 2003 is het aantal grote ondernemingen in het Luikse havencomplex verhoudingsgewijs gedaald. Zij vertegenwoordigden er nog slechts 38,8 pct. van de populatie, tegen 39,4 pct. in het voorgaande jaar. Dankzij een proportioneel grotere aanwezigheid dan in de Vlaamse havens creëerden de grote ondernemingen in 2004 evenwel 96,7 pct. van de TW in het havengebied, 94,4 pct. van de werkgelegenheid en 95,1 pct. van de investeringen (tabel 47). De gedetailleerde cijfers worden, per cluster en per sector, toegelicht in bijlage 6.

3.6 Sociale balans van het Luikse havencomplex¹⁵¹

Sinds de invoering van de sociale balans in 1996 biedt deze een coherent geheel van gegevens aangaande verschillende aspecten van de werkgelegenheid in de onderneming, zowel wat de indienstneming en de samenstelling van het personeel betreft, als het contractuele statuut en de scholingsgraad van de loontrekkenden, de personeelskosten, het opleidingsbeleid of de redenen voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. De hierna voorgestelde resultaten voor de directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex zijn niet exhaustief. Ze hebben betrekking op een constant staal¹⁵² dat werd bepaald voor de vijf bestudeerde havens samen en geldt voor de periode 2002 - 2004. De cijfers in de grafieken 10 tot 14 en in tabel 48, alsook de respectieve analyse hebben enkel betrekking op de ondernemingen die hun jaarrekening volgens het volledige schema hebben neergelegd. De balansrubrieken waarop de grafieken gebaseerd zijn, worden enkel in dat schema vermeld.

De toelichting spitst zich toe op de ontwikkeling die werd vastgesteld tijdens de laatste drie bestudeerde jaren. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2004 zijn weergegeven in bijlage 7.

¹⁴⁹ De gehanteerde definitie is die uit artikel 15 van het Wetboek van de Vennootschappen (wet van 7 mei 1999) zoals dat in 2004 van kracht was. Worden beschouwd als grote onderneming: de ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers meer dan 100 personen bedraagt en de ondernemingen die meer dan één van de volgende drie criteria overschrijden: jaargemiddelde van het aantal werknemers 50 eenheden; jaarlijkse omzet (excl. BTW) 6,25 miljoen euro; balanstotaal 3,125 miljoen euro.

¹⁵⁰ 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. Vandaar dat het totale aantal ondernemingen in de tabellen 5 en 47 meer dan 3.268 bedraagt, dat is het totale aantal ondernemingen (of BTW-nummers) die effectief worden beschouwd in de studie van de vijf havens voor 2004. In de loop van dat jaar werden zeventenvijftig ondernemingen in minimum twee havens vermeld

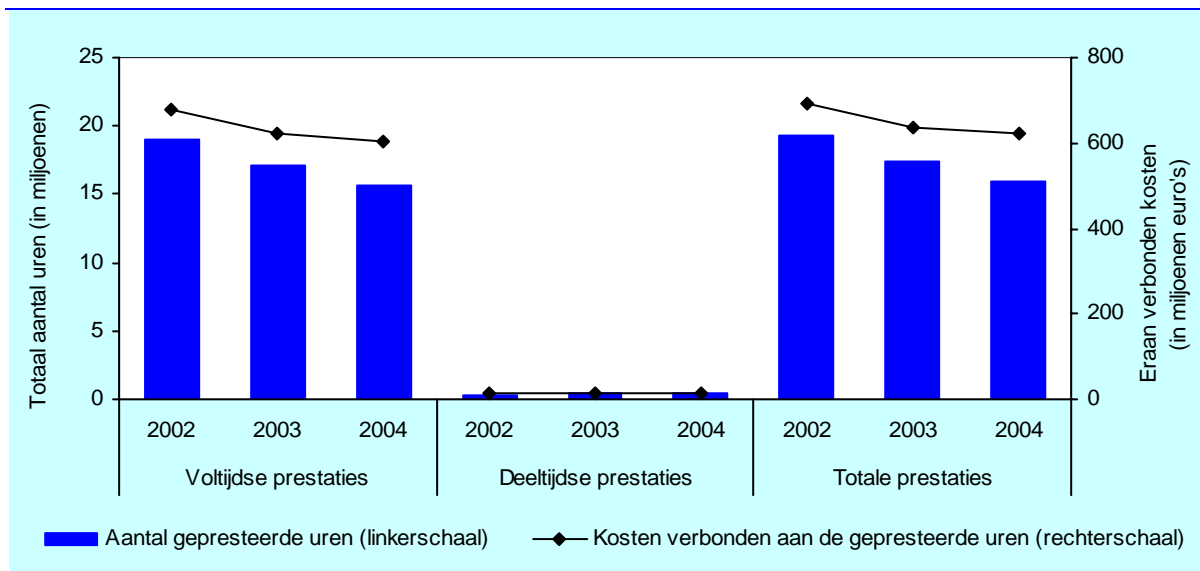
¹⁵¹ De hier voorgestelde nationale gegevens zijn afkomstig van Heuse P. en Ph. Delhez (2005). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen die een sociale balans hebben neergelegd met betrekking tot een boekjaar van 12 maanden en afgesloten op 31 december, opgenomen zijn in de Sociale Balans 2004. Het gaat hier om een beperkte steekproef.

¹⁵² De representativiteit van het constante staal wordt nader toegelicht in punt 2 van bijlage 1.

3.6.1 Type arbeidsovereenkomst en human resources

Bij de afsluiting van het boekjaar 2004 bedroeg de verhouding van het aantal bedienden t.o.v. het aantal arbeiders 64,1 pct., of 1,8 pct. minder dan in 2003, terwijl het aandeel van de arbeiders toenam.

GRAFIEK 9 GEWERKTE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL¹⁵³



Bron: NBB.

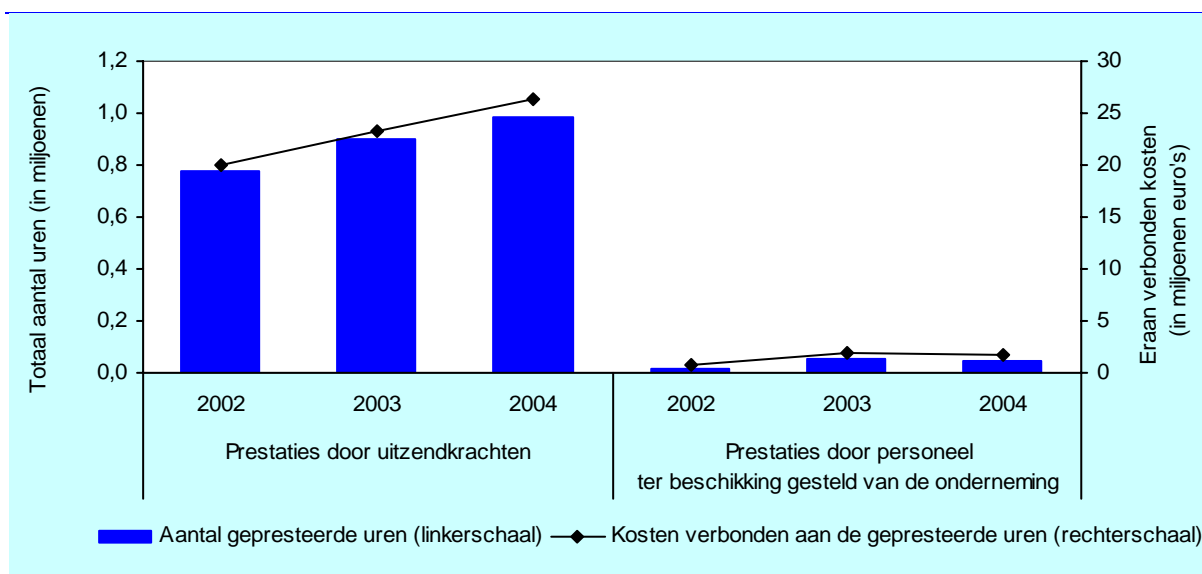
De daling van de werkgelegenheid in het Luikse havencomplex (tabel 43) kwam tot uiting in een zeer sterke vermindering van het aantal door voltijdse werknemers gewerkte uren, namelijk met 8,7 pct. tot 15,6 miljoen uren. Het deeltijdse arbeidsstelsel, ook al is het hier eerder marginaal, zette zijn opmars voort, met name in de bouwnijverheid, de metaalverwerkende nijverheid en het ander vervoer over land; het groeide met +12,3 pct. en kwam uit op 423.000 uren (grafiek 9). Hierdoor liep het aantal voltijdse werknemers opnieuw terug, van 97,8 pct. in 2003 tot 97,4 pct. in 2004, een situatie die ook meer in het algemeen te zien is in de rest van de economie.

De personeelskosten verbonden aan de voltijdse arbeid gingen met 3,2 pct. achteruit tegenover 2003, tot 604,2 miljoen euro in 2004. Door de aanzienlijke daling in het aantal in het voltijdse stelsel gewerkte uren (zie hierboven) namen de loonkosten op uurbasis voor deze categorie van loontrekkenden toe met 6,1 pct. (inclusief de impact van de pensioenkosten). Voor de werknemers in het deeltijdse stelsel bedroeg deze verhoging 9 pct.

Het totale aantal gewerkte uren, alle arbeidsstelsels samen, daalde met 8,3 pct. tot 16 miljoen, terwijl de personeelskosten met 2,7 pct. afnamen. De gemiddelde jaarlijkse kosten per VTE bedroegen 56.700 euro in 2004, dat is een stijging met 6,1 pct. ten opzichte van 2003. Op nationaal vlak bedroeg deze verhouding 48.355 euro per VTE in 2004, of een stijging met 2,6 pct. tegenover het voorgaande jaar.

¹⁵³ Werknemers die in het personeelsregister van de bestudeerde ondernemingen zijn opgenomen.

GRAFIEK 10

**GEWERKTE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EXTERNE
PERSONEEL¹⁵⁴**


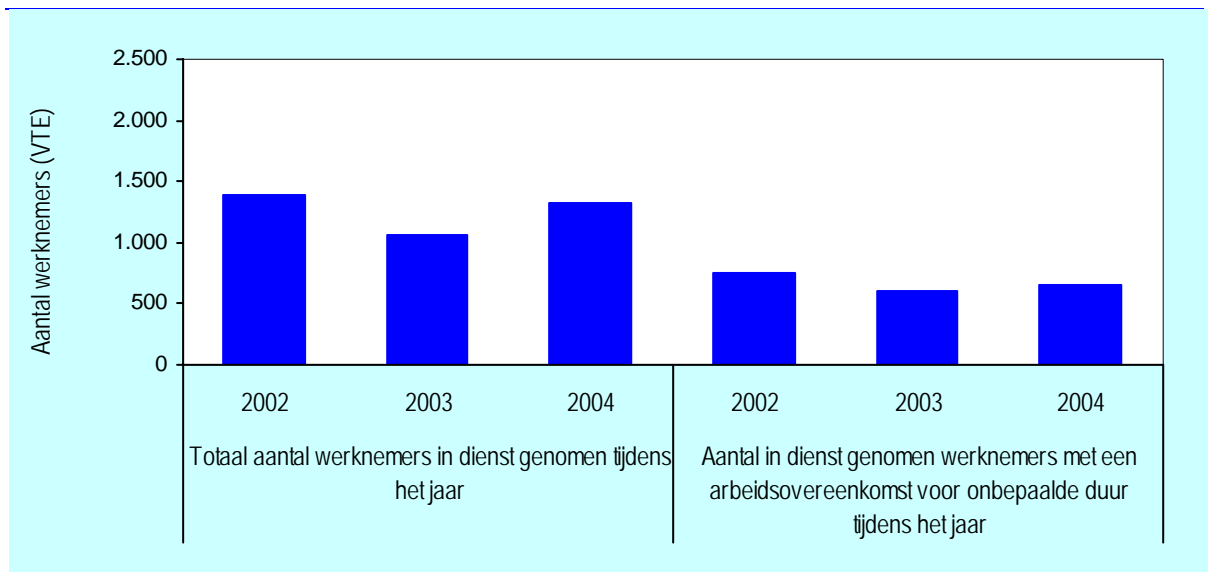
Bron: NBB (enkel volledig schema).

De prestaties van de uitzendkrachten bleven ook in 2004 stijgen, namelijk met 9,5 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar (grafiek 10), onder meer in de metaalverwerkende nijverheid en de maritieme sector van de scheepsbouw en -herstelling. De prestaties van de personeelsleden die ter beschikking werden gesteld van de ondernemingen vertoonden echter een daling met 14,5 pct. De aan deze categorieën verbonden kosten zijn respectievelijk toegenomen met 12,5 pct. en gedaald met 7,3 pct. In beide gevallen zijn ook de kosten van de prestaties per uur gestegen, namelijk met 2,8 pct. voor de uitzendkrachten en 8,4 pct. voor het ter beschikking gestelde personeel. In 2004 vertegenwoordigde de uitzendarbeid 95,7 pct. van de prestaties die werden geleverd door extern personeel in het Luikse havencomplex, tegen 94,6 pct. één jaar eerder.

3.6.2 In- en uittreding van werknemers

De grafieken 11 tot 14 betreffen de "stroom"-variabelen (*flow*), aangezien ze de tijdens het boekjaar in- en uitgetreden werknemers weergeven. Om die reden kan hun interpretatie niet gebruikt worden ter bevestiging van het algemene verloop van de werkgelegenheid, dat wordt weergegeven in tabel 43 in de vorm van een "stock"-variabele. Deze grafieken hebben betrekking op de ondernemingen uit het constante staal die hun jaarrekening volgens het volledige schema hebben neergelegd.

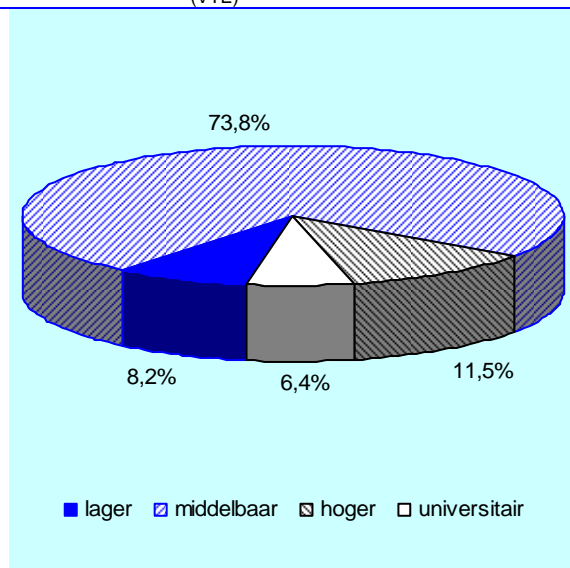
¹⁵⁴ Uitzendkrachten en personeel dat ter beschikking van de ondernemingen wordt gesteld. Onder ter beschikking stellen van personeel aan een gebruiker wordt verstaan dat een werkgever bepaalde werknemers, waarmee hij echter wel verbonden blijft via een arbeidsovereenkomst, ter beschikking stelt van gebruikers die een gedeelte van het gezag uitoefenen dat normaal aan de eigenlijke werkgever toekomt. Definitie volgens de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers.

GRAFIEK 11**AANTAL PERSONEELSAANWERVINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX (VTE)**

Bron: NBB (enkel volledig schema).

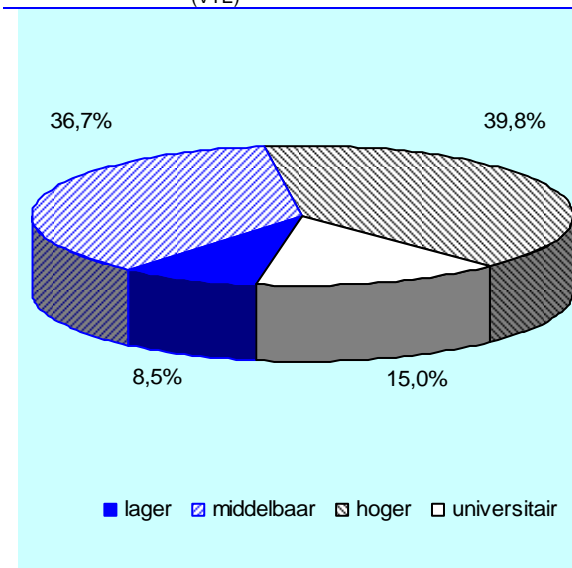
De grafieken 11 en 14 moeten parallel worden gelezen. Bij de ondernemingen uit het constante staal die hun jaarrekening volgens het volledige schema hebben neergelegd, wonnen de aanwervingen in 2004 opnieuw aan kracht, aangezien ze 24,9 pct. hoger lagen dan in 2003. Voor de arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur kon slechts een toename van 7,8 pct. genoteerd worden (grafiek 11). Het grootste gedeelte van de gestegen aanwervingen –voor bepaalde duur– werd opgetekend bij Cockerill Sambre, dat immers 365 VTE voor bepaalde duur aanwierf, tegen 20 tijdens het voorgaande jaar. Bepaalde ondernemingen waar de werkgelegenheid werkelijk teruggelopen is, komen trouwens niet voor in dit gedeelte van de steekproef.

GRAFIEK 12 SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2004 AANGEWORVEN MANNELIJKE PERSONEEL (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 13 SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2004 AANGEWORVEN VROUWELIJKE PERSONEEL (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Aan het eind van het boekjaar 2004 bestond het personeelsbestand van de haven van Luik voor 90,7 pct. uit mannen, dat is evenveel als in 2003.

De toename van de totale aanwervingen in de ondernemingen die hun jaarrekening volgens het volledige schema neerlegden (+24,9 pct.), kan voor de nieuw aangeworven mannelijke werknemers als volgt worden opgesplitst: de nieuwe banen voor houders van een getuigschrift lager onderwijs of een diploma middelbaar onderwijs en niet-universitair hoger onderwijs stegen met respectievelijk 28,7, 48,2 -deze ontwikkeling werd vastgesteld in de metaalverwerkende nijverheid- en 7,8 pct. tegenover 2003. Na het jaar 2003, waarin heel wat universitair geschoold waren aangeworven, onder meer in de energiesector, was het werkgelegenheidsverloop in 2004 veel geringer (-17,6 pct.), met name in de metaalverwerkende nijverheid.

De opsplitsing van de in 2004 aangeworven mannelijke personeelsleden per scholingsgraad is weergegeven in grafiek 12.

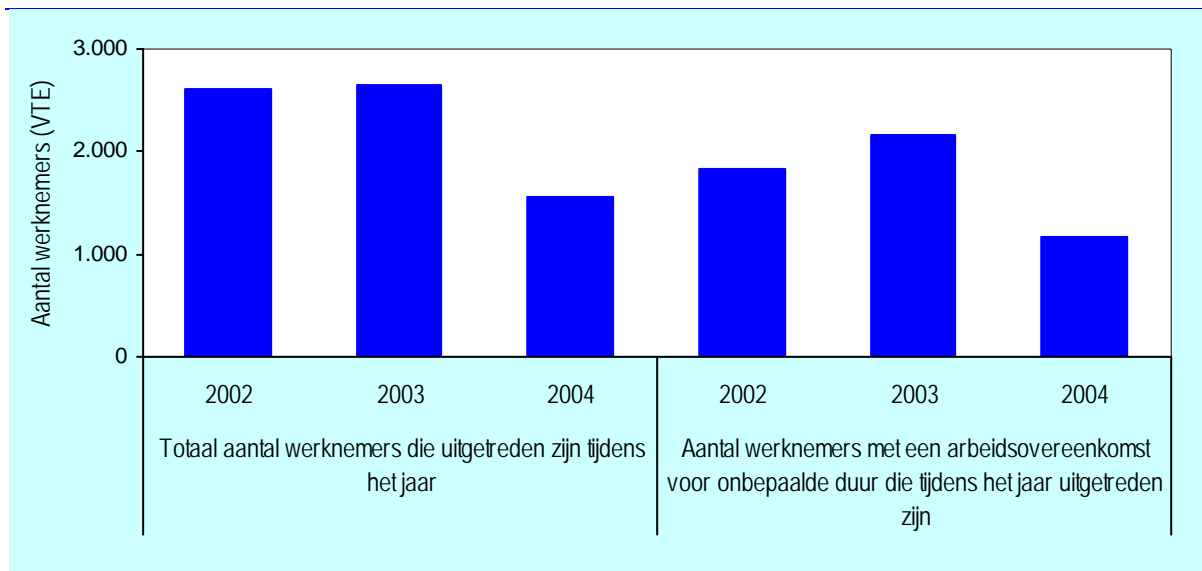
Het aandeel van de vrouwelijke werkgelegenheid bleef met 9,3 pct. op hetzelfde niveau als in het voorgaande jaar.

De bovenvermelde stijging van de aanwervingen kwam niet ten voordele van de vrouwen omdat zij, alle scholingsgraden samen, minder talrijk in dienst werden genomen: de nieuwe banen voor houders van een getuigschrift lager onderwijs, een diploma middelbaar onderwijs, niet-universitair en universitair hoger onderwijs zijn gedaald met respectievelijk 44,7 -ander vervoer over land-, 0,6, 4,3 en 28,9 pct. -energie- ten opzichte van 2003.

De opsplitsing van de in 2004 aangeworven vrouwelijke personeelsleden per scholingsgraad is weergegeven in grafiek 13.

De status-quo in de verdeling van het aantal VTE naar geslacht blijkt niet duidelijk uit de grafieken 12 en 13, die enkel betrekking hebben op de aanwervingen. Deze stabiliteit is het gevolg van een groter aantal uittredingen bij de mannen dan bij de vrouwen.

GRAFIEK 14 AANTAL BEËINDIGINGEN VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMSTEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

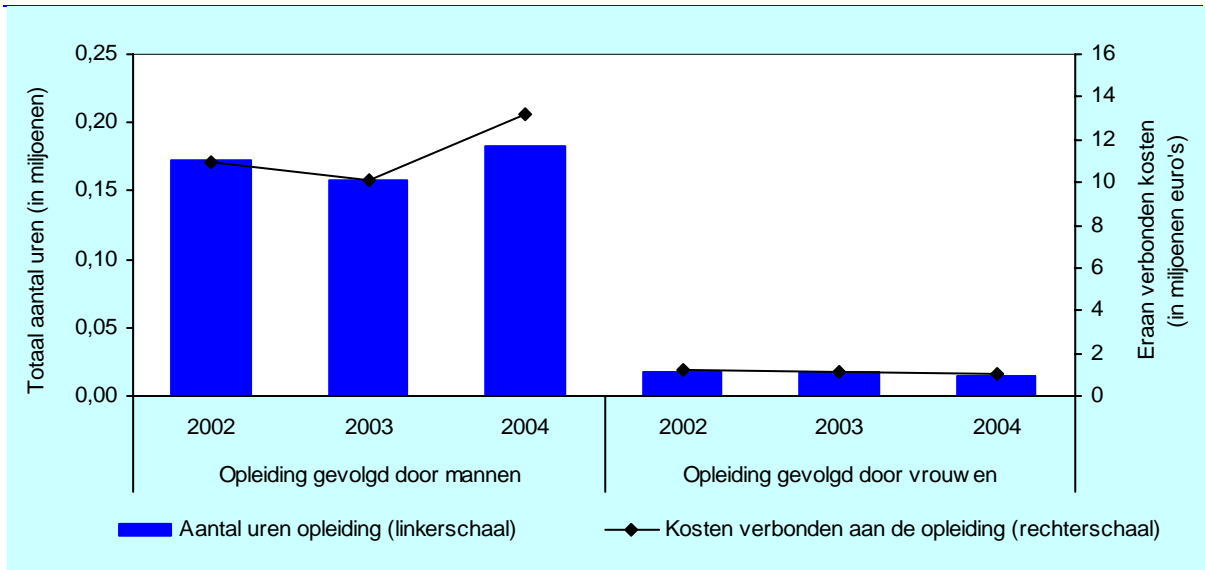
Voor diezelfde groep ondernemingen (volledig schema) is het aantal contractbeëindigingen tegenover 2003 gedaald met in totaal 40,9 pct. en met 46,5 pct. voor de arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur (grafiek 14). Dat is onder meer het geval in de metaalverwerkende nijverheid -in Cockerill Sambre liep het aantal beëindigingen van overeenkomsten voor onbepaalde duur terug, terwijl dat van de contracten voor bepaalde duur toenam-, de bouwnijverheid, de energiesector en de andere logistieke diensten. Ook hier gelden dezelfde bedingen als in de toelichting bij grafiek 11.

TABEL 48 REDENEN AANGEVOERD VOOR DE BEËINDIGING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST (procenten)

	2002	2003	2004
Pensioen	1,7	2,0	3,6
Brugpensioen	32,9	40,6	19,2
Ontslag	8,7	10,0	10,9
Ander motief	56,7	47,5	66,4

Bron: NBB (enkel volledig schema).

2003 werd gekenmerkt door een groot aantal uittredende werknemers wegens vervroegd pensioen, met name in de metaalverwerkende nijverheid en de bouwnijverheid. In 2004 daalde het aantal brugpensioenen opnieuw tot een niveau dat dichter aansluit bij het nationale cijfer. De andere redenen -beëindiging van tijdelijke arbeidsovereenkomsten en spontane uittredingen- en de pensioenen namen daarentegen toe. Het aandeel van de ontslagen bleef onder het nationale gemiddelde.

GRAFIEK 15 UREN OPLEIDING EN DAARMEE GEPAARD GAANDE KOSTEN

Bron: NBB.

Een aanzienlijk hoger aantal mannen heeft in 2004 een opleiding gevolgd: 54,1 pct. van de mannelijke werknemers, tegen 44,3 pct. één jaar eerder. Bij de vrouwen is de stijging gematigder, namelijk van 42,4 tot 43,3 pct.

De tijd die mannelijke werknemers aan opleiding besteedden, steeg immers met 15,8 pct. op één jaar tijd –onder andere in de metaalverwerkende nijverheid en de andere diensten-, terwijl die met 15,9 pct. daalde bij de vrouwelijke collega's –onder meer in de energiesector en de bouw- (grafiek 15). Gezien de ontwikkeling van het aantal mannelijke en vrouwelijke werknemers die deze programma's volgen, hebben ze gemiddeld elk minder tijd besteed aan opleiding: 34,3 in plaats van 35,6 uur per jaar voor de eerste groep, en 30,5 in plaats van 36,6 uur per jaar voor de tweede groep. De situatie kan derhalve als volgt worden samengevat: de opleidingen zijn korter, maar worden gehouden voor meer personeelsleden (mannen). Ondanks deze vaststelling en wegens het dalende aantal personeelsleden in de haven van Luik is het aandeel van de werktijd die bestemd is voor opleiding over het geheel genomen gestegen, van 1 tot 1,23 pct., wat hoger is dan het nationale gemiddelde (0,82 pct. in 2004).

De opleidingsuitgaven zijn met 30,1 pct. toegenomen voor de mannen, terwijl ze met 11,4 pct. gedaald zijn voor de vrouwen. In totaal bedroegen deze uitgaven 2,3 pct. van de loonkosten, tegen 1,8 pct. tijdens het voorgaande jaar. Dit percentage ligt hoger dan dat in de rest van de economie (het nationale gemiddelde bedroeg 1,25 pct. in 2004).

¹⁵⁵ 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 tijdens het werk, mentorschap en zelfstudie, bijvoorbeeld, blijven buiten beschouwing.

3.7 Financiële situatie

3.7.1 Financiële ratio's

De hier toegelichte ratio's, namelijk de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit, worden gedefinieerd in punt 2 van bijlage 1.

De studie van de financiële ratio's berust op een constante steekproef¹⁵⁶ voor de jaren 2002 tot 2004 die gemeenschappelijk is voor de vijf bestudeerde havens. Deze steekproef omvat de ondernemingen die in 2002, 2003 en 2004 hun jaarrekening neergelegd hebben bij de Balanscentrale en waarvan de resultaten beantwoorden aan de vereisten voor de berekening van de ratio's¹⁵⁷. Bijgevolg verschillen de ondernemingen die in het financiële gedeelte van dit verslag worden bestudeerd, van de ondernemingen die werden opgenomen in de constante steekproef uit het voorgaande verslag. Dit verklaart de verschillen tussen de cijfers van de twee publicaties. Aangezien het gaat om een vergelijking met nationale gegevens werd dezelfde berekeningsmethode – de zogenaamde globalisatie¹⁵⁸ - toegepast voor zowel de ratio's van de particuliere ondernemingen van het Luikse havencomplex als de ratio's van alle Belgische niet-financiële vennootschappen.

Een blik op tabel 49 leidt al tot een eerste vaststelling: de drie ratio's zijn in het Luikse havencomplex in 2004 gemiddeld gestegen en komen boven de nationale cijfers uit.

- De rentabiliteit nam gemiddeld toe met 1,6 procentpunt, onder meer dankzij de goede resultaten in de maritieme goederenbehandeling -Société industrielle de Renory en Magasins Généraux de Liège-, de handel, de elektronicasector en de metaalverwerkende nijverheid -Cockerill Sambre-, en dat ondanks de dalingen in de bouwnijverheid en de andere logistieke diensten.
- Een bijna identieke vaststelling geldt voor de liquiditeit (+0,06): stijgingen in de maritieme goederenbehandeling, de elektronicasector en de metaalverwerkende nijverheid, maar een daling in de bouwnijverheid.
- De verhoging van de solvabiliteit is vooral industrieel en doet zich vooral voor in de elektronicasector, de metaalverwerkende nijverheid en de bouw. In de goederenbehandeling liep die ratio echter terug.

¹⁵⁶ Voor meer informatie over de representativiteit van de constante steekproef wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1.

¹⁵⁷ Voor de berekening van de rentabiliteit moet het eigen vermogen strikt positief zijn en moeten alle gegevens overeenstemmen met een boekjaar van 12 maanden. De berekeningswijze wordt uiteengezet in bijlage 1 van het verslag 2002.

¹⁵⁸ Bij Vivet D. (2005) werden de twee methodes, namelijk de mediaanratio en de globalisatie, gebruikt.

TABEL 49

**FINANCIËLE RATIO'S IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX
VAN 2002 TOT 2004**

Sectoren	Nettorenteabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
MARITIEME CLUSTER.....	5,1	3,2	12,9	1,10	0,83	1,11	28,5	29,2	27,7
Scheepsagenten en expediteurs.....	5,7	8,3	15,4	1,10	1,14	1,09	20,1	18,6	15,7
Goederenbehandeling.....	7,9	1,0	10,6	0,79	0,42	0,89	35,9	36,1	34,5
Rederijen.....	1,0	12,2	18,8	1,71	1,55	1,61	22,1	20,2	20,4
Scheepsbouw en -herstelling..	-26,0	0,0	36,4	1,46	1,19	1,16	26,6	21,7	22,4
Havenaanleg en baggerwerken.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Havenbedrijf.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER ...	4,3	6,6	8,1	1,35	1,29	1,35	48,3	47,2	49,1
HANDEL.....	-4,8	2,8	19,9	1,00	1,01	1,09	32,6	37,6	37,4
INDUSTRIE.....	4,2	6,8	8,2	1,35	1,27	1,33	48,5	47,1	49,2
Energie.....	14,5	24,0	10,7	1,60	1,38	1,51	47,8	44,0	42,8
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid.....	3,4	-3,4	0,3	1,02	0,83	0,79	37,0	34,9	33,2
Automobielnijverheid.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	0,9	-54,7	13,4	1,25	1,08	1,22	20,9	14,0	15,9
Metaalverwerkende nijverheid	-6,8	-6,8	14,5	1,36	1,60	1,90	49,0	48,3	54,4
Bouw.....	8,7	4,9	-0,9	1,24	0,85	0,53	51,2	53,1	56,2
Voedingsnijverheid.....	2,5	1,6	-0,1	2,23	2,00	2,90	67,9	60,7	74,5
Andere industrie.....	2,7	12,5	17,5	1,13	1,15	1,03	26,9	25,5	24,8
VERVOER OVER LAND.....	-21,5	-8,7	-11,7	0,84	0,79	0,71	28,1	24,9	14,5
Wegvervoer.....	6,6	-12,0	5,0	1,74	1,23	1,33	36,9	26,2	29,5
Ander vervoer over land.....	-22,3	-8,6	-17,6	0,81	0,76	0,56	27,9	24,8	12,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	7,3	5,8	4,2	1,73	1,83	1,86	51,7	52,1	53,3
Andere diensten.....	7,3	5,8	4,2	1,73	1,83	1,86	51,7	52,1	53,3
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Gewogen gemiddelde.....	4,3	6,6	8,2	1,34	1,29	1,35	48,2	47,1	48,9
Niet-financiële vennootschappen¹⁵⁹.....	4,1	7,6	6,9	1,17	1,22	1,24	39,9	40,6	41,5

Bron: NBB.

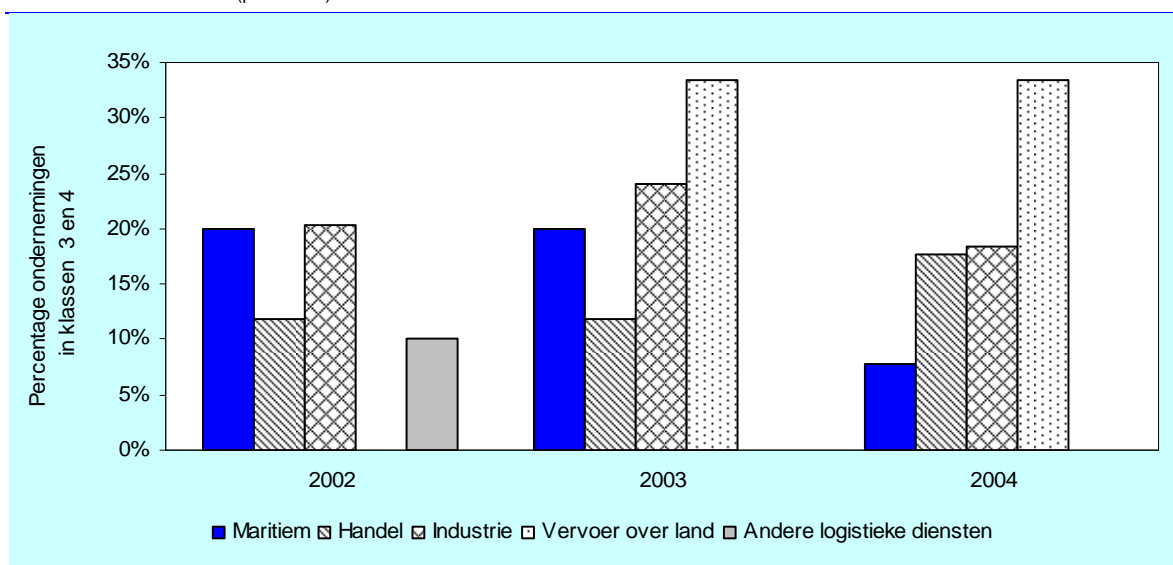
¹⁵⁹ Deze cijfers betreffen de situatie van alle Belgische niet-financiële vennootschappen, grote ondernemingen en KMO's samen. Ze werden in 2006 herberekend door Vivet D. (2005) volgens de globalisatiemethode en verschillen dus van de cijfers die gepubliceerd werden in het verslag 2003.

3.7.2 Beoordeling van de financiële gezondheid¹⁶⁰

Het hier gebruikte falingspredictiemodel is van toepassing op ondernemingen uit de constante steekproef¹⁶¹ met meer dan vijf werknemers. Dit wordt nader toegelicht in punt 2 van bijlage 1.

Grafiek 16 geeft de ontwikkeling weer van het risicoprofiel van de ondernemingen uit de constante steekproef met meer dan vijf werknemers, naargelang ze behoren tot de maritieme cluster of tot één van de niet-maritieme segmenten. De hier vermelde percentages zijn die van de zogenoemde ondernemingen in moeilijkheden (risicoklassen 3 en 4).

GRAFIEK 16 FINanciële RISICO'S IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX
VAN 2002 TOT 2004¹⁶²
(procenten)



Bron: NBB.

Het aandeel van de ondernemingen in moeilijkheden is in 2004 gedaald in de maritieme cluster van het havencomplex, namelijk van 20 tot 7,7 pct. Bovendien liep het terug in de industrie, namelijk van 24 tot 18,4 pct. De belangrijkste dalingen deden zich voor in de elektronica en de andere industrieën, terwijl de metaalverwerkende nijverheid op hetzelfde risiconiveau bleef als in 2003. Het aandeel van de ondernemingen in de klassen 3 en 4 is daarentegen in de handel gestegen van 11,8 tot 17,6 pct., terwijl het een status-quo vertoonde in het vervoer over land.

Over het geheel genomen is dit percentage in het Luikse havencomplex verminderd van 18,9 tot 15,2 pct. Deze gemiddelde daling is toe te schrijven aan de KMO's waarvan er 23,3 pct. in moeilijkheden zijn, tegen 37,5 pct. in 2003. 11,3 pct. van de grote ondernemingen had financiële problemen in 2004, dat is 1,8 pct. meer dan het voorgaande jaar. Het aandeel van de ondernemingen met een kwetsbaar profiel is structureel hoger bij de KMO's dan bij de grote ondernemingen. Zo telde men op nationaal vlak in 2004 18,7 pct. KMO's in de klassen 3 en 4, terwijl dit percentage 14 pct. bedroeg bij de grote ondernemingen.

Uit een vergelijking van de in het kader van dit verslag verkregen resultaten voor 2003 met die van hetzelfde jaar op nationaal vlak blijkt dat, in een eerste schatting, de metaalverwerkende en de

¹⁶⁰ De hier vermelde nationale cijfers komen uit de publicatie van Vivet D. (2005).

¹⁶¹ Aan de hand van een constante steekproef kunnen verschillende jaren met elkaar worden vergeleken, maar kan ook het resultaat van deze analyse positief worden beïnvloed. Voor meer informatie over de representativiteit van de constante steekproef wordt verwezen naar punt 2 van bijlage 1.

¹⁶² Het aantal ondernemingen uit de constante steekproef met vestiging in het Luikse havencomplex is eerder beperkt in de segmenten "vervoer over land" en "andere logistieke diensten". Dit verklaart voor het eerste segment het hoge aantal ondernemingen in moeilijkheden (één op drie) en voor het tweede segment het nulpercentage.

chemische nijverheid in het Luikse havencomplex een hoger risicoprofiel vertonen dan het nationale gemiddelde. Het omgekeerde wordt vastgesteld voor de bouwnijverheid, de andere logistieke diensten en de handel¹⁶³.

Deze ontwikkelingen worden ook geïllustreerd door het percentage banen (in VTE) bij de ondernemingen in de klassen 3 en 4. In 2004 bedroeg dit cijfer 2,1 pct. in de maritieme cluster (of -4,6 punten ten opzichte van 2003), 21,2 pct. in de handel (+3,9 punten), 5,3 pct. in de industrie (+1,1 punt) en 12,5 pct. in het vervoer over land (-3,6 punten).

3.8 Ontwikkeling van het goederenverkeer in de PAL¹⁶⁴

TABEL 50 AUTONOME HAVEN VAN LUIK
(duizenden ton)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Relatief aandeel in 2004 (in pct.)
Lossingen	9.694,8	10.299,9	10.225,2	10.849,5	10.671,7	11.121,7	73,2
Ladingen	2.876,5	2.838,4	3.250,9	3.568,9	3.499,1	4.068,4	26,8
Totaal	12.571,3	13.138,3	13.476,1	14.418,5	14.170,8	15.190,1	100,0
Vershil in procent tegenover voorgaand jaar	+11,9	+4,5	+2,6	+7,0	-1,7	+7,2	

Bron: Autonome Haven van Luik.

Tabel 50 geeft de ontwikkeling weer van het goederenverkeer via binnenscheepvaart dat behandeld werd in de Luikse openbare havens. Na de lichte daling van 2003 trok de goederenbehandeling in de PAL in 2004 opnieuw aan en vestigde ze een nieuw record¹⁶⁵ door voor het eerst de grens van de 15 miljoen ton te overschrijden, na een stijging met 7,2 pct. De ladingen, ook al zijn deze tonnages in de PAL in de minderheid, vertoonden een stijging met 16,3 pct. tussen 2003 en 2004, dat is meer dan de toename bij de lossingen (+4,2 pct.).

10.088 schepen maakten in 2004 gebruik van de openbare infrastructures (638 meer dan in 2003), waarvan 4.424 eenheden met een capaciteit van minder dan 1.350 ton¹⁶⁶ en 5.664 eenheden met een capaciteit gelijk aan of groter dan 1.350 ton. De gemiddelde lading bedroeg 1.506 ton, hetzij een toename met 7 ton ten opzichte van 2003. Tussen 1994 en 2004, dus in een tijdspanne van tien jaar, is de trafiek in de PAL gestegen met 71,8 pct., wat neerkomt op een jaarlijkse gemiddelde stijging met 5,6 pct.

Nog rekening houdend met de cijfers van de goederenbehandelingsactiviteiten in de privé-havens (6,9 miljoen ton), kan worden gesteld dat de Luikse waterwegen in 2004 zo'n 22,1 miljoen ton binnenvaarttrafiek behandeld hebben, wat de beste prestatie uit de geschiedenis van de PAL is en haar resoluut op de tweede plaats brengt van de lijst met de Europese binnenhavens, na Duisburg en vóór Parijs –respectievelijk 49,2 en 19,6 miljoen ton op de waterwegen in 2004. Van de

¹⁶³ De opgetekende percentages aan ondernemingen in moeilijkheden voor 2003 in het Luikse havencomplex (dit verslag) en op nationaal niveau bedragen respectievelijk 18,2 en 15,6 pct. in de metaalverwerkende nijverheid; 16,7 en 15,4 pct. in de chemische nijverheid; 15 en 16,4 pct. in de bouwnijverheid; 0 en 18,6 pct. in de andere diensten en 11,8 en 21,7 pct. in de handel.

¹⁶⁴ Bronnen: Autonome Haven van Luik en "Annuaire 2005 du Port Autonome de Liège", *Lloyd Special Report*. Zie ook tabel 76 (bijlage 8) voor meer details over de trafiek per goederencategorie in de Autonome Haven van Luik in 2004.

¹⁶⁵ De openbare infrastructures van de PAL behandelden in 2004 zo'n 15.190.067 ton via de waterwegen, en zelfs 21.590.504 ton als we het weg- en het spoorvervoer meetellen. Dit is een absoluut record, aangezien de overslag in 2005 sterk gedaald is, namelijk met 6,3 pct., tot 14,2 miljoen ton op de openbare waterlopen. De negatieve effecten van de sluiting van de hoogovens te Seraing werden gevoeld tot in mei 2005. In combinatie met de lage vraag naar olie en steenkool werden deze dalingen deels gecompenseerd door een verhoging van de winningsactiviteiten in de Maasvallei.

¹⁶⁶ 1.350 ton komt overeen met het Europese scheepstype (klasse 4, zie bijlage 2 C). Deze norm wordt gevolgd in alle Waalse haveninfrastructures en op het Waalse waterwegennet.

45,2 miljoen ton¹⁶⁷ binnenscheepvaarttrafiek die datzelfde jaar in alle Waalse havens werd geregistreerd, komt deze 22,1 miljoen ton overeen met 49 pct.

In 2004 vertegenwoordigde de binnenvaart 70,4 pct. van de tonnages in de openbare havens, hetzij 0,2 procentpunt meer dan het voorgaande jaar. Het weg- en het spoorvervoer namen elk respectievelijk 20,2 pct. en 9,4 pct. voor hun rekening. Tussen 2003 en 2004 stegen de tonnages van de binnenvaart met 7,2 pct. (zie hierboven), het wegvervoer met 9 pct. en het spoorvervoer met slechts 1,9 pct.

¹⁶⁷ Deze tonnage steeg met 5,4 pct. tegenover 2003. Ze komt overeen met een trafiek van 1,74 miljard tkm op het Waalse waterwegennet (+3,4 pct. in vergelijking met 2003).

4 SYNTHESE

Het jaar 2004 was bijzonder gunstig voor de ontwikkeling van de overslagactiviteit in de Vlaamse zeehavens en het Luikse havencomplex. De maritieme infrastructuur, die echte *gateways* zijn, profiteren van de snellere verbindingen en van de groei van de wereldhandel. Bovendien zetten ze hun aanpassingsinspanningen voort, onder andere via enkele ambitieuze uitbreidingsprojecten zoals het project ter verbetering van de ontvangst- en behandelingscapaciteit voor containers. De ontwikkeling van de internationale handel komt steeds duidelijker tot uiting in een two-digit toename van dit soort trafiek. De uitdaging die dit oplevert, gaat gepaard met de internationalisering en de concentratie van logistieke ondernemingen die de terminals en de rederijen beheren. De zeehavens uit de *range* Hamburg - Le Havre moeten bovendien rekening houden met een steeds scherpere onderlinge concurrentie, terwijl de havenrichtlijn die voorziet in de liberalisering van de sector nog altijd discussies oproept. Op wereldvlak lijkt de trend tot fusioneren op dit ogenblik vooral ten goede te komen aan de Aziatische havens.

Op commercieel vlak is de EU voor 90 pct. afhankelijk van de handelsvolumes met de rest van de wereld. De economische openheid van België maakt het land ook bijzonder afhankelijk van haar zeehavens. In 2004 nam dat commerciële handelsverkeer toe, net als het voorgaande jaar. Deze ontwikkeling is merkbaar in de vier Vlaamse havens: de in 2004 overgeslagen tonnages lagen immers 6,1 pct. hoger dan in 2003, als enkel het maritiem goederenverkeer in aanmerking wordt genomen. De structurele groei van het containerverkeer bleef de motor van die uitbreiding, met een stijging van 11,8 pct. op één jaar tijd voor alle Vlaamse havens samen. *Short sea shipping*, dat 50 pct. van het maritiem goederenverkeer uitmaakt, boekte eveneens vooruitgang. Dit is een essentiële vervoersvorm voor de toekomst, zowel in België als op Europees vlak, aangezien bijna de helft van al het intra-Europese handelsverkeer over zee verloopt.

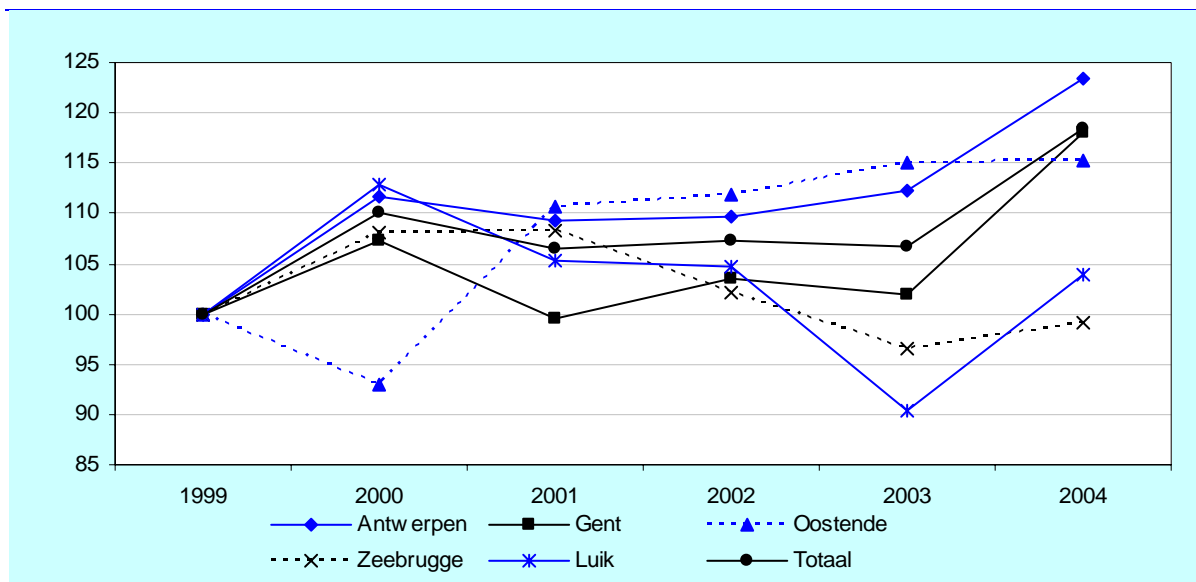
De Autonome Haven van Luik heeft in 2004 een record verbeterd: het binnenscheepvaartverkeer lag 7,2 pct. hoger dan in 2003. De Vlaamse zeehavens zijn ook actief in deze vervoersmodus die hun maritieme activiteiten aanvult. De binnenscheepvaart overschreed in 2004 bovendien de grens van de 100 miljoen ton voor de vier Vlaamse zeehavens, een ontwikkeling die ook bevestigd wordt door de stijging van het containerverkeer.

Voor de economische activiteit die wordt gegenereerd in de havens en bij de toeleveranciers, is de ontwikkeling contrastrijker: de toegevoegde waarde (TW) ging in totaal sterk naar omhoog, terwijl de werkgelegenheid, de investeringen en de financiële gezondheid van de ondernemingen in deze studie op verschillende manieren evolueerden.

De directe TW van de vier Vlaamse zeehavens is in 2004 gestegen tegenover het voorgaande jaar in een gemiddeld tempo van 13,3 pct. tegen lopende prijzen, dat is +10,7 pct. tegen vaste prijzen. Deze ontwikkeling ligt ruim hoger dan de groei voor de nationale economie als geheel. In Gent was die stijging het krachtigst, vooral in de twee belangrijkste industrieën, de metaalverwerkende nijverheid en de automobielsector. Antwerpen, dat bijna 65 pct. vertegenwoordigt van de in die vier havens gecreëerde TW, liet eveneens een sterke toename van zijn bijdrage tot het bbp optekenen, in het bijzonder in de chemische nijverheid. Ook de Antwerpse en Oostendse reders, en de Zeebrugse scheepsagenten en expediteurs vertoonden een dergelijke groei. De indirecte TW, die gegenereerd werd door de leveranciers en onderaannemers van de ondernemingen opgenomen in deze studie, volgde diezelfde trend. Bijgevolg kwam de totale TW van de Vlaamse zeehavens, de som van de directe en de indirecte TW, in 2004 in de buurt van 25 miljard euro, wat overeenkomt met 15,1 pct. van het Vlaamse bbp en met 8,7 pct. van het Belgische bbp. In het Luikse havencomplex liep de directe TW tussen 2003 en 2004 op met 17,6 pct. tegen lopende prijzen, of met 14,9 pct. tegen vaste prijzen. De belangrijkste stijgingen deden zich voor in de energiesector en de metaalverwerkende nijverheid. De indirecte TW volgde diezelfde trend, zodat de totale TW uiteindelijk boven de grens van de 2,2 miljard euro uitkwam, op een peil dat overeenkomt met 3,3 pct. van het Waalse bbp en met 0,8 pct. van het Belgische bbp.

Grafiek 17 geeft een vergelijkend overzicht van de directe TW voor elke haven, tegen prijzen van 2000, voor de periode 1999 - 2004:

GRAFIEK 17 **ONTWIKKELING VAN DE DIRECTE TW**
(prijzen van 2000; index 1999 = 100)

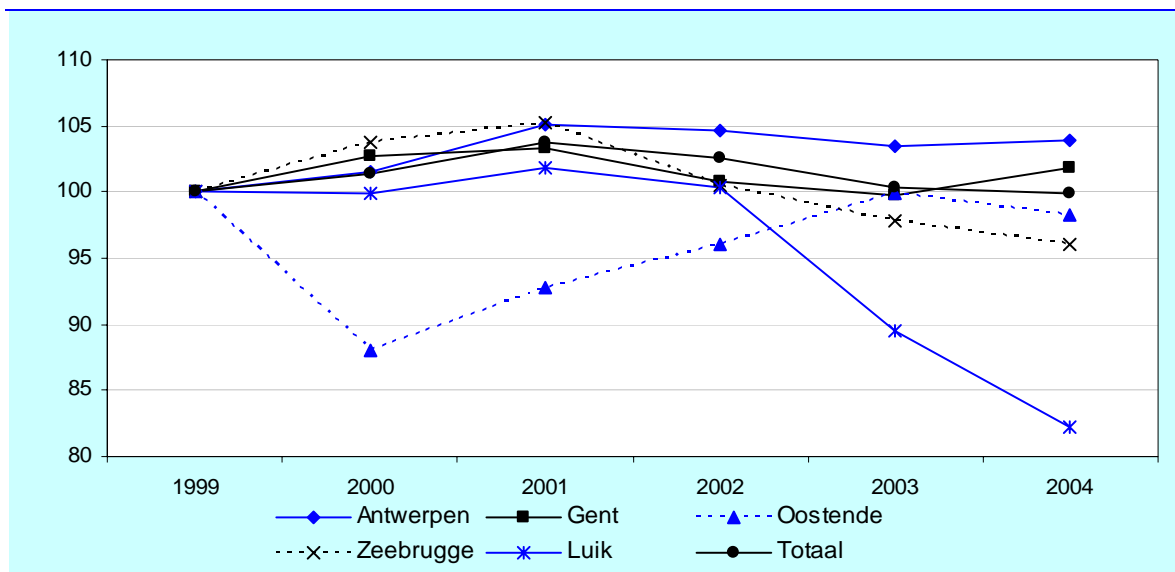


Bron: NBB.

De directe werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens steeg in 2004 met 0,6 pct., wat overeenkomt met de toename van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid. De werkgelegenheid nam het sterkst toe in Gent, onder andere dankzij de aanwervingen in de automobielnijverheid. Een lichte stijging werd opgetekend in Antwerpen, dat meer dan 58 pct. van de werkkrachten in de vier havens voor zijn rekening neemt. De ontslagen in de Oostendse industrie en in de Zeebrugse maritieme cluster verklaren de inkrimping van de personeelsbestanden in die twee havens tijdens hetzelfde jaar. De deeltijdarbeid nam opnieuw toe, net als de uitzendarbeid. De universitair geschoolden profiteerden het meest van de aanwervingen in de Vlaamse zeehavens, vooral in de zware industrieën en in de andere logistieke diensten, terwijl minder tijd besteed werd aan opleiding. De totale werkgelegenheid, die ook de indirecte werkgelegenheid omvat, dat wil zeggen de personeelsbestanden van de leveranciers en de onderaannemers van de bestudeerde ondernemingen, bedroeg in 2004 meer dan 242.000 VTE. De vier havens vertegenwoordigen aldus 11,3 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid in Vlaanderen en 6,5 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid. De directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex zette de in 2002 begonnen daling voort in 2004 bedroeg deze 8,1 pct. ten opzichte van 2003. Het belangrijkste banenverlies deed zich voor in de metaalverwerkende nijverheid, een sector die in volle reconversie is, maar ook in de bouwnijverheid. De bovengenoemde stijging van de deeltijdse en uitzendarbeid kwam ook in het Luikse havencomplex voor. De werkgelegenheidssituatie van de werkneemsters was minder goed dan in 2003, aangezien zowel het aantal aanwervingen als de aan opleiding bestede tijd werden teruggeschroefd. Hoewel de indirecte werkgelegenheid iets stabielere was, verloor ze in 2004 eveneens terrein in Luik. Bijgevolg zakte de totale werkgelegenheid in het havencomplex onder de 27.000 VTE, wat overeenkomt met 2,7 pct. van de Waalse binnenlandse werkgelegenheid en met 0,7 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

Grafiek 18 geeft een vergelijkend overzicht van de directe werkgelegenheid voor elke haven, voor de periode 1999 - 2004:

GRAFIEK 18 **ONTWIKKELING VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID**
(VTE; index 1999 = 100)



Bron: NBB.

Het jaar 2004 werd gekenmerkt door een aanzienlijke verlaging van de investeringen in de Vlaamse havens, met een gemiddeld verlies van 7,1 pct. tegen vaste prijzen in vergelijking met het voorgaande jaar. Daarbij mag worden gewezen op de dalingen in de Gentse metaalverwerkende nijverheid en de automobielsector, de Oostendse chemische nijverheid en de elektronicasector in Zeebrugge. Enkel de haven van Antwerpen, waar zich 77,5 pct. van de in 2004 in de vier havens geïnvesteerde bedragen concentreert, kon het hoofd bieden aan deze trend dankzij de energiesector, de petroleumsector en de rederijen. De investeringen in alle Vlaamse zeehavens samen bedroegen in 2004 iets meer dan 2,6 miljard euro. Na gedurende twee jaar te zijn teruggelopen, namen de investeringen in het Luikse havencomplex tussen 2003 en 2004 opnieuw toe met 15,2 pct. tegen lopende prijzen, of 14,3 pct. tegen vaste prijzen, onder andere in de metaalverwerkende nijverheid en de energiesector. Op die manier benaderden de investeringen een bedrag van 138 miljoen euro.

In 2004 werd in de havens van Antwerpen en Gent een duidelijke verbetering opgetekend van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, waardoor de gemiddelde rentabiliteit van de in de Vlaamse havens gevestigde ondernemingen boven het nationale gemiddelde uitsteeg. Het gemiddelde netto bedrijfskapitaal, daarentegen, werd negatief in Antwerpen, waardoor de gemiddelde liquiditeit in ruime zin van de Vlaamse havens voor 2004 terugliep tot minder dan één, in tegenstelling tot het nationale gemiddelde waar de ondernemingen het vermogen om aan hun korte-termijnverplichtingen te voldoen, zagen toenemen. De solvabiliteit ging gemiddeld eveneens achteruit, wat toe te schrijven is aan Antwerpen en Zeebrugge. De gemiddelde solvabiliteit van de Antwerpse ondernemingen was in 2004 lager dan de nationale cijfers, terwijl ze in de drie andere havens hoger lag. Het aantal ondernemingen dat ten prooi viel aan financiële moeilijkheden daalde nochtans in de Vlaamse havens, zowel bij de grote ondernemingen als bij de KMO's. De drie ratio's stegen gemiddeld in het Luikse havencomplex in 2004, waardoor ze boven de nationale cijfers uitkwamen. Het aantal ondernemingen dat financiële moeilijkheden had, daalde bovendien datzelfde jaar, aangezien de Luikse KMO's hun financiële situatie sterk hadden gesaneerd.

Op basis van al die waarnemingen kan geen definitieve balans worden opgemaakt, maar is wel een vaststelling mogelijk: de toename van de trafiek leidt niet noodzakelijk tot een identieke stijging van de toegevoegde waarde, die bovendien niet altijd gepaard gaat met een werkgelegenheidscreatie. Als er al een economisch en sociaal houdbare doelstelling bestaat, is het wel het beogen van een groei van de activiteit en een handhaving van de werkgelegenheid. De huidige sterke groei van het containervervoer, vormt een onmiskenbare kans om de Belgische havens uit te breiden, maar plaatst hen ook voor het probleem van hun doelstellingen inzake ontwikkeling. Het idee van een

haven als louter plaats van doorvoer behoort al lang tot het verleden. De toename van het containerverkeer kan onder meer ten koste gaan van de behandeling van de conventionele stukgoederen, wat zou kunnen leiden tot een vermindering van de ratio van de toegevoegde waarde die geproduceerd wordt per overgeslagen ton. De ontwikkelingen die de sector tegenwoordig op wereldvlak meemaakt -toegenomen concurrentie, privatisering en verticale integratie van de logistieke havendiensten, enz.-, neigen in de richting van een steeds sterkere technische en financiële concentratie van die platformen en van een standaardisering die vooral ten goede komt aan het containerverkeer, waarvan we dit jaar het 50-jarig bestaan vieren. Die expansie doet tevens een reeks technische problemen rijzen, zoals de toegankelijkheid vanuit zee, de verzadiging van de terminals, de congestie van het wegverkeer en enige vertraging in de aanleg van toegangen voor de binnenvaart. Toch lijkt ze de kern uit te maken van de strategie die de meeste havens volgen om het hoofd te bieden aan de wereldwijde concurrentie. Zo streeft Antwerpen ernaar de belangrijkste aanlegplaats te worden voor schepen uit Azië, dankzij de ingebruikneming van het Deurganckdok en de nakende verdieping van de Schelde, dit in concurrentie met de tweede Europese haven op het vlak van containerverkeer, Hamburg. Zeebrugge beoogt eenzelfde doelstelling voor al het containerverkeer vanuit Europa en de rest van de wereld. Deze haven deelt bovendien met de haven van Gent het project om de *ro-ro*-activiteit uit te breiden, een activiteit die de jongste tijd trouwens weer sterk aantrekt in de haven van Oostende. In het Luikse havencomplex wacht men enthousiast op de realisatie van het trimodale platform *Liège TriLogiPort*, dat past in de reconversie van het bekken. Deze reconversie was absoluut noodzakelijk na de sluiting van de hoogovens van Cockerill-Sambre, een gebeurtenis die beslist enige impact heeft gehad op de tonnages. Bovendien kan de omgeving waarin de Belgische havenactiviteiten plaats vindt de verschillende havens er misschien toe aanzetten om toenadering te zoeken tot elkaar. Dat is het geval met de havens van Antwerpen en Luik, die gelet op hun complementariteit en de verbinding die het Albertkanaal biedt, een akkoord hebben gesloten dat de weg vrijmaakt voor een samenwerking. Deze twee havens zien hierin in eerste instantie een antwoord op de verzadiging van de terminals en van het wegennet, en in tweede instantie aanzienlijke mogelijkheden tot verdere ontwikkeling. Parallel hiermee lijkt het erop dat de bevoegde autoriteiten zich ten volle bewust zijn van de noodzaak om het multimodale transport en in het bijzonder de waterwegen te bevorderen, onder meer door de modale transfer (*modal shift*) te stimuleren ten voordele van de binnenscheepvaart, ook al blijven de financiële middelen ontoereikend.

Samenvattend kan worden gesteld dat de toekomststrategie die de havenautoriteiten en hun voorgedijgewesten hebben bedacht voor de havens, zich toespitst op drie belangrijke pijlers: een betere toegankelijkheid – zowel vanuit de zee als via de binnenwateren – van de haveninstallaties voor grotere schepen; een grotere ontvangstcapaciteit, met name voor de behandeling van containervracht; en een uitbreiding van de activiteiten met hoge toegevoegde waarde, bijvoorbeeld de logistieke diensten, in alle havens. Het is de bedoeling de havens een toekomst te bieden als ware onderling afhankelijke, logistieke platforms. Die veelvuldige uitdagingen dragen ertoe bij de concurrentiepositie van de Belgische havens op de internationale scène te handhaven en zelfs te verstevigen, zodat de groei en de werkgelegenheid er gewaarborgd blijft.

AFKORTINGENLIJST

bbp	bruto binnenlands product
BTW	Belasting over de Toegevoegde Waarde
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
ESR 95	Europees systeem van nationale en regionale rekeningen
EU	Europese Unie
ha	hectare
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
IOT	<i>Input-Output Table</i> of input-outputtabel
km	kilometer
KMO	kleine en/of middelgrote onderneming
MET	Waals Ministerie van Uitrusting en Vervoer
n.	niet beschikbaar
NACE-Bel	Belgische versie van de statistiekomenclatuur der economische activiteiten in de Europese Gemeenschap
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek, tegenwoordig FOD Economie – Algemene directie Statistiek en Economische Informatie
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
nv	Naamloze vennootschap
O&O	Onderzoek en Ontwikkeling (ook R&D)
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
p.m.	pro memorie
pct.	procent
sa	Société anonyme (naamloze vennootschap in het Nederlands)
SSS	<i>Short Sea Shipping</i>
SUT	<i>Supply and Use Table</i> of aanbod- en gebruikstabel
TEU	Twenty-foot equivalent unit
tkm	ton-kilometer
TW	toegevoegde waarde
VTE	voltijds equivalent

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE TOELICHTING

Deze bijlage geeft een kort overzicht van de methodologische toelichting die is opgenomen in bijlage 1 van het verslag 2002¹⁶⁸.

De populatie van de ondernemingen werd samengesteld volgens de methode van geografische en functionele selectie. Er werden twee *clusters*¹⁶⁹ beschouwd: de maritieme en de niet-maritieme cluster. Deze laatste omvat de segmenten handel, industrie, vervoer over land en andere logistieke diensten.

De directe effecten worden uitgedrukt in termen van TW, werkgelegenheid en investeringen. Deze resultaten worden aangevuld met de analyse van de sociale balans en de financiële gezondheid van de verschillende sectoren.

De indirecte effecten in de voorafgaande fase worden geraamd op basis van gegevens die verstrekt worden door het Instituut voor de Nationale Rekeningen en enkel betrekking hebben op de TW en de werkgelegenheid.

1 Selectie van de populatie

Heel wat studies over de economische impact van de havenactiviteiten zijn opgebouwd rond het begrip *cluster*, dat het geheel van de bedrijfstakken omvat die een economische band met de bestudeerde haven hebben.

Met het oog op de selectie van de populatie worden twee clusters in aanmerking genomen:

- De maritieme cluster omvat alle havengebonden bedrijfstakken waarvan het bestaan essentieel is voor de havens (rederijen, scheepsagenten en expediteurs, goederenbehandeling, opslag, scheepsbouw en -herstelling, havenaanleg en baggerwerken, visserij, maritieme en loodsdiensten, sluisen, enz.): tussen deze bedrijfstakken en de bestudeerde haven bestaat er een onmiddellijke economische band;
- De niet-maritieme cluster bestaat uit vier segmenten die geen onmiddellijke economische band hebben met de havenactiviteit, maar er nauw en wederzijds van afhankelijk zijn wegens de geografische nabijheid en het frequente gebruik van de infrastructuur. Het gaat met name om:
 - het segment *handel* dat bestaat uit de keten van de tussenpersonen in de groot- en kleinhandel die een band hebben met de haven (leveranciers, handelszaken verbonden met andere maritieme en niet-maritieme sectoren, import-export, opslagplaatsen, enz.);
 - het segment *industrie* dat de sectoren energie, petroleum, chemie, automobiel, elektronica, metallurgie, bouw, voeding en andere industrieën omvat;
 - het segment *vervoer over land* met de verschillende vervoersmodi voor het goederenverkeer over land (weg en spoor, alsook pijpleidingen);
 - het segment *andere logistieke diensten* met de ondernemingen die niet specifiek maritieme ondersteunende diensten aan de havens verlenen (informaticadiensten, coördinatiecentra, administratiekantoren, vastgoedactiviteiten, verhuring van voertuigen, consulting, onderhoudsdiensten, enz.).

De benadering van de geografische selectie¹⁷⁰ van de ondernemingen is afhankelijk van de vraag of ze al dan niet tot een cluster behoren.

¹⁶⁸ Lagneaux F. (2004), *Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002*, NBB, Working Paper n°56 (Document series) en *Economisch belang van de Autonome Haven van Luik: verslag 2002*, NBB, Working Paper n°64 (Document series). Deze verslagen kunnen online geraadpleegd worden: zie www.nbb.be.

¹⁶⁹ De OESO geeft een algemene definitie van de clusters: Networks of production of strongly interdependent firms (including specialised suppliers) linked to each other in a value-adding production chain. (zie OECD (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Parijs). Sinds de publicatie van het werk van Porter (1990) *The competitive advantage of nations*, New York, is het concept van de cluster een centraal begrip geworden in het industriebeleid.

¹⁷⁰ De besproken havengebieden zijn opgenomen in bijlage 2.

De ondernemingen uit de maritieme cluster bepalen de havenactiviteit en vertonen een onmiddellijke economische band met de havenactiviteit. De activiteiten van de ondernemingen uit de niet-maritieme cluster kunnen daarentegen slechts een onrechtstreekse economische band met de haven hebben, die aangevuld moet worden met een geografische aanwezigheid in de haven.

Enkele van de in deze studie in aanmerking genomen bedrijfstakken zijn opgenomen in tabel 51 op basis van hun classificatie in de NACE-Bel, volgens de ESR 95¹⁷¹-benadering. Wanneer een onderscheid tussen de bedrijfstakken noodzakelijk is, kan men tot een nauwkeurighedsniveau 5 gaan (NACE-Bel-codes met 5 posities). De definitie van de SUT¹⁷²-codes (NACE-Bel-codes met 3 posities), waarmee deze classificatie kan worden vereenvoudigd, is bijzonder belangrijk bij de berekening van de indirecte effecten. Het algoritme voor deze berekeningen berust immers op de gegevens van de aanbod- en gebruikstabellen en op de input-outputtabellen, waarvan de informatie specifiek verdeeld is per SUT-bedrijfstak op drie posities.

Het schema dat gevolgd wordt voor de sectorale presentatie van de resultaten komt aldus overeen met de indeling van de bedrijfstakken volgens de nationale boekhouding, en de gedetailleerde cijfers worden per sector ingedeeld om de resultaten van de studie transversaal te kunnen lezen en daarbij bijvoorbeeld bepaalde vergelijkingen te maken tussen de havens. Sommige bedrijfstakken vinden we echter niet terug in alle havens. Dat is onder meer het geval voor de automobielnijverheid, die niet voorkomt in de haven van Oostende en in het Luikse havencomplex.

In tabel 51 zijn per cluster enkele bedrijfstakken opgenomen die voor de studie van de havens in aanmerking komen en in sectoren gerangschikt zijn (zie vijfde kolom). De met een asterisk gemerkte bedrijfstakken zijn die welke zich, hoewel ze a priori tot één van de vier segmenten van de niet maritieme cluster behoren, volgens deze indeling gedeeltelijk onder de maritieme cluster vallen.

Om de resultaten van de sector havenbedrijf (cf. punt 1.2.3) uit de maritieme cluster duidelijker te maken, werd overeengekomen ze op een afzonderlijke regel weer te geven onder de noemer "havenbedrijf" en ze derhalve te scheiden van de sector "goederenbehandeling" (NACE-Bel 63.220, "Ondersteunende diensten i.v.m. het vervoer over water"). De meeste havenautoriteiten behoren tot deze NACE-Bel-classificatie volgens de nationale rekeningen. Deze groep ondernemingen houdt zich o.a. bezig met de ontwikkeling en de aanleg van de haveninstallaties. Hun bevoegdheden gaan dan ook veel verder dan louter terminalbeheer, terwijl de eigenlijke goederenbehandeling door privé-ondernemingen gebeurt.

TABEL 51 CLUSTERS EN SECTOREN

Clusters	NACE-Bel	In aanmerking genomen geografische zone	Beschrijving van de in aanmerking komende bedrijfstakken ¹⁷³	Sectoren
Maritiem	05.01	het hele grondgebied	Visserij	Visserij
	15.201	strikt havengebied	Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van visproducten	Visserij
	15.202	strikt havengebied	Productie van diepgevroren vis en visproducten	Visserij
	35.11	het hele grondgebied	Bouw en reparatie van schepen	Scheepsbouw en -herstelling
	45.241	strikt havengebied	Baggerwerken	Havenaanleg en baggerwerken
	45.242	strikt havengebied	Overige waterbouw	Havenaanleg en baggerwerken
	51.9	strikt havengebied	Overige groothandel	Maritieme handel

¹⁷¹ Zie ook Eurostat (1995), "Europees systeem van nationale en regionale rekeningen", Europese Gemeenschap. De NACE-Bel-classificatie werd voor België herzien in 2003 (Rev. 1.1). De volledige lijst met de NACE-Bel-bedrijfstakken die in de studie zijn opgenomen vindt u in bijlage 3.

¹⁷² *Supply and Use Table* of aanbod- en gebruikstabel, noodzakelijk voor de opmaak van de input-outputtabel (IOT).

¹⁷³ Zie de NACE-Bel-classificatie van het Instituut voor de Nationale Rekeningen. Het gaat hier om bedrijfstakken die voor de studie in aanmerking komen. De volledige lijst van de daadwerkelijk door de ondernemingen uit de populatie vertegenwoordigde bedrijfstakken is opgenomen in bijlage 3 waarbij, voor elke NACE-Bel-bedrijfstak met vijf posities, de desbetreffende havens worden vermeld.

Clusters	NACE-Bel	In aanmerking genomen geografische zone	Beschrijving van de in aanmerking komende bedrijfstakken ¹⁷³	Sectoren
	61.1	het hele grondgebied	Zee- en kustvaart	Rederijen
	61.2	het hele grondgebied	Binnenvaart	Rederijen
	63.111	het hele grondgebied	Goederenbehandeling in zeehavens	Goederenbehandeling
	63.112	strikt havengebied	Overige goederenbehandeling	Goederenbehandeling
	63.121	strikt havengebied	Opslag in koelpakhuizen	Goederenbehandeling
	63.122	strikt havengebied	Overige opslag	Goederenbehandeling
	63.220	het hele grondgebied	Ondersteunende diensten i.v.m. het vervoer over water	Goederenbehandeling
	(63.220 ¹⁷⁴)	strikt havengebied	(Ondersteunende diensten i.v.m. het vervoer over water)	Havenbedrijf
	63.401	ruim havengebied	Expediteerkantoren	Scheepsagenten en expediteurs
	63.402	ruim havengebied	Bevrachting	Scheepsagenten en expediteurs
	63.403	het hele grondgebied	Scheepsagenturen	Scheepsagenten en expediteurs
	63.404	strikt havengebied	Douaneagentschappen	Scheepsagenten en expediteurs
	63.405	strikt havengebied	Vervoersbemiddeling	Scheepsagenten en expediteurs
	63.406	strikt havengebied	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtovervoer	Scheepsagenten en expediteurs
	71.22	het hele grondgebied	Verhuur van schepen	Rederijen
	75.22	strikt havengebied	Defensie (Zee-macht)	Openbare sector
Niet-maritiem				
Handel	50	strikt havengebied	Handel en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen	Handel
	51 *	strikt havengebied	Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	Handel
	52	strikt havengebied	Kleinhandel, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	Handel
Industrie	14	strikt havengebied	Overige winning van delfstoffen	Andere industrie
	15 *	strikt havengebied	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	Voedingsindustrie
	17	strikt havengebied	Vervaardiging van textiel	Andere industrie
	20	strikt havengebied	Houtindustrie en vervaardiging van artikelen in hout, kurk, riet en vlechtwerk	Andere industrie
	21	strikt havengebied	Papier- en kartonnijverheid	Andere industrie
	22	strikt havengebied	Uitgeverijen, drukkerijen, reproductie van opgenomen media	Andere industrie
	23	strikt havengebied	Vervaardiging van cokes, geraffineerde aardolieproducten en splijt- en kweekstoffen	Petroleumnijverheid
	24	strikt havengebied	Chemische nijverheid	Chemische nijverheid
	25	strikt havengebied	Rubber- en kunststofnijverheid	Chemische nijverheid
	26	strikt havengebied	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten	Bouw
	27	strikt havengebied	Metallurgie	Metaalverwerkende nijverheid
	28	strikt havengebied	Vervaardiging van producten in metaal	Metaalverwerkende nijverheid
	29	strikt havengebied	Vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen	Metaalverwerkende nijverheid
	31 tot 33	strikt havengebied	Vervaardiging van elektrische en elektronische uitrusting	Elektronica
	34	strikt havengebied	Vervaardiging en assemblage van auto's, aanhangwagens en opleggers	Automobielnijverheid
	35 *	strikt havengebied	Vervaardiging van overige transportmiddelen	Andere industrie
	37	strikt havengebied	Recuperatie van recycleerbaar afval	Andere industrie
	40	strikt havengebied	Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en warm water	Energie
	45 *	strikt havengebied	Bouwindustrie	Bouw
Vervoer over land	60.1	strikt havengebied	Vervoer per spoor	Ander vervoer over land
	60.242	strikt havengebied	Goederenvervoer over de weg	Wegvervoer
	60.3	strikt havengebied	Vervoer via pijpleidingen	Ander vervoer over land

¹⁷⁴ In de nationale rekeningen zijn de havenbedrijven ingedeeld bij de bedrijfstak 63.220 "Ondersteunende diensten i.v.m. het vervoer over water".

Clusters	NACE-Bel	In aanmerking genomen geografische zone	Beschrijving van de in aanmerking komende bedrijfstakken ¹⁷³	Sectoren
Andere logistieke diensten	63.21	strikt havengebied	Ondersteunende diensten i.v.m. vervoer over land	Andere diensten
	66	strikt havengebied	Verzekeringswezen	Andere diensten
	67	strikt havengebied	Hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen	Andere diensten
	70	strikt havengebied	Verhuur en handel in onroerende goederen	Andere diensten
	71 *	strikt havengebied	Verhuring zonder bedieningspersoneel	Andere diensten
	74	strikt havengebied	Overige zakelijke dienstverlening	Andere diensten
	75 *	strikt havengebied	Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering	Openbare sector
	90	strikt havengebied	Afvalwater- en afvalverzameling; straatreiniging	Andere diensten

Bron: NBB.

Voor de selectie van de ondernemingen uit de populatie wordt een uniforme regel toegepast: men onderscheidt twee benaderingen naargelang de activiteit van de onderneming al dan niet deel uitmaakt van de maritieme cluster.

Voor de ondernemingen van de niet-maritieme cluster, d.i. het grootste deel van de populatie¹⁷⁵, is de geografische ligging in het havengebied doorslaggevend. Alle ondernemingen die in het strikte havengebied gevestigd zijn, worden opgenomen in de populatie, voor zover ze behoren tot een bedrijfstak die voor de studie van belang is. De definitie van het strikte havengebied wordt herhaald in bijlage 2 en de exhaustieve lijst van de NACE-Bel-bedrijfstakken is opgenomen in bijlage 3.

De ondernemingen van de maritieme cluster hebben een onmiddellijke functionele band met de havenactiviteit, maar zijn niet noodzakelijk altijd in het havengebied gevestigd. Naargelang de definitie van de activiteit is de geografische benadering die voor het selecteren van de ondernemingen van deze cluster wordt gevolgd, strikt of ruim (zie derde kolom tabel 51):

- het havengebied in strikte betekenis komt overeen met de definitie van de havengebieden die herhaald wordt in bijlage 2 en steunt op de lijst *in extenso* van de betrokken postcodes en straten;
- het havengebied in ruime betekenis verwijst naar de geografische codificatie van het NIS¹⁷⁶. Deze codes omvatten een ruimer gebied dan de postcodes;
- 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 rechtstreeks band hebben met de activiteit van zeehavens. Hun resultaten worden dus uitgesplitst over die havens aan de hand van de verdeelsleutel van de TW per bedrijfstak¹⁷⁷. Sommige van deze activiteiten worden, naargelang het geval, toegekend aan de binnenhavens. Dat is het geval voor de havenautoriteiten en voor ondernemingen zoals Magasins Généraux in Luik, Meuse et Sambre en Somef, om het specifieke geval van het Luikse havencomplex te nemen.

Voor de "multi-arrondissementele" ondernemingen zoals Electrabel, waarvan ten minste één van de bedrijfszetels en/of de hoofdzetel niet in het havengebied is gevestigd, kunnen via de gegevens van

¹⁷⁵ In 2004 vertegenwoordigden de niet-maritieme ondernemingen 57,1 pct. van de bestudeerde populatie (totaal van vijf havens), 79,4 pct. van de TW en 72,9 pct. van de werkgelegenheid. In Gent en Luik, industriële havens bij uitstek, bedroeg het percentage niet-maritieme ondernemingen 94,2 en 98 pct. van hun respectieve populatie.

¹⁷⁶ Nationaal Instituut voor de Statistiek, momenteel Federale Overheidsdienst Economie – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.

¹⁷⁷ Alle gegevens over de maritieme ondernemingen die buiten de havengebieden gevestigd zijn, worden verdeeld per haven volgens deze sleutel. Deze wordt jaarlijks en per bedrijfstak berekend op basis van het verband tussen de directe gerealiseerde TW in een gegeven haven en de totale gerealiseerde TW in alle zeehavens. De regel "buiten de havens" die vermeld wordt in de tabellen van de punten 2.1.1, 2.1.2 en 2.1.3 bundelt die gegevens, die vervolgens respectievelijk verdeeld worden over de tabellen van de TW, de werkgelegenheid en de investeringen in de paragrafen 2.2 tot 2.5 op de regel "Verdeling (p.m.)".

het INR de bedrijfszetels teruggevonden worden die in het havengebied in ruime zin gevestigd zijn. Dit gebied komt overeen met de codificatie van het NIS. Voor zover informatie beschikbaar is, wordt elke nauwkeurige aanwijzing, zoals het adres of het postnummer betreffende de vestiging in het strikte havengebied, in aanmerking genomen. Het blijft absoluut noodzakelijk om een beroep te kunnen doen op de enquête, ook al is die van marginale betekenis geworden sinds de toepassing van de methodologie (verslag 2002), bijvoorbeeld voor elke onderneming waarvan de individuele gegevens niet beschikbaar zijn bij de Balanscentrale of in de nationale rekeningen¹⁷⁸.

Zodra de selectie voltooid is, kan het geheel worden gecontroleerd. Daarbij wordt rekening gehouden met andere informatiebronnen, zoals de contacten met de haveninstanties, het Statistisch Jaarboek van de Lloyd, enz.

2 Directe effecten

De studie is in de eerste plaats gericht op de analyse van de eigen activiteit van de ondernemingen uit de populatie, dus van hun directe effecten. Dit verslag heeft betrekking op de cijfers voor 2004, met een bijwerking van de voor de volledige periode verzamelde gegevens¹⁷⁹.

Er worden hoofdzakelijk berekeningen uitgevoerd op de volgende economische indicatoren betreffende de activiteit van alle ondernemingen uit de populatie en die een reeks rubrieken¹⁸⁰ uit de balans en de resultatenrekening onderzoeken:

- De toegevoegde waarde (of TW) tegen lopende prijzen: zij stemt overeen met de waarde die de onderneming toevoegt aan haar *inputs* tijdens het boekjaar via het productieproces, m.a.w. de som van de personeelskosten (rubrieken 62 en 617 van de jaarrekening), afschrijvingen en waardeverminderingen (rubrieken 630 en 631/4), voorzieningen voor risico's en lasten (rubriek 635/7), bepaalde exploitatiekosten en het bedrijfsresultaat - winst (rubriek 70/64 in +) of verlies (rubriek 64/70 in -) uit het bedrijf -, verminderd met de exploitatiesubsidies (rubriek 740). De TW van een onderneming, zoals samengevat in rubriek 9800, geeft aan in hoeverre de onderneming bijdraagt tot de welvaart – het bbp – van het land, het gewest, enz.;
- De bezoldigde werkgelegenheid: hierbij gaat het om de loontrekkenden die in de beschouwde ondernemingen werkzaam zijn. Daarbij wordt het gemiddelde personeelsbestand tijdens het boekjaar weergegeven in voltijdse equivalenten -VTE- (rubriek 9087);
- De investeringen tegen lopende prijzen gerealiseerd in vaste activa: zij stemmen overeen met de tijdens het boekjaar verworven materiële vaste activa, inclusief de geproduceerde vaste activa (rubriek 8169). In sommige gevallen (boekjaar komt niet overeen met kalenderjaar, fusies, verwervingen, enz.) worden gecorrigeerde cijfers gehanteerd volgens een methode die eigen is aan de nationale rekeningen en die berust op rubriek 83 van de BTW.

De totale TW en investeringen worden ter informatie vermeld tegen **vaste prijzen**. Daartoe werden twee afzonderlijke deflatoren gebruikt. In 2004 bedroegen ze respectievelijk 107,8 pct. tegen prijzen

¹⁷⁸ Voor overheidsbedrijven, grote ondernemingen die een doorslaggevende rol spelen in de havenactiviteit – NMBS en Electrabel bijvoorbeeld – en de havenbedrijven die hun jaarrekening niet moeten neerleggen bij de Balanscentrale, worden de gegevens verzameld aan de hand van enquêtes. Deze gaan over het aantal VTE, de personeelskosten en de investeringen die tijdens het jaar gerealiseerd zijn. De TW van deze ondernemingen wordt vervolgens, wanneer het gaat om overheidsbedrijven, berekend op basis van de personeelskosten. Op dit laatste bedrag wordt een correctiepercentage toegepast dat berekend werd op basis van de verhouding tussen de TW van de openbare sector en de lonen van de werknemers uit deze sector. Bron: INR.

¹⁷⁹ Bij de in maart 2006 verrichte extractie van de gegevens van 2004 werden de cijfers van de voorgaande jaren bijgesteld. De belangrijkste aanpassingen betroffen het jaar 2003, aangezien het aantal ondernemingen dat zijn jaarrekening over 2003 effectief had neergelegd op dat ogenblik rond de 100 pct. ligt.

¹⁸⁰ Zie ook tabel 52 in deze bijlage.

van 2000 en 102,3 pct. tegen prijzen van 2003 voor de TW. Voor de investeringen bedroegen ze dan respectievelijk 102 pct. tegen prijzen van 2000 en 100,8 pct. tegen prijzen van 2003¹⁸¹.

De studie beschrijft vervolgens, voor de jaren 2002 tot 2004, enkele van de recente sociale en financiële ontwikkelingen in de bestudeerde havens. Deze twee punten worden in twee delen geanalyseerd: een eerste deel betreffende de Vlaamse zeehavens en een tweede aangaande het Luikse havencomplex. Ze berusten allebei op een *constante steekproef* die alle ondernemingen omvat die hun jaarrekeningen in 2002, 2003 en 2004 hebben neergelegd en die voldoen aan bepaalde kwaliteitsvoorwaarden voor de desbetreffende rubrieken¹⁸².

Representativiteit van de constante steekproeven:

- o Voor de vijf bestudeerde havens samen telt de constante steekproef van de sociale balans 1.830 ondernemingen. Dat is 56 pct. van de totale in aanmerking genomen populatie van 2004 die 3.268 ondernemingen telt. Van deze constante steekproef hebben 802 ondernemingen, of 43,8 pct., hun jaarrekening volgens volledig schema neergelegd. Wat het aantal VTE betreft, vertegenwoordigt de constante steekproef van de sociale balans 90,7 pct. van de arbeidskrachten in de vijf bestudeerde havens¹⁸³, terwijl de ondernemingen die hun jaarrekening volgens volledig schema hebben neergelegd, er 83,3 pct. van vertegenwoordigen.
- o De constante steekproef die werd gehanteerd voor de studie van de financiële ratio's van de vijf havens, bestaat uit 2.271 ondernemingen, dat is 69,5 pct. van de totale populatie. In aantal VTE gaat het om 82,4 pct. van de arbeidskrachten in de vijf bestudeerde havens.

- De analyse van de sociale balans levert aan de hand van een veertigtal rubrieken de drie volgende dimensies op die verband houden met de ontwikkeling van de human resources tijdens het boekjaar: het type contract, het ingetreden en uitgetreden personeel en de opleiding.
- De financiële ratio's worden voor elke haven afzonderlijk geanalyseerd. Ze worden in één tabel weergegeven, per cluster en per sector, volgens eenzelfde schema als dat van de tabellen betreffende de TW, de werkgelegenheid en de investeringen. Daarbij wordt ook gewerkt met het gemiddelde van de geglobaliseerde gegevens. Deze methode wordt ook gevolgd om deze financiële resultaten te vergelijken met de resultaten van alle niet-financiële vennootschappen waarnaar ter informatie verwezen wordt¹⁸⁴. Deze analyse wordt aangevuld met een paragraaf over de financiële gezondheid van de ondernemingen uit de maritieme en de niet-maritieme cluster. Daartoe wordt een door de Bank uitgewerkt falingspredictiemodel van de ondernemingen gebruikt¹⁸⁵. Dit punt valt net als de studie van de sociale balans uiteen in twee delen: een gedeelte dat handelt over alle Vlaamse zeehavens en een ander dat gaat over het Luikse havencomplex.

De volgende drie ratio's worden geanalyseerd:

- o De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen 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. Voor deze ratio wordt het nettoresultaat na belastingen gedeeld door het eigen vermogen: rubriek 70/67 (of 67/70 als negatief) / rubriek 10/15.
- o De liquiditeitsratio in ruime zin drukt het vermogen van de onderneming uit om binnen de vereiste termijn de kasmiddelen in te zetten om aan haar korte-termijnverplichtingen

¹⁸¹ De referentie voor de berekening van de TW tegen vaste prijzen is de deflator van de bruto TW (B1g, dat is het bbp ongerekend de invloed van de belastingen en de subsidies op de producten). Voor de berekening van de investeringen tegen vaste prijzen wordt de deflator van de bruto-investeringen in vaste activa van de ondernemingen gehanteerd. In de beide gevallen gaat het om de nationale gegevens voor België (bron: INR). Zie ook www.belgostat.be.

¹⁸² Voorbeeld: voor de berekening van de rentabiliteit moet het eigen vermogen strikt positief zijn en moet het boekjaar 12 maanden tellen.

¹⁸³ Ter herinnering: de directe werkgelegenheid van de vijf havens bedraagt in totaal 116.738 VTE.

¹⁸⁴ In Vivet D. (2005) werden de twee methoden van de mediaanratio en de globalisatie gebruikt. Hier wordt enkel de globalisatiemethode gehanteerd omdat de steekproef van beperkte omvang is en de desbetreffende sectoren door enkele ondernemingen worden gedomineerd. Gezien de volatiliteit van de cijfers is voorzichtigheid bij het analyseren van deze resultaten geboden.

¹⁸⁵ Zie ook Vivet D. (2005).

te voldoen. Deze ratio vergelijkt het totaal van de beschikbare vlottende activa (voorraden, vorderingen op ten hoogste één jaar, geldbeleggingen, liquide middelen en overlopende rekeningen) met het passief op korte termijn (schulden op ten hoogste één jaar en overlopende rekeningen): $[rubrieken\ 3 + 40/41 + 50/53 + 54/58 + 490/1] / [rubrieken\ 42/48 + 492/3]$. Een liquiditeitsratio in ruime zin die groter is dan één wijst op een positief netto bedrijfskapitaal.

- o De solvabiliteit geeft een aanwijzing over het vermogen van de onderneming om al haar financiële verplichtingen op korte en lange termijn na te komen. Deze ratio geeft ook informatie over de graad van onafhankelijkheid van de onderneming ten aanzien van de inbreng van externe middelen. Deze ratio is gelijk aan de verhouding tussen het eigen vermogen en het totale passief: $rubriek\ 10/15 / rubriek\ 10/49$.

Het falingspredictiemodel wordt toegepast op ondernemingen uit de constante steekproef die meer dan vijf werknemers in dienst hebben. Het gaat hier dus om een kleinere steekproef dan die waarmee de financiële ratio's bestudeerd worden: hij telt voor de vijf havens 1.103 ondernemingen in 2004, of 33,8 pct. van de populatie van de constante steekproef die bepaald werd voor de studie van de ratio's. Wat echter de personeelsaantallen betreft, gaat het om 85,4 pct. van de arbeidskrachten in de vijf bestudeerde havens. Dit door de Bank ontwikkelde model gebruikt de gegevens die beschikbaar zijn in de jaarrekeningen die bij de Balanscentrale worden neergelegd en analyseert de verschillen in financieel profiel tussen twee soorten ondernemingen: de wel en de niet in gebreke blijvende ondernemingen in de loop van drie opeenvolgende jaren. Aan de hand van een juridisch criterium kan de term "in gebreke blijvend" gedefinieerd worden: wordt beschouwd als in gebreke blijvend, elke onderneming die failliet gaat of waarvoor een gerechtelijk akkoord wordt gesloten; alle andere ondernemingen worden niet als in gebreke blijvend beschouwd. Het econometrische model maakt gebruik van de logistische regressie. In dit model kunnen alle aspecten van de financiële situatie van een onderneming in één enkele waarde samengevat worden: de risicoscore L, waarvan de meeste verklarende variabelen als financiële ratio's worden geformuleerd. Op basis van de verkregen risicoscore L wordt de onderneming gerangschikt.

Er zijn vier risicoklassen gedefinieerd:

- klasse 1 komt overeen met de gezonde ondernemingen die vrijwel geen risico lopen om binnen de drie jaar failliet te gaan;
- klasse 2 omvat de neutrale ondernemingen waarvan het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan, vergelijkbaar is met het gemiddelde;
- klasse 3 telt de ondernemingen in moeilijkheden waarvan het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan, 3 tot 4 keer hoger ligt dan het gemiddelde;
- en klasse 4 bestaat uit de ondernemingen in grote moeilijkheden waarvan het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan, meer dan tien keer hoger ligt dan het gemiddelde.

Deze classificatie moet beschouwd worden als een indicatie van de financiële gezondheid, veeleer dan als een voorspelling van een faillissement: de ondernemingen in de klassen 3 en 4 stevenen niet noodzakelijk af op een faillissement, maar hebben wel ernstige financiële problemen¹⁸⁶.

Alle bovenvermelde berekeningen worden gemaakt op basis van de jaarrekeningen die de ondernemingen neerleggen bij de Balanscentrale. De volledige lijst met de verschillende rubrieken is opgenomen aan het einde van bijlage 1, in tabel 52. De jaarrekeningen omvatten de balans en de resultaten van de onderneming in haar geheel en niet per bedrijfszetel. Om die reden wordt de werkgelegenheid van de "multi-arrondissementele" ondernemingen (zie hierboven) over de verschillende vestigingen verdeeld op grond van de tewerkstellingsgegevens die het INR voor elke onderneming verschaft. Deze informatie betreft de werkgelegenheid per bedrijfszetel gevestigd in het havengebied (referentie: NIS-code) en is de enige bron die het mogelijk maakt de filialen afzonderlijk te beschouwen. De TW en de investeringen per vestiging worden eveneens berekend met behulp van het aantal werknemers per filiaal. Bij de verdeling van de cijfers van de sociale

¹⁸⁶ Voor meer informatie verwijzen wij naar Vivet D. (2005).

balans en van de financiële ratio's wordt dezelfde logica gevolgd. De gegevens van het INR die daartoe noodzakelijk zijn, werden voor het jaar 2003 bijgewerkt. Dat is één van de redenen waarom in deze studie voor sommige grote ondernemingen in 2003 verschillende resultaten vermeld worden.

De gegevens met betrekking tot de TW, de werkgelegenheid en de investeringen van de overheidsbedrijven of -diensten (Gewesten, douanediens, brandweer, enz.), waarvoor bij de Balanscentrale geen enkele jaarrekening beschikbaar is, wordt via enquêtes bekomen (zie hierboven). De overheidssector komt niet voor in het hoofdstuk over het Luikse havencomplex. De belangrijkste reden hiervoor is het feit dat er geen gegevens zijn over het personeel van het MET en van de andere overheidsinstanties. In tegenstelling tot de werknemers van de PAL worden deze medewerkers meestal lokaal toegewezen voor de aanleg of het onderhoud van de haven, waardoor hun bijdrage moeilijk kwantificeerbaar wordt. De investeringsbedragen die worden toegerekend aan het Vlaams gewest, omvatten niet de uitgaven met betrekking tot het havendecreet, noch de uitgaven voor de onteigeningen of de werken ter verbetering van de maritieme toegankelijkheid¹⁸⁷.

3 Indirecte effecten

Aan de hand van de gegevens van het INR¹⁸⁸ kunnen de indirecte effecten van alle havenactiviteiten op de Belgische economie geraamd worden. De ondernemingen uit de populatie genereren immers indirecte TW en werkgelegenheid voorafgaand aan deze havenactiviteiten, via de prestaties die hun onderaannemers leveren. De berekening berust, voor elk jaar, op drie soorten gegevens:

- het aandeel vertegenwoordigd door de bestudeerde populatie in elke SUT-bedrijfstaking (NACE-Bel met drie posities) op nationaal niveau;
- de nationale gegevens inzake TW en werkgelegenheid;
- de betrekkingen tussen de bedrijfstakingen die uit de SUT kunnen worden afgeleid (1999, 2000, 2001 en 2002) en/of die in de IOT van 1995 en 2000 zijn weergegeven. Ook hier gaat het om nationale gegevens.

Zodra deze ramingen per SUT-bedrijfstaking gemaakt zijn, is het makkelijk de som van de indirecte TW en werkgelegenheid te verkrijgen voor alle bestudeerde havens¹⁸⁹. Deze som dient men vervolgens onder te verdelen naar sector en naar haven. Deze verdeling respecteert, voor elk jaar, het belang van elke haven in deze SUT (vanuit het standpunt van de directe TW en werkgelegenheid). De raming beperkt zich niet tot de eerstelijnsleveranciers (niveau 1), maar gaat terug tot de indirecte effecten die worden opgetekend voorafgaand aan de hele keten, tot op het oneindige niveau. De som van al die niveaus vormt uiteindelijk het totaalbedrag van de indirecte effecten. Dit totaal, voor de TW en de werkgelegenheid, wordt voor elk jaar indicatief opgegeven en houdt ook rekening met de indirecte werkgelegenheid die door de zelfstandigen gecreëerd wordt. De totale economische impact van de havenactiviteit kan dan worden geraamd op basis van de som van de directe en de indirecte effecten. Deze gecumuleerde effecten op het niveau van een gegeven bedrijfstaking leveren een raming op van de economische gevolgen bij een eventuele verhuizing van die bedrijfstaking. Op die manier kan bijvoorbeeld de totale impact worden geraamd die zich op korte tijd kan voordoen bij de beëindiging van de warmefaseactiviteiten van Arcelor in het Luikse bekken tot 2009.

¹⁸⁷ Dat verklaart waarom de in deze studie gehanteerde investeringsbedragen lager liggen dan de door de Vlaamse Havencommissie verstrekte cijfers (2005).

¹⁸⁸ De door het INR gepubliceerde aanbod- en gebruikstabellen, worden heel vaak aangeduid met het Engelse letterwoord SUT (Supply and Use Tables). Deze benaming dient tevens als verkorte aanduiding van de bedrijfstakingen in deze tabellen die overeenkomen met de NACE-Bel-codes met 3 posities. Voor de raming van de indirecte effecten worden voor elk jaar de laatste door het INR (SUT van 1999, 2000, en de bijgewerkte SUT voor 2001 en 2002) en door het Federaal Planbureau (input-outputtabellen of IOT van 1995 en 2000) gepubliceerde cijfers gebruikt. Bijlage 5 bevat de gedetailleerde resultaten per sector voor de jaren 1999, 2000, 2001 en 2002.

¹⁸⁹ Er werden twee afzonderlijke berekeningen uitgevoerd: één voor de Vlaamse zeehavens, en een andere voor het Luikse havencomplex.

Deze studie verdiept zich in de jaarlijkse ontwikkeling van de havenactiviteit. Aangezien de cijfers voor de berekening van de indirecte effecten niet voor elk jaar beschikbaar zijn, wordt het resultaat voor alle sectoren samen weergegeven, in het corpus van het verslag. Meer gedetailleerde informatie per sector wordt weergegeven in bijlage 5 voor de jaren 1999, 2000, 2001 en 2002; de jaren waarvoor de aanbod- en gebruikstabellen (SUT) gepubliceerd werden door de nationale rekeningen. De methodologie waarop deze berekeningen gebaseerd zijn, wordt gedetailleerd beschreven in Working Paper nr. 67¹⁹⁰. Uit dit onderzoek is gebleken dat de methode van de technische coëfficiënten en die van de afhankelijkheidsgraden in bepaalde omstandigheden vergelijkbare resultaten opleveren. Het is trouwens niet vanzelfsprekend dat de toepassing van de laatste SUT betere resultaten zou opleveren dan de IOT, die minder vaak worden bijgewerkt, maar wel nauwkeuriger zijn. Uit voorzorg lijkt een combinatie van de twee methoden meer aangewezen: de raming van de indirecte effecten steunt dan op het gemiddelde van de resultaten verkregen aan de hand van de SUT en de IOT, volgens de methode van de technische coëfficiënten en die van de afhankelijkheidsgraden (gemiddelde van vier cijfers). De foutenmarge is beperkt, maar aangezien het gaat om ramingen, is absolute voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van de cijfers. De waarden die worden verkregen via die gemengde methode, liggen gemiddeld hoger dan die welke worden verkregen wanneer men enkel de IOT van 2000 toepast. Teneinde de lezer in het hele verslag erop te wijzen dat voorzichtigheid bij de interpretatie geboden is, worden de ramingen cursief weergegeven voor alle jaren, behalve voor 2000, het jaar waarvoor alle informatie -SUT én IOT- beschikbaar is. Het algoritme en de hypothesen die aan al deze berekeningen ten grondslag liggen, worden beschreven in bijlage 1 van het verslag 2002.

De resultaten van de indirecte effecten zijn herzien voor de hele periode (gelet op de aanpassingen aan de cijfers voor de directe effecten), en in het bijzonder voor de jaren 2001 tot 2004 na de bijwerking van de SUT van 2001 en 2002 door de nationale rekeningen¹⁹¹. De gegevens die gebruikt worden voor de raming van de indirecte werkgelegenheid, zijn aanvankelijk uitgedrukt in het aantal werkenden, net als het resultaat van die berekeningen. De directe werkgelegenheid daarentegen wordt reeds vanaf de verzameling van de gegevens uitgedrukt in voltijdse equivalenten (VTE). Met het oog op de coherentie en om bepaalde vergelijkingen te kunnen maken, wordt het resultaat van de indirecte werkgelegenheid omgezet naar VTE door een equivalentiefactor toe te passen die overeenkomt met de verhouding tussen het jaarlijkse gemiddelde aantal gewerkte uren per werknemer en het jaarlijkse aantal gewerkte uren per VTE. In 2004 bedroeg deze equivalentiefactor, die in maart 2006 herberekend werd door de auteurs van de sociale balans 2004¹⁹², 0,8972. Een Belgische werknemer werkt dus gemiddeld, rekening houdend met de verschillende stelsels van deeltijdarbeid, omgerekend 89,72 pct. van een voltijdse werknemer.

¹⁹⁰ Coppens F. (2005), Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients, NBB, Working Paper nr. 67 (Research series).

¹⁹¹ Voor meer informatie wordt verwezen naar de nationale rekeningen.

¹⁹² Heuse P. en Ph. Delhez (2005).

TABEL 52

BESTUDEERDE RUBRIEKEN

Rubriek	Bron	Omschrijving	Toepassing in de studie
10/15	CB	Eigen vermogen	RA
10/49	CB	Totaal der passiva	RA
1001	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: gemiddeld aantal werknemers (voltijds)	BS
1002	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: gemiddeld aantal werknemers (deeltijds)	BS
1003	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: gemiddeld aantal werknemers (totaal)	BS
1011	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (voltijds)	BS
1012	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (deeltijds)	BS
1013	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (totaal)	BS
1021	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: personeelskosten (voltijds)	BS
1022	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: personeelskosten (deeltijds)	BS
1023	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister: personeelskosten (totaal)	BS
1051	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: aantal werknemers (voltijds)	BS
1052	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: aantal werknemers (deeltijds)	BS
1053	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: aantal werknemers (totaal)	BS
1201	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: mannen (voltijds)	BS
1202	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: mannen (deeltijds)	BS
1203	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: mannen (totaal)	BS
1211	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: vrouwen (voltijds)	BS
1212	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: vrouwen (deeltijds)	BS
1213	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: vrouwen (totaal)	BS
1323	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: arbeiders (totaal)	BS
1343	CB	Werknemers ingeschreven in het personeelsregister op de afsluitingsdatum van het boekjaar: bedienden (totaal)	BS
1501	CB	Uitzendkrachten: gemiddeld aantal tewerkgestelde personen	BS
1502	CB	Ter beschikking van de onderneming gestelde personen: gemiddeld aantal tewerkgestelde personen	BS
1511	CB	Uitzendkrachten: aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	BS
1512	CB	Ter beschikking van de onderneming gestelde personen: aantal daadwerkelijk gepresteerde uren	BS
1521	CB	Uitzendkrachten: kosten voor de onderneming	BS
1522	CB	Ter beschikking van de onderneming gestelde personen: kosten voor de onderneming	BS
2053	CB	Aantal werknemers die tijdens het boekjaar in het personeelsregister werden ingeschreven (totaal)	BS
2103	CB	Ingetreden: overeenkomst voor een onbepaalde tijd (totaal)	BS
2203	CB	Ingetreden: mannen: lager onderwijs (totaal)	BS
2213	CB	Ingetreden: mannen: secundair onderwijs (totaal)	BS
2223	CB	Ingetreden: mannen: hoger niet-universitair onderwijs (totaal)	BS
2233	CB	Ingetreden: mannen: universitair onderwijs (totaal)	BS
2303	CB	Ingetreden: vrouwen: lager onderwijs (totaal)	BS
2313	CB	Ingetreden: vrouwen: secundair onderwijs (totaal)	BS
2323	CB	Ingetreden: vrouwen: hoger niet-universitair onderwijs (totaal)	BS
2333	CB	Ingetreden: vrouwen: universitair onderwijs (totaal)	BS
3	CB	Voorraden en bestellingen in uitvoering	RA
3053	CB	Aantal werknemers met een in het personeelsregister opgetekende datum waarop hun overeenkomst tijdens het boekjaar een einde nam (totaal)	BS
3103	CB	Uitgetreden: overeenkomst voor een onbepaalde tijd (totaal)	BS
3403	CB	Uitgetreden: pensioen (totaal)	BS
3413	CB	Uitgetreden: brugpensioen (totaal)	BS
3423	CB	Uitgetreden: afdanking (totaal)	BS
3433	CB	Uitgetreden: andere redenen (totaal)	BS
40/41	CB	Vorderingen op ten hoogste één jaar	RA

Rubriek	Bron	Omschrijving	Toepassing in de studie
42/48	CB	Schulden op ten hoogste één jaar	RA
490/1	CB	Overlopende rekeningen (van het actief)	RA
492/3	CB	Overlopende rekeningen (van het passief)	RA
50/53	CB	Geldbeleggingen	RA
54/58	CB	Liquide middelen	RA
5801	CB	Opleiding: mannen: aantal betrokken werknemers	BS
5802	CB	Opleiding: mannen: aantal gevolgde opleidingsuren	BS
5803	CB	Opleiding: mannen: kosten voor de onderneming	BS
5811	CB	Opleiding: vrouwen: aantal betrokken werknemers	BS
5812	CB	Opleiding: vrouwen: aantal gevolgde opleidingsuren	BS
5813	CB	Opleiding: vrouwen: kosten voor de onderneming	BS
617	CB	Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen: kosten voor de onderneming	TW
62	CB	Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	TW
630	CB	Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	TW
631/4	CB	Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	TW
635/7	CB	Voorzieningen voor risico's en kosten	TW
64/70	CB	Bedrijfsverlies	TW
640/8	CB	Andere bedrijfskosten	TW
649	CB	Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	TW
67/70	CB	Verlies van het boekjaar	RA
70/64	CB	Bedrijfswinst	TW
70/67	CB	Winst van het boekjaar	RA
740	CB	Exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen	TW
8169	CB	Aanschaffingen, met inbegrip van de geproduceerde activa (materiële vaste activa)	INV
9087	CB	Gemiddeld personeelsbestand berekend in voltijdse equivalenten	WGH
9097	CB	Uitzendkrachten en ter beschikking van de onderneming gestelde personen: gemiddeld aantal personeelsleden berekend in voltijdse equivalenten	WGH
9800	CB	Toegevoegde waarde	TW
83	CN	In de BTW-aangiften vermelde investeringsbedragen	INV

Bron: NBB.

Legende :

CB	Balanscentrale
CN	Nationale Rekeningen
TW	Toegevoegde waarde
WGH	Werkgelegenheid
INV	Investerings
RA	Ratio's
BS	Sociale balans

BIJLAGE 2 : HAVENGEBIEDEN EN BELGISCH BINNENVAARTNETWERK

BIJLAGE 2 A : VLAAMSE ZEEHAVENGEBIEDEN

Deze gebieden zijn bepaald bij koninklijk besluit (K.B.) van 2 februari 1993 ter gelegenheid van de eigendomsoverdracht van de havengebieden van de Staat naar het Vlaams Gewest. De definitie van de vier gebieden is opgenomen in de bijlage bij dit K.B. dat in het Belgisch Staatsblad van 4 maart 1993 werd gepubliceerd.

Plattegrond van de havens

Elk havengebied opgenomen in de studie is gedefinieerd overeenkomstig het K.B. van 1993, en houdt nauwkeurig rekening met de gemeenten en de straten die het vormen¹⁹³.

Haven van Antwerpen: Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.portofantwerp.be

Haven van Gent: Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.havengent.be

Haven van Oostende: Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.portofoostende.be

Haven van Zeebrugge: Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.zeebruggeport.be

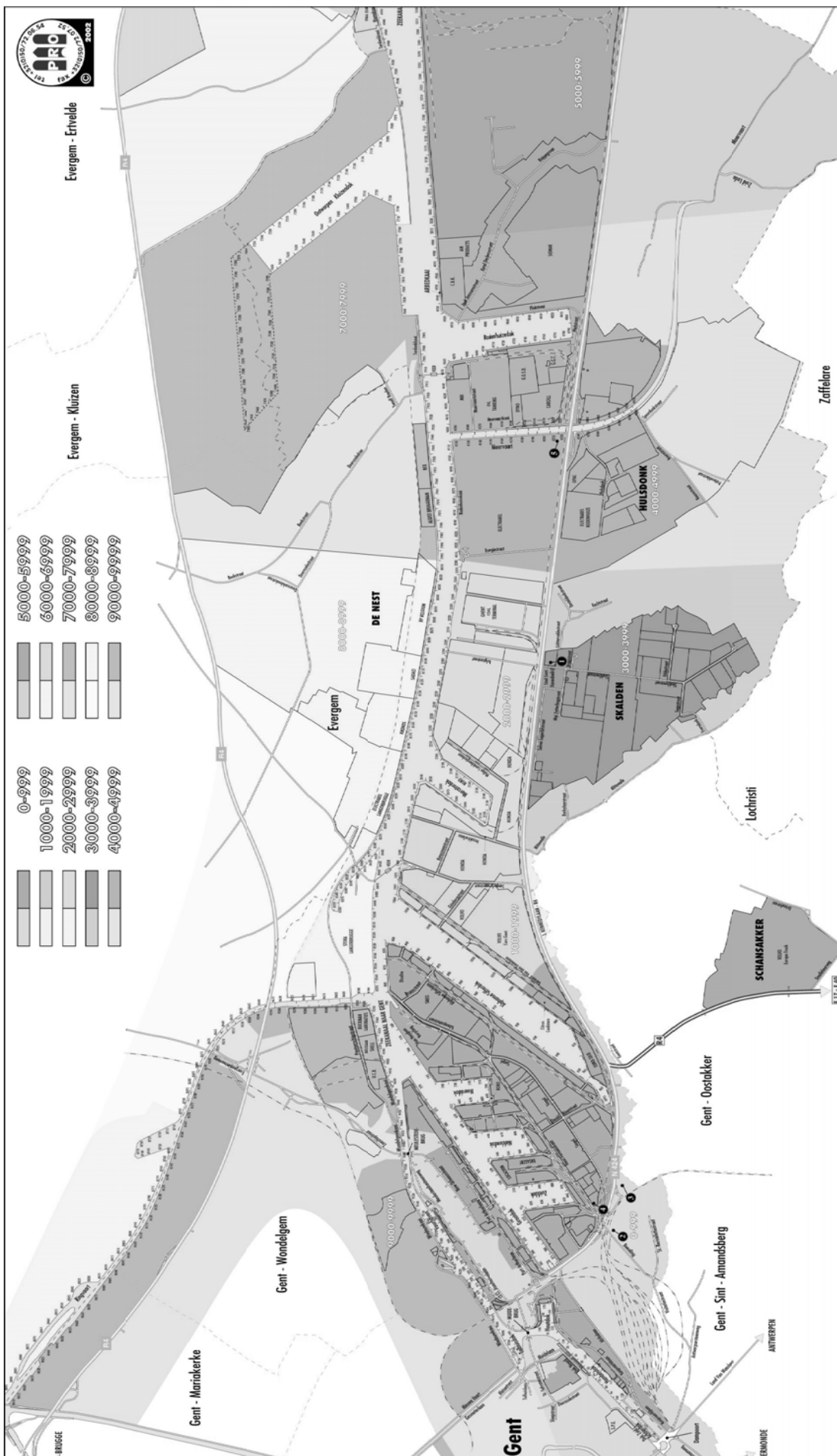
¹⁹³ Zie *in extenso* definities vermeld in het verslag 2003.

Haven van Antwerpen - Port d'Anvers - Port of Antwerp



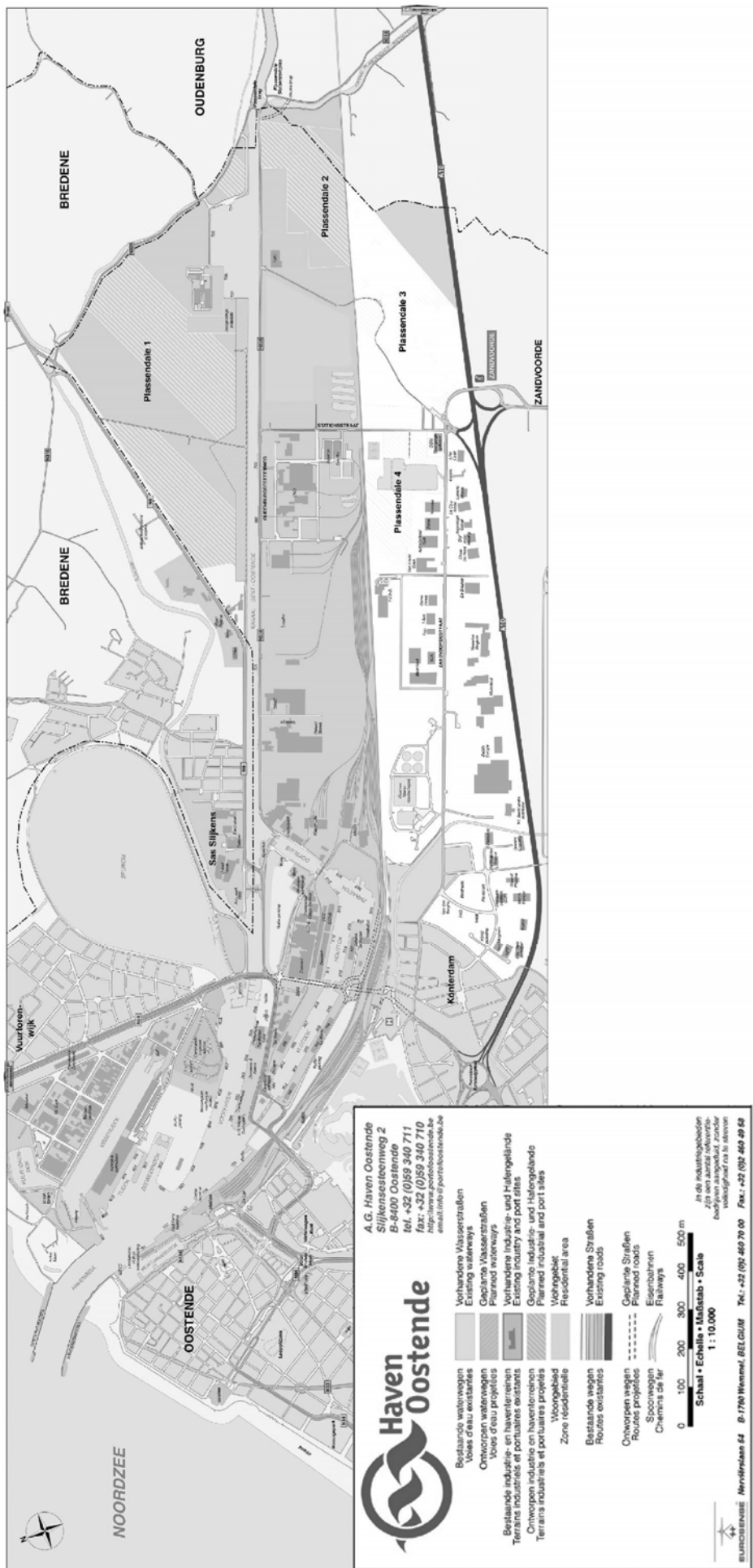
Source - Bron: Havenbedrijf Antwerpen
 Copyright De Lloyd.

Haven van Gent - Port de Gand - Port of Ghent



Bron - Source: Havenbedrijf Gent GAB.

Haven van Oostende - Port d'Ostende - Port of Ostend



Source - Bron: AG Haven Oostende

Haven van Zeebrugge - Port de Zeebrugge - Port of Zeebrugge

PLAN VAN DE HAVEN

- 01 Pas van het Zand
 - 02 Wielingendok
 - 03 Albert II-dok
 - 04 Brittanniadok
 - 05 Pierre Vandammesluis
 - 06 Verbindingsdok
 - 07 Noordelijk Insteekdok
 - 08 Zuidelijk Kanaaldok
 - 09 Visartsluis
 - 10 Boudewijnkanaal
 - 11 Ontworpen Noorderkanaal
 - 12 Prins Albertdok
 - 13 Prins Filipsdok
 - 14 Oud-Ferrydok
 - 15 Leopoldkanaal (Afleidingskanaal)
 - 16 Schipdonkanaal (Afleidingskanaal)
 - 21 Westdam
 - 22 Oostdam
 - 23 L.N.G.-dam
 - 24 Leopold II-dam
 - 25 Marinebasis
 - ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING
 - 30 Toyota Terminal
 - 31 C.T.O. - Hessenatie Terminal
 - 32 Sea-Ro Terminal (Wielingendok-StoraEnso)
 - 33 P&O Ferries Terminal
 - 34 Superfast Terminal
 - 35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaai)
 - 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittanniaterminal - Minervaplein)
 - 37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
 - 38 CdmZ
 - 39 Wallenius Wilhelmsen Terminal
 - 40 Sea-Ro Terminal
 - 41 C.T.O. Terminal
 - 42 C.T.O. Terminal
 - 43 Roro terminal
 - 44 Ontworpen roro terminals
 - CONTAINERBEHANDELING
 - 45 Container Terminal Albert II-dok Zuid
 - 46 Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge
 - 47 Ontworpen container terminal
 - STUKGOEDBEHANDELING
 - 51 Polyvalente terminal C.T.O.
 - 52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
 - 53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
 - 54 Tropicana
 - BULKBEHANDELING
 - 61 L.N.G.- terminal (Fluxys)
 - 62 Tameco
 - 63 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
 - 64 Alzagri (zand en grint terminal)
 - 65 Seaport Shipping & Trading
 - 66 Minne Port Services
 - 67 Hanson (zand en grint terminal)
 - 68 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij
 - DISTRIBUTIE (gas)
 - 71 Zeepipe-terminal (Statoil)
 - 72 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
 - 73 Piekbesnoeiingsinstallatie (Fluxys)
 - DISTRIBUTIE (andere)
 - 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
 - 76 Bridgestone - Firestone
 - 77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)
 - Geplande havenzone
 - Bestaande waterwegen of dokken
 - Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland
 - Woonzones
 - Wegenis
 - Spoorwegen
 - Aardgaspijpleiding
 - ♦ Wind turbines
 - ⚡ Radartoren
 - Gebouwen
 - Steigers
- Afbakening havengebied — —



Bron - Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

BIJLAGE 2 B : LUIKSE HAVENGEBIED¹⁹⁴

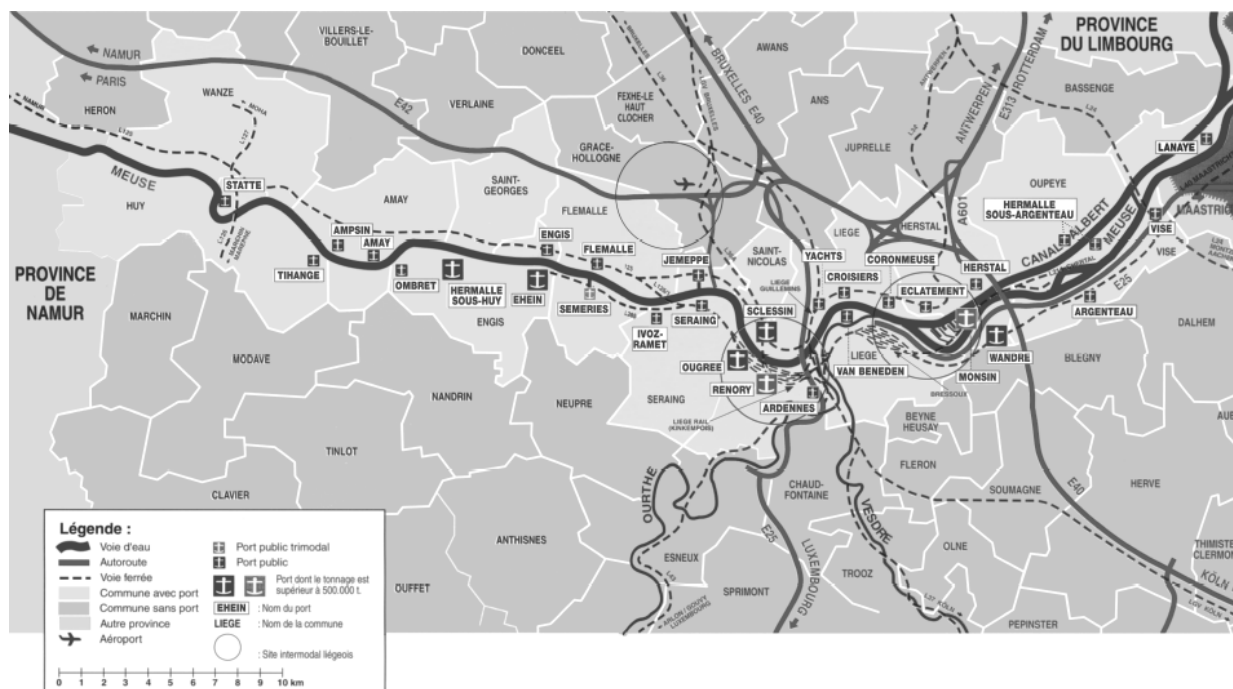
Dit gebied ligt langs de Maas van Huy (Hoei) tot Visé (Wezet) en langs het Albertkanaal van Luik tot Lanaye.

Het havengebied groepeert, in oostelijke richting, de negenentwintig openbare havens die samen de PAL vormen: Statte, Tihange, Ampsin, Amay, Ombret, Hermalle-sous-Huy, Engis, Ehein, Semeries, Flémalle, Ivoz-Ramet, Seraing, Jemeppe, Ougrée, Sclessin, Renory, Ardennes, port des Yachts, Croisiers-Cheravoie, Van Beneden, Coronmeuse, Eclatement, Île Monsin, petroleumhaven van Wandre, Herstal, Argenteau, Hermalle-sous-Argenteau, Visé (Wezet) en Lanaye (Ternaaien). Ter herinnering: het gaat hier om de situatie in 2004 waarbij het beheer van het trimodale platform van Hermalle-sous-Argenteau was toevertrouwd aan de PAL. Vóór die datum strekten de openbare havens die beheerd werden door de PAL zich uit over een totale oppervlakte van 262 ha en omvatten ze 22 km kaaien langsheen de Maas en het Albertkanaal. Op dit ogenblik gaat het al om 359 ha en 26 km kaaien.

Naast deze infrastructuur die twaalf gemeenten doorlopen zoals vermeld op de onderstaande kaart (tussen en Lanaye, op ongeveer 50 km afstand), zijn er ook nog een reeks privé-kaaien: Bouygues Béton Amay, Carmeuse, CBR, Cockerill Mécanique Prestations, Cockerill Sambre, CTB, Dumont Wautier, Electrabel, la Gravière d'Amay, Holcim, Imerys Belgique, de groep Portier (Gravibéton, Prefer, Eucotrans, Terminal E.C.E.), Prayon en de Tiense Raffinaderij.

Het geheel dat op die manier gevormd wordt, is het Luikse havencomplex. Ongeveer een honderdtal straten werden op die manier geselecteerd, geheel of gedeeltelijk (even of oneven nummers, enz.), voor de bepaling van het havengebied.

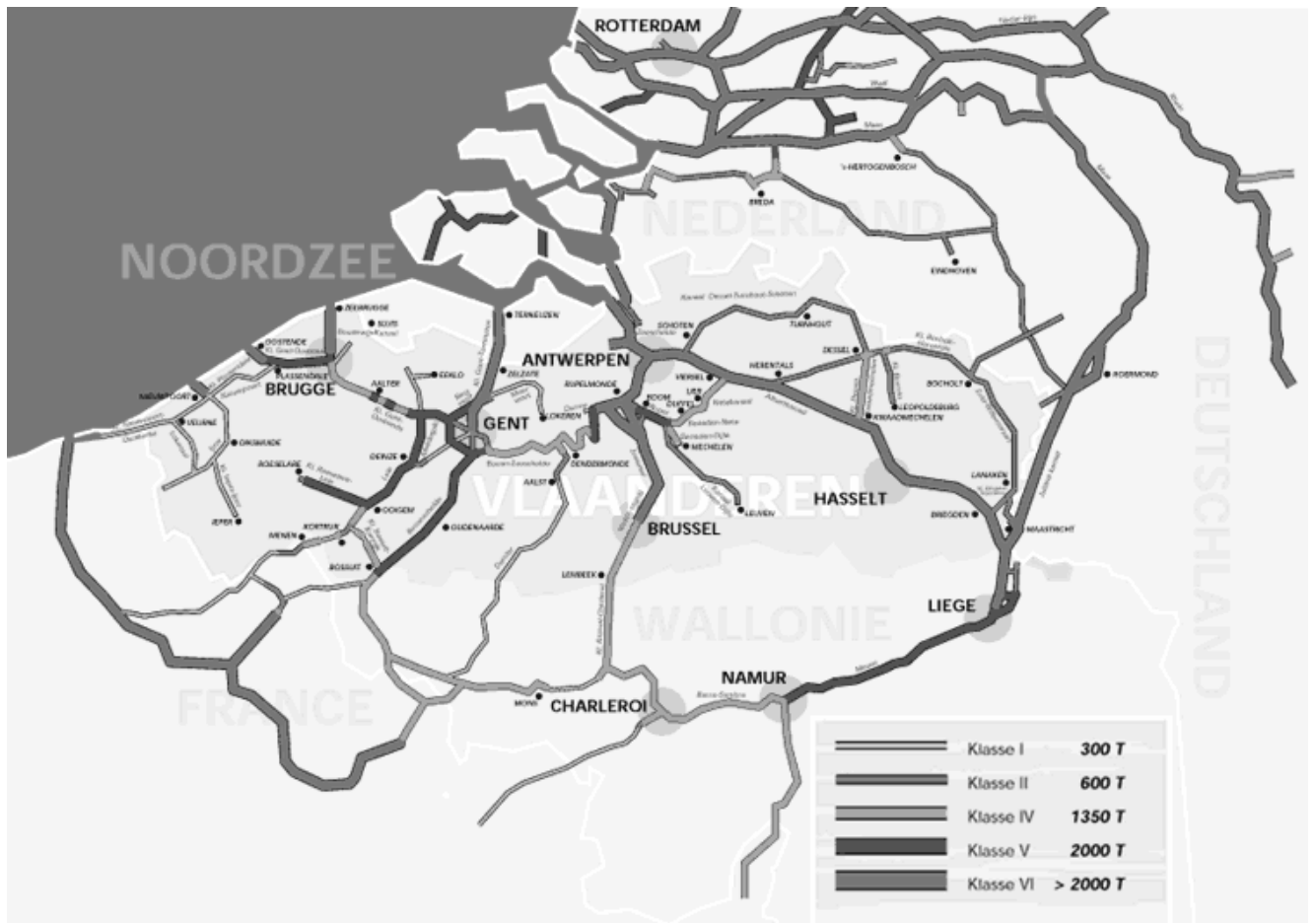
Havencomplex van Luik - Complexe portuaire liégeoise - Liège harbour network



Source - Bron: Port Autonome de Liège.

¹⁹⁴ Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.liege.port-autonome.be.

BIJLAGE 2 C : BELGISCHE BINNENVAARTNETWERK



Bron - Source: Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

BIJLAGE 3: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN¹⁹⁵

TABEL 53 LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL-CODES)

SUT	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	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
15K1	15980	IN	VO					*	Productie van mineraalwater en frisdranken
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
24E1	24512	IN	CH	*	*				Vervaardiging van poets- en onderhoudsmiddelen
24E1	24520	IN	CH	*					Vervaardiging van parfums en cosmetische artikelen
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

¹⁹⁵ De nomenclatuur opgenomen in deze lijst komt overeen met de aangepaste NACE-Bel van 2003 (Rév. 1.1).

TABEL 53 (VERVOLG) LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL-CODES)

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
26A1	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	27422	IN	ME	*			Eerste verwerking van aluminium
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	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
31A1	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 53 (VERVOLG) LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL-CODES)

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
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 sportaccomodaties
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	*	*				Isolatiewerkzaamheden
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
50A1	50302	CO	CO					*	Kleinhandel 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 halfabrikaten
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 spijsoïën 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
51A1	51410	CO	CO	*	*	*	*	*	Groothandel in textiel
51A1	51421	CO	CO	*	*	*	*	*	Groothandel in kleding, kledingaccessoires en bontartikelen

TABEL 53 (VERVOLG) LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL-CODES)

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 doe-het-zelfzaken) met een verkoopsopp. van minder dan 400m ²
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	*	*	*	*	Expeditiekantoren
63B1	63402	MA	SE	*	*	*	*	Bevrachting
63B1	63403	MA	SE	*	*	*	*	Scheepsagenturen
63B1	63404	MA	SE	*	*		*	Douaneagentschappen
63B1	63405	MA	SE	*	*	*	*	Vervoersbemiddeling
63B1	63406	MA	SE	*	*			Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer

TABEL 53 (VERVOLG) LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL-CODES)

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	*	*		*	Verzekeringsmakelaars 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
74C1	74401	LO	AD				*	Publiciteitsagentschappen
74E1	74502	LO	AD	*	*	*	*	Interimkantoren en tijdelijke tewerkstelling
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.
75A3	75116	LO	PU				*	Intercommunales van algemeen bestuur
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
91A1	91110	LO	AD	*	*	*	*	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
91A1	91120	LO	AD			*		Beroepsorganisaties
92D1	92613	LO	AD	*	*	*		Exploitatie van overige sportinstallaties en -accomodaties
92D1	92723	LO	AD	*				Exploitatie van strandfaciliteiten, fietsen, waterfietsen, pony's en dergelijke

Bron: NBB.

De asterisken wijzen op de aanwezigheid van de bedrijfstakken in de havens gedurende minstens één jaar tijdens de periode 1999 - 2004. Bijvoorbeeld, de bedrijfstak 40.110 is of was aanwezig in de vijf havens, tegelijkertijd of minstens gedurende één jaar in elk van die havens tussen 1999 en 2004, terwijl de bedrijfstak 51.391 enkel in Zeebrugge aanwezig was.

Legende:

Code haven	Volledige benaming
AN	Haven van Antwerpen
GN	Haven van Gent
OO	Haven van Oostende
ZB	Haven van Zeebrugge
LG	Havencomplex van Luik

Code cluster	Omschrijving cluster	Code sector	Omschrijving sector
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	Petroleumindustrie
		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

BIJLAGE 4: LIJST VAN DE OPENBARE BESTUREN

TABEL 54 **OPENBARE BESTUREN**

Havens	Benamingen
AN-GN-OO-ZB	FOD Financiën - Administratie der Douane en Accijnzen
AN-GN-OO-ZB	FOD Binnenlandse Zaken - Scheepvaartpolitie
OO-ZB	FOD Defensie - Belgische Marine
AN-GN	FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Bestuur Kwaliteit en Veiligheid - Metrologische Dienst
AN-GN-OO-ZB	FOD Mobiliteit en Vervoer - Maritiem vervoer - Scheepvaartcontrole en scheepvaartveiligheid
AN-GN-ZB	FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu - Gezondheidsinspectie der haven
AN-ZB	FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu - Federaal agentschap voor de veiligheid van de voedselketen
AN	FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg - Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij
OO	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement voor Zeevisserij
AN-GN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Milieu, Natuur, Land en Waterbeheer - Afdeling Milieuvergunningen
AN-GN	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Maritieme Toegang
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Loodswezen DAB
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Vloot
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen
AN-GN-OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Scheepvaartbegeleiding
OO-ZB	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur - Administratie Waterwegen en Zeewezen - Afdeling Waterwegen Kust
AN	Provincie Antwerpen - Havencentrum Lillo
AN-GN-ZB	Stad - Brandweer Havenafdeling
AN-GN-ZB	VDAB - Aanwervingslokaal Havenarbeiders
ZB	VDAB - Centrum voor Maritieme Opleidingen

Bron: NBB.

Legende :

Code haven	Volledige benaming
AN	Haven van Antwerpen
GN	Haven van Gent
OO	Haven van Oostende
ZB	Haven van Zeebrugge

BIJLAGE 5: VERDELING VAN DE INDIRECTE EFFECTEN PER SECTOR

Het detail van deze verdeling is opgemaakt voor de jaren waarvoor de gegevens van de aanbod- en gebruikstabellen in de nationale rekeningen bijgewerkt zijn: 1999, 2000, 2001 en 2002.

1. HAVEN VAN ANTWERPEN

1.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 55 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	2.354,6	2.541,5	2.762,3	2.577,2
Scheepsagenten en expediteurs	586,5	598,3	601,3	560,1
Goederenbehandelaars	928,8	954,7	1.061,6	990,4
Rederijen	532,9	647,9	729,3	646,5
Scheepsbouw en -herstelling	23,5	18,2	20,8	24,5
Havenaanleg en baggerwerken	68,3	98,1	109,8	128,1
Visserij	0,9	0,5	0,5	0,5
Maritieme handel	4,0	8,1	6,8	8,0
Havenbedrijf	209,8	215,5	232,2	219,0
Openbare sector	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	3.689,2	4.299,7	4.390,7	4.626,6
HANDEL	348,1	612,1	561,3	652,2
INDUSTRIE	2.927,7	3.229,1	3.292,4	3.427,4
Energie	45,8	53,0	69,4	65,5
Petroleumindustrie	671,3	731,9	664,4	719,7
Chemische nijverheid	1.023,7	1.482,9	1.441,8	1.466,2
Automobielnijverheid	922,7	628,5	719,6	760,8
Elektronica	5,4	8,8	12,6	11,8
Metaalverwerkende nijverheid	62,6	70,6	90,1	93,5
Bouw	123,5	127,5	161,7	170,9
Voedingsnijverheid	54,4	104,2	110,0	114,3
Andere industrie	18,2	21,7	22,8	24,8
VERVOER OVER LAND	83,8	67,8	71,8	75,2
Wegvervoer	66,7	51,6	50,4	52,9
Ander vervoer over land	17,1	16,2	21,4	22,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	329,7	390,7	465,2	471,8
Andere diensten	329,7	390,7	465,2	471,8
Openbare sector	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	6.043,9	6.841,2	7.153,0	7.203,8

Bron: NBB.

1.2. WERKGELEGENHEID

TABEL 56 **INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN**
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	34.074	35.820	37.286	33.674
Scheepsagenten en expediteurs	8.330	8.589	8.170	7.468
Goederenbehandelaars.....	15.417	15.371	15.731	14.264
Rederijen.....	6.760	8.244	9.768	8.533
Scheepsbouw en -herstelling.....	499	461	528	535
Havenaanleg en baggerwerken.....	555	608	781	830
Visserij.....	11	9	8	7
Maritieme handel.....	90	176	162	185
Havenbedrijf.....	2.411	2.363	2.137	1.853
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	47.890	55.731	59.199	55.930
HANDEL.....	2.178	2.982	3.137	3.089
INDUSTRIE.....	39.679	46.005	47.521	44.839
Energie.....	1.145	998	1.416	1.497
Petroleumindustrie	7.892	10.167	9.918	8.874
Chemische nijverheid	10.787	16.981	16.232	15.935
Automobielnijverheid	15.409	12.044	13.070	11.691
Elektronica	92	151	167	127
Metaalverwerkende nijverheid.....	1.154	1.350	1.657	1.624
Bouw	1.683	1.616	2.046	2.172
Voedingsnijverheid.....	1.252	2.418	2.714	2.600
Andere industrie	266	280	302	320
VERVOER OVER LAND	1.448	1.198	1.285	1.131
Wegvervoer.....	1.190	814	745	762
Ander vervoer over land	258	384	540	369
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.585	5.545	7.256	6.870
Andere diensten	4.585	5.545	7.256	6.870
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.
INDIRECTE WERKGELEGENHEID	81.964	91.551	96.485	89.604

Bron: NBB.

2. HAVEN VAN GENT

2.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 57 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	242,0	207,5	221,3	255,5
Scheepsagenten en expediteurs	39,3	44,4	56,5	60,5
Goederenbehandelaars	142,1	129,0	120,9	131,1
Rederijen	37,0	10,0	16,2	35,2
Scheepsbouw en -herstelling	3,0	2,7	3,4	4,2
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	2,5	1,1
Visserij	1,2	1,2	0,8	1,8
Maritieme handel	0,3	1,5	1,0	1,9
Havenbedrijf	19,1	18,8	20,0	19,6
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	2.425,1	2.538,3	2.719,9	2.823,9
HANDEL	355,0	471,2	504,2	506,7
INDUSTRIE	1.974,9	1.888,9	2.055,3	2.152,1
Energie	37,8	47,0	59,1	56,6
Petroleumindustrie	0,0	2,8	4,5	5,3
Chemische nijverheid	104,2	130,7	132,2	123,6
Automobielnijverheid	909,1	683,4	834,3	823,9
Elektronica	48,6	66,1	43,5	40,0
Metaalverwerkende nijverheid	579,3	637,8	588,2	736,4
Bouw	138,7	155,6	196,1	161,9
Voedingsnijverheid	91,5	103,5	115,6	132,5
Andere industrie	65,6	62,0	81,8	72,0
VERVOER OVER LAND	29,3	31,0	31,2	30,3
Wegvervoer	25,0	27,4	26,1	24,7
Ander vervoer over land	4,3	3,6	5,1	5,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	65,9	147,2	129,2	134,7
Andere diensten	65,9	147,2	129,2	134,7
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	2.667,2	2.745,9	2.941,1	3.079,4

Bron: NBB.

2.2. WERKGELEGENHEID

TABEL 58 **INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT**
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	2.889	2.530	2.603	2.532
Scheepsagenten en expediteurs	622	628	669	657
Goederenbehandelaars.....	1.418	1.407	1.286	1.149
Rederijen.....	555	206	307	413
Scheepsbouw en -herstelling.....	65	60	85	81
Havenaanleg en baggerwerken.....	0	0	32	12
Visserij.....	23	14	12	11
Maritieme handel.....	9	17	21	40
Havenbedrijf.....	196	198	192	168
Openbare sector.....	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	32.232	33.294	34.969	34.025
HANDEL.....	2.620	2.879	3.233	3.261
INDUSTRIE.....	27.988	27.909	29.341	28.289
Energie.....	944	885	1.055	1.200
Petroleumindustrie	0	256	225	159
Chemische nijverheid	1.614	2.243	2.273	2.160
Automobielnijverheid	14.011	10.443	12.422	11.413
Elektronica	671	1.282	1.013	872
Metaalverwerkende nijverheid.....	6.201	8.096	7.486	7.901
Bouw	2.129	2.019	1.984	1.964
Voedingsnijverheid.....	1.613	1.837	1.922	1.615
Andere industrie	806	850	961	1.005
VERVOER OVER LAND	405	375	397	375
Wegvervoer.....	341	315	313	292
Ander vervoer over land	63	60	85	83
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1.220	2.130	1.998	2.099
Andere diensten	1.220	2.130	1.998	2.099
Openbare sector.....	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
INDIRECTE WERKGELEGENHEID.....	35.121	35.824	37.572	36.557

Bron: NBB.

3. HAVEN VAN OOSTENDE

3.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 59 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	125,3	58,0	52,7	-27,7
Scheepsagenten en expediteurs	5,7	7,2	3,3	5,0
Goederenbehandelaars.....	3,8	3,8	5,1	5,7
Rederijen.....	32,6	0,0	-11,1	-94,4
Scheepsbouw en -herstelling.....	4,7	3,9	0,0	4,6
Havenaanleg en baggerwerken.....	42,8	19,2	27,0	35,6
Visserij.....	32,8	20,4	24,5	11,8
Maritieme handel.....	0,0	0,1	0,1	0,2
Havenbedrijf.....	2,9	3,4	3,7	3,8
Openbare sector.....	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	238,1	246,4	222,2	229,9
HANDEL.....	20,1	24,5	22,3	19,9
INDUSTRIE.....	102,9	91,3	126,3	124,0
Energie.....	0,3	0,3	0,3	0,2
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	15,8	15,8	15,3	23,8
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektronica	0,0	0,5	0,7	0,7
Metaalverwerkende nijverheid.....	67,2	60,5	85,6	78,5
Bouw	12,0	8,9	10,4	9,1
Voedingsnijverheid.....	3,9	1,8	5,7	8,2
Andere industrie	3,7	3,4	8,4	3,6
VERVOER OVER LAND	10,0	8,0	11,9	12,6
Wegvervoer.....	9,8	7,8	11,6	11,5
Ander vervoer over land	0,2	0,1	0,3	1,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	105,1	122,6	61,6	73,4
Andere diensten	105,1	122,6	61,6	73,4
Openbare sector.....	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE.....	363,4	304,4	274,9	202,2

Bron: NBB.

3.2. WERKGELEGENHEID

TABEL 60 **INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE**
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	4.666	902	1.003	1.105
Scheepsagenten en expediteurs	104	104	35	63
Goederenbehandelaars	92	112	91	100
Rederijen	3.376	0	230	306
Scheepsbouw en -herstelling	91	85	0	97
Havenaanleg en baggerwerken	293	167	218	282
Visserij	679	395	392	222
Maritieme handel	0	1	2	2
Havenbedrijf	31	38	36	32
Openbare sector	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	3.133	3.271	3.507	3.713
HANDEL	363	495	490	421
INDUSTRIE	1.399	1.473	1.643	1.584
Energie	6	5	5	4
Petroleumindustrie	0	0	0	0
Chemische nijverheid	382	456	344	474
Automobielnijverheid	0	0	0	0
Elektronica	0	9	8	8
Metaalverwerkende nijverheid	615	724	815	775
Bouw	211	164	187	159
Voedingsnijverheid	97	43	108	119
Andere industrie	88	72	175	44
VERVOER OVER LAND	132	97	176	165
Wegvervoer	130	91	137	130
Ander vervoer over land	2	7	40	34
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1.239	1.206	1.198	1.543
Andere diensten	1.239	1.206	1.198	1.543
Openbare sector	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
INDIRECTE WERKGELEGENHEID	7.799	4.172	4.510	4.818

Bron: NBB.

4. HAVEN VAN ZEEBRUGGE

4.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 61 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	294,9	219,7	245,3	339,7
Scheepsagenten en expediteurs	33,0	37,0	35,1	34,0
Goederenbehandelaars	76,6	99,8	111,6	104,1
Rederijen	106,9	1,6	12,4	115,9
Scheepsbouw en -herstelling	6,0	7,0	7,6	8,0
Havenaanleg en baggerwerken	25,1	32,7	33,1	30,1
Visserij	26,9	18,8	21,6	22,7
Maritieme handel	0,1	0,3	0,1	0,2
Havenbedrijf	20,2	22,5	23,9	24,8
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	288,9	331,5	363,2	319,6
HANDEL	57,3	68,1	70,4	59,9
INDUSTRIE	161,4	194,6	212,2	178,7
Energie	21,3	26,1	27,2	27,1
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	19,4	16,5	15,9	15,7
Automobielnijverheid	0,2	0,1	5,6	0,0
Elektronica	26,9	46,5	49,4	43,5
Metaalverwerkende nijverheid	12,5	12,5	13,4	13,2
Bouw	46,7	66,4	72,4	49,6
Voedingsnijverheid	25,0	16,7	17,4	17,8
Andere industrie	9,4	9,9	10,8	11,9
VERVOER OVER LAND	41,3	33,3	43,0	42,6
Wegvervoer	36,2	25,8	29,1	30,7
Ander vervoer over land	5,0	7,5	13,9	11,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	28,9	35,5	37,7	38,4
Andere diensten	28,9	35,5	37,7	38,4
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	583,7	551,2	608,5	659,3

Bron: NBB.

4.2. WERKGELEGENHEID

TABEL 62 **INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE**
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	3.929	4.742	4.476	4.314
Scheepsagenten en expediteurs	452	403	410	398
Goederenbehandelaars	1.640	1.862	1.735	1.564
Rederijen	768	1.348	1.213	1.289
Scheepsbouw en -herstelling	153	164	192	164
Havenaanleg en baggerwerken	248	320	315	314
Visserij	448	415	394	399
Maritieme handel	2	12	8	6
Havenbedrijf	219	217	207	179
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	5.176	5.555	6.207	5.768
HANDEL	1.092	1.217	1.303	1.345
INDUSTRIE	2.855	3.002	3.348	2.916
Energie	387	384	421	494
Petroleumindustrie	0	0	0	0
Chemische nijverheid	302	251	251	234
Automobielnijverheid	4	2	127	1
Elektronica	533	755	815	651
Metaalverwerkende nijverheid	201	232	236	215
Bouw	580	697	802	608
Voedingsnijverheid	643	497	523	513
Andere industrie	206	184	171	201
VERVOER OVER LAND	665	480	729	612
Wegvervoer	575	373	426	437
Ander vervoer over land	90	107	304	175
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	564	856	827	896
Andere diensten	564	856	827	896
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
INDIRECTE WERKGELEGENHEID	9.105	10.298	10.683	10.082

Bron: NBB.

5. HAVENCOMPLEX VAN LUIK

5.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 63 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	40,1	48,0	46,0	45,9
Scheepsagenten en expediteurs	13,1	17,4	11,2	9,6
Goederenbehandelaars	19,7	24,2	23,1	23,3
Rederijen	0,1	1,4	6,4	7,5
Scheepsbouw en -herstelling	0,6	0,5	0,5	1,0
Havenaanleg en baggerwerken	2,7	0,7	0,8	0,7
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0
Maritieme handel	0,0	0,0	0,0	0,0
Havenbedrijf	3,8	3,8	3,9	3,9
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	914,7	1.040,2	1.091,5	1.091,1
HANDEL	50,5	75,6	67,5	67,1
INDUSTRIE	780,1	878,6	923,1	920,5
Energie	60,1	66,9	94,5	78,5
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	42,4	75,6	85,5	91,2
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektronica	3,3	5,3	6,2	4,4
Metaalverwerkende nijverheid	477,1	546,7	554,5	545,3
Bouw	138,9	131,6	125,0	137,0
Voedingsnijverheid	46,5	39,9	40,7	47,6
Andere industrie	11,8	12,5	16,9	16,5
VERVOER OVER LAND	2,8	2,5	2,4	5,5
Wegvervoer	2,3	2,1	1,9	5,1
Ander vervoer over land	0,4	0,4	0,4	0,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	81,4	83,5	98,5	98,0
Andere diensten	81,4	83,5	98,5	98,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE	954,8	1.088,1	1.137,4	1.137,1

Bron: NBB.

5.2. WERKGELEGENHEID

TABEL 46 **INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK**
(VTE)

Sectoren	1999	2000	2001	2002
MARITIEME CLUSTER	820	986	901	861
Scheepsagenten en expediteurs	285	313	183	149
Goederenbehandelaars	396	442	429	384
Rederijen	0	93	156	192
Scheepsbouw en -herstelling	12	12	13	26
Havenaanleg en baggerwerken	24	19	22	20
Visserij	0	0	0	0
Maritieme handel	0	0	0	0
Havenbedrijf	103	108	98	90
Openbare sector	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	13.889	16.775	16.453	17.368
HANDEL	582	730	618	622
INDUSTRIE	12.436	15.063	14.800	15.651
Energie	1.495	1.274	1.605	1.596
Petroleumindustrie	0	0	0	0
Chemische nijverheid	965	1.551	1.543	1.555
Automobielnijverheid	0	0	0	0
Elektronica	82	109	109	96
Metaalverwerkende nijverheid	7.528	9.739	8.977	9.840
Bouw	1.781	1.826	1.875	1.905
Voedingsnijverheid	394	374	376	338
Andere industrie	192	190	315	320
VERVOER OVER LAND	43	37	35	71
Wegvervoer	36	30	28	65
Ander vervoer over land	7	7	7	6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	827	945	1.000	1.023
Andere diensten	827	945	1.000	1.023
Openbare sector	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>	<i>n.</i>
INDIRECTE WERKGELEGENHEID	14.708	17.761	17.354	18.229

Bron: NBB.

BIJLAGE 6: VERDELING VAN DE RESULTATEN NAAR GROOTTE VAN DE ONDERNEMINGEN IN 2004¹⁹⁶

TABEL 65 VERDELING VAN DE RESULTATEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2004

Sectoren	Aantal ondernemingen		Directe TW (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
MARITIEME CLUSTER.....	169	605	2.002,8	240,4	19.615	3.149	891,6	29,1
Scheepsagenten en expediteurs	94	331	394,7	155,3	4.252	2.054	149,2	6,4
Goederenbehandelaars	44	96	909,9	51,8	12.081	657	153,6	7,5
Rederijen	20	117	382,3	14,8	437	147	485,9	10,7
Scheepsbouw en -herstelling.....	3	25	13,2	8,2	243	134	1,2	1,2
Havenaanleg en baggerwerken	5	1	124,8	1,4	943	21	13,4	0,1
Visserij.....	0	3	0,0	0,3	0	7	0,0	0,1
Maritieme handel.....	2	32	3,2	8,6	40	129	0,2	3,2
Havenbedrijf	1	0	174,6	0,0	1.619	0	88,2	0,0
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	189	617	5.853,5	197,5	35.835	2.959	994,6	127,2
HANDEL.....	54	197	805,9	50,9	2.085	743	43,9	8,1
INDUSTRIE	70	98	4.447,5	34,5	25.694	875	811,4	55,0
Energie	1	1	178,2	-0,1	858	0	11,8	49,3
Petroleumindustrie.....	5	3	1.284,1	0,6	3.210	0	173,1	0,0
Chemische nijverheid	30	7	2.263,3	-11,2	10.762	24	492,2	0,2
Automobielnijverheid	5	9	472,8	8,4	6.751	197	98,7	0,5
Elektronica.....	2	4	9,2	1,3	104	23	0,1	0,1
Metaalverwerkende nijverheid	9	18	87,9	10,3	1.724	169	4,6	0,7
Bouw	12	40	84,7	19,4	1.292	349	14,0	3,4
Voedingsnijverheid	3	0	40,1	0,0	776	0	11,5	0,0
Andere industrie	3	16	27,2	5,8	216	113	5,5	0,8
VERVOER OVER LAND	18	54	163,6	47,2	2.816	682	25,8	11,3
Wegvervoer	15	46	43,7	40,0	710	583	4,9	10,4
Ander vervoer over land	3	8	119,9	7,2	2.106	99	20,9	0,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	47	268	436,5	64,8	5.240	660	113,5	52,8
Andere diensten	46	268	341,1	64,8	3.178	660	35,0	52,8
Openbare sector.....	1	0	95,4	0,0	2.062	0	78,5	0,0
TOTAAL DIRECTE EFFECTEN	358	1.222	7.856,3	437,9	55.450	6.108	1.886,2	156,3

Bron: NBB.

¹⁹⁶ Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen opgenomen in de havenperimeter. Eén onderneming kan in meerdere havens opgenomen zijn. Daarom overschrijdt het totale aantal ondernemingen vermeld in de tabellen 5 en 47 de 3.268 eenheden, meer bepaald het totale aantal ondernemingen (of btw-nummers) werkelijk opgenomen voor de studie van de vijf havens in 2004. In de loop van het jaar 2004 waren 57 ondernemingen gevestigd in minimum twee havengebieden.

TABEL 66

VERDELING VAN DE RESULTATEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2004

Sectoren	Aantal ondernemingen		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's
MARITIEME CLUSTER.....	26	100	151,0	40,3	1.268	541	33,2	11,6
Scheepsagenten en expediteurs	10	25	30,0	9,9	360	135	4,2	2,8
Goederenbehandelaars	13	28	97,1	17,1	711	249	9,4	2,6
Rederijen	1	32	1,6	6,9	24	66	0,0	0,5
Scheepsbouw en -herstelling.....	0	9	0,0	3,3	0	56	0,0	4,9
Havenaanleg en baggerwerken	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij.....	0	1	0,0	1,0	0	8	0,0	0,6
Maritieme handel	1	5	4,0	2,0	23	27	0,1	0,3
Havenbedrijf	1	0	18,3	0,0	150	0	19,6	0,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	127	340	3.071,8	134,2	24.612	1.892	286,6	24,9
HANDEL.....	33	115	671,9	44,8	2.113	613	30,3	5,9
INDUSTRIE	71	88	2.250,7	47,3	20.387	819	226,4	7,4
Energie	2	0	149,2	0,0	633	0	7,2	0,0
Petroleumindustrie.....	1	0	7,8	0,0	63	0	1,1	0,0
Chemische nijverheid	18	6	223,3	4,5	1.796	35	24,1	0,4
Automobielnijverheid	8	2	635,9	4,5	8.025	64	61,2	0,5
Elektronica.....	4	1	46,0	0,0	899	0	4,6	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	13	19	953,6	8,5	6.368	157	88,7	1,0
Bouw	11	41	74,8	22,2	1.136	445	5,7	1,8
Voedingsnijverheid	7	7	58,0	1,9	472	12	9,2	1,1
Andere industrie	7	12	102,0	5,7	996	106	24,6	2,6
VERVOER OVER LAND	7	20	49,3	17,0	750	251	6,6	6,4
Wegvervoer	5	18	23,6	14,5	249	203	4,3	6,3
Ander vervoer over land	2	2	25,8	2,5	501	48	2,2	0,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	16	117	99,9	25,0	1.362	208	23,3	5,1
Andere diensten	15	117	88,2	25,0	1.094	208	10,5	5,1
Openbare sector.....	1	0	11,7	0,0	268	0	12,8	0,0
TOTAAL DIRECTE EFFECTEN	153	440	3.222,8	174,4	25.881	2.433	319,8	36,5

Bron: NBB.

TABEL 67

VERDELING VAN DE RESULTATEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2004

Sectoren	Aantal ondernemingen		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's
MARITIEME CLUSTER.....	10	59	60,9	19,4	777	312	11,5	2,6
Scheepsagenten en expediteurs	1	9	0,2	2,8	3	46	0,0	0,5
Goederenbehandelaars	1	9	1,5	5,5	29	98	0,0	0,0
Rederijen	1	2	3,3	0,0	18	1	0,1	0,0
Scheepsbouw en -herstelling.....	1	11	0,7	4,6	6	73	0,0	0,3
Havenaanleg en baggerwerken	2	0	35,5	0,0	307	0	3,8	0,0
Visserij.....	2	27	3,3	6,2	105	92	1,3	1,7
Maritieme handel	0	1	0,0	0,2	0	3	0,0	0,1
Havenbedrijf	1	0	4,8	0,0	41	0	6,3	0,0
Openbare sector	1	0	11,4	0,0	269	0	0,0	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	22	162	217,4	49,0	2.483	713	33,6	12,7
HANDEL.....	3	59	10,2	11,9	97	223	2,8	2,4
INDUSTRIE	10	30	148,9	12,6	1.542	209	17,1	2,6
Energie	1	1	0,2	0,2	1	0	0,0	0,1
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	3	1	33,6	0,2	400	3	5,7	0,0
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	0	1	0,0	0,7	0	12	0,0	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	1	6	101,2	1,7	959	29	8,3	0,9
Bouw	1	14	0,4	5,9	4	106	0,1	0,5
Voedingsnijverheid	1	1	9,2	0,5	67	12	2,6	0,1
Andere industrie	3	6	4,4	3,4	111	48	0,5	1,0
VERVOER OVER LAND	4	11	14,1	10,2	155	174	1,8	1,2
Wegvervoer	2	9	8,5	10,1	65	172	1,4	1,0
Ander vervoer over land	2	2	5,6	0,1	91	1	0,4	0,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	5	62	44,2	14,3	689	108	11,8	6,5
Andere diensten	4	62	23,3	14,3	177	108	5,2	6,5
Openbare sector	1	0	20,9	0,0	512	0	6,7	0,0
TOTAAL DIRECTE EFFECTEN	32	221	278,3	68,4	3.261	1.025	45,1	15,3

Bron: NBB.

TABEL 68

VERDELING VAN DE RESULTATEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2004

Sectoren	Aantal ondernemingen		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's
MARITIEME CLUSTER.....	23	84	231,1	37,8	3.469	503	37,4	6,7
Scheepsagenten en expediteurs	8	25	25,8	12,2	251	143	11,8	2,9
Goederenbehandelaars	7	16	79,7	7,9	1.176	121	8,5	1,2
Rederijen	1	9	7,1	4,2	40	46	2,6	0,7
Scheepsbouw en -herstelling.....	1	6	3,4	2,7	62	47	0,1	0,2
Havenaanleg en baggerwerken	3	1	21,6	1,0	229	14	2,0	0,6
Visserij.....	1	23	2,0	9,4	74	124	0,6	1,1
Maritieme handel	0	4	0,0	0,5	0	8	0,0	0,1
Havenbedrijf	1	0	21,3	0,0	150	0	11,7	0,0
Openbare sector	1	0	70,2	0,0	1.486	0	0,0	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	57	237	357,0	79,4	4.423	1.317	82,3	14,3
HANDEL.....	17	94	41,2	23,5	521	407	3,3	4,0
INDUSTRIE	22	57	218,9	27,6	2.252	475	31,8	5,0
Energie	2	0	32,1	0,0	127	0	3,2	0,0
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	3	3	26,0	1,1	258	25	2,2	0,5
Automobielnijverheid	0	1	0,0	0,1	0	2	0,0	0,0
Elektronica.....	3	4	84,8	2,4	856	50	10,0	0,3
Metaalverwerkende nijverheid	3	11	8,7	6,1	136	126	2,9	0,2
Bouw	6	23	33,4	9,5	415	128	4,4	1,8
Voedingsnijverheid	3	7	23,3	4,3	236	99	7,7	0,6
Andere industrie	2	8	10,6	4,1	224	47	1,3	1,5
VERVOER OVER LAND	10	22	50,5	17,8	830	312	11,0	3,4
Wegvervoer	8	19	31,3	16,0	492	274	9,3	3,0
Ander vervoer over land	2	3	19,2	1,8	338	38	1,7	0,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	8	64	46,4	10,4	821	122	36,2	1,8
Andere diensten	7	64	29,5	10,4	520	122	22,2	1,8
Openbare sector	1	0	16,9	0,0	301	0	14,0	0,0
TOTAAL DIRECTE EFFECTEN	80	321	588,1	117,3	7.892	1.819	119,7	21,0

Bron: NBB.

TABEL 69

**VERDELING VAN DE RESULTATEN IN HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK
IN 2004**

Sectoren	Aantal ondernemingen		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's	Grote onderne- mingen	KMO's
MARITIEME CLUSTER.....	10	12	17,0	6,2	238	90	4,6	0,8
Scheepsagenten en expediteurs	4	3	3,8	1,6	45	23	1,5	0,1
Goederenbehandelaars	4	2	9,7	2,1	131	11	3,1	0,2
Rederijen	1	4	3,1	-0,1	50	0	0,0	0,3
Scheepsbouw en -herstelling.....	1	2	0,5	0,9	11	20	0,0	0,1
Havenaanleg en baggerwerken	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Havenbedrijf	0	1	0,0	1,8	0	36	0,0	0,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	61	100	1.120,3	32,9	10.385	536	126,5	6,0
HANDEL.....	12	32	91,4	6,4	490	122	2,9	0,7
INDUSTRIE	37	38	981,8	23,0	9.361	363	114,4	2,9
Energie	3	0	241,0	0,0	1.066	0	11,2	0,0
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	6	5	98,0	0,8	1.006	12	13,7	0,3
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	2	0	5,1	0,0	74	0	0,2	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	9	4	455,2	4,9	5.689	38	65,0	0,3
Bouw	13	17	145,1	10,4	1.273	199	19,3	1,2
Voedingsnijverheid	1	1	30,4	0,9	142	18	3,6	0,1
Andere industrie	3	11	6,9	5,9	113	97	1,5	1,1
VERVOER OVER LAND	2	5	7,4	0,8	126	15	2,1	0,4
Wegvervoer	1	4	5,2	0,8	87	15	0,6	0,4
Ander vervoer over land	1	1	2,3	0,0	39	0	1,5	0,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN ...	10	25	39,6	2,8	407	37	7,2	2,1
Andere diensten	10	25	39,6	2,8	407	37	7,2	2,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAAL DIRECTE EFFECTEN	71	112	1.137,3	39,1	10.623	626	131,1	6,8

Bron: NBB.

BIJLAGE 7: GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS IN 2004

TABEL 70 GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2004

Sectoren	Aantal				Gepresteerde uren (1)				Personeelskosten (2)				Uitzendkrachten				Ter beschikking gesteld			
	volgtijds	deeltijds	totaal	(in VTE)	volgtijds	deeltijds	totaal		volgtijds	deeltijds	totaal		Aantal	gepresteerde uren (1)	gepresteerde uren (1)	kosten (2)	Aantal	gepresteerde uren (1)	kosten (2)	
	1001	1002	1003		1011	1012	1013		1021	1022	1023		1501	1511	1521		1502	1512	1522	
MARITIEME CLUSTER	25.883	1.915	27.203		40,3	2,3	42,6		1.397,9	76,8	1.474,7		1335	2,49	57,7		7.181	12,04	456,3	
Scheepsgagenten en expediteurs.....	6.727	948	7.371		11,4	1,1	12,5		350,1	33,4	383,5		432	0,82	17,6		706	1,18	41,5	
Goederenhandelaars.....	13.847	644	14.317		19,5	0,8	20,3		750,1	32,3	782,4		787	1,46	35,3		5.956	9,94	390,2	
Rederijen.....	669	74	718		1,1	0,1	1,2		54,4	3,9	58,2		7	0,01	0,3		212	0,35	13,2	
Scheepsbouw en -herstelling.....	748	65	785		1,1	0,1	1,2		30,8	1,5	32,4		54	0,10	2,3		0	0,00	0,0	
Havenaanleg en baggerwerken.....	1.468	58	1.508		2,8	0,1	2,9		85,8	2,1	87,9		9	0,02	0,4		0	0,00	0,0	
Visserij.....	594	40	617		0,9	0,0	0,9		27,4	0,8	28,2		32	0,06	1,2		0	0,00	0,0	
Maritieme handel.....	208	31	227		0,3	0,0	0,4		10,3	0,7	11,0		6	0,01	0,3		0	0,00	0,0	
Havenbedrijf.....	1.623	55	1.660		3,1	0,1	3,2		89,1	2,0	91,1		8	0,01	0,3		307	0,57	11,5	
Openbare sector.....	n.	n.	n.		n.	n.	n.		n.	n.	n.		n.	n.	n.		n.	n.	n.	
NIET-MARITIEME CLUSTER	63.018	6.093	67.143		99,7	6,7	106,4		3.959,3	240,3	4.199,7		3.283	6,23	155,8		348	0,57	21,8	
HANDEL	5.674	921	6.258		9,3	0,9	10,2		305,2	26,4	331,6		453	0,86	18,3		73	0,12	5,1	
INDUSTRIE	47.139	3.608	49.648		73,8	4,1	77,8		3.136,4	167,0	3.303,4		2.503	4,76	124,6		75	0,12	5,1	
Energie.....	1.550	83	1.619		2,1	0,1	2,2		142,5	5,5	148,1		18	0,03	0,7		0	0,00	0,0	
Petroleumindustrie.....	3.069	274	3.273		5,3	0,4	5,6		398,2	21,4	419,6		45	0,09	2,6		1	0,00	0,2	
Chemische nijverheid.....	11.437	934	12.092		17,3	1,1	18,4		884,1	56,2	940,3		190	0,33	10,9		3	0,00	0,3	
Automobielijverheid.....	14.056	1.126	14.819		23,1	1,3	24,4		747,8	42,0	789,7		1.525	2,93	77,2		0	0,00	0,0	
Elektronica.....	990	123	1.085		1,5	0,1	1,6		57,7	3,7	61,4		88	0,15	3,8		0	0,00	0,0	
Metaalverwerkende nijverheid.....	9.206	497	9.548		14,2	0,5	14,7		580,4	21,3	601,8		265	0,52	13,2		48	0,07	3,3	
Bouw.....	3.662	189	3.794		5,5	0,2	5,7		169,7	6,2	175,9		66	0,13	3,4		2	0,00	0,1	
Voedingsnijverheid.....	1.513	250	1.674		2,4	0,2	2,6		73,0	6,6	79,6		209	0,40	8,5		12	0,02	0,5	
Andere industrie.....	1.654	131	1.745		2,5	0,1	2,6		82,9	4,1	87,0		96	0,18	4,3		10	0,02	0,7	
VERVOER OVER LAND	5.490	506	5.867		8,7	0,6	9,4		249,4	16,5	265,9		145	0,28	5,9		94	0,16	4,7	
Wegvervoer.....	2.576	118	2.648		4,6	0,1	4,7		115,0	3,2	118,2		113	0,22	4,7		93	0,16	4,7	
Andere vervoer over land.....	2.914	388	3.219		4,2	0,5	4,7		134,4	13,3	147,7		32	0,06	1,2		1	0,00	0,0	
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.715	1.057	5.370		7,9	1,1	8,9		268,3	30,5	298,8		183	0,32	7,0		106	0,18	6,9	
Andere diensten.....	4.715	1.057	5.370		7,9	1,1	8,9		268,3	30,5	298,8		183	0,32	7,0		106	0,18	6,9	
Openbare sector.....	n.	n.	n.		n.	n.	n.		n.	n.	n.		n.	n.	n.		n.	n.	n.	
Totaal	88.901	8.007	94.347		140,0	8,9	148,9		5.357,2	317,2	5.674,4		4.618	8,72	213,5		7.530	12,62	478,1	

Bron: NBB.

TABEL 70 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2004

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDdatum						OPLEIDINGEN									
	Aantal			Mannen			Vrouwen			Aantal			Mannen			
	volgtijds	totaal (in VTE)	1201	volgtijds	deeltijds	1202	volgtijds	deeltijds	1212	bedienden	arbeiders	Aantal	uren (1)	kosten (2)	5802	5803
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803		
MARITIEME CLUSTER	26.023	1.944	27.375	21.689	702	22.170	4.335	1.242	5.205	10.847	15.844	4.648	0,17	6,9		
Scheepsagenten en expediteurs	6.689	964	7.354	4.099	179	4.213	2.590	785	3.142	6.327	853	863	0,02	0,7		
Goederenbehandelaars	14.299	668	14.784	13.129	400	13.423	1.170	267	1.361	2.573	12.066	1.595	0,08	3,8		
Rederijen	614	60	655	473	15	481	141	45	174	450	186	102	0,00	0,1		
Scheepsbouw en -herstelling	759	66	799	730	47	759	30	19	40	140	649	64	0,00	0,1		
Havenaanleg en baggerwerken	1.385	60	1.427	1.306	23	1.323	79	37	104	482	933	998	0,04	1,6		
Visserij	444	40	468	394	9	398	50	31	70	36	429	3	0,00	0,0		
Maritieme handel	213	28	230	155	6	158	58	22	72	130	90	8	0,00	0,0		
Havenbedrijf	1.619	58	1.658	1.402	23	1.415	217	35	242	709	639	1.016	0,02	0,6		
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
NIET-MARITIEME CLUSTER	62.224	6.089	66.448	54.469	2.908	56.530	7.755	3.181	9.918	24.821	38.992	36.050	1,59	96,0		
HANDEL	5.736	930	6.323	4.383	293	4.556	1.353	637	1.767	3.615	2.572	1.484	0,04	1,8		
INDUSTRIE	46.378	3.573	48.912	41.608	2.005	43.057	4.771	1.568	5.856	15.705	30.989	30.019	1,41	88,0		
Energie	1.530	82	1.592	1.271	22	1.288	259	60	305	1.213	84	890	0,04	4,1		
Petroleumindustrie	3.064	273	3.269	2.607	154	2.723	457	119	546	2.728	499	2.350	0,16	9,9		
Chemische nijverheid	10.780	918	11.409	9.863	541	10.231	917	377	1.178	5.544	5.063	8.895	0,38	24,1		
Automobielenijverheid	13.988	1.130	14.802	12.540	792	13.129	1.448	338	1.673	1.558	12.426	10.541	0,41	32,9		
Elektronica	913	116	1.003	736	30	758	178	86	244	296	699	150	0,01	0,6		
Metaalverwerkende nijverheid	9.352	489	9.704	8.645	260	8.839	708	229	865	2.635	6.979	4.687	0,34	14,1		
Bouw	3.612	188	3.742	3.430	94	3.497	182	94	245	852	2.798	1.012	0,02	0,8		
Voedingsnijverheid	1.496	239	1.654	1.143	67	1.188	353	172	465	438	1.173	675	0,02	0,5		
Andere industrie	1.642	138	1.738	1.373	45	1.404	269	93	334	442	1.270	819	0,03	1,0		
VERVOER OVER LAND	5.402	539	5.816	4.868	363	5.153	534	176	663	1.931	3.795	2.926	0,10	4,6		
Wegvervoer	2.584	114	2.660	2.337	42	2.363	247	72	297	593	2.011	406	0,01	0,2		
Ander vervoer over land	2.818	425	3.156	2.531	321	2.790	287	104	366	1.339	1.784	2.519	0,09	4,4		
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.708	1.046	5.397	3.611	246	3.765	1.098	799	1.633	3.570	1.636	1.621	0,04	1,7		
Andere diensten	4.708	1.046	5.397	3.611	246	3.765	1.098	799	1.633	3.570	1.636	1.621	0,04	1,7		
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Totaal	88.247	8.032	93.823	76.158	3.610	78.700	12.090	4.423	15.123	35.668	54.837	40.698	1,75	102,9		

Bron: NBB.

TABEL 70 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2004

Sectoren	OPLEIDINGEN				INGETREDEN				UITGETREDEN							
	Vrouwen		Mannen		Vrouwen		Mannen		Vrouwen		Mannen					
	Aantal uren (1)	kosten (2)	Aantal uren (1)	kosten (2)	Aantal Onbepaalde duur	Onbepaalde duur	Aantal Onbepaalde duur	Onbepaalde duur	univer-sitair	secundair	hoger	univer-sitair	secundair	hoger	Aantal (in VTE)	Onbepaalde duur
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103	
MARITIEME CLUSTER	1.210	0,04	1,4	8.080	5.509	648	3.592	552	254	82	884	244	80	7.305	4.264	
Scheepsagenten en expediteurs.....	588	0,01	0,5	2.005	1.276	106	492	224	80	49	430	153	49	1.858	1.153	
Goederenhandelaars.....	283	0,01	0,5	4.299	3.659	453	2.890	184	75	24	405	62	18	3.527	2.400	
Rederijen.....	42	0,00	0,0	294	89	15	57	8	11	1	14	8	5	330	112	
Scheepsbouw en -herstelling.....	2	0,00	0,0	139	26	0	34	2	0	0	2	4	0	134	28	
Havenaanleg en baggenwerken.....	71	0,00	0,1	373	350	55	83	130	76	0	9	8	4	496	474	
Visserij.....	21	0,00	0,0	793	11	1	0	1	1	7	1	0	0	818	19	
Maritieme handel.....	6	0,00	0,0	90	19	1	7	1	2	0	5	4	0	77	13	
Havenbedrijf.....	197	0,01	0,2	86	79	17	29	2	9	2	18	5	4	65	65	
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
NIET-MARITIEME CLUSTER	5.041	0,17	10,6	14.023	7.216	1.939	4.550	1.042	625	459	1.062	562	225	12.741	6.722	
HANDEL	641	0,01	0,5	2.728	973	96	505	150	71	65	237	102	26	2.572	817	
INDUSTRIE	3.831	0,14	9,3	8.135	4.633	1.533	3.326	598	450	295	682	276	155	7.233	4.442	
Energie.....	177	0,01	0,6	157	50	0	18	25	42	0	17	40	15	253	162	
Petroleumindustrie.....	275	0,01	0,8	519	435	1	107	87	177	0	18	73	55	422	373	
Chemische nijverheid.....	926	0,03	2,0	1.158	545	90	545	158	76	26	158	60	30	1.276	745	
Automobielenijverheid.....	1.450	0,05	4,4	2.762	1.640	903	1.106	72	74	209	181	34	25	1.796	1.003	
Elektronica.....	52	0,00	0,1	170	134	15	83	14	5	11	18	6	2	332	298	
Metaalverwerkende nijverheid.....	512	0,03	0,7	1.580	1.097	245	854	181	47	8	101	33	18	1.316	1.015	
Bouw.....	72	0,00	0,1	1.008	447	226	332	39	15	0	24	12	4	1.113	598	
Voedingsnijverheid.....	154	0,00	0,3	440	160	16	153	10	10	29	139	14	1	381	102	
Andere industrie.....	213	0,01	0,4	340	124	37	127	11	5	11	25	4	4	345	147	
VERVOER OVER LAND	171	0,01	0,4	1.170	713	274	313	39	6	9	30	74	2	1.194	783	
Wegvervoer.....	58	0,00	0,0	934	597	267	292	19	2	7	26	11	1	839	535	
Andere vervoer over land.....	113	0,01	0,3	236	115	6	21	20	5	2	4	63	0	355	247	
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	398	0,01	0,4	1.991	897	36	406	255	98	90	113	109	43	1.741	680	
Andere diensten.....	398	0,01	0,4	1.991	897	36	406	255	98	90	113	109	43	1.741	680	
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Totaal	6.251	0,21	12,1	22.103	12.725	2.587	8.142	1.595	879	541	1.946	806	306	20.046	10.986	

Bron: NBB.

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

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

TABEL 71

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX
VAN LUIK: 2004

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOO.NTREKKENDEN				Personeelskosten (2)				Uitzendkrachten				Ter beschikking gesteld			
	Aantal volgtijds	totaal 1003 (in VTE)	1011 volgtijds	1012 deeltijds	1013 totaal	1021 volgtijds	1022 deeltijds	totaal	Aantal	1511 gepresteerde uren (1)	1521 kosten (2)	1502 Aantal	1512 gepresteerde uren (1)	1522 kosten (2)		
MARITIME CLUSTER	266	16	278	0,4	0,0	11,3	0,5	11,9	43	0,08	1,8	1	0,00	0,0		
Scheepsagenten en expediteurs.....	51	5	54	0,1	0,0	2,4	0,2	2,6	1	0,00	0,0	1	0,00	0,0		
Goederenbehandelaars.....	137	7	143	0,2	0,0	5,7	0,2	5,9	14	0,03	0,6	0	0,00	0,0		
Rederijen.....	49	2	50	0,1	0,0	2,2	0,1	2,2	15	0,03	0,6	0	0,00	0,0		
Scheepsbouw en -herstelling.....	30	2	31	0,0	0,0	1,1	0,1	1,1	13	0,02	0,6	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.		
NIET-MARITIME CLUSTER	10.381	396	10.659	15,1	0,4	592,9	15,6	608,5	522	0,91	24,4	26	0,04	1,8		
HANDEL	526	54	563	0,8	0,1	27,4	1,4	28,8	31	0,06	1,2	0	0,00	0,0		
INDUSTRIE	9.301	310	9.520	13,4	0,3	538,5	13,3	551,8	429	0,73	20,7	26	0,04	1,8		
Energie.....	1.025	51	1.066	1,4	0,1	95,7	3,4	99,1	21	0,04	0,9	0	0,00	0,0		
Petroleumindustrie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Chemische nijverheid.....	987	51	1.018	1,6	0,1	60,8	1,8	62,5	98	0,19	5,3	0	0,00	0,0		
Automobielnijverheid.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Elektronica.....	68	7	74	0,1	0,0	3,3	0,1	3,5	6	0,01	0,3	0	0,00	0,0		
Metaalverwerkende nijverheid.....	5.572	99	5.641	7,9	0,1	295,5	3,8	299,3	243	0,39	11,5	26	0,04	1,8		
Bouw.....	1.311	82	1.370	1,9	0,1	66,4	3,0	69,4	50	0,10	2,3	0	0,00	0,0		
Voedingsnijverheid.....	158	3	160	0,2	0,0	9,0	0,8	9,7	5	0,01	0,2	0	0,00	0,0		
Andere industrie.....	181	18	193	0,3	0,0	7,8	0,4	8,2	5	0,01	0,2	0	0,00	0,0		
VERVOER OVER LAND	136	7	141	0,3	0,0	6,2	0,2	6,4	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0		
Wegvervoer.....	101	2	102	0,2	0,0	4,6	0,0	4,6	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0		
Ander vervoer over land.....	35	5	39	0,0	0,0	1,7	0,2	1,8	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0		
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	418	25	434	0,7	0,0	20,7	0,8	21,5	63	0,11	2,5	0	0,00	0,0		
Andere diensten.....	418	25	434	0,7	0,0	20,7	0,8	21,5	63	0,11	2,5	0	0,00	0,0		
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Totaal	10.648	412	10.936	15,6	0,4	604,2	16,2	620,4	566	0,99	26,3	27	0,04	1,8		

Bron: NBB.

TABEL 71 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK: 2004

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDATUM						OPLEIDINGEN									
	Aantal			Mannen			Vrouwen			Aantal			Mannen			
	volgtijds	totaal (in VTE)	1201	volgtijds	deeltijds	1202	volgtijds	deeltijds	1212	volgtijds	deeltijds	1213	bedienden	arbeiders	Aantal uren (1)	kosten (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803		
MARITIEME CLUSTER	270	20	284	240	9	246	29	11	37	98	181	26	0,00	0,0		
Scheepsagenten en expeditieus	53	6	57	37	2	38	16	4	18	53	3	1	0,00	0,0		
Goederenbehandelaars	136	8	142	128	6	132	9	2	10	23	118	0	0,00	0,0		
Rederijen	51	4	54	48	0	48	3	4	6	15	37	24	0,00	0,0		
Scheepsbouw en -herstelling	30	2	31	28	1	28	2	1	3	7	23	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.		
NIET-MARITIEME CLUSTER	10.262	403	10.546	9.428	190	9.558	834	214	988	3.966	6.149	5.314	0,18	13,2		
HANDEL	473	54	509	389	17	399	83	37	110	265	205	25	0,00	0,1		
INDUSTRIE	9.232	301	9.444	8.550	136	8.643	682	165	801	3.456	5.604	5.145	0,18	12,9		
Energie	1.020	50	1.058	853	14	864	167	36	194	725	142	580	0,03	2,7		
Petroleumindustrie	145	3	147	131	0	131	14	3	16	52	85	79	0,00	0,2		
Chemische nijverheid	1.030	50	1.065	915	25	933	114	24	132	413	640	566	0,01	0,4		
Automobielenijverheid	9.232	301	9.444	8.550	136	8.643	682	165	801	3.456	5.604	5.145	0,18	12,9		
Elektronica	64	6	67	49	4	51	15	2	16	29	38	30	0,00	0,0		
Metaalverwerkende nijverheid	5.491	94	5.556	5.218	47	5.249	274	47	307	1.818	3.646	3.425	0,13	8,9		
Bouw	1.306	82	1.364	1.224	38	1.249	83	43	115	369	923	438	0,01	0,5		
Voedingsnijverheid	145	3	147	131	0	131	14	3	16	52	85	79	0,00	0,2		
Andere industrie	175	17	187	160	8	165	15	9	21	50	130	26	0,00	0,0		
VERVOER OVER LAND	134	8	140	125	6	130	9	2	10	31	109	35	0,00	0,1		
Wegvervoer	100	3	102	93	2	95	7	1	8	16	86	0	0,00	0,0		
Andere vervoer over land	34	5	38	32	4	35	2	1	3	15	23	35	0,00	0,1		
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	424	40	453	364	31	386	60	9	67	214	232	108	0,01	0,2		
Andere diensten	424	40	453	364	31	386	60	9	67	214	232	108	0,01	0,2		
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Totaal	10.532	423	10.829	9.668	198	9.804	863	224	1.025	4.064	6.330	5.339	0,18	13,2		

Bron: NBB.

TABEL 71 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK: 2004

Sectoren	OPLEIDINGEN				INGETREDEN				UITGETREDEN						
	Vrouwen		Mannen		Vrouwen		Mannen		Vrouwen		Mannen				
	Aantal	uren (1)	kosten (2)	(in VTE)	duur	duur	duur	duur	duur	duur	duur	duur			
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARITIME CLUSTER	3	0,00	0,0	77	42	5	32	3	1	0	5	2	0	63	35
Scheepsagenten en expediteurs	1	0,00	0,0	15	14	0	7	1	0	0	5	2	0	10	8
Goederenbehandelaars	0	0,00	0,0	20	13	0	16	0	0	0	0	0	0	28	20
Rederijen	2	0,00	0,0	15	15	5	8	1	1	0	0	0	0	6	6
Scheepsbouw en -herstelling	0	0,00	0,0	28	0	0	1	0	0	0	0	0	0	20	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.
NIET-MARITIME CLUSTER	468	0,01	1,0	1.398	608	89	814	130	73	15	60	68	26	1.657	1.126
HANDEL	6	0,00	0,0	87	40	2	44	5	2	0	8	4	2	150	99
INDUSTRIE	442	0,01	0,9	1.159	475	67	676	116	69	11	42	61	23	1.383	934
Energie	105	0,00	0,3	116	51	0	18	20	28	0	11	29	10	161	107
Petroleumindustrie	12	0,00	0,0	58	3	9	18	6	2	9	9	5	1	58	4
Chemische nijverheid	67	0,00	0,1	97	30	4	27	16	4	2	2	7	5	120	39
Automobielenijverheid	442	0,01	0,9	1.159	475	67	676	116	69	11	42	61	23	1.383	934
Elektronica	10	0,00	0,0	9	4	0	6	0	1	0	0	3	0	22	19
Metaalverwerkende nijverheid	199	0,01	0,4	697	306	49	525	56	29	0	14	12	4	814	657
Bouw	48	0,00	0,1	149	75	4	71	18	7	0	4	5	4	160	86
Voedingsnijverheid	12	0,00	0,0	58	3	9	18	6	2	9	9	5	1	58	4
Andere industrie	0	0,00	0,0	33	6	1	11	1	0	0	1	0	0	49	21
VERVOER OVER LAND	1	0,00	0,0	48	38	0	40	0	0	0	0	0	0	45	32
Wegvervoer	0	0,00	0,0	48	38	0	40	0	0	0	0	0	0	42	29
Andere vervoer over land	1	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	18	0,00	0,0	104	55	19	54	8	2	4	9	2	1	79	61
Andere diensten	18	0,00	0,0	104	55	19	54	8	2	4	9	2	1	79	61
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal	471	0,01	1,0	1.476	650	94	846	132	74	15	65	70	27	1.720	1.160

Bron: NBB.

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

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

BIJLAGE 8: GOEDERENVERKEER IN DE HAVENS IN 2004

TABEL 72 **MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2004**
(in duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Goederencategoriën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer (in pct)
Stukgoed	37.975	51.754	89.729	58,9
Ijzer en staal	3.380	6.459	9.838	6,5
Non-ferro-metalen	399	19	418	0,3
Meststoffen / chemicaliën ...	55	188	243	0,2
Hout	449	122	570	0,4
Houtcellulose, papierpulp ...	2.768	353	3.121	2,0
Fruit	1.532	12	1.544	1,0
Graniet	380	150	529	0,3
Rollend materieel	767	1.757	2.524	1,7
Meel	0	447	447	0,3
Suiker	6	388	395	0,3
Containers	27.838	40.442	68.280	44,8
Overig stukgoed	401	1.419	1.820	1,2
Massagoed	45.134	17.463	62.597	41,1
Ruwe petroleum	6.447	103	6.550	4,3
Petroleumderivaten	13.340	8.271	21.611	14,2
Chemicaliën	4.115	2.677	6.792	4,5
Ertsen	6.177	567	6.745	4,4
Kolen	9.556	149	9.705	6,4
Graan	489	515	1.004	0,7
Meststoffen	1.997	3.141	5.138	3,4
Zand en grind	888	404	1.292	0,8
Overig massagoed	2.125	1.635	3.760	2,5
TOTAAL	83.109	69.217	152.327	100,0

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.

TABEL 73**MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN GENT IN 2004**

(in duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Goederencategoriën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer (in pct)
Landbouwproducten	842	124	966	3.9
Voedingsproducten en veevoeder	2.914	418	3.332	13.3
Vaste minerale brandstoffen.....	4.328	145	4.472	17.9
Petroleum en petroleumderivaten.....	2.584	304	2.889	11.6
Ertsen en metaalresiduen....	6.224	699	6.922	27.7
Producten van de metaalindustrie	450	1.178	1.628	6.5
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	1.075	230	1.304	5.2
Meststoffen	692	142	833	3.3
Chemische producten.....	426	167	593	2.4
Overige goederen	1.129	888	2.018	8.1
TOTAAL	20.663	4.294	24.957	100,0

Bron: Havenbedrijf Gent GAB.

TABEL 74 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2004
(in duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Goederencategoriën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer (in pct)
Algemene goederen en bulk	1.537	0,3	1.537	20,4
Ferrochrome	39	0	39	0,5
Gasolie.....	47	0	47	0,6
Grind en zand	1.291	0	1.291	17,1
Hout	10	0	10	0,1
Magnesiumoxide.....	8	0	8	0,1
Microsilica	8	0	8	0,1
Orthoxyleen	2	0	2	0,0
Sepioliet	82	0	82	1,1
Silo-machines Jetfoil.....	0	0,3	0,3	0,0
Steenkool.....	28	0	28	0,4
Glas	22	0	22	0,3
Containers	51	29	79	1,1
Roll-on-Roll-off.....	2.173	3.755	5.928	78,6
TOTAAL	3.761	3.784	7.545	100,0

Bron: AG Haven Oostende.

TABEL 75 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2004
(in duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Goederencategoriën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer (in pct)
Landbouwproducten	390	6	396	1,2
Voedingsproducten.....	229	41	271	0,9
Vaste brandstoffen.....	64	0	64	0,2
Petroleumproducten	2.590	54	2.643	8,3
Ertsen en metaalresiduen ...	6	0	6	0,0
Producten van de metaalindustrie	0	1	1	0,0
Mineralen en bouwmaterialen	1.460	12	1.472	4,6
Chemische producten.....	220	50	271	0,9
Overige goederen	11.206	15.467	26.672	83,9
TOTAAL	16.165	15.631	31.796	100,0

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

TABEL 76 GOEDERENVERKEER VIA DE WATERWEG IN DE AUTONOME HAVEN VAN LUIK IN 2004
(in duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Goederencategoriën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer (in pct)
Landbouwproducten	48,7	114,7	163,4	1,1
Voedingsproducten en veevoeder.....	47,3	0	47,3	0,3
Vaste minerale brandstoffen	1.814,4	573,5	2.387,9	15,7
Petroleum en petroleumderivaten.....	3.114,7	1,2	3.115,9	20,5
Ertsen	3.309,5	26,1	3.335,6	22,0
Producten van de metaalindustrie	677,8	456,9	1.134,6	7,5
Bouwmaterialen	1.949,9	2.822,4	4.772,2	31,4
Meststoffen	67,8	0,8	68,6	0,5
Chemische producten.....	51,4	0,4	51,8	0,3
Overige goederen.....	40,3	72,4	112,8	0,7
TOTAAL	11.122	4.068	15.190	100,0

Bron: Port Autonome de Liège.
(trafiek privé-havens niet inbegrepen)

BIBLIOGRAFIE

- AG Haven Oostende (2005), *Jaarverslag 2004*, Oostende
- Blauwens G., P. De Baere, E. Van de Voorde (2002), *Transport Economics*, De Boeck nv Antwerpen
- Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en de Kwalificaties, BGDA (2006), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven: enquête 2005*, Brussel
- Charlier J., FNRS et UCL (2003), "Table Ronde: La Voie d'eau a-t-elle encore un avenir?", Louvain-la-Neuve
- Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (2005), *Review of Maritime Transport 2005*, CNUCED / UNCTAD - Nations unies New York et Genève
- Coppens F. (2005), *Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients*, NBB, Working Paper n°67 (Research series), Brussel
- De Lloyd n.v. (2004 en 2005), "Jaarboeken 2004 - 2005 en 2005 - 2006 van de haven van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge", Antwerpen
- De Lloyd, diverse krantenartikels van 2002 tot 2004, Antwerpen
- De Lloyd (2005), *Lloyd Special Report - Annuaire 2005 du Port Autonome de Liège*, Antwerpen
- De Lloyd (2005), *Lloyd Special Report - Port of Antwerp*, Antwerpen
- De Lloyd (2004), *Lloyd Special Report - Zeebrugge*, Antwerpen
- De Lloyd (2005), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Antwerpen
- Europa (2006), *De portaalsite van de Europese Unie* (<http://europa.eu>), Europese gemeenschap
- European Sea Ports Organisation (2005), *Annual Report 2004*, Brussel
- Europese commissie (1997), *Groenboek: "Havens en maritieme infrastructuur"*, Europese gemeenschap
- Europese commissie (2001), *Witboek: "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen"*, Europese gemeenschap
- Europese commissie (2004), *Energy and Transport: Report 2000 - 2004*, Europese gemeenschap
- European Conference of Ministers of Transport - ECMT (2001), *Assessing the benefits of transport*, OESO Parijs
- European Conference of Ministers of Transport - ECMT (2003), *Fifty years of transport policy: 1953 - 2003*, OESO Parijs
- Eurostat (1996), *Europees systeem van nationale en regionale rekeningen: ESR95*, Europese gemeenschap
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2005), *Jaarverslag 2004*, Antwerpen
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (nummers van 2004), "Antwerp PortNews", Antwerpen
- Ghent Port Company (2004), *Ghent Port Handbook 2004 - 2006*, Gent

- Heuse P., Ph. Delhez (2005), "De sociale balans 2004", NBB, *Economisch tijdschrift*, 2005/4, Brussel
- Huybrechts M., H. Meersman, E. Van de Voorde, etc. (2002), *Port Competitiveness*, Antwerpen
- Instituut voor de nationale rekeningen (2006), *Regionale rekeningen 1995 - 2004*, Brussel
- Instituut voor de nationale rekeningen (2003), *Aanbod- en gebruikstabellen in België voor 1995 en geactualiseerde gegevens*, Brussel
- Lagneaux F. (2005), *Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2003*, NBB, Working Paper nr. 69 (Document series), Brussel
- Lagneaux F. (2005), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003*, NBB, Working Paper nr. 75 (Document series), Brussel
- Liège 2020 (2004), *La Province de Liège à l'horizon 2020: Choisir son avenir ou le subir*, Luik
- Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (nummers van 2004), "Port of Zeebrugge News", Zeebrugge
- Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2005), *Jaarverslag 2004*, Zeebrugge
- Merckx J-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2005), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2004*, SERV Brussel
- Misschaert M. et B. Vannieuwenhuysse, Vlaamse Instituut voor de Logistiek (2006), *Achterlandverbindingen: Multimodale schakel tussen verladere en de Vlaamse havens*, Antwerpen
- NBB (2006), *Jaarverslag 2005 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel
- NBB (2005), *Jaarverslag 2004 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel
- NBB, Departement Algemene statistiek (2005), *Statistisch Tijdschrift 2005/4*, Brussel
- NBB, Departement Algemene statistiek, "Belgostat On-line", Brussel
- NBB, Dienst Balanscentrale, Jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale, 1999 tot 2004, Brussel
- OCDE (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Paris
- Office de Promotion des Voies Navigables -OPVN- (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*, M.E.T. - Waals Gewest, Namen
- Pr. Peeters Ch., G. Facon, Ir. P. Vandendriessche - Policy Research Corporation NV - (1995), *De Haven als Economisch Motor van de Regio*, Garant Leuven
- Pr. Peeters Ch., Ir. A. Lefever, Drs. A. Soete, Ir. P. Vandendriessche, Dr. H. Webers. - Policy Research Corporation NV - (1997), *De Nederlandse Maritieme Cluster*, Delft University Press
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2004 - 2005), Nummers van 2004 en 2005, Hasselt
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2005), *Jaarverslag 2004*, Hasselt
- Vivet D. (2005), "Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2004", NBB, *Economisch tijdschrift*, 2005/4, 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, February 2000.
2. "The use of robust estimators as measures of core inflation" by L. Aucremanne, Research Series, February 2000.
3. "Performances économiques des Etats-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 P. 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: an OECD perspective" by I. Visco, A. Bassanini, 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 labour market: 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 Etats-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, J. De Mulder, Document Series, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque" by C. Rigo, Document Series, February 2001.
14. "La nouvelle économie" by P. Bisciari, Document Series, March 2001.
15. "De kostprijs van bankkredieten" by A. Bruggeman and R. Wouters, Document Series, April 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, Documents 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, April 2002.
21. "Lifting the burden: fundamental tax reform and economic growth" by D. Jorgenson, Research series, May 2002.
22. "What do we know about investment under uncertainty?" 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, M. Van Wouwe, Research series, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans" by P. Butzen, C. Fuss, Ph. Vermeulen, Research series, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital" by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard, 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, F. Verschueren, Research series, May 2002.
27. "Capital structure, firm liquidity and growth" by R. 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, 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, 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 Systemic 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. "Firm's 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. "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 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, July 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 Cycle: 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 P. Moës, *Research series*, October 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Langeaux, *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", F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: a structural time series approach", M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", 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", E. Dhyne, L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünnemann, 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, L. Van Meensel, Ph. Du Caju, Y. Saks, K. Buysse 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.