

# Het economisch belang van de Vlaamse zeehavens doorgelicht

Lagneaux, F. (2004). *Het economisch belang van de Vlaamse zeehavens*. Brussel: Nationale Bank van België (Working Paper Research 56).

***Met deze onderzoekspaper evalueert de Nationale Bank van België het economisch belang van de Vlaamse zeehavens voor de periode 1995-2002. Dergelijke studies hebben weliswaar enige traditie, maar nieuw is dat de Bank thans zowel directe als indirecte effecten raamt. Er zijn ramingen beschikbaar voor drie indicatoren: toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Daarmee kunnen de Vlaamse havens hun impact op 's lands economisch weefsel eindelijk correct inschatten.***

ontstaat doordat havenbedrijven orders plaatsen bij niet-havengebonden ondernemingen. Deze indirecte effecten ontbraken tot voor kort op het appèl, niettegenstaande het feit dat ze een klassiek bestanddeel uitmaken van elke zichzelf respecterende economische impactstudie.

## **Economische achtergrond**

Met dit werkstuk biedt de Nationale Bank van België (NBB) voor het eerst een analyse van het economisch belang van alle Vlaamse zeehavens, voor een langere tijdsspanne en rekening houdend met indirecte effecten. Tot voor kort publiceerden namelijk een aantal Bijbanken (Antwerpen, Gent en Zeebrugge-Oostende) elk een afzonderlijke inschatting van het economisch belang van 'hun' zeehaven. De Bijbank Antwerpen verrichtte pionierswerk op dit vlak. Sinds 1985 werd er jaarlijks een rapport gepubliceerd. In 1995 volgden de overige drie Vlaamse havens het Antwerpse voorbeeld.

Met voorliggend rapport wordt voor het eerst een volledig overzicht van alle havens in een publicatie geboden. Nieuw is ook dat het rapport een inzicht biedt in de zogenaamde indirecte effecten. Deze brengen de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waardecreatie in kaart die bijvoorbeeld

Totnogtoe werden de indirecte effecten slechts in een aantal studies aangehaald. Het studiewerk van Policy Research Corporation (1996) en Chris Peeters (1995 en 2001) kan hier zonder enige twijfel representatief worden genoemd. Dat de 'onpartijdige' NBB tot voor kort indirecte effecten liet voor wat ze zijn, bleek echter een lacune van formaat. De impact van de Vlaamse havens op de Belgische economie<sup>1</sup> kon moeilijk worden becijferd en de vergelijking met studies over de Nederlandse havensector liepen mank (NEI, 2000 en Ecorys-NEI, 2002). En dat was vooral voor de grootste Belgische zeehaven, Antwerpen, bijzonder jammer. De Antwerpse haven heeft immers een belangrijke traditie op het vlak van het creëren van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Vaak wordt deze haven gekarakteriseerd als een typische stukgoedhaven, die misschien niet veel goederen overslaat, maar die wel voor jobs en welvaart zorgt.

Vooraf in contrast met concurrent (en 'massagoedhaven') Rotterdam wordt deze stereotiepe voorstelling vaak gebezigt – meer dan eens op erg ongelukkige wijze trouwens (de Goey, 2004, pp. 40-41). Het verschil wordt meteen duidelijk aan de hand van enkele basiscijfers. In 2003 werden 328 miljoen ton goederen over zee aan- en afgevoerd naar Rotterdam. Te Antwerpen passeerden in datzelfde jaar 143 miljoen ton (VHC, 2004, pp. 94-130). Met 2,3 maal zoveel zeevervoer als Antwerpen, creëerde Rotterdam 'slechts' even veel toegevoegde waarde (namelijk circa 7 miljard euro). Bovendien stelt de Rotterdamse haven met een groter verkeersvolume quasi evenveel personen te werk als de Antwerpse (elk ongeveer 60 000).<sup>2</sup> Deze discrepantie wordt verklaard doordat te Rotterdam heel wat massagoederen (zoals ruwe petroleum, erts en steenkool) worden overgeslagen en dat deze verhoudingsgewijs weinig werkgelegenheid opleveren.

De economische achtergrond van voorliggend studiewerk kan met andere woorden nauwelijks worden onderschat. De NBB-studie voorziet vriend en vijand van munitie, en dit in een tijd waar haast elke euro belastingsgeld die naar de havens gaat, moet worden verantwoord met een kosten-batenaanalyse. De studie toont aan in welke mate toekomstige havenexpansie al dan niet gelegitimeerd is. De Vlaamse havens kunnen met deze studie in de hand aantonen welke welvaart ze precies genereren.

## Methodologie

---

Voorliggende studie neemt twee clusters in aanmerking en beschouwt de havens als de kruispunten van beide activiteiten. De *maritieme cluster* omvat havengebonden ondernemingen zoals rederijen, stouwerijen, op- en overslagbedrijven, scheepsagenturen, expeditiebedrijven, loodsdiensten, baggerbedrijven, havenbesturen, vissers, enzovoort. Deze bedrijven hebben een rechtstreekse functionele band met de haven (wat niet noodzakelijk betekent dat ze ook daadwerkelijk binnen de officiële grenzen van het havengebied gevestigd zijn). De *niet-maritieme cluster* bevat de segmenten: industrie (bijvoorbeeld petroleumbranche, chemische industrie, autoassemblage, voedingsnijverheid, enzovoort), groothandel (invoer-uitvoerbedrijven en leveranciers), transport (voornamelijk

wegvervoer) en logistieke dienstverlening (informatie-diensten, administratie- en advieskantoren, overheidsdiensten, enzovoort). Het gaat hier om ondernemingen die op een of andere wijze sterk afhankelijk zijn van de haven. Deze bedrijven worden geselecteerd op basis van het feit dat ze binnen het officiële havengebied gevestigd zijn.

De NBB raamde de *directe effecten* in termen van toegevoegde waarde, loontrekkende werkgelegenheid en investeringen. Voor de particuliere bedrijven hanteerde de Bank cijfermateriaal van het Instituut voor de Nationale Rekeningen en de Balanscentrale als voornaamste bron. Gegevens voor de overheidsinstellingen werden via bijkomende enquêtes verkregen. De neergelegde jaarrekeningen van de particuliere bedrijven vormen met andere woorden de belangrijkste bron van informatie. De toegevoegde waarde werd bekomen door het in rekening brengen van de posten personeelskosten, afschrijvingen, andere kosten, bedrijfsresultaat en exploitatiesubsidies. De werkgelegenheid werd eveneens afgeleid uit de jaarrekeningen. Het totale aantal werknemers op de afsluitingsdatum van het boekjaar en de gemiddelde werkgelegenheid uitgedrukt in voltijdse equivalenten (VTE) werden in aanmerking genomen. De Bank hield ook rekening met uitzendarbeid en corrigeerde voor de havenarbeiders die in het personeelsbestand van de verschillende werkgeverscentrales zijn opgenomen.<sup>3</sup>

Naast de totale werkgelegenheid, analyseerde de NBB bovendien bijkomende aspecten van de werkgelegenheid voor die ondernemingen die hun jaarrekening drie jaar op rij volgens het volledige schema hebben neergelegd. Daarbij komen we meer te weten over het type arbeidsovereenkomst, de personeelskosten, het gepresteerde aantal uren, het aantal ingetreden en uitgetreden werknemers, de scholingsgraad, het aantal uren opleiding, ... Los daarvan geeft de Bank eveneens een overzicht van een aantal financiële indicatoren (rendabiliteit, liquiditeit, solvabiliteit, ...).<sup>4</sup>

De *indirecte effecten* schatte de Bank door middel van de aanbod- en gebruikstabellen. Via deze tabellen is het mogelijk de toeleverende bedrijfstak en de afhankelijkheidsgraad te bepalen voor een bepaalde bedrijfstak. De afhankelijkheidsgraad wordt berekend als de verhouding tussen de toelevering en de totale omzet van de toeleverende be-

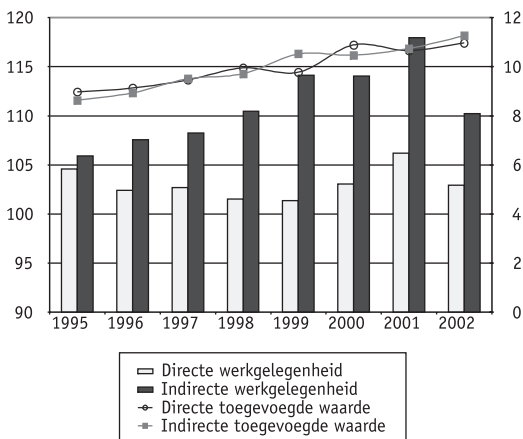
drijfstack. Door de afhankelijkheidsgraad toe te passen op de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de leveranciers komt men tot de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Deze methode wordt op twee niveaus toegepast. Het eerste niveau houdt enkel rekening met de eerstelijnsleveranciers. Deze betrekken echter hun goederen bij andere handelaars, enzovoort. Zodoende wordt het niveau oneindig bereikt, waarmee het mogelijk is de totale economische weerslag van de havens te ramen. De indirecte werkgelegenheid werd omgezet in VTE door middel van een correctie die overeenstemt met de verhouding tussen het aantal gemiddeld jaarlijks gepresteerde uren per werknemer en de jaarlijkse prestaties van een VTE in uren. De indirecte effecten veroorzaakt door de overheidsinstellingen werden niet getraceerd.

## Voornaamste resultaten

Gezien de focus van dit tijdschrift bespreken we alleen de indicatoren 'toegevoegde waarde' en 'werkgelegenheid'. De investeringen en de andere financiële gegevens vallen met andere woorden uit de boot.

**Figuur 1.**

Evolutie van de werkgelegenheid (1 000 VTE) en de toegevoegde waarde (miljard euro) (Vlaamse havens; 1995-2002)



Bron: Lagneaux, 2004, p. 10 en p. 12.

## Toegevoegde waarde

In 2002 creëerden de Vlaamse havens 22,2 miljard euro toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde, of de waarde die de ondernemingen aan hun inputs toevoegen via hun productieprocessen, bedroeg in 1995 circa 18 miljard euro en steeg bijna onafgebroken over de ganse periode (figuur 1).<sup>5</sup> Ongeveer de helft van de totale toegevoegde waarde werd rechtstreeks gecreëerd. Zoals figuur 1 aan toont, evolueren directe en indirecte toegevoegde waarde gelijkopgaand en heeft geen van beiden echt de overhand.

In 2002 werd 63% van de directe toegevoegde waarde gerealiseerd in de haven van Antwerpen (tabel 1). Over de tijdsspanne 1995-2002 groeide de directe toegevoegde waardecreatie in Antwerpen met +3,4% jaarlijks (lopende prijzen!). De grootste stijging werd genoteerd in 2000. Alleen Oostende en Zeebrugge kenden een snellere expansie (+7,6% en +3,7%). Ze vertegenwoordigden echter een relatief klein aandeel in de toegevoegde waardecreatie (6% en 2,9%). De Gentse haven, die meer dan een kwart van de directe toegevoegde waarde in 2002 realiseerde, deed het met een gemiddelde groeivoet van +1,3% iets minder. Gent kende in 1998 een uitzonderlijk jaar, maar lijkt als nichehaven ondertussen steeds meer aan de grenzen van zijn groei te stoten. De directe toegevoegde waarde in de gehele Vlaamse havensector evolueerde met gemiddeld +2,9% per jaar.

De indirecte toegevoegde waarde steeg daarentegen over dezelfde tijdsspanne jaarlijks met gemiddeld +3,9%. De kwantitatief belangrijkste stijging deed zich voor in 1999, gevolgd door een achteruitgang in 2000 en een bescheiden herleving in 2001. De indirecte toegevoegde waarde kende in 2002 een goed jaar.

De indirecte en directe toegevoegde waarde tezamen steeg elk jaar gemiddeld met 3,4% (1995-2002). Met 22,2 miljard toegevoegde waarde in 2002 realiseerden de Vlaamse havens 8,6% van het BBP. Dat is het dubbele van de toegevoegde waarde gegenereerd door de Belgische bouwsector en zeven keer zoveel als de gehele Belgische landbouwsector. Dit percentage daalt tot 4,2% indien men alleen de directe effecten beschouwd.

## Werkgelegenheid

De werkgelegenheid (in VTE) ontwikkelde zich echter een stuk langzamer dan de toegevoegde waarde. De totale werkgelegenheid steeg van 210 500 VTE in 1995 naar 213 200 VTE in 2002. Gemiddeld kwamen er dus jaarlijks 0,2% bij. De indirecte effecten lagen over heel de periode net boven de directe effecten. De indirecte werkgelegenheid expandeerde ook sneller (+0,6%). De directe werkgelegenheid liet daarentegen een daling optekenen van 104 600 VTE in 1995 naar 103 000 VTE in 2002. Dit komt neer op een gemiddelde trend van -0,2% per annum. Volgens de studie wordt deze achteruitgang voornamelijk verklaard door het verdwijnen van de Regie voor Maritiem Transport (Oostende). Misschien moet de quasi stagnatie gerelativeerd worden in die zin dat het om een tijdreeks in voltijdse equivalenten gaat. Uitgedrukt in aantal betrekkingen kan een opwaartse trend niet worden uitgesloten.

Dat de havensector deze en andere algemene trends op de Vlaamse arbeidsmarkt lijkt te volgen, blijkt ook uit de forse terugval in het aantal VTE in

2002. In 2001 steeg de directe werkgelegenheid van 103 000 naar 106 000 VTE. Deze stijging werd echter gevolgd door fors banenverlies in 2002, waardoor de directe werkgelegenheid terugviel op het niveau van 1996. De totale loontrekkende werkgelegenheid in het Vlaams Gewest ontwikkelde zich volgens hetzelfde patroon. Deze terugval trof zowel de directe als de indirecte werkgelegenheid, maar veroorzaakte vooral een breuk bij de indirecte werkgelegenheid. De achteruitgang van de werkgelegenheid bij de Antwerpse rederijen, in de Antwerpse en Gentse automobielnijverheid en de visserij te Oostende verklaren de grootte van de breuk. Toeleveranciers spelen in deze sector immers een belangrijke rol.

De dominantie van Antwerpen valt opnieuw op indien we de werkgelegenheid uitgesplitst naar havens bekijken. De haven van Antwerpen nam 58% van de directe werkgelegenheid in de Vlaamse havens voor haar rekening. De werkgelegenheid steeg er niet, maar daalde er ook niet. Gent en Zeebrugge kenden een lichte gemiddelde stijging van de werkgelegenheid (in VTE) in de havens met 0,2% en 0,1%. Gent omvatte in 2002 bijna 28% van

**Tabel 1.**

Evolutie van de toegevoegde waarde (TW in miljoen euro) en de werkgelegenheid (voltijdse equivalenten; VTE) (Vlaamse havens; 1995 en 2002)

	1995		2002		Samenstelling (2002)		Gemiddelde jaarlijkse verandering (periode 1995-2002)	
	TW	VTE	TW	VTE	TW (%)	VTE (%)	TW (%)	VTE (%)
Directe effecten								
Antwerpen	5 480	59 600	6 940	59 500	63,2	57,8	+3,4	+0,0
Gent	2 670	27 900	2 930	28 300	26,7	27,5	+1,3	+0,2
Zeebrugge	510	9 400	663	9 500	2,9	3,8	+3,7	-3,0
Oostende	190	4 900	314	4 000	6,0	9,2	+7,6	+0,1
Buiten de havens*	120	2 800	124	1 700	1,1	1,7	+0,2	-6,5
		104 600		102 900	100,0	100,0	+2,9	-0,2
Indirecte effecten	8 630	105 900	11 260	110 200	-	-	+3,9	+0,6
Totaal	17 600	210 500	22 230	213 200	-	-	+3,4	+0,2

(\*) Een deel van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid komt toe aan ondernemingen van de maritieme cluster gelegen buiten de havengebieden.

**Bron:** Lagneaux, 2004, p. 12.

de werkgelegenheid in de havens, terwijl Zeebrugge circa 4% vertegenwoordigde (niettegenstaande zware investeringen).

Reginald Loyen  
Steunpunt WAV

### Noten

1. Theoretisch zou men de impact van de havens ook via de Belgische Nationale Rekeningen (1953-1997) kunnen achterhalen. Deze bevatten weliswaar ramingen voor de havensector, maar deze diskwalificeren zichzelf door de gehanteerde methodologie.
2. Het gaat om directe toegevoegde waarde en directe werkgelegenheid. Qua vergelijkbaarheid laten deze cijfers te wensen over (de Goey, 2004, pp. 215-241).
3. Deze ramingen wijken af van de cijfers uit andere bronnen (cfr. Adriaenssens & Lemayeur, 1994, p. 43 en Op de Beeck, 1990).
4. De ramingen van de 'directe effecten' sluiten niet naadloos aan bij de oudere studies (1985-2002). De raming wijkt qua methodologie en steekproef licht af van de voorgaande studies, ook al ligt de gehanteerde werkwijze duidelijk in het verlengde van de oudere studies (Lagneaux, 2004, pp. 87-88). Volledigheidshalve paste de Bank de methodologie toe op een ruimere periode (1995-2002).

5. Het gaat hier wel om toegevoegde waarde in lopende prijzen.

### Bibliografie

- Adriaenssens, S. & Lemayeur, B. (1994). *Evoluties en tendensen op de arbeidsmarkt in de regio Antwerpen*. Antwerpen.
- De Goey, F. (2004). *Comparative port history of Rotterdam and Antwerp. Competition, cargo and costs*. Amsterdam.
- Ecorys-NEI (2002). *De economische betekenis van de Nederlandse zeehavens*. Rotterdam.
- Op de Beeck, R. (1990). De haven van Antwerpen als bron van werkgelegenheid. In: *Economisch en sociaal tijdschrift*, nr. 1, jg. 44, pp. 37-53.
- Peeters, C. et al. (1995). *De haven als economische motor van de regio. Financieel-economische relaties van de mainport Antwerpen met haar omgeving*. Leuven en Apeldoorn.
- Peeters, C. et al. (2001). *Het economisch, financieel en strategisch belang van de haven van Antwerpen*, Leuven en Apeldoorn.
- PRC (Policy Research Corporation) (1996). *De Vlaamse havensector. Economische structuur en betekenis*. Samenvatting van de studie in opdracht van het Vlaamse Gewest, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en infrastructuur. Berchem.
- NEI (Nederlands Economisch Instituut) (2000). *Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in 1998*. Rotterdam.
- VHC (Vlaamse Havencommissie) (2004). *Jaarverslag 2003*. Brussel.