ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Lagneaux, Frédéric

Working Paper

Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2003

NBB Working Paper, No. 69

Provided in Cooperation with:
National Bank of Belgium, Brussels

Suggested Citation: Lagneaux, Frédéric (2005) : Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2003, NBB Working Paper, No. 69, National Bank of Belgium, Brussels

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/144283

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

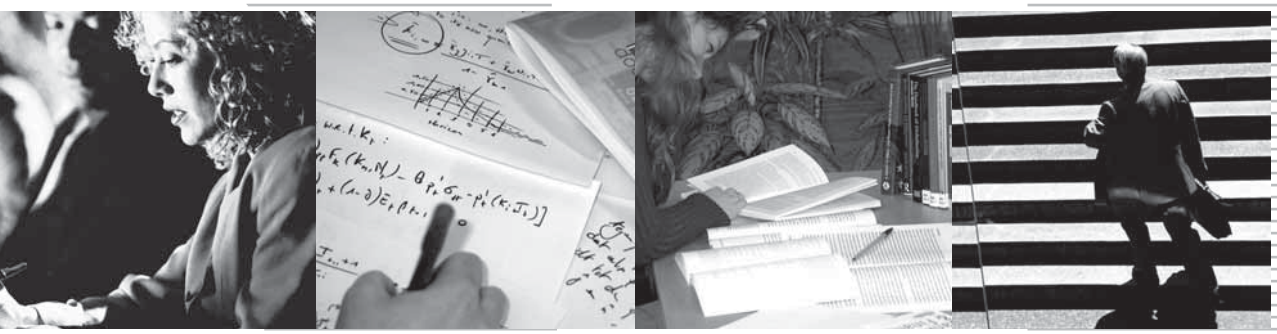
Working paper documents

n° 69 Mei 2005

Economisch belang van de Vlaamse zeehavens

Verslag 2003

Frédéric Lagneaux



Nationale Bank van België

Eurosysteem

NATIONAL BANK OF BELGIUM

WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

ECONOMISCH BELANG VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS: VERSLAG 2003

Frédéric Lagneaux [(*)]

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

The author would like to thank the Flemish seaports specialists and his colleagues from both the Microeconomic Information department and the regional branches for their valuable comments and advice. Special thanks go 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 General Statistics and the Research departments, i.e. Messrs. Ghislain Poullet and Luc Dresse, 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 from:
NATIONAL BANK OF BELGIUM
Documentation Service
boulevard de Berlaimont 14
B - 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

The Flemish maritime ports play a major role in the Belgian economy, not only in terms of the industries they encompass but also as intermodal centres where transhipment activities are concentrated.

This update[1] paper provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, through revised results for the period 1997 - 2003. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, it also provides some information about the financial situation of a few 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 social developments in the Flemish maritime ports.

The indirect effects of these port activities are estimated in terms of value added and employment. Annual account 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 were estimated on the basis of data from the National Accounts Institute.

In the Flemish maritime ports, direct VA came to almost 11.5 billion euro and total VA - the sum of direct and indirect VA - to 22 billion euro in 2003. In the same year direct and total employment reached respectively 105,000 and 239,000 full-time equivalents, while direct investment reached 2.5 billion euro.

The ongoing developments in the maritime ports sector in the Hamburg - Le Havre range continue to affect the port operations: concentration of capital, privatisation of port logistic services, expansion and dispersion of foreign trade, internationalisation of production and consumption patterns, increase in containerised shipments, etc. Production, trade and transport are no longer considered as individual and isolated activities, but are integrated within a single system, while economies of scale continue. Therefore, ports are becoming real logistic centres: ports able to add value to the goods passing through the port area have a major advantage in a climate of increasing international competition. Flemish ports are following this trend, and that is also reflected in the analysis presented in this report.

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

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

[1] Update of Lagneaux F. (2004), *The Economic Importance of the Flemish Maritime Ports: Report 2002*, NBB, Working Paper No. 56 (Document series).

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord 1

Inleiding en doelstellingen 1

1. Algemene context 3

1.1. Nationale en internationale economische context 3
1.2. Maritiem goederenverkeer: vergelijkende analyse 6
1.3. Methodologie en voorstelling van de resultaten 7

2. Algemene situatie voor alle Vlaamse zeehavens samen 9

2.1. Globale gegevens over de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW) 9
2.2. Globale gegevens over de directe en indirecte werkgelegenheid 11
2.3. Globale gegevens over de investeringen 12
2.4. Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen 13
2.5. Globale gegevens over de sociale balans 14
2.5.1. Type arbeidsovereenkomst en human resources 14
2.5.2. Ingetreden en uitgetreden werknemers 16
2.5.3. Opleiding 18
2.6. Algemeen overzicht van de financiële situatie 19
2.6.1. Financiële ratio's 19
2.6.2. Beoordeling van de financiële gezondheid 21
2.7. Globale gegevens over het maritiem goederenverkeer in 2003 23

3. Specifieke situatie per haven 25

3.1. Haven van Antwerpen 25
3.1.1. Identiteitskaart van de haven van Antwerpen 25
3.1.2. Opmerkelijke gebeurtenissen in 2003 26
3.1.3. Toegevoegde waarde 28
3.1.4. Werkgelegenheid 32
3.1.5. Investeringen 35
3.1.6. Financiële ratio's 38
3.1.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Antwerpen in 2003: synthese 39

3.2. Haven van Gent 40
3.2.1. Identiteitskaart van de haven van Gent 40
3.2.2. Opmerkelijke gebeurtenissen in 2003 40
3.2.3. Toegevoegde waarde 42
3.2.4. Werkgelegenheid 46
3.2.5. Investeringen 49
3.2.6. Financiële ratio's 52
3.2.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Gent in 2003: synthese 53

3.3. Haven van Oostende 54
3.3.1. Identiteitskaart van de haven van Oostende 54
3.3.2. Opmerkelijke gebeurtenissen in 2003 54
3.3.3. Toegevoegde waarde 56
3.3.4. Werkgelegenheid 60
3.3.5. Investeringen 63
3.3.6. Financiële ratio's 66

3.3.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Oostende in 2003: synthese 67

3.4. Haven van Zeebrugge 68
3.4.1. Identiteitskaart van de haven van Zeebrugge 68
3.4.2. Belangrijke gebeurtenissen in 2003 69
3.4.3. Toegevoegde waarde 71
3.4.4. Werkgelegenheid 75
3.4.5. Investeringen 78
3.4.6. Financiële ratio's 81
3.4.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Zeebrugge in 2003: synthese 82

4. Synthese **83**

Afkortingenlijst **85**
Bijlage 1: Methodologische toelichting en bijwerking **87**
Bijlage 2: Havengebieden **97**
Bijlage 3: Lijst van de NACE-BEL bedrijfstakken **103**
Bijlage 4: Lijst van de openbare besturen **109**
Bijlage 5: Verdeling van de indirecte effecten per sector **111**
Bijlage 6: Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen in 2003 ..... **119**
Bijlage 7: Sociale balans: 2001 - 2003 ..... **123**
Bijlage 8: Maritiem goederenverkeer per haven in 2003 ..... **133**
Bijlage 9: Woordenlijst **137**
Bibliografie **139**

Voorwoord

Zoals elk jaar publiceert de Bank[1] een studie met betrekking tot het economisch belang van de Vlaamse zeehavens. Sinds vorig jaar wordt de analyse van de sociaal-economische situatie van de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge in één bundel ondergebracht en worden de indirecte effecten van de havenactiveit op de economie van het land geraamd.

Dit verslag is een bijwerking van het verslag 2002[2]. In deze studie is de gebruikte methodologie ten opzichte van het vorige verslag herzien en bestrijkt de periode 1997 - 2003.

Na de inleiding wordt de algemene economische context van het jaar 2003 beschreven. Daarna volgt de eigenlijke analyse. Hoofdstuk 2 heeft betrekking op de resultaten van alle bestudeerde havens samen en in hoofdstuk 3 wordt elke haven afzonderlijk besproken.

Inleiding en doelstellingen

Deze studie heeft als doelstelling het economisch belang van de vier havens te ramen op basis van de analyse van de economische, sociale en financiële situatie. Dit onderzoek, voor de periode tussen 1997 en 2003, gebeurt aan de hand van drie variabelen:

- de toegevoegde waarde (TW) tegen lopende prijzen;
- de werkgelegenheid in VTE[3];
- de investeringen tegen lopende prijzen.

De luiken van de financiële analyse en de sociale balans worden echter alleen voor de laatste drie jaren voorgesteld, de eerste voor elke haven afzonderlijk en de tweede voor alle Vlaamse zeehavens samen. Om de financiële gezondheid van de bestudeerde ondernemingen te analyseren, werd de studie van de financiële ratio's uitgebreid met de toepassing van een falingspredictiemodel[4].

Voor dit verslag werd de steekproef voor elk jaar herbekeken en werd de ramingsmethode voor de indirecte effecten herzien teneinde de totale economische impact van de bestudeerde activiteit in te schatten (inclusief de zelfstandige toeleveranciers). Deze elementen resulteerden in bepaalde wijzigingen van de resultaten. Er werden ook enkele aanpassingen aangebracht aan de vorm[5], met het oog op een eenvormige voorstelling van de resultaten per sector. Er werd gelet op de samenhang met de vorige uitgave voor wat de definitie betreft van de populatie en het geheel van bestudeerde bedrijfstakken. Dit punt wordt uitgebreid besproken in bijlage 1.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn afkomstig van de Balanscentrale[6] en het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). Dit instituut werd met name geraadpleegd voor de raming van de indirecte effecten. De studie concentreert zich op de bedrijfstakken die een economische link hebben met de Vlaamse zeehavens.

De publicatiedatum van deze studie werd bepaald door het feit dat de laatste afsluiting van de jaarrekeningen van 2003 bij de Balanscentrale begin 2005 gebeurd is en doordat het INR de cijfers van de TW en de werkgelegenheid, die noodzakelijk zijn voor de raming van de indirecte effecten tot 2003, eveneens begin 2005 publiceerde. Ter herinnering: de Belgische ondernemingen zijn verplicht hun jaarrekening in te dienen bij de Balanscentrale uiterlijk zeven maanden na de afsluiting van het boekjaar. In januari 2005 had 5 pct. van de ondernemingen zijn jaarrekening over 2003 nog niet neergelegd.

---

1 Nationale Bank van België (NBB).

2 Lagneaux F. (2004), *Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002*, NBB, Working Paper nr. 56 (Document series).

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

4 Zie punt 2.6.2.

5 De voorstelling van de resultaten per sector werd licht herzien en dit schema is gevolgd in heel het hoofdstuk 3, evenals in de bijlagen 5, 6 en 7. Bovendien is de "identiteitskaart" van elke haven voorgesteld in hoofdstuk 3.

6 Dienst van het departement Micro-economische informatie van de Bank.

In de mate van het mogelijke wordt gerefereerd aan de economische cijfers voor het land met het oog op analytische vergelijkingen[7].

[7] Referenties: jaarverslag 2003 van de Bank; Heuse P. en Ph. Delhez (2004), "De sociale balans 2003", NBB, *Economisch Tijdschrift, 2004/4*; Vivet D. (2004), "Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2003", NBB, *Economisch Tijdschrift, 2004/4*. Deze publicaties kunnen on line geraadpleegd worden: www.nbb.be.

1 ALGEMENE CONTEXT

De wereldwijde groei versnelde in 2003. Dat gold ook voor België, waar de grens van 1 pct.[8] werd overschreden, terwijl de economie in de eurozone door een zekere conjuncturele futloosheid werd gekenmerkt. De Belgische inflatie bleef gehandhaafd op 1,5 pct. In België, met zijn open economie, vormde de verwerkende nijverheid de speerpunt van de opleving van 2002, maar deze werd in 2003 afgeremd door de chemische en de metaalverwerkende nijverheid, sectoren die gericht zijn op export en het meest te lijden hebben onder de stijging van de euro. De binnenlandse werkgelegenheid in België stabiliseerde zich in 2003.

De evoluties binnen de nationale economische context, alsook van de wereldhandel, waarvan China een belangrijke speler is geworden, hebben een rechtstreekse invloed op de Vlaamse zeehavens. Binnen de *range* Hamburg - Le Havre, liet de overslag in de havens van Antwerpen en Oostende een aanzienlijke groei zien in 2003. Het aandeel van de Vlaamse havens in de range is licht toegenomen.

1.1. Nationale en internationale economische context[9]

Het maritieme verkeer neemt wereldwijd voortdurend toe. Deze trend wordt ook bevestigd in de Vlaamse havens, waar de volumes overgeslagen goederen, ondanks een zekere terugval van de conjunctuur, bleven groeien in 2003, met name in de *short sea shipping*[10]. Het containerverkeer en *roll-on/roll-off* of *roroverkeer* vormen de motor van deze voortdurende groei. De overslag in de havens van Antwerpen en Oostende haalde recordcijfers achtereenvolgens in 2003 en 2004.

Maar tegelijkertijd met de opportuniteiten van nieuwe markten, zoals China, verscherpt de concurrentie tussen de havens van de *range*[11] Hamburg - Le Havre. Dit fenomeen wordt duidelijk door de opeenvolgende herstructureringen bij de goederenbehandelaars, als een afgeleid effect van de fusies bij de reders. Bovendien concurreren de havens van de *range* zelf met de grote havencentra in Azië.

In 2003 mislukte het overleg tussen de Raad van Ministers van Transport van de Europese Unie (EU) en het Europees Parlement aangaande het ontwerp van richtlijn over de liberalisering van de havendiensten[12]. De Europarlementsleden raakten immers verdeeld over een aspect van het compromis met betrekking tot de *selfhandling*. Dit moest de schepen in staat stellen zelf in te staan voor de overslag van hun goederen in de havens. Hoewel het onderwerp erg gevoelig blijft op sociaal vlak[13], lijken twee evoluties in de richting van een liberalisering en een rationalisering van deze activiteit in de Vlaamse havens te gaan. De eerste is een technische evolutie gelet op de vooruitgang van de afgelopen jaren in het computergestuurd beheer van de terminals. De tweede evolutie hangt samen met de ontwikkeling van het container- en *ro*verkeer zelf, die ten koste gaat van de behandeling van conventioneel stukgoed, dat veel meer arbeidskrachten vereist.

Hoewel terzake geen akkoord bereikt werd, blijft de Europese Commissie de maritieme sector ondersteunen, met name in de *short sea shipping*: investeringssteun, tonnagebelasting en lastenverlaging voor de opvarenden. De UE is zeer afhankelijk van de zee voor haar buitenlandse handel (ongeveer 90 pct. van de volumes in de UE-15). Dit resulteerde overigens in een toename

---

8 De groei van de Belgische economie bedroeg, in reële termen, 1,3 pct. in 2003. Bron : jaarverslag 2004 van de Bank.

9 Bronnen: jaarverslag 2003 van de Bank en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie.

10 Afkorting SSS: Vervoer van goederen over zee tussen twee havens in Europa of havens van landen die grenzen aan Europa. Bron: “Terminologie en transports combinés", Geneve, UN/ECE, 2001. De SSS overschreed 100 miljoen ton in de Vlaamse havens in 2003, waarbij Antwerpen goed was voor 62 miljoen ton.

11 Definitie onder punt 1.2 en in bijlage 9.

12 Initiatief genomen door de Europese Commissie begin 2001, en opgenomen in het Witboek “Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen". De bedoeling van deze richtlijn was de markt open te stellen voor de havendiensten om het recht op vrije concurrentie voor deze diensten te vrijwaren, in naleving van de beginselverklaringen van de EU.

13 Op 29 september 2003 vond in Rotterdam de grootste manifestatie van havenarbeiders - de dokwerkers - van de laatste jaren plaats. Ze waren met tussen 5.000 en 8.000, afkomstig uit heel Europa, om te protesteren tegen de liberalisering van de sector, die op termijn zou uitmonden in een enorm banenverlies.

van het aantal schepen dat de vlag van een EU-land voert, en België vormt geen uitzondering op deze regel[14].

Hierna volgen de voornaamste EU-referentieteksten die betrekking hebben op de maritieme sector:

- de algemene beleidslijnen voor het transport in het stichtingsverdrag van de Europese Gemeenschap;
- het Witboek, verschenen in september 2001 met als titel "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", dat zestig concrete maatregelen opsomt om de kwaliteit en de doeltreffendheid van het transport in Europa aanzienlijk te verbeteren tegen 2010;
- de reglementeringen van de Commissie met betrekking tot de maritieme veiligheid die gevolgd zijn na de ramp met de Erika en de richtlijn 2001/106/EG betreffende de naleving van de internationale normen voor de veiligheid van de schepen, in het kader van de controle van de havens door de lidstaten: de verplichting van een dubbele wand voor de olietankers, het communautaire informatie- en *monitoring*systeem, de oprichting van een Europees agentschap voor de maritieme veiligheid, de beveiliging van terminals en havens, enz.;
- de Internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (*International Ship and Port Facility Security Code* of ISPS-code). Het gaat om maatregelen die bedoeld zijn om de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten te verbeteren. De ISPS-code werd aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie[15] in december 2002, als gevolg van de aanslagen van 11 september 2001 in de Verenigde Staten, en werd op 1 juli 2004 van toepassing. Deze code, die een bundeling gedetailleerde regels vastlegt voor de overheden en havenautoriteiten, werd bekrachtigd in de EU door het reglement 725/2004;
- de verbindingen met het hinterland die ontwikkeld moeten worden: het Transeuropees netwerk (TEN), waartoe onder andere de IJzeren Rijn[16] behoort, sluit aan bij de steeds belangrijker wordende openstelling van de grenzen voor het vrij verkeer van goederen, mensen en diensten. De spoorwegen, binnenvaart en *short sea* nemen hier een belangrijke plaats in;
- de milieunormen, een belangrijk element waarmee rekening gehouden moet worden bij het ontwikkelingsbeleid van haveninfrastructuur: de toepassing van de richtlijnen van de Raad 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, leiden soms tot vertragingen in de vooruitgang van bepaalde haveninfrastructuurprojecten (cf. punt 3.1.2.3).

De economie van België, die in het centrum ligt van de *Europese banaan*[17], is in sterke mate afhankelijk van zijn verkeersinfrastructuur. Deze zijn erg dicht en vrij goed georganiseerd. Het is evenwel ontegensprekelijk dat de verkeersaders steeds meer verstopt raken en dat de spoor- en waterwegen in grote mate onbenut blijven. In Vlaanderen is de uitbouw van deze laatste twee transportmodi soms afhankelijk van grensoverschrijdende akkoorden, die de voortgang van zeer grote projecten bemoeilijken. Dat is het geval voor de uitdieping van de Schelde die gepland is voor het einde van het decennium[18] of voor het weer op gang brengen van het project van de IJzeren Rijn. De Vlaamse regering van haar kant werkt momenteel aan een strategisch plan voor elke zeehaven[19].

[14] Volgens M. Nuytemans, directeur van de Koninklijke Belgische Redersvereniging, werden 35 koopvaardijschepen en 39 sleepboten in het Belgisch register ingeschreven in 2003 (bron: De Lloyd van 30 december 2003).

[15] IMO: organisatie van de Verenigde Naties voor de bevordering van de maritieme veiligheid.

[16] Belgisch-Nederlands project dat bestaat uit de heractivering van een spoorlijn die de haven van Antwerpen verbindt met het Duitse Ruhrgebied en Oost-Europa. Het grootste voordeel van dit project is dat dit traject 50 km korter is dan de bestaande lijn en dat het traject vlakker is dan het huidige.

[17] Zie bijlage 9 voor de definitie.

[18] Cf. het akkoord aangaande het “Ontwikkelingsschema 2010" met betrekking tot de verdieping van de Westerschelde, ondertekend door de Vlaamse en de Nederlandse ministers in maart 2005. Het akkoord voorziet de aanvang van de verdiepingswerken van 11,9 naar 13,1 m diepgang voor de getijdeonafhankelijke vaart vanaf 2007. Men vraagt zich evenwel af of deze verdieping zal volstaan voor de toekomst van de Antwerpse haven.

[19] Het havendecreet van 1999 vormt de basis van de havenpolitiek in Vlaanderen. Dit decreet tracht de relaties tussen de Vlaamse regering en de havenautoriteiten op duidelijke en transparante wijze te reglementeren. Het regeringsakkoord van 13 juli 1999 voorziet in een multidisciplinair strategisch plan waarmee de functie en de gewenste groei van elke haven beschreven kan worden, evenals de relatie ervan met het milieu op korte, middellange en lange termijn.

De havens, waarvan de activiteit gericht is op overzeese handel, maar die ook een intermodale transitplaats vormen die de overslag van het ene transportmiddel naar het andere vergemakkelijkt, bekleden een belangrijke plaats in deze netwerken. In België zijn er tal van bedrijfstakken die rechtstreeks of onrechtstreeks afhangen van de vier Vlaamse zeehavens.

De wereldwijde groei versnelde van 2,8 pct. in 2002 naar 3,3 pct. het jaar daarop. 2003 was een uitstekend jaar voor de Chinese economie, maar ook voor Japan, dat opnieuw een groei te zien gaf. In de Verenigde Staten werd de economische opleving bevestigd in 2003, met name dankzij de monetaire en budgettaire expansiepolitiek die de afgelopen jaren gevoerd werd, weliswaar ten koste van de lopende rekening. In de EU is de situatie omgekeerd. In 2003 vertraagde de groei voor het derde jaar op rij in de landen van de eurozone ondanks de opleving van de economie in het tweede semester. Het bbp van de eurozone steeg er slechts met 0,5 pct., tegenover 0,9 pct. in 2002. Door de waardering van de euro kon het concurrentievoordeel dat opgebouwd was in de jaren waarin de waarde van de euro lager stond niet behouden blijven.

Voor de eerste keer in drie jaar kwam de groei van het Belgisch bbp opnieuw boven de grens van 1 pct. in 2003, tegenover 0,7 pct. in 2002. De inflatie in België bleef op het niveau dat het jaar ervoor vastgesteld werd, namelijk 1,5 pct.[20]. Dit is één van de laagste inflatiepercentages van de eurozone. De omvang van de conjuncturele bewegingen blijft in België groter dan bij het gemiddelde van de EU, gelet op zijn zeer open economie - de buitenlandse handel stemt, met 180 miljard euro, overeen met tweederde van het Belgische bbp. De vertraging en versnelling van de economische activiteit is er dus meer uitgesproken. Het aantal faillissementen steeg met 5,1 pct. in 2003 volgens het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS). In de lente van hetzelfde jaar viel het vertrouwen van de bedrijfsleiders terug tot zijn laagste niveau sinds zeven jaar. Vervolgens trad in het derde kwartaal een belangrijk en algemeen herstel op.

De verwerkende nijverheid was de motor van de ontluikende opleving in 2002 in België, maar die verloor van haar kracht: de toegevoegde waarde kromp vanaf het derde kwartaal van 2002[21]. Deze daling vloeide voort uit de situatie in de chemische en metaalverwerkende nijverheid, die belangrijke activiteiten zijn voor België en die erg gericht zijn op export, en dus meer kwetsbaar zijn voor wisselkoersschommelingen. De nationale werkgelegenheid die sinds 2001 een dalende trend vertoonde, stabiliseerde zich in 2003[22]. De werkloosheidsgraad bedroeg volgens het NIS 8,2 pct.

In de Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge) bevinden zich zowel industrietakken die de economische opleving schraagden als exportgericht branches die deze heropleving temperden. De Belgische zeehavens, transitplaatsen voor goederen, spelen een essentiële rol in de handelsrelaties die België onderhoudt met haar Europese partners en de rest van de wereld. De economische groei van landen als China heeft een zekere impact op de activiteit van de havensector. De overslag van containers blijft immers toenemen, met name in Antwerpen en Zeebrugge, en grote infrastructuurprojecten worden opgezet om deze structurele trend het hoofd te bieden. Het Vlaamse Gewest, sinds 1989 bevoegd voor het havenbeleid en het beheer van de havens, heeft in 2003 ongeveer 342,1 miljoen euro geïnvesteerd in de infrastructuur van de havens. Ongeveer de helft van dit bedrag is besteed aan de verbetering van hun toegankelijkheid. De verdieping van de Westerschelde is één van de grootste projecten in dat verband[23].

---

[20] Geharmoniseerde consumptieprijsindex (HICP) in België (bron: jaarverslag 2003 van de Bank). Om de evolutie van de TW tegen vaste prijzen te berekenen gebruikt men het indexcijfer van de producentenprijzen voor de binnenlandse markt, die met 0,7 pct. stegen in 2003, in vergelijking met het jaar voordien. Wat de investeringen tegen vaste prijzen betreft, wordt het indexcijfer van de prijzen voor de investeringsgoederen gebruikt. Dit indexcijfer bedroeg 1,4 pct. in 2003. Bron: Belgostat.

[21] De toegevoegde waarde van deze industrie daalde met 3 pct.; de berekening van deze daling gebeurde negen maanden later en op jaarbasis.

[22] De binnenlandse werkgelegenheidsgraad groeide in 2003 met 0,1 pct. (bron: jaarverslag 2004 van de Bank).

[23] Op tien jaar tijd werd meer dan 231 miljoen euro (prijzen van 2003) geïnvesteerd in de verdieping van de Westerschelde, d.w.z. 12 pct. van het totale bedrag dat sinds 1989 door het Vlaamse Gewest besteed is aan maritieme toegankelijkheid.

1.2. Maritiem goederenverkeer[24]: vergelijkende analyse

De Vlaamse zeehavens, die gelegen zijn binnen een straal van 100 km, zijn belangrijke spelers in de goederenbehandeling op internationaal en intra-Europees vlak. Ondanks de kwaliteit van hun dienstverlening en de groei die ze optekenen, concurreren deze havens sinds lang met andere grote Europese zeehavens die hetzelfde *hinterland* bedienen. Het geheel dat zij vormen, draagt de naam *range*. Daarmee worden de negen volgende havens bedoeld, van noord naar zuid: Hamburg en Bremen in Duitsland, Amsterdam en Rotterdam in Nederland, Antwerpen, Gent en Zeebrugge in België en Duinkerken en Le Havre in Frankrijk. Om de trafiekcijfers te kunnen vergelijken, werd de haven van Oostende toegevoegd aan de analyse van de *range* Hamburg - Le Havre. Ook de Vlaamse Havencommissie volgt deze benadering in haar jaarverslag.

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

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Evolutie 2002 - 2003 (in pct.)	Gemid. relatief aandeel (in pct.)	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)
Hamburg	76,7	75,8	81,0	85,1	92,4	97,6	106,3	8,9	11,2	12,5
Bremen	34,0	34,5	36,0	45,0	46,1	46,6	49,0	5,2	5,3	5,7
Amsterdam[25]	36,8	36,1	37,6	44,6	49,4	50,3	44,5	- 11,5	5,5	5,2
Rotterdam	310,1	314,4	303,4	322,4	314,7	322,1	327,8	1,8	40,2	38,4
Antwerpen	111,9	119,8	115,7	130,5	130,1	131,6	142,9	8,5	16,0	16,7
Gent	23,0	23,6	23,9	24,0	23,5	24,0	23,5	- 1,8	3,0	2,8
Zeebrugge	32,4	33,3	35,4	35,5	32,1	32,9	30,6	- 7,2	4,2	3,6
Oostende	4,3	3,9	3,1	4,3	4,8	6,2	7,2	15,7	0,6	0,8
Duinkerken	36,5	39,2	38,3	45,3	44,5	47,6	50,1	5,3	5,5	5,9
Le Havre	59,7	66,9	64,4	68,0	69,0	68,1	71,8	5,4	8,5	8,4
Totaal van de tien havens	725,4	747,5	738,8	804,7	806,6	827,0	853,7	3,2	100,0	100,0
Totaal wereldtrafiek *	n.	5.616	5.666	5.871	5.840	5.948	6.168	3,7		
Aandeel van de tien havens in wereldtrafiek (in pct.)	n.	13,3	13,0	13,7	13,8	13,9	13,8			

Bronnen: Voor de trafiek van de *range*: gegevens van de havenautoriteiten – waaronder de statistieken van de haven van Rotterdam – en het *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie; voor de wereldtrafiek: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2004*.
* Deze cijfers werden bijgewerkt in vergelijking met de vorige uitgave (bron: UNCTAD).

Het wereldwijd maritiem verkeer is van 2002 tot 2003 in tonnage met 3,7 pct. gestegen volgens de *Review of Maritime Transport 2004* (UNCTAD). De *range* Hamburg - Le Havre, inclusief de haven van Oostende, heeft dan weer een groei van bijna 3,2 pct. opgetekend. De Vlaamse havens versterken er hun marktaandeel van 23,5 naar 23,9 pct., een niveau dat de cijfers van 1998 en 1999 (meer dan 24 pct.) benadert.

De tien havens gaven op de wereldmarkt amper 0,1 pct. prijs, ondanks de sterke opkomst van de Aziatische havens zoals Singapore, Sjanghai en Hongkong. Rotterdam blijft de grootste haven ter wereld. Antwerpen komt pas op de negende plaats van deze rangschikking[26], opgesteld op basis van het tonnage overgeslagen goederen, terwijl het in 2000 nog op de zesde plaats prijkte.

Voor vrijwel alle havens van de *range* werd een toename genoteerd van de overslag in 2003, in die mate dat er absolute recordcijfers behaald werden, met uitzondering van Amsterdam, Zeebrugge en Gent (tabel 1). De grootste procentuele toename werd vastgesteld in Oostende, Hamburg en Antwerpen. Deze laatste twee havens boekten overigens sinds 20 jaar, alles bij elkaar, een stijging van het containerverkeer, die het dubbele was van die van de haven van Rotterdam. Het goederenverkeer in de havens van Le Havre, Duinkerken en Bremen steeg in 2003 met meer dan 5 pct. De haven van Antwerpen brak het record, binnen de *range*, op het vlak van absolute

[24] De goederen die getransporteerd worden via het binnenland (binnenvaart), zijn niet opgenomen in deze cijfers.

[25] De hier vermelde cijfers zijn die van de haven van Amsterdam en niet die van het volledige havencomplex dat ook de havens van Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad omvat.

[26] In het vlak van maritieme containeroverslag is Antwerpen de tiende grootste haven ter wereld.

toename van het verkeer, die 11,2 miljoen ton bedroeg, gevolgd door Hamburg en Rotterdam. De overslag van goederen is in hetzelfde jaar met 1 miljoen ton toegenomen in Oostende, terwijl hij met 2,3 miljoen ton daalde in Zeebrugge en met 0,4 miljoen ton in Gent. De totale overslag in de Vlaamse zeehavens steeg met 4,8 pct. in vergelijking met 2002. De duidelijke daling van het verkeer in de haven van Amsterdam komt voort uit de afgenomen overslag van petroleumproducten en agribulkgoederen. De overslag viel er terug tot op het niveau van eind jaren tachtig.

De volumes die in de tien havens overgeslagen werden, bleven op een niveau dicht bij de 14 pct. van het totaal wereldwijd maritiem verkeer. De vier Vlaamse havens zijn gemiddeld goed voor ongeveer 3,3 pct. Voor elke Vlaamse zeehaven wordt een synthetische analyse van de jongste evoluties van het maritiem verkeer voorgesteld in hoofdstuk 3.

1.3. Methodologie en voorstelling van de resultaten

De populatie van de onderzochte ondernemingen werd samengesteld volgens de methode van geografische en functionele selectie. Er worden twee *clusters*[27] in aanmerking genomen: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster. Deze laatste omvat de segmenten handel, industrie, transport 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 enkele financiële ratio's.

De indirecte effecten van de TW en de werkgelegenheid worden geraamd op basis van gegevens die verstrekt werden door het Instituut voor Nationale Rekeningen.

De methodologie[28] en de bijwerkingen ten opzichte van vorig verslag worden voorgesteld in bijlage 1.

[27] De OESO geeft een algemene definitie van de clusters: *Networks of production of strongly interdependent firms (including specialised suppliers) linked to each in a value-adding production chain.* (zie OECD (1999), *Boosting innovation: The cluster approach,* Paris). 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.

[28] De details van de methodologie staan vermeld in het verslag 2002. In tabel 41 (bijlage 1) staan de definities van enkele belangrijke bedrijfstakken vermeld, alsook een beschrijving van de herwerkte presentatiestructuur van de resultaten. De volledige lijst van de in deze studie opgenomen bedrijfstakken wordt vermeld in tabel 43 (bijlage 3).

2 ALGEMENE SITUATIE VOOR ALLE VLAAMSE ZEEHAVENS SAMEN

In vergelijking met het verslag 2002 werden alle cijfers herbekeken. De doelstelling en de impact van deze wijzigingen worden uitgelegd in bijlage 1.

In 2003 steeg de directe TW met 3,6 pct. in vergelijking met het jaar voordien, en bedroeg ongeveer 11,5 miljard euro. De indirecte TW bedroeg datzelfde jaar 10,5 miljard euro.

De directe bezoldigde werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens liep met 0,6 pct. terug in 2003, en bedroeg 105.419 VTE, waarvan bijna 30 pct. maritiem was. Deze afname is toe te schrijven aan de stijging van het aantal contractbeëindigingen. Het aandeel van de ontslagen en de brugpensioenen is weliswaar gedaald, maar er werden meer tijdelijke arbeidsovereenkomsten beëindigd. Uitzendwerk en beroep op extern personeel is toegenomen in 2003. Het aandeel van de werktijd dat besteed werd aan opleiding is datzelfde jaar toegenomen. De indirecte werkgelegenheid, inclusief zelfstandigen, daalde eveneens licht tot 133.457 VTE.

De investeringen in de Vlaamse zeehavens (privéinvesteringen en investeringen door het Vlaamse Gewest) bedroegen datzelfde jaar bijna 2,5 miljard euro.

De nettorentabiliteitsratio van het eigen vermogen na belastingen bereikte, na een sterke stijging, 12,1 pct. De liquiditeitsratio in ruime zin ging opnieuw boven de eenheid, en bedroeg 1,25. De gemiddelde solvabiliteit kromp dan weer met 10 pct. tot 37,8 pct.

Het jaar 2003 werd bovendien gekenmerkt door een groei met 4,8 pct. van de tonnage overgeslagen goederen in alle Vlaamse zeehavens samen, met een spectaculaire toename in de havens van Antwerpen en Oostende. Antwerpen en Oostende tekenden historische records op, terwijl er in de havens van Gent en Zeebrugge een lichte terugval van de overslag was. De tonnage overgeslagen goederen in het geheel van de vier bestudeerde havens bedroeg in 2003 204,2 miljoen ton.

2.1. Globale gegevens over de directe en indirecte toegevoegde waarde (TW)

TABEL 2 **TOEGEVOEGDE WAARDE**
(miljoenen euro – lopende prijzen)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**9.481,2**	**10.079,2**	**9.746,1**	**10.880,9**	**10.760,1**	**11.049,6**	**11.450,4**	**100,0**	**3,2**
Antwerpen	6.103,5	6.302,2	6.121,6	6.960,6	6.939,4	7.089,9	7.398,1	64,6	3,3
Gent	2.578,0	2.878,8	2.633,3	2.877,3	2.716,7	2.874,1	2.947,3	25,7	2,3
Oostende	216,3	235,9	273,2	258,0	313,2	324,1	332,4	2,9	7,4
Zeebrugge	502,1	578,5	643,1	707,6	716,3	690,1	695,4	6,1	5,6
Buiten de havens	81,3	83,7	74,9	77,4	74,5	71,3	77,2	0,7	-0,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	***9.091,1***	***9.235,9***	***9.696,2***	**10.468,7**	***10.289,1***	***10.632,2***	***10.537,7***	***100,0***	***2,5***
1e niveau	*5.522,0*	*5.591,3*	*5.750,7*	6.020,9	*6.069,9*	*6.297,1*	*6.224,3*	*59,1*	*2,0*
2e niveau	*2.137,9*	*2.180,2*	*2.325,5*	2.523,0	*2.468,8*	*2.541,1*	*2.525,4*	*24,0*	*2,8*
3e niveau	*846,0*	*863,8*	*943,5*	1.058,4	*995,4*	*1.019,8*	*1.017,4*	*9,7*	*3,1*
Volgende niveau's	*585,2*	*600,7*	*676,5*	866,4	*754,9*	*774,2*	*770,5*	*7,3*	*4,7*
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	***18.572,3***	***19.315,1***	***19.442,4***	**21.349,6**	***21.049,2***	***21.681,8***	***21.988,0***	**-**	***2,9***

Bron: NBB.

Tussen 1997 en 2003 nam de directe TW tegen lopende prijzen van de Vlaamse zeehavens (tabel 2) met gemiddeld 3,2 pct. per jaar toe. Rekening houdend met het gemiddelde indexcijfer van de producentenprijzen voor de binnenlandse markt voor deze periode, komt dit neer op een gemiddelde toename van de TW tegen vaste prijzen[29] met 1,5 pct. De belangrijkste gemiddelde stijging werd in deze periode geboekt in de goederenbehandeling, de handel, de petroleumindustrie, de chemische en de metaalverwerkende nijverheid, evenals het vervoer over land en de andere logistieke diensten.

In 2003 nam de TW van de ondernemingen die gevestigd zijn in de Vlaamse zeehavens, met 3,6 pct. toe, in vergelijking met het jaar voordien, d.w.z. 2,9 pct. tegen vaste prijzen[30]. De groei was hier dus groter dan die van de ganse economie (1,3 pct.). In dat vlak dient in het bijzonder de aandacht gevestigd te worden op de goede prestaties van de goederenbehandeling, de rederijen, de handel, de petroleumindustrie, de metaalverwerkende nijverheid[31] en de elektronica evenals het vervoer over land, die een tegengewicht vormen voor de daling die onder andere vastgesteld werd in de energie-, de chemische en de automobielindustrie.

Van de vier bestudeerde havens is Antwerpen, dat goed is voor 64,6 pct. van de geproduceerde TW, de haven die de meest spectaculaire groei van haar aandeel in het bbp realiseerde in 2003 (cf. punt 3.1.3). De havens van Gent en Oostende zijn ook gegroeid, maar in mindere mate, terwijl de TW in Zeebrugge stagneerde.

Om de volledige impact van de havenactiviteit op de hele economie weer te geven, is het interessant ook de ontwikkelingen bij de leveranciers van de onderzochte ondernemingen te bekijken. Als men zich beperkt tot de eerstelijnsleveranciers is de indirecte TW in 2003 met 1,2 pct. afgenomen. Als we heel de keten die eraan voorafgaat in beschouwing nemen, tot het niveau van het oneindige, is zij met 0,9 pct. gedaald, d.w.z. 1,6 pct. tegen vaste prijzen. De daling van de TW van de industrietakken zoals de automobielnijverheid, werd deels goedgemaakt door de groei in de rederijen, om alleen nog maar te spreken van de sectoren die het meest afhankelijk[32] zijn van de toelevering.

De totale TW, som van de directe en indirecte TW, bedroeg ongeveer 22 miljard euro in 2003, d.w.z. 8,4 pct. van het bbp[33]. De TW gegenereerd door de onderzochte ondernemingen beliep 11,5 miljard euro, d.w.z. 4,3 pct. van het bbp. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten per haven in detail.

---

29 Prijzen van 1997. Bron: Belgostat. In vergelijking met het niveau van de binnenlandse producentenprijzen van 1997, is het indexcijfer met gemiddeld 1,7 pct. per jaar gestegen in de periode 1997 - 2003.

30 Prijzen van 2002. Bron: Belgostat.

31 In tegenstelling tot wat men op nationaal vlak vaststelt (cf. punt 1.1), resulteerde de herstructurering in de metaalverwerkende nijverheid niet in een daling van de TW in 2003 in de haven van Gent (cf. punt 3.2.3.2.3). Gent is de grootste zeehaven in België waar de staalindustrie aanwezig is.

32 De sectoren waar de verhouding indirecte / directe effecten groter is dan 150 pct., worden geacht erg afhankelijk te zijn van de toelevering. Het gaat met name om de rederijen, de goederenbehandeling, de voedingsnijverheid, de automobielnijverheid, de petroleumindustrie en de coördinatiecentra.

33 Tegen de prijzen van 2000 bedraagt het bbp van België 255,1 miljard euro in 2003. De totale TW tegen de prijzen van 2000 bedraagt 21,4 miljard euro, en de directe TW 11,1 miljard euro. Bron: Belgostat.

2.2. Globale gegevens over de directe en indirecte werkgelegenheid

Voorafgaande opmerking:

De jaarrekeningen van de ondernemingen vermelden enkel de bezoldigde werkgelegenheid. Vanaf deze studie worden voor de berekening van indirecte effecten de zelfstandigen mee in de werkgelegenheid opgenomen, om zo de hele economische impact van de havenactiviteit te ramen[34]. De categorie zelfstandigen is niet te verwaarlozen, aangezien ze in de betrokken periode een gemiddelde toename vertegenwoordigt van bijna 30 pct. in vergelijking met de bezoldigde indirecte werkgelegenheid in de vier havens. Ter informatie werd het cijfer van de bezoldigde indirecte werkgelegenheid voor het jaar 2003 apart vermeld.

TABEL 3 **WERKGELEGENHEID**
(VTE)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**104.937**	**103.843**	**103.330**	**104.861**	**107.551**	**106.095**	**105.419**	**100,0**	**0,1**
Antwerpen	61.862	60.905	59.617	60.576	62.727	62.391	61.351	58,2	-0,1
Gent	27.788	27.770	28.089	28.860	29.057	28.253	28.247	26,8	0,3
Oostende	4.742	4.339	4.357	3.823	4.055	4.207	4.297	4,1	-1,6
Zeebrugge	9.244	9.423	9.942	10.271	10.463	9.982	10.109	9,6	1,5
Buiten de havens	1.302	1.406	1.326	1.331	1.249	1.262	1.415	1,3	1,4
2. INDIRECTE EFFECTEN	***131.907***	***131.502***	***134.333***	***142.063***	***138.615***	***134.885***	***133.457***	***100,0***	***0,2***
1e niveau	*78.856*	*78.523*	*78.702*	80.488	*81.477*	*79.289*	*78.533*	*58,8*	*-0,1*
2e niveau	*31.581*	*31.526*	*32.693*	34.982	*33.600*	*32.738*	*32.358*	*24,2*	*0,4*
3e niveau	*12.683*	*12.660*	*13.383*	14.757	*13.519*	*13.144*	*12.987*	*9,7*	*0,4*
Volgende niveau's	*8.787*	*8.794*	*9.555*	11.837	*10.019*	*9.713*	*9.579*	*7,2*	*1,4*
TOTAAL WERKGELEGENHEID	***236.844***	***235.345***	***237.663***	**246.924**	***246.166***	***240.979***	***238.876***	**-**	***0,1***

Bron: NBB.

Tussen 1997 en 2003 is de werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens licht gestegen (gemiddeld +0,1 pct. per jaar - tabel 3). Terwijl het personeelsbestand gemiddeld toegenomen is in de goederenbehandeling, bij de scheepsagenten en expediteurs, de petroleumindustrie, de metaalverwerkende nijverheid, de bouw en de voedingsnijverheid, de handel, het wegvervoer en de andere diensten, is het gemiddeld gedaald in de rederijen, de visserij, de chemische nijverheid, de energie, de automobielnijverheid en de elektronica.

In 2003 hebben de ondernemingen van de Vlaamse zeehavens gemiddeld 0,6 pct. van hun arbeidskrachten ontslagen, terwijl de binnenlandse werkgelegenheid in België met 0,1 pct. toenam (cf. punt 1.1). Dit deed zich voor in bijna alle industrieën die actief zijn in de havens, met uitzondering van de elektronica en de andere industrie. De visserij en de andere logistieke diensten gaven eveneens een terugval te zien, terwijl alle andere maritieme sectoren en het wegvervoer personeel hebben aangeworven.

Van de vier bestudeerde havens nam in Oostende en Zeebrugge het personeelsbestand in 2003 beduidend toe. De werkgelegenheid nam af in Antwerpen en stagneerde in Gent. Antwerpen vertegenwoordigde 58,2 pct. van de werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens.

[34] Gegevens van het INR.

Voor wat de globale impact van de havenactiviteit op de hele economie betreft: de werkgelegenheid bij de leveranciers van de onderzochte ondernemingen, d.w.z. de indirecte werkgelegenheid, bedroeg 133.457 VTE in 2003. Dit is een lichte daling in vergelijking met het jaar 2002. Dit cijfer omvat, zoals vermeld, de zelfstandigen. De bezoldigde indirecte werkgelegenheid wordt geraamd op 103.494 VTE. De voedings- en de automobielnijverheid verklaren voor een groot deel de lichte terugval, die evenwel getemperd wordt door de goede cijfers in het vlak van de goederenbehandeling en de rederijen, om alleen nog maar te spreken van de sectoren die het meest afhankelijk[35] zijn van de toelevering.

De totale werkgelegenheid, d.i. de som van de directe en de indirecte werkgelegenheid, is in 2003 opnieuw licht achteruitgegaan tot onder de grens van 240.000 VTE. Dit cijfer maakt niettemin 6,4 pct. uit van de binnenlandse werkgelegenheid in België[36]. Als we ons beperken tot enkel de directe werkgelegenheid, namelijk 105.419 VTE, waarvan bijna 30 pct. maritiem is, wordt het aandeel herleid tot 2,8 pct. Al deze waarnemingen komen voor elke haven meer in detail aan bod in hoofdstuk 3.

2.3. Globale gegevens over de investeringen

TABEL 4 **INVESTERINGEN**
(miljoenen euro – lopende prijzen)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
Antwerpen	1.269,3	1.233,9	1.076,7	1.392,2	1.564,8	1.456,5	1.471,0	59,7	2,5
Gent	372,6	417,9	645,5	590,5	607,6	781,1	750,5	30,4	12,4
Oostende.....	91,8	101,4	117,4	99,6	63,5	59,0	71,0	2,9	-4,2
Zeebrugge.....	129,7	185,8	198,3	170,6	131,9	112,1	129,8	5,3	0,0
Buiten de havens.....	55,3	53,1	52,4	50,6	41,3	38,2	43,1	1,7	-4,1
DIRECTE INVESTERINGEN	**1.918,8**	**1.992,2**	**2.090,2**	**2.303,5**	**2.409,1**	**2.446,9**	**2.465,4**	**-**	**4,3**

Bron: NBB.

De directe investeringen in de Vlaamse zeehavens namen tussen 1997 en 2003 met gemiddeld 4,3 pct. per jaar toe tegen lopende prijzen (tabel 4). Rekening houdend met de index van de prijzen voor de investeringsgoederen tijdens deze periode, komt dit neer op een gemiddelde toename van de investeringen tegen vaste prijzen[37] met 4,2 pct. De grootste stijging in deze periode komt voor rekening van de rederijen, de handel, de petroleumindustrie, de chemische en de automobielnijverheid, de metaalverwerkende nijverheid, de andere industrie en het vervoer over land.

In 2003 stegen de investeringen in de Vlaamse zeehavens, tegen lopende prijzen, met 0,8 pct. in vergelijking met het jaar voordien, wat overeenstemt met een lichte daling met 0,6 pct. tegen vaste prijzen[38]. De stijging bij de goederenbehandeling, de automobiel- en de metaalverwerkende nijverheid en het wegvervoer werd gecompenseerd door een daling in de meeste andere maritieme en niet-maritieme sectoren.

[35] Ter herinnering, de sectoren waar de verhouding indirecte / directe effecten groter is dan 150 pct., worden geacht erg afhankelijk te zijn van de toelevering. Het gaat met name om de rederijen, de goederenbehandeling, de voedingsnijverheid, de automobielnijverheid, de petroleumindustrie en de coördinatiecentra.

[36] Rekening houdend met enkel de bezoldigde indirecte werkgelegenheid, bedraagt het totaal 208.913 VTE, d.w.z. 5,6 pct. van de Belgische werkgelegenheid in 2003. Dit zijn 4,1 miljoen banen, wat overeenstemt met 3,7 miljoen VTE. Bron: jaarverslag 2003 van de Bank.

[37] Prijzen van 1997. Bron: Belgostat. In vergelijking met de index van de prijzen voor de investeringsgoederen van 1997, steeg het indexcijfer met gemiddeld 0,1 pct. per jaar in de periode 1997 - 2003.

[38] Prijzen van 2002. Bron: Belgostat.

Van de vier bestudeerde havens zijn Oostende en Zeebrugge de havens die de grootste groei boekten in het vlak van investeringen in 2003, terwijl deze stagneerden in Antwerpen en achteruitgingen in Gent. In 2003 werd in de vier havens in totaal bijna 2,5 miljard euro geïnvesteerd. De haven van Antwerpen was goed voor 59,7 pct. van deze investeringen. Al deze waarnemingen komen voor elke haven meer in detail aan bod in hoofdstuk 3.

2.4. Verdeling van de resultaten naar grootte van de ondernemingen

Tabel 5 heeft enkel betrekking op de resultaten van de ondernemingen van de havens in strikte zin. De resultaten van de ondernemingen die zich buiten de havenzones bevinden, komen dus niet in aanmerking, noch de indirecte effecten.

Ter herinnering: de volgende ondernemingen worden als groot beschouwd volgens het Wetboek van vennootschappen[39]:

- de ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers uitkomt boven 100 personen;
- de ondernemingen die meer dan één van de volgende criteria overschrijden:
  - jaargemiddelde van het aantal werknemers: 50 eenheden;
  - jaarlijkse omzet (exclusief BTW): 6.250.000 euro;
  - balanstotaal: 3.125.000 euro.

TABEL 5 **VERDELING VAN DE RESULTATEN NAAR DE GROOTTE VAN DE ONDERNEMINGEN IN 2003**

Havens	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (in miljoenen euro)		Werkgelegenheid (in VTE)		Investeringen (in miljoenen euro)	
	Grote onderne-mingen	KMO's	Grote onderne-mingen	KMO's	Grote onderne-mingen	KMO's	Grote onderne-mingen	KMO's
Antwerpen	358	1.331	6.944,2	453,9	54.801	6.550	1.360,0	111,0
Gent	165	533	2.762,5	184,8	25.494	2.753	712,3	38,2
Oostende.....	34	249	267,8	64,6	3.205	1.092	46,4	24,6
Zeebrugge	83	359	576,1	119,3	8.207	1.902	104,4	25,4
TOTAAL.....	**640**	**2.472**	**10.550,7**	**822,5**	**91.707**	**12.297**	**2.223,1**	**199,2**

Bron: NBB.

De grote ondernemingen die in aantal slechts iets meer dan een vijfde van de steekproef uitmaken, realiseerden in 2003 92,8 pct. van de TW in de vier havens en 88,2 pct. van de werkgelegenheid (tabel 5). Bovendien zijn ze goed voor 91,8 pct. van het bedrag van de investeringen. De details van deze cijfers worden per cluster en per sector, voor elke haven, voorgesteld in bijlage 6.

[39] Artikel 15 van het Wetboek van vennootschappen. Zie ook de website van de Balanscentrale: http://www.nbb.be/BA/N/homen.htm.

2.5. Globale gegevens over de sociale balans[40]

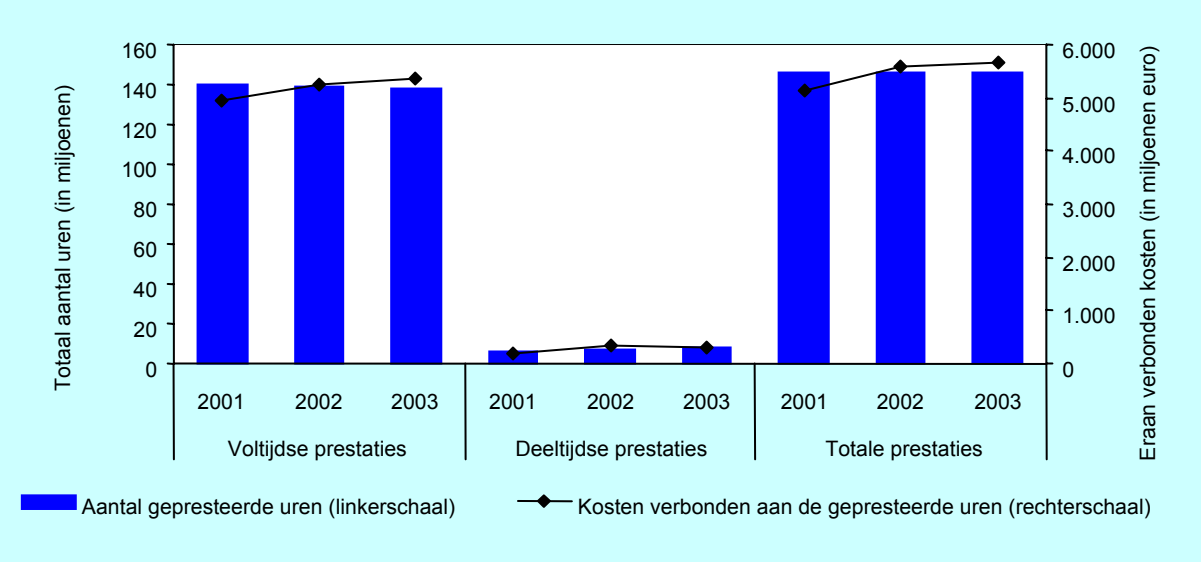
Sinds de invoering van de sociale balans in 1996 biedt deze een coherent geheel van gegevens aangaande de ontwikkeling van verschillende aspecten van de werkgelegenheid in de onderneming, zowel wat de indienstneming en de samenstelling van het personeel betreft, als het contractueel statuut en de scholingsgraad van de loontrekkenden, de personeelskosten, het opleidingsbeleid, of de redenen voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. De hierna voorgestelde resultaten van de directe werkgelegenheid over de vier havens samen zijn niet exhaustief. Ze hebben betrekking op een constante steekproef van ondernemingen voor de periode 2001 - 2003. Voor de grafieken 2 tot 6 en tabel 6 hebben de cijfers en de analyse ervan enkel betrekking op de ondernemingen die hun jaarrekening hebben neergelegd volgens het volledige schema. De rubrieken van de jaarrekening waarop de grafieken gebaseerd zijn, worden enkel in dat schema vermeld. Het gaat om 726 ondernemingen, d.w.z. 41,9 pct. van de constante steekproef[41].

De commentaar spitst zich toe op de veranderingen die vastgesteld werden gedurende de jongste drie bestudeerde jaren. De cijfers worden in detail voorgesteld in bijlage 7.

2.5.1. Type arbeidsovereenkomst en human resources

In 2003 bedroeg de verhouding van het aantal arbeiders t.o.v. het aantal bedienden in de Vlaamse zeehavens 148,8 pct. Het aandeel van de bedienden is licht gestegen in vergelijking met 2002.

GRAFIEK 1 GEPRESTEERDE UREN EN KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL[42]



Bron: NBB.

De directe werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens is licht gedaald in 2003 (cf. tabel 3). Het aantal door de voltijdsen gepresteerde uren is eveneens ietwat achteruitgegaan, en ging van 138,8 naar 137,9 miljoen uren (grafiek 1). Het deeltijds stelsel is blijven toenemen, want het bedraagt nu

[40] Dit punt is gebaseerd op de methode en de vergelijkingen die gemaakt werden met het “nationaal gemiddelde", van Heuze P. en Ph. Delhez (2004). 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 2003 (beperkte steekproef). De resultaten van de Vlaamse zeehavens hebben betrekking op een constante steekproef (enkel de directe werkgelegenheid). Een verklarende handleiding voor de boekingswijze van de sociale balans wordt ter beschikking van de ondernemingen gesteld op de website van de Balanscentrale (http://www.nbb.be/BA/n/pdf/Tewerkstellingsmaatregelen.pdf).

[41] De constante steekproef omvat 1.734 ondernemingen, d.w.z. 50,6 pct. van de totale steekproef die bekeken wordt in dit verslag voor 2003, en heeft betrekking op 94.817 VTE, d.w.z. 89,9 pct. van het totale personeelsbestand van de vier bestudeerde havens. De 726 ondernemingen die hun jaarrekeningen hebben neergelegd volgens het volledige schema tijdens deze drie jaren, betreffen in 2003 87.486 VTE, d.w.z. 83 pct. van het totale personeelsbestand van de vier bestudeerde havens.

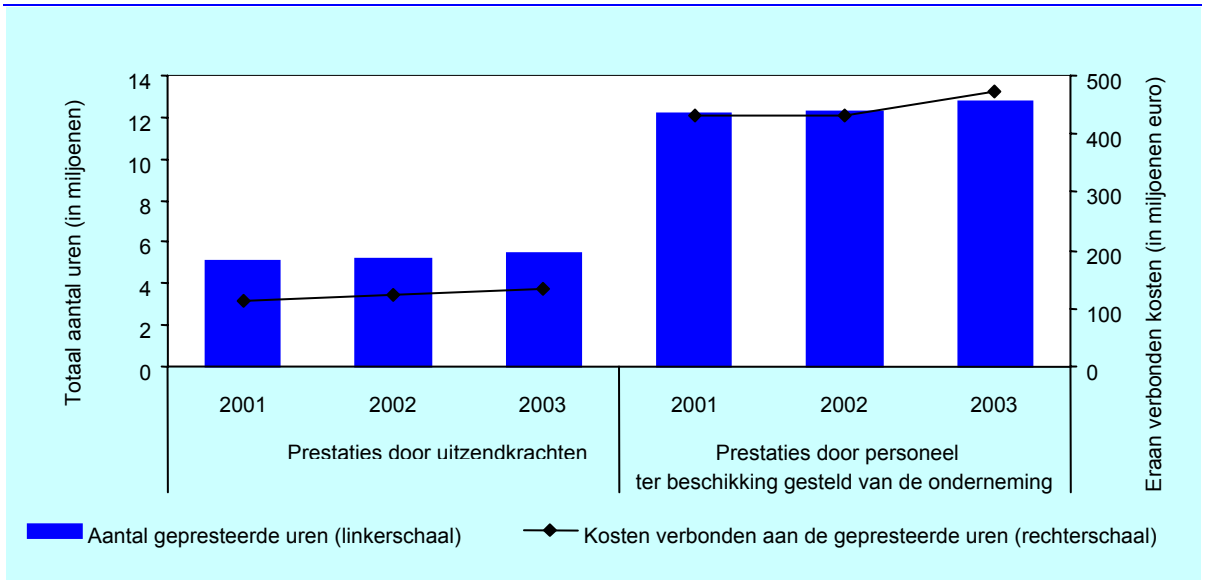
[42] Werknemers die in het personeelsregister van de bestudeerde ondernemingen zijn opgenomen.

8,1 miljoen uren, d.w.z. 1,3 miljoen uren meer dan het jaar voordien. Het totaal aantal gepresteerde uren is licht geklommen van 145,6 naar 145,9 miljoen uren. In 2003 vertegenwoordigde de voltijdse arbeid 94,5 pct. van de gepresteerde uren in de Vlaamse zeehavens, na een terugval met 0,8 pct. in vergelijking met het jaar voordien, een trend die in de hele economie waar te nemen is.

De personeelskosten verbonden aan voltijdse arbeid bedroegen 5,4 miljard euro in 2003. Een stijging met 2,4 pct. die onder andere toe te schrijven is aan de sector goederenbehandeling (cf. aanwervingen van arbeidskrachten in de havens van Antwerpen, Gent en Oostende). Aangezien het aantal voltijds gepresteerde uren daalde, zijn de loonkosten op uurbasis gestegen voor deze personeelscategorie met 3,1 pct. De personeelskosten verbonden aan deeltijdse arbeid zijn dan weer gedaald, wat meteen ook verklaart dat de totale personeelskosten slechts met 1,6 pct. stegen. De uurloonkost is met 1,4 pct. toegenomen, rekening houdend met de lichte stijging van het totaal aantal gepresteerde uren.

De gemiddelde jaarlijkse kost per VTE ging van 58.219 euro in 2002 naar 59.691 euro in 2003, d.w.z. een stijging met 2,5 pct., wat overeenstemt met de stijging die op nationaal vlak vastgesteld werd.

GRAFIEK 2 **GEPRESTEERDE UREN EN KOSTEN VAN HET EXTERN PERSONEEL**[43]



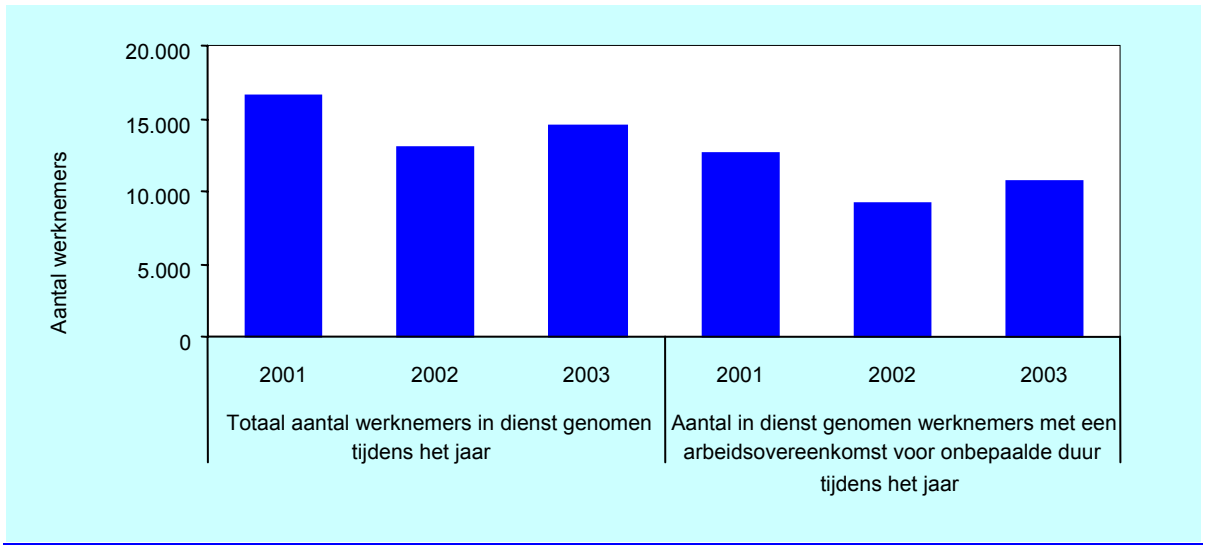
Bron: NBB (enkel volledig schema).

In de periode 2001 – 2003 bleven de prestaties van extern personeel toenemen (grafiek 2). In 2003 stegen ze met 6,9 pct. voor de uitzendkrachten en met 3,6 pct. voor het personeel dat ter beschikking van de ondernemingen werd gesteld. De kosten verbonden aan deze personeelscategorieën zijn respectievelijk met 8 en 9,8 pct toegenomen. In beide gevallen is de kostprijs per uur van de prestaties met 1,1 pct. gestegen voor uitzendkrachten en met 6 pct. voor het ter beschikking gesteld personeel. Deze laatste categorie vertegenwoordigt in 2003 69,5 pct. van de externe prestaties. Tot deze categorie behoren de dokwerkers.

[43] Uitzendkrachten en personeel dat ter beschikking van de bestudeerde ondernemingen wordt gesteld. Deze laatste personeelscategorie omvat het personeel dat een werkgever ter beschikking stelt van een gebruiker. Deze gebruiker oefent een gedeelte van het gezag uit dat normaal aan de eigenlijke werkgever toekomt. Bron : Wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeven van gebruikers.

2.5.2. Ingetreden en uitgetreden werknemers

GRAFIEK 3 **TOTAAL AANTAL IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS GECREËERDE BANEN**
(VTE)



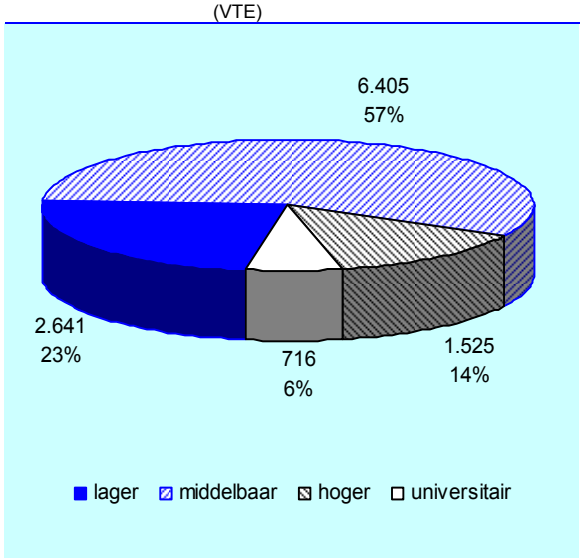
Bron: NBB (enkel volledig schema).

De werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens is in 2002 afgenomen door de daling van het aantal gecreëerde banen (grafiek 3).

De stijging van de aanwervingen met 10,8 pct. tot 14.500 VTE in 2003 voor de ondernemingen van de constante steekproef die hun jaarrekening opgemaakt hebben volgens het volledige schema, is toe te schrijven aan de sectoren goederenbehandeling, automobielnijverheid en andere logistieke diensten. Deze stijging werd getemperd door de dalingen in de chemische en de metaalverwerkende nijverheid. De toename van de aanwervingen was echter kleiner dan het aantal contractbeëindigingen (grafiek 6). De nettodaling van de werkgelegenheid in 2003 bedraagt 641 VTE.

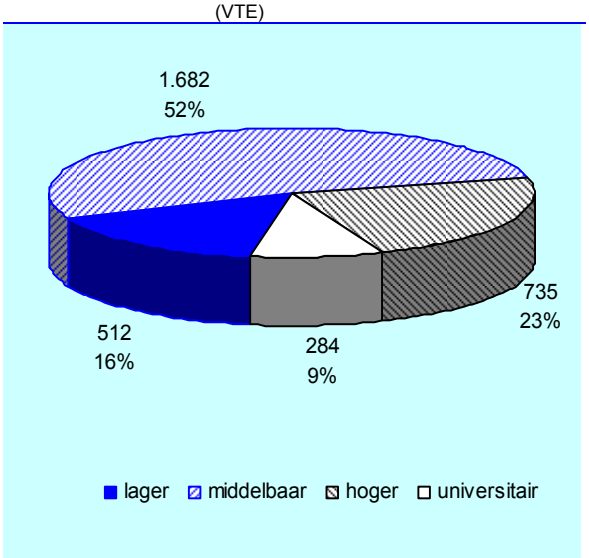
De aanwervingen van personeel met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur namen in 2003 met 16 pct. toe en bedroegen 10.697 VTE.

GRAFIEK 4 **SCHOLINGSGRAAD VAN DE IN 2003 IN DIENST GENOMEN MANNELIJKE PERSONEELSLEDEN**
(VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 5 **SCHOLINGSGRAAD VAN DE IN 2003 IN DIENST GENOMEN VROUWELIJKE PERSONEELSLEDEN**
(VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Op de afsluitingsdatum van het boekjaar 2003 bestond het personeelsbestand in de Vlaamse zeehavens voor 84,3 pct. uit mannen (-0,3 pct. in vergelijking met het jaar voordien).

De toename met 10,8 pct. van de aanwervingen in 2003, is volgens de scholingsgraad van de nieuw aangeworven mannelijke werknemers als volgt verdeeld: nieuwe banen voor de houders van een getuigschrift lager onderwijs, een diploma middelbaar onderwijs en een diploma niet-universitair hoger onderwijs zijn toegenomen met respectievelijk 73,2, 3,2 en 8,1 pct. Er werden echter minder universitairen aangeworven (-9,4 pct.). Dat is het tegenovergestelde van de situatie van 2002. De aanwervingen in de goederenbehandeling en de automobielnijverheid liggen aan de basis van dit fenomeen bij de laagst geschoolde loontrekkenden. URS[44] en Volvo Cars Gent zijn de belangrijkste voorbeelden.

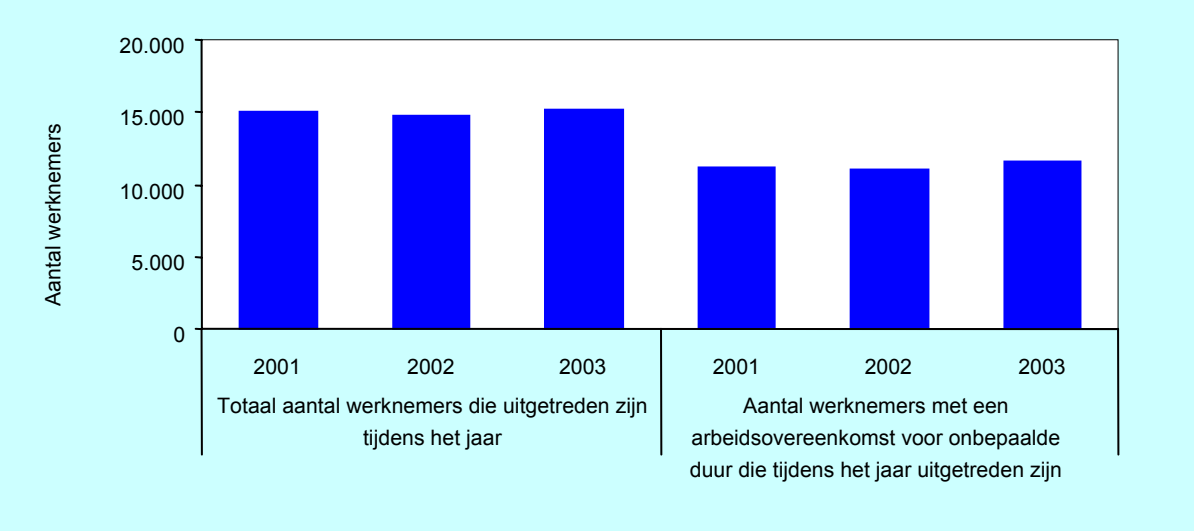
De verdeling van de aanwervingen van mannelijk personeel in 2003 volgens scholingsgraad wordt in grafiek 4 voorgesteld.

Het aandeel van de vrouwen in de werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens is nogmaals toegenomen, namelijk tot 15,7 pct. in 2003.

De situatie bij het vrouwelijk personeel vertoont meer contrasten. De toename met 10,8 pct. van de aanwervingen in 2003, is als volgt verdeeld: nieuwe banen voor de houdsters van een getuigschrift lager onderwijs, en een diploma universitair onderwijs zijn gestegen met respectievelijk 41,6 en 12,8 pct. Ook hier liggen de sectoren goederenbehandeling en automobielnijverheid aan de basis. De houdsters van een diploma middelbaar onderwijs en een diploma niet-universitair hoger onderwijs daarentegen zagen het aantal aanwervingen afnemen met respectievelijk 4,8 en 4,1 pct.

De verdeling van de aanwervingen van vrouwelijk personeel in 2003 volgens scholingsgraad wordt in grafiek 5 voorgesteld.

GRAFIEK 6 **TOTAAL VAN DE CONTRACTBEËINDIGINGEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**
(VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

De daling van het aantal personeelsleden heeft zich voortgezet in 2003, met name door het stijgend aantal contractbeëindigingen (grafiek 6), wat vooral merkbaar was in de handel en de energie. In vergelijking met het jaar voordien steeg het aantal contractbeëindigingen met 2,9 pct. Het zijn vooral de stopzettingen van de arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur die toenamen (+4,6 pct.). Ter herinnering: in de meeste havengebonden industrietakken was er een terugval van de werkgelegenheid.

[44] URS: Unie van Redding- en Sleepdienst.

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

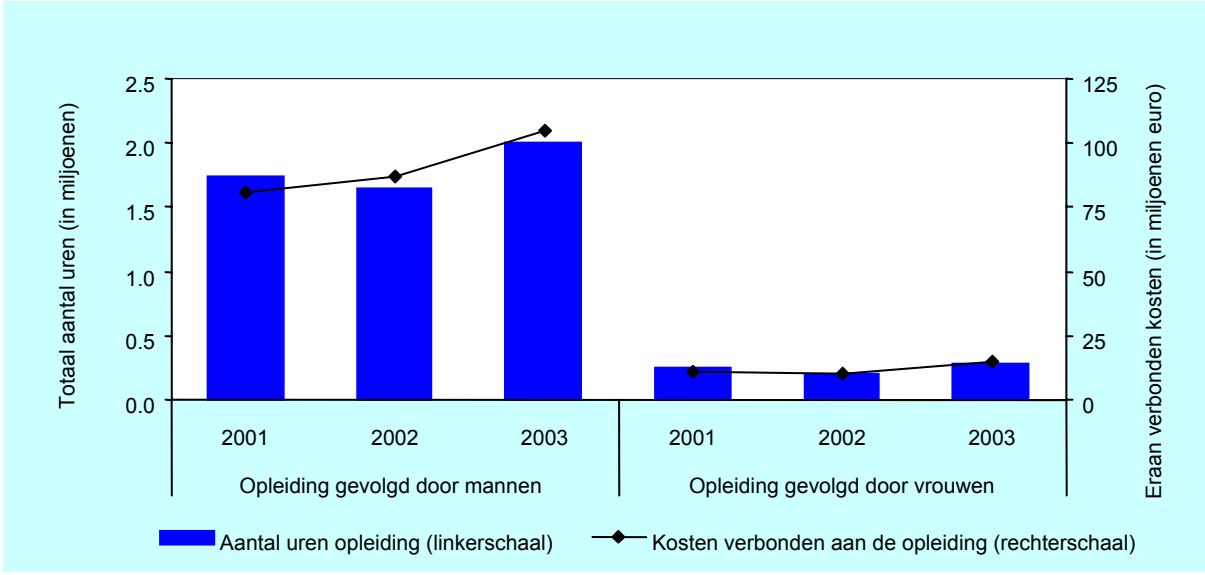
	2001	2002	2003
Pensioen	3,5	3,8	3,6
Brugpensioen	6,2	9,6	8,4
Ontslag	18,3	18,5	15,7
Ander motief (onder andere de beëindiging van tijdelijke arbeidsovereenkomsten)	72,0	68,0	72,3

Bron: NBB (enkel volledig schema).

In het totaal aantal contractbeëindigingen ging het aandeel van de ontslagen, na jaren van stijging, achteruit in 2003, tot een niveau dat duidelijk onder het nationaal gemiddelde lag (17,7 pct.). Er werd ook een daling vastgesteld van het aandeel van de brugpensioenen. Het aandeel van de beëindiging van tijdelijke arbeidsovereenkomsten daarentegen is toegenomen, met name binnen de maritieme cluster. De ondernemingen die actief zijn in de visserij en bepaalde havendiensten doen immers vaak een beroep op tijdelijke arbeidskrachten. Het aantal pensioneringen bleef vrij stabiel en lag boven het nationaal gemiddelde (2,2 pct.).

2.5.3. Opleiding[45]

GRAFIEK 7 **UREN OPLEIDING EN ERMEE GEPAARD GAANDE KOSTEN**



Bron: NBB.

In de loop van het jaar 2003 nam 50 pct. van het mannelijk personeel en 45,8 pct. van het vrouwelijk personeel deel aan opleidingsprogramma's. Dit is een zelfde verhouding als in 2002.

Na een vermindering van de tijd die besteed wordt aan de opleiding van mannen en vrouwen, is die opnieuw gestegen in 2003, met respectievelijk 21,6 en 31,9 pct. (grafiek 7), ondanks het feit dat het aantal betrokken loontrekkenden stabiel bleef. Zij hebben gemiddeld dus meer tijd besteed aan opleiding. Voor vrouwen en mannen samen is het aandeel van de globale werktijd dat besteed werd aan opleiding immers van 1,27 tot 1,56 pct. gestegen. Dit cijfer ligt merkbaar hoger dan het nationaal gemiddelde (0,83 pct.).

[45] De opleiding wordt hier in de officiële zin van het woord verstaan, dat wil zeggen, de opleiding die gebeurt in ruimten die hiervoor voorbehouden zijn, binnen de onderneming of erbuiten. De opleidingen tijdens het werk, het tutoraat en de zelfopleiding bijvoorbeeld vallen daar niet onder.

De kosten verbonden aan de opleiding van de mannelijke en vrouwelijke loontrekkenden, zijn in 2003 gestegen met respectievelijk 20,7 en 48,1 pct. Bijgevolg bedroegen zij in totaal 2,1 pct. van de loonkosten, d.w.z. 0,4 pct. meer dan het jaar voordien. Het aandeel van de personeelskosten dat besteed wordt aan opleiding in de Vlaamse zeehavens is 0,2 pct. meer dan de doelstelling die vastgelegd werd voor 2004 tijdens de Conferentie voor werkgelegenheid die plaatsvond in september en oktober 2003. Het is bovendien duidelijk meer dan het nationaal gemiddelde dat ongeveer 1,2 pct. bedroeg in 2003.

2.6. Algemeen overzicht van de financiële situatie[46]

Voor de periode 2001 – 2003 werden drie financiële ratio's bestudeerd: nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, liquiditeit in ruime zin en solvabiliteit. Het punt 2.6.1 geeft een korte analyse van de evolutie van deze ratio's in elke haven. De analyse van de financiële gezondheid van de bestudeerde ondernemingen werd aangevuld met een falingspredictiemodel.

2.6.1. Financiële ratio's

De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen heeft betrekking op het vermogen van de ondernemingen om winst te genereren en geeft een indicatie aangaande het rendement na belastingen van de onderneming voor haar aandeelhouders.

De liquiditeitsratio in ruime zin drukt het vermogen van de onderneming uit om, binnen de vereiste termijn, de kasmiddelen in te zetten die haar in staat stellen te voldoen aan haar korte-termijnverplichtingen. Een liquiditeitsratio in ruime zin die de eenheid overschrijdt, stemt overeen met een positief nettobedrijfskapitaal.

De solvabiliteit geeft een indicatie van het vermogen van de onderneming om al haar verplichtingen op korte en lange termijn na te komen. Deze ratio geeft ook informatie over de afhankelijkheidsgraad van de onderneming tegenover de inbreng van externe middelen.

In de globale voorstelling die hierna volgt, en in de voorstelling per haven (cf. hoofdstuk 3), werd een constante steekproef opgebouwd, waarin alle vennootschappen opgenomen zijn die hun jaarrekening over 2001, 2002 en 2003 hebben neergelegd bij de Balanscentrale en die voldoen aan de vereiste voorwaarden voor de berekening van de ratio's[47]. Voor de berekening van de ratio's in deze studie en in de studie over de financiële structuur van de ondernemingen wordt de globalisatie[48] als methode gebruikt.

[46] De methode en de vergelijkingen is gebaseerd op Vivet D. (2004).

[47] Voor de berekening van de rentabiliteit moet het eigen vermogen strikt positief zijn en het boekjaar een lengte van 12 maanden hebben. De berekeningswijze is uitgelegd in bijlage 1 van het verslag 2002.

[48] In het artikel over de resultaten en de financiële structuur van de ondernemingen in 2003 werden de beide methodes van de mediaanratio en de globalisatie gebruikt en toegepast op een constante steekproef. In deze studie werd enkel de globalisatie weerhouden. Het gaat hier om een steekproef van beperkte omvang, die sectoren bevat waarvan het verloop gedomineerd wordt door enkele ondernemingen. Voorzichtigheid is geboden bij de analyse van deze resultaten, gezien de volatiliteit van de cijfers.

TABEL 7 EVOLUTIE VAN DE FINANCIËLE RATIO'S PER HAVEN VAN 2001 TOT 2003

Havens	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
Antwerpen	3,9	7,3	14,2	1,41	0,87	1,34	53,3	48,7	36,5
Gent	2,8	-7,5	6,4	0,96	1,00	1,02	48,4	44,9	40,6
Oostende.....	7,7	7,3	6,9	1,18	1,32	1,28	36,3	40,1	42,3
Zeebrugge	6,6	6,2	10,6	1,37	1,52	1,20	45,7	48,3	43,5
Gewogen gemiddelde	**3,8**	**4,7**	**12,1**	**1,29**	**0,92**	**1,25**	**51,5**	**47,8**	**37,8**
Niet-financiële vennootschappen[49]	**6,4**	**4,1**	**7,3**	**1,21**	**1,17**	**1,23**	**40,4**	**39,9**	**40,5**

Bron: NBB.

De opmerkelijke stijging van de rentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen die vastgesteld werd in 2003 (tabel 7), is voornamelijk toe te schrijven aan de aanzienlijke verbetering bij de Antwerpse niet-maritieme ondernemingen, alsook aan de goede prestaties van de Gentse rederijen, de handel en de industrie en aan bijna alle sectoren in de haven van Zeebrugge. De dalingen die opgetekend werden in de visserij en de metaalverwerkende nijverheid, hebben daarentegen het gemiddelde in de haven van Oostende beïnvloed. De Vlaamse zeehavens vormden dus geen uitzondering op de trend die nationaal vastgesteld werd, namelijk een sterke aantasting van deze ratio in 2002, vóór een duidelijke opleving in 2003, grotendeels te wijten aan de beheersing van de financiële en exploitatiekosten.

In 2003 steeg de liquiditeit in ruime zin gevoelig in de Vlaamse maritieme sector, terwijl het gemiddelde netto bedrijfskapitaal opnieuw positief werd. De hoofdreden hiervan is de toename van de kasmiddelen in de chemische nijverheid en de petroleumindustrie in Antwerpen, ondanks een bijna algemene terugval in de handel en de industrie in Zeebrugge. Deze ratio is vrij stabiel gebleven in de havens van Gent en Oostende. De positieve evolutie in de Vlaamse havens loopt voor 2003 parallel met de ontwikkeling op nationaal vlak, waar eveneens een betere verhouding in de balansen werd vastgesteld.

Met uitzondering van de haven van Oostende, beleefde de solvabiliteit een algemene terugval in 2003, met name in de petroleumindustrie, het transport en andere logistieke diensten in de haven van Antwerpen, in de hele industrie in Gent en bijna de volledige niet-maritieme cluster in Zeebrugge. Deze terugval is toe te schrijven aan een toenemend beroep op schuldfinanciering in voormelde sectoren. Deze evolutie in 2003 verschilt van die op nationaal vlak, namelijk een verbetering van de solvabiliteit. Met 37,8 pct. ligt de ratio weliswaar lager dan die van de grote Belgische ondernemingen (41,5 pct.), maar ligt toch hoger dan de 35,7 pct. die opgetekend werd bij de KMO's. Opgemerkt moet worden dat 79,4 pct. van de onderzochte ondernemingen KMO's zijn, een element waarmee geen rekening wordt gehouden in de globalisatie-methode.

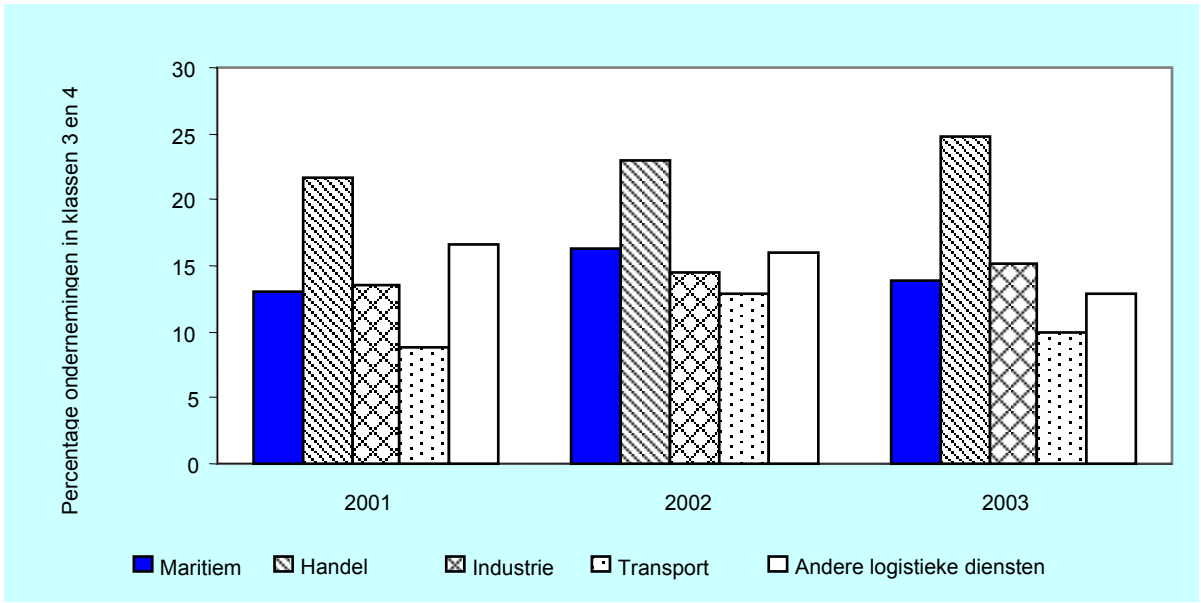
[49] Deze cijfers hebben betrekking op het geheel van de Belgische niet-financiële vennootschappen, grote ondernemingen en KMO's samen. Zij werden herberekend door Vivet D. (2004) en verschillen van de cijfers gepubliceerd in het verslag 2002.

2.6.2. Beoordeling van de financiële gezondheid

Het falingspredictiemodel wordt toegepast op de ondernemingen van de constante steekproef[50] die meer dan vijf werknemers in dienst hebben. Dit model is ontwikkeld door de Bank en analyseert de verschillen in het financieel profiel tussen twee soorten ondernemingen: de ondernemingen die wel en die niet in gebreke blijven in de loop van de drie volgende jaren. Wordt als in gebreke blijvend beschouwd elke onderneming die failleert of in concordaat gaat; de andere ondernemingen worden beschouwd als niet in gebreke blijvend. Met het 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 uitgedrukt worden.

De onderneming wordt, zoals vermeld, geklasseerd op basis van de risicoscore L. Er werden vier risicoklassen gedefinieerd, klasse 1 komt overeen met de gezonde ondernemingen, klasse 2 met de neutrale ondernemingen, klasse 3 met de ondernemingen in moeilijkheden en klasse 4 met de ondernemingen die in grote moeilijkheden verkeren. Deze classificatie moet *ipso facto* beschouwd worden als een indicatie van de financiële gezondheid van de ondernemingen, eerder dan als een voorspelling van een faillissement in de eigenlijke zin: de ondernemingen van de klassen 3 en 4 zijn niet noodzakelijk gedoemd om failliet te gaan, maar kampen met ernstige financiële problemen.

GRAFIEK 8 **FINANCIELE RISICO'S IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS VAN 2001 TOT 2003**
(procenten)



Bron: NBB.

Grafiek 8 toont de evolutie van het risicoprofiel van de ondernemingen van de constante steekproef die meer dan vijf werknemers in dienst hebben. De percentages die hier getoond worden, zijn de percentages van de zogenaamde ondernemingen in moeilijkheden (risicoklassen 3 en 4).

[50] Met een constante steekproef kunnen verschillende jaren met elkaar vergeleken worden, maar kan evenwel het resultaat van de analyse positief beïnvloeden.

Het percentage van ondernemingen in moeilijkheden is in 2003 gedaald in de maritieme cluster, en in het bijzonder in de goederenbehandeling, waar het percentage van 16,3 naar 13,9 pct. zakte. Het daalde ook in het transport en de andere logistieke diensten, respectievelijk van 12,8 naar 10 pct. en van 16 naar 12,8 pct. Het percentage van de ondernemingen in de klassen 3 en 4 is daarentegen gestegen in de handel en de industrie, respectievelijk van 23 naar 24,8 pct. en van 14,6 naar 15,2 pct. De chemische en de automobielnijverheid, de elektronica en de andere industrie lieten een stijging zien, terwijl de petroleumindustrie en de metaalverwerkende nijverheid hun percentage zagen afnemen.

Voor het geheel van de constante steekproef van de ondernemingen met meer dan vijf werknemers is dat percentage van 16,9 naar 16 pct. gedaald in de Vlaamse zeehavens: 13 pct. van de grote ondernemingen waren in financiële moeilijkheden in 2003, tegenover 14,7 pct. het jaar voordien. Wat de KMO's betreft, gaat het om 18,2 pct., d.i. 0,6 pct. minder dan in 2002. Het aandeel van de ondernemingen met een kwetsbaar profiel is immers structureel hoger bij de KMO's dan in de grote ondernemingen. Zo ook bedroeg het percentage ondernemingen dat zich in de klassen 3 en 4 bevond, op nationaal vlak in 2002 iets minder dan 17 pct. voor de grote ondernemingen en 20,5 pct. voor de KMO's.

Uit een vergelijking van de verkregen resultaten voor 2002 in dit verslag met die voor het nationale niveau blijkt dat, in een eerste schatting, de chemische nijverheid en de bouw, alsook de andere logistieke diensten een minder hoog risicoprofiel vertonen in de Vlaamse zeehavens dan het nationaal gemiddelde. Het omgekeerde wordt vastgesteld voor de metaalverwerkende nijverheid. Het percentage handelsondernemingen in moeilijkheden in de Vlaamse zeehavens is praktisch identiek aan het percentage op nationaal vlak[51].

Bovenstaande ontwikkelingen worden ook geïllustreerd door het percentage jobs (VTE) bij de ondernemingen in de klassen 3 en 4. In 2003 was 5,5 pct. van de werknemers van de maritieme cluster tewerkgesteld bij bedrijven die het financieel moeilijk hebben. Voor de handel, de industrie, het transport en de andere logistieke diensten was dit respectievelijk 20,8 pct., 7,2 pct., 6,4 pct. en 9,1 pct. De evolutie in de vijf segmenten in vergelijking met 2002 was als volgt: -3,5 pct., -9,1 pct., +1,7 pct., -2,9 pct. en +0,8 pct.

[51] De percentages van ondernemingen in moeilijkheden in de Vlaamse zeehavens voor 2002 (dit verslag) en op nationaal vlak bedragen respectievelijk 10,0 en 15,7 pct. in de chemie; 23,2 en 16,4 pct. in de metaalverwerkende nijverheid; 23,1 en 22,8 pct. in de handel; 16 en 20 pct. in de diensten aan ondernemingen en 10,9 en 16,9 pct. in de bouwsector.

2.7. Globale gegevens over het maritiem goederenverkeer in 2003

TABEL 8 **MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE VIER HAVENS IN 2003**
(duizenden ton)

	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal	Evolutie 2002 – 2003 (in pct.)	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)
Containers	61.350	243	72	12.271	73.936	+13,5	36,2
Roll-on/roll-off	6.046	1.425	5.607	11.107	24.185	-4,6	11,8
Conventioneel stukgoed .	14.440	1.918	16	661	17.035	+0,8	8,3
Vloeibare bulkgoederen ..	35.127	3.082	43	4.869	43.121	+7,8	21,1
Vaste bulkgoederen	25.912	16.871	1.480	1.661	45.924	-3,2	22,5
TOTAAL	**142.875**	**23.539**	**7.218**	**30.569**	**204.201**	**+4,8**	**100,0**

Bron: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie.

Zoals vermeld in punt 1.2 is het maritiem goederenverkeer in de vier havens in 2003 met 4,8 pct. toegenomen. Het containerverkeer blijft de motor van deze expansie, gevolgd door de vloeibare bulkgoederen (tabel 8). Hierdoor daalt het aandeel van het roroverkeer licht. De gedetailleerde cijfers per haven worden voorgesteld in hoofdstuk 3.

Van het maritiem goederenverkeer in 2003 neemt de *short sea shipping (SSS)* met 105 miljoen ton ruim de helft voor zijn rekening. Dit is een nieuw record voor de short sea shipping, dat in vergelijking met 2002 met 7,1 pct. toenam. Het goederenverkeer via de weg, het spoor en de binnenvaart zijn niet in deze statistieken opgenomen. De Vlaamse havens genereerden in 2004 voor de eerste maal een binnenvaartverkeer van meer dan 100 miljoen ton[52].

[52] Dit stemt overeen met een trafiek van 4,68 miljard ton-kilometer (+4,07 pct. in vergelijking met 2003). Het Prognos European Transport Report 2002 voorziet een jaarlijkse groei van ongeveer 2 pct. ton-kilometer tot 2015 in Europa. Na Duitsland en Nederland, is België, het land waar het marktaandeel (12 pct.) van de binnenvaart het hoogste is in de EU-15.

3 SPECIFIEKE SITUATIE PER HAVEN

3.1. Haven van Antwerpen

3.1.1. Identiteitskaart van de haven van Antwerpen[53]

Statuut van het havenbedrijf:	Autonoom gemeentelijk havenbedrijf (Havenbedrijf Antwerpen).
Totale oppervlakte:	13.357 ha, waarvan 7.539 ha gebruikt wordt op de rechteroever van de Schelde en waarvan 5.818 ha op de linkeroever in volle ontwikkeling is.
Grondoppervlakte:	11.248 ha.
Oppervlakte dokken:	2.109 ha.
Maritieme verbindingen:	Toegang tot de Noordzee via de Schelde (Nederland). Momenteel kunnen de schepen met een diepgang van 15,39 m de haven bereiken in één enkel getij, de schepen met een diepgang van 15,54 m in twee getijden. Getijdeonafhankelijk vaart is verzekerd voor schepen met een diepgang tot 11,9 m. De Schelde stelt geen enkel probleem voor schepen met een lengte van 335 m en een breedte van 55 m.
Verbindingen met het hinterland:	Antwerpen vormt het eindpunt van 12 internationale spoorlijnen en het ontmoetingspunt tussen drie internationale autosnelwegen : de E-313/314 die Antwerpen verbindt met Duitsland; de E-17/34 (Stockholm - Lissabon), die het noorden van Frankrijk en het Ruhrgebied verbindt, en de E-19 tussen Parijs, Brussel en Amsterdam. Deze 280 km autosnelweg en 960 km spoorwegen verzekeren de permanente toevoer van goederen in de haven. Elke ligplaats is uitgerust met 2 tot 5 verbindingswegen en de meeste opslagplaatsen en aanlegplaatsen dichtbij de dokken hebben een rechtstreekse spoorwegverbinding. Gelegen in het hart van de delta die gevormd wordt door de Schelde, de Maas en de Rijn, beschikt de haven van Antwerpen over enkele uitstekende verbindingen met de 1.500 km waterwegen die België telt en met heel Europa. De haven hecht veel belang aan de uitbouw van de twee voornaamste waterwegen, namelijk het Albertkanaal dat Antwerpen verbindt met Luik, en het ABC-kanaal dat Antwerpen, Brussel en Charleroi met elkaar verbindt.
Infrastructuur:	130 km bruikbare kaaien, waarvan de helft voor schepen met grote diepgang (meer dan 13,5 m). Antwerpen beschikt over twee groepen dokken, één op elke oever van de Schelde, die bereikbaar zijn via sluizen. Een groot deel van de terminals bevindt zich ter hoogte van deze dokken. Twee containerterminals werden aangelegd voor de Berendrechtsluis en de Zandvlietsluis, terwijl het getijdendok "Deurganckdok" op de linkeroever gebouwd wordt.
Bijzonderheden:	De haven van Antwerpen is het op één na grootste chemiecentrum ter wereld, de grootste Belgische haven en de tweede grootste Europese haven na Rotterdam. Antwerpen is de grootste haven voor stukgoederen (*general cargo*) en heeft de grootste overdekte opslagcapaciteit van Europa[54]. De haven van Antwerpen is Europees marktleider op het vlak van de dichtheid van haar spoorwegnet.

[53] Gegevens van februari 2005 (bron: Havenbedrijf Antwerpen).

[54] In totaal 4,8 miljoen m² opslagruimte, d.w.z. 480 ha, conform de strengste Belgische en Europese veiligheidsnormen. Ter vergelijking: Rotterdam beschikt over 190 ha, Hamburg over 130 ha, Amsterdam over 100 ha en Bremen over 50 ha.

3.1.2. Opmerkelijke gebeurtenissen in 2003[55]

3.1.2.1. Context

De haven van Antwerpen boekte in 2003 opnieuw een trafiekrecord. De drempel van 140 miljoen ton overgeslagen goederen werd voor de eerste maal en ruim overschreden. Deze evolutie is te danken aan de groei van het stukgoedverkeer[56], dat voor 75 pct. uit containers bestaat. De aankondiging dat de grens van 5 miljoen overgeslagen containers op een jaar overschreden werd, viel samen met het einde van de eerste fase van de werken aan het Deurganckdok[57], een getijdendok dat ten zuiden van Doel (linkeroever van de Schelde) aangelegd wordt. Het containerverkeer blijft de motor van de groei van de haven van Antwerpen.

Het nieuwe containerdok zou op termijn een verdubbeling van de overslagcapaciteit van de containers moeten mogelijk maken, tot 5,5, zelfs 7 miljoen TEU[58] per jaar. De gebruikers van de haveninfrastructuur - goederenbehandelaars, rederijen enz. - die vragende partij zijn voor deze bijkomende ruimte, kijken ook uit naar de volgende verdieping van de Schelde en de ingebruikname van een tweede spoorwegtoegang tot de haven van Antwerpen. De Scheldeverdieping zou in 2007 moeten starten en klaar zijn in 2010. Het akkoord tussen de bevoegde Nederlandse en Vlaamse ministers beoogt de verbreding van de toegangsgeul voor de getijdeonafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang tot 13,1 meter. Het Vlaamse Gewest heeft bovendien de bouw van de spoorwegtunnel onder de Schelde laten opnemen in het investeringsprogramma van de NMBS. Deze tunnel zou tegen 2009 - 2010 operationeel moeten zijn.

Antwerpen is een wereldcentrum voor de chemische nijverheid, het grootste in West-Europa en het tweede grootste ter wereld, na Houston (USA). De Antwerpse haven wordt immers gekenmerkt door een grote concentratie aan chemiebedrijven en -logistiek. Deze situatie vereenvoudigt de overslag van deze produkten en leidt tot de vorming van een echte chemische *cluster*, die ook een groot deel van de keten van onderaannemers van deze bedrijfsactiviteit groepeert.

De Antwerpse haven wordt bovendien gekenmerkt door een goed evenwicht in de opdeling van de tonnage tussen de drie voornaamste transportmodi naar haar hinterland, namelijk binnenvaart, auto- en spoorwegen. De havenautoriteiten ondersteunen vooral een *modal shift* naar de binnenvaart, ten nadele van het wegtransport.

3.1.2.2. Industriële activiteit

Op 24 maart 2003 werd de eerste zeegaande sleepboot van de Unie van Redding en Sleepdienst (URS) gedoopt met de naam "Union Manta". Hij heeft een sleepkracht van 210 ton en is ook aangepast voor werken op vaartuigen die op afstand bestuurd worden.

Op 3 april werden de uitgebreide polyethyleeninstallaties van het chemiebedrijf Atofina in gebruik genomen, wat de productiecapaciteit van 350.000 op 510.000 ton per jaar brengt. Deze site heeft 400 mensen in dienst en produceert, onder andere, elastomeren.

Op 7 april startten het Antwerpse goederenbehandelingsbedrijf Nova & Hesse-Noord Natie Stevedoring (NHS) en het Belgische Kranen Michielsens de *joint venture* Atlas-Project Cargo Solutions. Zij richt zich op de markt van de logistiek, die gespecialiseerd is in de behandeling van zware en grote vrachten.

De Frans-Belgische oliemaatschappij Total kondigde in juli aan dat zij 130 miljoen euro zou investeren in het verhogen van de ontzwavelingscapaciteit in haar raffinaderij in Antwerpen om te

---

55 Bronnen: Havenbedrijf Antwerpen en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie.

56 Het totaal van het havenverkeer wordt in twee categorieën onderverdeeld: de bulkgoederen - vloeibaar en vast - en de stukgoederen. Deze laatste categorie bevat de containerladingen, de *roro* en het conventioneel stukgoed. Zie ook de verklarende woordenlijst in bijlage 9.

57 De voortdurende groei van de containervracht verklaart waarom alle terminals op de rechteroever van de Schelde verzadigd raken. Daarom werd in 1998 besloten een nieuw getijdendok te bouwen op de linkeroever van de Schelde voor de overslag van containers.

58 Twenty-foot Equivalent Unit. Zie de verklarende woordenlijst in bijlage 9.

anticiperen op de nieuwe strengere Europese normen inzake het zwavelgehalte van de autobrandstoffen.

In september besloot het Duitse chemiebedrijf Degussa zijn bestaande productiecapaciteit voor methionine in Antwerpen uit te breiden met 150.000 ton per jaar.

Op 18 december nam Katoen Natie de controle over van Riga Natie, waarbij de nummers één en twee van de logistiek in de haven van Antwerpen onder één enkele directie samengebracht werden.

Nog in december kondigde Antwerp Gasterminal (AGT) een aanzienlijke uitbreiding aan van haar opslagcapaciteit voor LPG op zijn site in de Waaslandhaven. De aanleg van een ondergrondse oliepijpleiding tussen de installaties van AGT en die van Atofina, op de andere oever van de Schelde, is eveneens gepland voor 2005.

3.1.2.3. Infrastructuur

Om het hoofd te bieden aan de voortdurende groei van het containerverkeer in de haven van Antwerpen (+15,7 pct. in 2003), besliste het Vlaamse Gewest in 1998 om het Deurganckdok aan te leggen. Dit getijdendok, met een kaailengte van meer dan 5 km, is bestemd voor de op- en overslag van containers. De werken werden opgestart in september 1999 en worden gerealiseerd in drie fasen. De eerste fase heeft betrekking op een terminaloppervlakte van 80 ha en 19 ha op het westelijke deel (1.660 m kaailengte). De tweede fase betreft 42 ha op het oostelijke deel (1.370 m kaailengte). De derde fase betreft een terminaloppervlakte van 53 ha op het westelijke deel en 62 ha op het oostelijke deel van het getijdendok (elk met ongeveer 1.100 m kaailengte). De werken werden herhaaldelijk onderbroken, onder andere door de Raad van State en de Europese Commissie, enerzijds omwille van procedurefouten, en anderzijds omwille van het ontbreken van compensaties in het kader van de vogelrichtlijn[59]. In maart 2002 reikte de Vlaamse Ministerraad acht nieuwe bouwvergunningen uit voor de aanleg van kaaimuren en een bewoonbare bufferzone vlakbij het dorp van Doel, evenals voor baggerwerken in het dok. De eerste kaaimuren werden voltooid in december 2003, terwijl de baggerwerken bezig waren en de superstructuur aangebracht werd. De eerste containerschepen worden einde 2005 in het Deurganckdok verwacht. Tussen 1996 en 2003 heeft het Vlaamse Gewest ongeveer 280 miljoen euro in het projekt geïnvesteerd.

In september 2003 besloot het Havenbedijf van Antwerpen een concessie toe te kennen aan Hesse-Noord Natie (HNN) voor heel de westkaai van het Deurganckdok, naar aanleiding van de derde fase van de werken. De Mediterranean Shipping Company (MSC), een Zwitserse reder, concentreert dan weer al haar aanlopen op het Delwaidedok. Op 9 mei 2003 werd de nieuwe cruiseterminal op de Scheldekaaien officieel in gebruik genomen.

[59] Zie de richtlijn 79/409/EEG van de Raad, van 2 april 1979, inzake het behoud van de vogelstand, en de richtlijn 92/43/EEG van de Raad, 1992, inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde fauna en flora.

3.1.3. Toegevoegde waarde

TABEL 9 **TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN TUSSEN 1997 EN 2003**
(miljoenen euro – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN .	**6.160,6**	**6.358,6**	**6.167,9**	**7.009,7**	**6.978,7**	**7.129,5**	**7.443,4**	**100,0**	**3,2**
MARITIEME CLUSTER...	***1.550,4***	***1.578,5***	***1.537,2***	***1.778,7***	***1.721,5***	***1.678,9***	***1.934,3***	***26,0***	***3,8***
Scheepsagenten en expediteurs	475,4	461,5	462,1	478,2	460,2	463,8	485,8	6,5	0,4
Goederenbehandeling ..	835,2	921,8	908,4	948,3	1.003,8	1.015,9	1.091,0	14,7	4,6
Rederijen	150,3	109,3	78,9	218,4	134,7	59,7	201,9	2,7	5,0
Scheepsbouw en -herstelling	27,8	32,4	26,4	23,5	26,5	25,6	26,1	0,4	-1,0
Havenaanleg en baggerwerken	55,8	46,9	52,8	99,7	86,9	103,7	116,7	1,6	13,1
Visserij	0,8	0,8	1,2	1,0	1,1	1,0	1,0	0,0	5,5
Maritieme handel	5,2	5,7	7,4	9,5	8,4	9,1	11,7	0,2	14,5
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Verdeling (p.m.)[60].....	*57,1*	*56,4*	*46,2*	*49,0*	*39,3*	*39,5*	*45,3*	-	*-3,8*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	***4.610,2***	***4.780,1***	***4.630,7***	***5.231,0***	***5.257,2***	***5.450,6***	***5.509,0***	***74,0***	***3,0***
HANDEL	494,4	482,8	604,4	712,6	699,1	754,9	796,3	10,7	8,3
INDUSTRIE	3.694,1	3.828,7	3.500,9	3.976,6	3.943,5	4.047,6	4.028,6	54,1	1,5
Energie	182,5	145,7	140,0	163,7	199,1	191,3	107,9	1,4	-8,4
Petroleumindustrie	795,1	779,1	735,1	1.008,2	868,0	924,9	1.063,2	14,3	5,0
Chemische nijverheid....	1.986,5	2.013,4	1.853,4	2.064,5	2.117,5	2.114,7	2.102,1	28,2	0,9
Automobielnijverheid.....	529,7	695,3	556,1	492,2	467,7	501,5	454,7	6,1	-2,5
Elektronica	7,9	10,2	10,2	13,2	16,5	16,0	15,8	0,2	12,2
Metaalverwerkende nijverheid	78,0	73,0	88,7	87,2	105,8	116,2	99,8	1,3	4,2
Bouw.....	63,9	66,9	74,4	81,9	104,4	106,9	109,8	1,5	9,4
Voedingsnijverheid.....	23,4	17,9	16,5	32,6	33,7	42,2	42,5	0,6	10,5
Andere industrie.....	27,1	27,4	26,4	33,0	30,9	33,9	32,7	0,4	3,2
TRANSPORT.....	155,3	157,5	153,4	160,5	170,3	188,1	207,9	2,8	5,0
Wegvervoer	74,1	78,4	78,6	80,5	73,1	79,4	88,7	1,2	3,0
Ander vervoer over land	81,2	79,1	74,8	79,9	97,2	108,7	119,2	1,6	6,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	266,5	311,1	372,1	381,3	444,3	460,1	476,2	6,4	10,2
Andere diensten.....	185,0	231,9	280,7	290,5	349,4	366,4	381,8	5,1	12,8
Openbare sector	81,5	79,2	91,4	90,8	94,9	93,7	94,5	1,3	2,5
2. INDIRECTE EFFECTEN	***6.109,2***	***6.003,9***	***6.071,7***	**6.861,2**	***6.620,3***	***6.802,4***	***6.661,1***	**-**	***1,5***
MARITIEME CLUSTER ..	*2.740,6*	*2.449,8*	*2.365,8*	2.546,9	*2.309,4*	*2.231,6*	*2.352,1*	-	*-2,5*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	*3.368,6*	*3.554,0*	*3.705,9*	4.314,4	*4.311,0*	*4.570,8*	*4.309,0*	-	*4,2*
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	***12.269,8***	***12.362,5***	***12.239,5***	**13.870,9**	***13.599,0***	***13.931,8***	***14.104,5***	**-**	***2,3***

Bron: NBB.

[60] De resultaten van de maritieme ondernemingen gelegen buiten de havenzone staan vermeld onder de rubriek “Verdeling (p.m.)". Deze resultaten zijn reeds opgenomen in het cijfer van de directe effecten en worden hier ter informatie vermeld.

3.1.3.1. Algemene evolutie

Tussen 1997 en 2003 nam de directe TW in de haven van Antwerpen met gemiddeld 3,2 pct. per jaar toe (tabel 9). De sectoren die de grootste stijging van de TW lieten optekenen, zijn, voor de maritieme cluster, de maritieme handel en de havenaanleg en baggerwerken en, voor de niet-maritieme cluster, de andere diensten, de petroleumindustrie, de bouw, de metaalverwerkende nijverheid en de voedingsnijverheid, evenals de handel. Twee industriële sectoren lieten echter sterke dalingen zien in deze periode: de energie en de automobielnijverheid.

Over het algemeen was 2003 een gunstig jaar voor de havenactiviteit van Antwerpen. Het maritiem goederenverkeer boekte een historisch record, terwijl de directe TW met 4,4 pct. steeg.

De indirecte TW, gegenereerd door de activiteit van de ondernemingen die in de haven van Antwerpen gevestigd zijn, is tussen 1997 en 2003 met gemiddeld 1,5 pct. per jaar toegenomen. In 2003 daalde ze echter met 2,1 pct. De daling van de TW in de automobielnijverheid speelt een bijzondere rol in die evolutie, aangezien deze tak erg afhankelijk is van de toelevering. Ook al is de afhankelijkheid van de sector energie minder groot: de afname die er vastgesteld werd benadrukt dat fenomeen nog. Binnen de maritieme cluster werd de daling enigszins gecompenseerd door de toename bij de rederijen en de goederenbehandeling.

3.1.3.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe TW in de haven van Antwerpen nam, in lopende prijzen[61], in 2003 met 4,4 pct. toe. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De goederenbehandeling, die in de haven van Antwerpen de voornaamste bron van werkgelegenheid vormt en na de chemische nijverheid de tweede grootste sector in het vlak van TW is, zag haar TW stijgen met 7,4 pct. in vergelijking met 2002 tot bijna 1,1 miljard euro. De TW van Hesse-Noord Natie (HNN), resultaat van de fusie in februari 2002 tussen Hessenatie nv en Noord-Natie nv, klom van 184,1 naar 232,4 miljoen euro. Die evolutie wordt met name verklaard door nieuwe aanwervingen in de sector. De goederenbehandeling doet het goed in Antwerpen, ondanks de herstructureringen. Ook de TW bij P&O Ports Antwerp nam toe. De TW van het Havenbedrijf Antwerpen is met 3,5 pct. gedaald.
- De TW van de scheepsagenten en expediteurs stijgt eveneens met 4,7 pct.
- De rederijen boekten een spectaculaire stijging van hun TW, namelijk van 59,7 naar 201,9 miljoen euro. Deze sector is onderhevig aan sterke schommelingen omwille van de cyclische evolutie van de meeste vrachtmarkten. De TW van Exmar Marine is met 33,1 pct. achteruitgegaan en die van Bocimar International[62] is opnieuw positief geworden en komt op 83,2 miljoen euro. Ondanks de overgedragen verliezen van 2002 slaagt deze onderneming er immers in profijt te halen uit de algemene groei van het transport van vaste vracht – met name van ijzererts, steenkool en graangewassen. Die groei is gestimuleerd door de stijging van de productie in landen als China.
- De TW van de sector havenaanleg en baggerwerken steeg met 12,6 pct. Hier dient te worden gewezen op de stijgingen bij Dredging International en DEME[63] Environmental Contractors, waar de winst gestegen is.

---

[61] Ter herinnering: Alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het algemene indexcijfer van de binnenlandse producentenprijzen is in 2003 met 0,7 pct. toegenomen. De stijging van de TW in de haven van Antwerpen tegen lopende prijzen bedroeg 4,40 pct. Rekening houdend met dit indexcijfer, bedraagt de stijging van de TW van Antwerpen tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 3,68 pct.

[62] Tengevolge van de verkoop van zijn aandeel in HNN en Naviga, heeft CMB (Compagnie Maritime Belge) zich opnieuw toegespitst op zijn kernactiviteit - het transport per schip – via zijn filialen Bocimar, Euronav en Exmar. Op 20 juni 2003 keurden de aandeelhouders van CMB op een buitengewone algemene vergadering de gedeeltelijke splitsing van CMB goed, waarbij de *offshore* activiteiten en het gastransport ondergebracht werden in een nieuwe Belgische onderneming, Exmar. Het transport van vaste bulkgoederen (Bocimar) en ruwe olie (Euronav) blijft evenwel binnen CMB behouden. Bron: http://www.holding.cmb.be/history.

[63] Dredging Environmental & Marine Engineering.

Handel

De handel vertegenwoordigt in de haven van Antwerpen meer dan 10 pct. van de TW. Zijn TW is met 5,5 pct. gestegen in 2003, vooral onder impuls van het handelsverkeer en het containerverkeer. De TW van Kuwait Petroleum Belgium, de grootste handelsonderneming in de haven van Antwerpen, steeg met 2 pct. dankzij de uitstekende resultaten als gevolg van de verhoging van de marges. Pioneer Europe noteerde eveneens een sterke stijging van haar TW.

Industrie

- De chemische nijverheid vormt de belangrijkste bron van rijkdom in de haven van Antwerpen, die het op één na grootste centrum voor chemische nijverheid is ter wereld. De TW van deze industrie is met 0,6 pct. gedaald in 2003. Deze lichte daling hangt samen met de algemene terugval van de productie in die industrie (cf. infra). De TW van BASF en Bayer liet een stijging optekenen, evenwel getemperd door de dalingen bij Degussa, Fina Antwerp Olefins (groep Total Belgium[64]) en Monsanto Europe.
- De petroleumindustrie zette haar inhaalbeweging voort, terwijl de TW maar liefst met 14,9 pct. toenam. Deze stijging kan in de eerste plaats toegeschreven worden aan ExxonMobil Petroleum & Chemical, waarvan de TW 26,7 pct. klom, met name omwille van de grotere nettowinst van de afdeling ExxonMobil Chemical Belgium. Substantiële stijgingen werden ook genoteerd bij Belgian Refining Corporation, Total Raffinaderij Antwerpen en Petroplus Refining Antwerp.
- In de automobielnijverheid was een neerwaartse trend te zien. Haar TW verloor 9,3 pct., onder andere omwille van de dalingen bij Opel Belgium (-15,6 pct.) en GM Automotive Services (-3,8 pct.). De terugloop van de inkomsten bij Opel Belgium vindt zijn oorsprong in de assemblageactiviteiten, waar de gevolgen van het Europese herstructureringsplan "Olympia" merkbaar zijn. Dit plan werd eind 2002 afgesloten en resulteerde in een aanzienlijke daling van de personeelskosten.
- De bouw zag haar TW met 2,7 pct. toenemen: die van Gyproc Benelux steeg met 6,7 pct., terwijl die van Mourik met 2,8 pct. achteruitging.
- De energie zag haar TW fors achteruitgaan. Electrabel verloor 43,6 pct., van 191,3 naar 107,9 miljoen euro. Oorzaak hiervan is de beginnende liberalisering van de Belgische elektriciteitsmarkt in 2003[65]. De sterke daling van de voorzieningen voor risico's en kosten in de jaarrekening 2003 van Electrabel heeft een zekere impact gehad op de daling van de TW. De daling van de werkgelegenheid is dan weer gematigd gebleven in de haven van Antwerpen en speelde dus een minder doorslaggevende rol in de daling van de TW. Het productiepersoneel in de elektriciteitsnijverheid in de Vlaamse havens werd minder getroffen dan de andere personeelscategorieën (cf. punt 3.1.4.2.3). De productie is immers niet rechtstreeks getroffen door die herstructurering.
- Het productieniveau van de metaalverwerkende nijverheid, een sector die te lijden had van de gestegen euro, is met 14,1 pct. gedaald. De ondernemingen Lauer en Lemmens Services zijn failliet gegaan en de activiteiten van Stork Mercantile Engineers and Contractors en van Fabricom zijn ook verminderd.

Transport

- Het ander vervoer over land is gestegen met 9,7 pct. De activiteit van de NMBS is met 3,6 pct. toegenomen.

---

[64] Tot in 2002 heette deze onderneming Totalfinaelf Belgium. In België is Total goed voor ongeveer 4.700 banen en telt negen productie-eenheden, waaronder de raffinaderij van Antwerpen (Total Raffinaderij Antwerpen), zes chemiefabrieken (Fina Antwerp Olefins, Total Petrochemicals Antwerpen, Total Petrochemicals Elastomers, Total Petrochemicals Feluy, Resilium en Rosier SA), een fabriek van smeermiddelen in Ertvelde en een onderzoekscentrum, Total Petrochemicals Research Feluy. Verder beschikt de onderneming over 450 benzinestations. Bron: www.be.total.com.

[65] In Vlaanderen is de markt voor elektriciteit en aardgas helemaal opengesteld voor de concurrentie sinds 1 juli 2003. Tegen eind 2003 was de Belgische markt voor 80 pct. open voor elektriciteit en voor 83 pct. voor aardgas, terwijl het Waalse en Brusselse Gewest zich op dat moment nog niet definitief uitgesproken hadden op dat punt. (Bron: beheersverslag van Electrabel). Meer dan 3.600 VTE werden uitbesteed, wat resulteerde in een duidelijke terugval van de werkgelegenheidscijfers in het personeelsregister van de onderneming, en dus haar totale TW. Deze banen werden ingeschreven in de jaarrekeningen van Electrabel Netmanagement Flanders en Elia System Operator, ondernemingen die instaan voor het beheer van de netwerken. Ter herinnering: de TW stemt overeen met de som van de personeelskosten, afschrijvingen, voorzieningen voor risico's en kosten, bepaalde bedrijfskosten en het bedrijfsresultaat. Meer details zijn terug te vinden in bijlage 1 van het verslag 2002.

- De TW van het wegvervoer steeg met 11,6 pct. Hier dient te worden gewezen op de evolutie bij transporteur De Rijke, waar de TW met 40,2 pct. toegenomen is, dankzij een daling van de verliezen.

Andere logistieke diensten

- De TW van de andere diensten is met 4,2 pct. toegenomen, wat onder andere verklaard wordt door de stijgingen die SGS Belgium en Indaver te zien gaven.
- De openbare sector[66] behield zijn TW op ongeveer 94,5 miljoen euro.

3.1.3.3. "Top 10" van de TW in de haven van Antwerpen in 2003

TABEL 10 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Toegevoegde waarde
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	892,8
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	542,0
3	KUWAIT PETROLEUM BELGIUM	Handel	527,0
4	BAYER ANTWERPEN	Chemische nijverheid	371,6
5	OPEL BELGIUM	Automobielnijverheid	307,6
6	HESSE NOORD NATIE	Goederenbehandeling	246,6
7	BELGIAN REFINING CORPORATION	Petroleumindustrie	242,8
8	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Petroleumindustrie	238,1
9	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Goederenbehandeling	177,5
10	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	140,9
	Totaal top 10		**3.686,9**

Bron: NBB.

BASF blijft aan kop van deze rangschikking die, met bijna 3,7 miljard euro in 2003, 49,5 pct. van de directe TW uitmaakte in de haven van Antwerpen (tabel 10). In vergelijking met de "top 10" van het jaar voordien is de rangschikking van de tien bedrijven gewijzigd. Electrabel moest plaats ruimen voor Degussa Antwerpen. De TW van de Antwerpse goederenbehandelaars bevat de personeelskosten van de dokwerkers van CEPA[67] die, voor wat de werkgelegenheid betreft, bij deze sector zijn ingedeeld.

[66] Zie volledige lijst in bijlage 4.

[67] Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen.

3.1.4. Werkgelegenheid

TABEL 11 **WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN TUSSEN 1997 EN 2003**
(VTE)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN .	**62.777**	**61.885**	**60.489**	**61.429**	**63.496**	**63.178**	**62.276**	**100,0**	**-0,1**
MARITIEME CLUSTER...	***23.392***	***22.928***	***22.173***	***22.009***	***22.231***	***22.462***	***23.185***	***37,2***	***-0,1***
Scheepsagenten en expediteurs	6.515	6.209	6.231	6.345	6.243	6.367	6.755	10,8	0,6
Goederenbehandeling ..	14.220	14.098	13.566	13.342	13.950	14.049	14.230	22,8	0,0
Rederijen	1.413	1.229	1.168	1.028	653	593	603	1,0	-13,2
Scheepsbouw en -herstelling	616	707	565	544	530	543	563	0,9	-1,5
Havenaanleg en baggerwerken	543	578	511	603	720	757	859	1,4	8,0
Visserij	9	11	16	15	13	12	14	0,0	9,0
Maritieme handel	76	96	117	133	121	141	161	0,3	13,4
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
*Verdeling (p.m.)	*915*	*980*	*872*	*852*	*769*	*788*	*925*	-	*0,2*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	***39.386***	***38.956***	***38.315***	***39.419***	***41.265***	***40.717***	***39.091***	***62,8***	***-0,1***
HANDEL	2.539	2.549	2.541	2.433	2.539	2.576	2.804	4,5	1,7
INDUSTRIE	29.316	28.700	27.583	28.209	29.278	28.858	27.118	43,5	-1,3
Energie	1.197	1.051	1.029	983	1.194	1.166	1.098	1,8	-1,4
Petroleumindustrie	2.659	2.616	2.672	2.797	2.780	3.137	3.107	5,0	2,6
Chemische nijverheid....	12.211	11.991	11.482	11.866	12.158	11.676	11.174	17,9	-1,5
Automobielnijverheid.....	9.415	9.377	8.360	8.158	7.883	7.523	6.696	10,8	-5,5
Elektronica	139	167	192	182	208	162	179	0,3	4,3
Metaalverwerkende nijverheid	1.728	1.594	1.875	1.797	2.244	2.317	2.001	3,2	2,5
Bouw.....	1.224	1.281	1.366	1.456	1.787	1.770	1.737	2,8	6,0
Voedingsnijverheid.....	433	307	292	625	676	742	744	1,2	9,4
Andere industrie.....	312	317	317	346	348	364	381	0,6	3,4
TRANSPORT.....	3.184	3.048	3.053	3.275	3.342	3.373	3.393	5,4	1,1
Wegvervoer	1.387	1.417	1.464	1.462	1.259	1.320	1.310	2,1	-0,9
Ander vervoer over land	1.797	1.631	1.590	1.813	2.084	2.053	2.082	3,3	2,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.347	4.659	5.138	5.502	6.105	5.909	5.776	9,3	4,9
Andere diensten.....	2.307	2.656	2.955	3.366	3.992	3.827	3.724	6,0	8,3
Openbare sector	2.040	2.003	2.183	2.136	2.113	2.082	2.052	3,3	0,1
2. INDIRECTE EFFECTEN	***82.394***	***82.216***	***82.252***	**91.789**	***88.250***	***84.865***	***82.813 ****	-	***0,1***
MARITIEME CLUSTER ..	*35.969*	*35.293*	*34.029*	35.807	*29.372*	*28.069*	*28.382*	-	*-3,9*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	*46.424*	*46.922*	*48.223*	55.982	*58.879*	*56.796*	*54.432*	-	*2,7*
TOTAAL WERKGELEGENHEID.	***145.171***	***144.100***	***142.741***	**153.218**	***151.746***	***148.043***	***145.090***	-	***0,0***

Bron: NBB.

* waarvan 63.826 VTE loontrekkenden.

3.1.4.1. Algemene evolutie

In de loop van de bestudeerde periode is de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen met gemiddeld 0,1 pct. per jaar gedaald (tabel 11). De voornaamste sectoren die aanleiding gaven tot die daling zijn de automobielnijverheid, de chemische nijverheid en de rederijen. De sectoren handel, bouw, andere diensten en ander vervoer over land zijn daarentegen aanzienlijk gestegen.

Ondanks de sterke cijfers die geboekt werden voor het maritieme goederenverkeer en de TW in de haven van Antwerpen, is de directe werkgelegenheid met 1,4 pct. achteruitgegaan in 2003.

Tussen 1997 en 2003 is de indirecte werkgelegenheid en de totale werkgelegenheid bijna constant gebleven (ongeveer 145.000 VTE). Het jaar 2003 werd daarentegen gekenmerkt door een daling van de indirecte werkgelegenheid met 2,4 pct. De afname van het personeelsbestand in de automobielnijverheid woog op de niet-maritieme indirecte werkgelegenheid, terwijl de maritieme indirecte werkgelegenheid opnieuw een stijging te zien gaf dankzij de aanwervingen bij de reders. Het gaat hier om sectoren die erg afhankelijk zijn van de toelevering.

3.1.4.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen daalde met 1,4 pct. in 2003. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die afname en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De werkgelegenheid in de goederenbehandeling, de grootste werkgever in de Antwerpse haven, is met 1,3 pct. gestegen in vergelijking met 2002. HNN, dat zijn uitbreiding voortzet in het Deurganckdok, heeft personeel aangeworven in 2003. Het personeelsbestand van het Havenbedrijf Antwerpen is stabiel gebleven (1.614 VTE).
- Het personeelsbestand van de scheepsagenten en expediteurs klom 6,1 pct., een toename die haar verklaring vooral vindt in de fusie tussen Schenker Belgium (200 VTE) en Schenker BTL in één enkele entiteit, Schenker (552 VTE).
- De sector havenaanleg en baggerwerken boekte een stijging van 13,5 pct. van hun personeelsbestand, welke toe te schrijven is aan Dredging International en DEME Environmental Contractors. Dredging International is de grootste onderneming van de sector en is onder meer bedrijvig in het Deurganckdok.
- De werkgelegenheid in de rederijen is met 1,8 pct. toegenomen, wat wijst op een lichte verbetering in een sector die voor het overige een structurele neerwaartse trend vertoont. Ter herinnering: een aantal schepen werd opnieuw onder Belgische vlag gebracht in 2003. De afname van de werkgelegenheid bij Safmarine Container Lines werd gecompenseerd door aanwervingen bij Exmar Marine.

Handel

De werkgelegenheid in het segment handel is met 8,9 pct. toegenomen als gevolg van de aanwervingen bij ondernemingen zoals Kuwait Petroleum Belgium en Pioneer Europe.

Industrie

- Het personeelsbestand in de chemische nijverheid, de tweede grootste sector inzake werkgelegenheid in de haven van Antwerpen, daalde met 4,3 pct. De productie in deze sector, die sterk afhankelijk is van de export, is onder de verwachtingen gebleven door de val van de dollar en de groei van deze industrie in China en Maleisië. Een daling van de werkgelegenheid werd vastgesteld bij de grootste werkgevers van de sector in Antwerpen zoals BASF, Bayer, Degussa, Monsanto Europe, Fina Antwerp Olefins en Polypropylene Belgium.
- In de automobielnijverheid ging 11 pct. van de banen verloren. Deze daling is bijzonder uitgesproken bij Opel Belgium als gevolg van het Olympiaplan[68]. 824 VTE werden

[68] In augustus 2001 kondigde de directie van Adam Opel AG een herstructureringsplan "Olympia" aan. Doelstelling was het merk Opel opnieuw rendabel te maken tegen 2003. De aangekondigde maatregelen bevatten ook het vertrek van "enkele duizenden werknemers », ofwel door de sluiting van één van de 23 fabrieken die Opel heeft in de wereld, ofwel door de afbouw van activiteiten op verschillende sites. In het eerste geval had men de Antwerpse site op het oog, want haar jaarlijkse productie kwam overeen met de vermindering van activiteiten die de groep wenste. Het is de tweede optie die tot nog toe de voorkeur kreeg, omwille van de uitstekende productiviteit van de Antwerpse site. Het sociaal overleg

geschrapt op de Antwerpse site van de groep General Motors, waarvan het merendeel beëindigingen van tijdelijke arbeidsovereenkomsten of brugpensioenen betrof.

- In de petroleumindustrie is de werkgelegenheid licht gekrompen (-0,9 pct.), onder andere door het personeelsverloop bij Petroplus Refining Antwerp Bitumen (voorheen Nynas). Het personeelsbestand van Exxonmobil Petroleum & Chemical nam met 10 VTE toe.
- De bouw zag haar werkgelegenheid met 1,9 pct. krimpen. G+H Montage (geluidsisolatie) en ATAB hebben hun personeelsbestand afgeslankt.
- In de metaalverwerkende nijverheid werd tijdens de beschouwde periode de grootste personeelsafslanking in de haven van Antwerpen genoteerd in 2003, met een daling met 13,6 pct. De daling van de werkgelegenheid is bijna algemeen in deze sector. De faillissementen van Lauer en Lemmens Services, die respectievelijk 242 en 98 VTE in dienst hadden in 2002, zijn daar niet vreemd aan.
- In de energie gingen 5,8 pct. van de banen verloren als gevolg van herstructureringen bij Electrabel.
- De werkgelegenheid in de voedingsnijverheid is stabiel gebleven (+0,3 pct.).

Transport

- Het ander vervoer over land zag zijn werkgelegenheid met 1,4 pct. toenemen. De lichte daling van het personeelsbestand van de NMBS werd gecompenseerd door de aanwerving van personeel bij ASX-Ibeco.
- De werkgelegenheid in het wegvervoer moest echter 0,8 pct. prijsgeven.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten zagen hun personeelsbestand achteruitgaan met 2,7 pct., een daling die onder andere toe te schrijven is aan het faillissement van Industrial Mechanical Maintenance Company.
- Bij de openbare sector nam het personeelsbestand met 1,4 pct. af.

3.1.4.3. "Top 10" van de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in 2003

TABEL 12 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID IN 2003**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Werkgelegenheid
1	OPEL BELGIUM	Automobielnijverheid	4.242
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	3.615
3	HESSE NOORD NATIE	Goederenbehandeling	2.966
4	BAYER ANTWERPEN	Chemische nijverheid	2.197
5	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	2.052
6	NMBS	Ander vervoer over land	1.853
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	1.764
8	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Goederenbehandeling	1.614
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	1.120
10	ELECTRABEL	Energie	1.098
	Totaal top 10		**22.521**

Bron: NBB.

Deze rangschikking (tabel 12) is identiek aan die van het verslag 2002. Deze tien ondernemingen namen 36,2 pct. van de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen voor hun rekening in 2003. De havenarbeiders van CEPA werden ondergebracht bij de Antwerpse goederenbehandelaars.

dat bij deze gelegenheid op Europees vlak tot stand kwam, strekt tot navolging, in die zin dat het ervoor zorgde dat de schade beperkt bleef voor de werknemers van de groep en dat, onder andere, de Antwerpse site operationeel bleef, een maatregel die evenwel gepaard ging met een afslanking van het personeelsbestand.

TABEL 13 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN TUSSEN 1997 EN 2003**
(miljoenen euro - lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	***392,6***	***524,1***	***321,3***	***418,0***	***430,8***	***465,0***	***414,0***	***27,5***	***0,9***
Scheepsagenten en expediteurs	64,7	102,8	66,1	87,9	91,6	81,3	43,1	2,9	-6,6
Goederenbehandeling	253,0	179,8	170,9	213,7	262,5	222,8	237,8	15,8	-1,0
Rederijen	41,1	219,2	44,7	95,8	47,6	68,9	71,7	4,8	9,7
Scheepsbouw en -herstelling	2,1	2,4	1,8	3,2	3,4	2,6	2,0	0,1	-0,3
Havenaanleg en baggerwerken	30,8	19,2	34,8	14,9	24,1	86,6	56,5	3,8	10,6
Visserij	0,2	0,2	0,8	0,6	0,2	0,2	0,1	0,0	-14,9
Maritieme handel	0,8	0,6	2,1	2,0	1,3	2,7	2,8	0,2	24,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n
Verdeling (p.m.)	*42,2*	*40,8*	*23,9*	*26,1*	*26,1*	*25,3*	*33,0*	-	*-4,0*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	***918,9***	***750,6***	***779,3***	***1.000,3***	***1.160,0***	***1.016,7***	***1.090,0***	***72,5***	***2,9***
HANDEL	52.2	40.7	38.8	38.7	46.8	55.8	63.5	4.2	3.3
INDUSTRIE	695.5	533.4	569.5	727.9	900.5	777.3	807.6	53.7	2.5
Energie	13,1	17,6	18,9	17,1	25,9	6,7	8,9	0,6	-6,3
Petroleumindustrie	80,7	126,0	166,2	154,1	98,0	108,9	111,9	7,4	5,6
Chemische nijverheid.....	332.1	312.2	321.6	485.9	707.0	550.9	492.4	32.7	6.8
Automobielnijverheid.....	245,0	59,3	37,1	41,7	23,8	72,9	165,0	11,0	-6,4
Elektronica	0,2	0,5	0,3	2,8	0,6	0,3	0,2	0,0	2,2
Metaalverwerkende nijverheid	2,1	4,8	4,0	5,3	3,2	3,1	4,5	0,3	13,4
Bouw.....	13,6	5,4	9,9	11,1	15,5	16,1	10,9	0,7	-3,6
Voedingsnijverheid.....	6,6	5,1	7,1	6,1	6,5	9,5	10,3	0,7	7,9
Andere industrie.....	2,2	2,5	4,3	3,8	20,1	8,9	3,5	0,2	7,8
TRANSPORT.....	45,2	67,1	52,5	79,3	56,8	42,5	65,4	4,3	6,3
Wegvervoer	29,5	16,9	23,7	18,4	16,1	9,9	40,7	2,7	5,5
Ander vervoer over land..	15,7	50,2	28,8	60,8	40,7	32,6	24,7	1,6	7,9
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	126,0	109,4	118,5	154,5	155,9	141,1	153,5	10,2	3,3
Andere diensten.....	95,5	48,7	69,6	107,7	117,9	71,2	84,4	5,6	-2,0
Openbare sector	30,5	60,7	48,8	46,7	38,0	69,9	69,1	4,6	14,6
DIRECTE INVESTERINGEN	**1.311,5**	**1.274,7**	**1.100,6**	**1.418,3**	**1.590,9**	**1.481,8**	**1.504,0**	**-**	**2,3**

Bron: NBB.

3.1.5.1. Algemene evolutie

De investeringen in de haven van Antwerpen namen in de bestudeerde periode met gemiddeld 2,3 pct. per jaar toe (tabel 13). Deze groei komt in grote mate voor rekening van de chemische nijverheid. Andere sectoren, zoals de handel, de petroleumindustrie, het transport over land en de openbare sector, volgden die trend.

2003 was een jaar waarin de investeringen in de haven van Antwerpen licht opveerden, aangezien zij in totaal met 1,5 pct. tegen lopende prijzen[69] toenamen, om opnieuw boven de grens van 1,5 miljard euro uit te komen.

[69] Alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het indexcijfer van de prijzen voor de investeringsgoederen steeg in 2003 met 1,4 pct. De groei van de investeringen in de haven van Antwerpen tegen

3.1.5.2. Evolutie per sector in 2003

Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De investeringen in de goederenbehandeling stegen met 6,8 pct. in vergelijking met 2002. De investeringen in vaste activa zijn verdubbeld bij URS, die regelmatig haar vloot vernieuwt. De investeringen zijn sterk toegenomen bij Schelde Container Terminal Noord en HNN. De investeringen door het Havenbedrijf Antwerpen zijn afgenomen.
- De investeringen van de rederijen namen met 4 pct. toe. De opleving van de activiteit bij Bocimar International was hieraan niet vreemd.
- De investeringen in de sector havenaanleg en baggerwerken zijn met 34,8 pct. gedaald. De sterke afname bij Dredging International speelde daarin een rol.
- De scheepsagenten en expediteurs zagen hun investeringen krimpen met 47,1 pct. De investeringen daalden fors bij Cobelfret[70].

Handel

De investeringen in de handelsondernemingen zijn op één jaar tijd met 13,8 pct. gestegen in de haven van Antwerpen. Aan de basis van deze stijging ligt, onder andere, Pioneer Europe.

Industrie

- De investeringen in de chemische nijverheid zijn met 10,6 pct. gedaald. Onder andere bij Fina Antwerp Olefins, Atofina Antwerpen en Oxeno Antwerpen - een entiteit van de groep Degussa en opgericht in 2001 - daalden de investeringen fors. De aanmerkelijke stijgingen die opgetekend werden bij BASF Antwerpen en Eval Europe volstonden niet om die dalingen te compenseren. Eval Europe[71] produceert sinds 1999 de barrière-kunststoffen EVAL™ (EVOH-copolymeren). Voor deze kunststof is Eval één van de belangrijkste producenten ter wereld. Na een eerste uitbreiding van de installaties in 2001, werd een bijkomende investering van 80 miljoen euro gedaan in 2003 en 2004 teneinde de productiecapaciteit te verdubbelen tegen eind 2004.
- De automobielnijverheid zag haar investeringen meer dan verdubbelen (+126,4 pct.). De groep General Motors investeerde meer dan 150 miljoen euro - dat is bijna het drievoudige van het bedrag van het jaar voordien - in de nieuwe productielijn van de Astra, een model dat door Opel Belgium sinds 2004 in Antwerpen wordt geproduceerd.
- De investeringen in de petroleumindustrie stegen met 2,7 pct. Bij Total Raffinaderij Antwerpen zijn die zelfs verdubbeld dankzij de bouw van een recuperatie-installatie van waterstof en een ontzwavelingsinstallatie, waardoor haar brandstoffen voldoen aan de strengste Europese milieunormen.

Transport

- De investeringen in het wegvervoer zijn verviervoudigd. Katoen Natie investeerde in zijn transportonderneming Trucking, door een aanzienlijk deel van zijn vloot te vernieuwen.
- De investeringen in de sector ander vervoer over land zijn met 24,3 pct. gekrompen. De NMBS en De Roeck zijn hiervoor verantwoordelijk.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten zagen hun investeringen groeien met 18,5 pct. De Maatschappij voor het Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied (MGIL) investeerde grote bedragen in de aankoop van terreinen en gebouwen, evenals in installaties, machines

---

lopende prijzen bedraagt 1,50 pct. Rekening houdend met dit indexcijfer, bedraagt de stijging van de investeringen in Antwerpen tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 0,10 pct.

[70] Cobelfret (Compagnie Belge d'Affrêtements), één van de grootste transporteurs, actief vanuit België in de *short sea shipping* en het vrachttransport over land, is via Cobam betrokken bij het wereldwijd transport van ongeveer 50 miljoen ton per jaar van steenkool, ijzererts, bauxiet en andere vaste bulkgoederen. Deze vennootschap beheert een vloot van eigen en gecharterde schepen waarvan de capaciteit schommelt tussen 50.000 en 200.000 dwt.

[71] Eval Europe staat volgens de Balanscentrale en de nationale rekeningen geklasseerd bij de handelsondernemingen (nace 51.550). Niettemin is deze onderneming actief in de chemische industrie. Met betrekking tot onderhavige studie is Eval Europe daarom bij de industrie ondergebracht.

en uitrusting. Deze maatschappij heeft als voornaamste opdracht het ontwikkelen van het haven- en industriegebied op Linkeroever.

- De investeringen door de openbare sector liepen met 1,1 pct. terug.

3.1.5.3. "Top 10" van de investeringen in de haven van Antwerpen in 2003

TABEL 14 **"TOP 10" VAN DE INVESTERINGEN IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Investeringen
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	187,7
2	OPEL BELGIUM	Automobielnijverheid	156,0
3	HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Goederenbehandeling	76,4
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	69,1
5	FINA ANTWERP OLEFINS	Chemische nijverheid	66,6
6	EVAL EUROPE	Chemische nijverheid	62,4
7	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Petroleumindustrie	57,3
8	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	35,5
9	M.G.I.L.	Andere diensten	34,2
10	DREDGING, ENVIRONMENTAL & MARINE ENGINEERING (D.E.M.E.)	Havenaanleg en baggerwerken	33,5
	Totaal top 10		**778,6**

Bron: NBB.

BASF Antwerpen blijft de grootste privéinvesteerder in de haven van Antwerpen, deze keer gevolgd door Opel Belgium (tabel 14). EVAL Europe, Total Raffinaderij Antwerpen - voorheen Fina Raffinaderij Antwerpen - MGIL en DEME deden hun intrede in deze "top 10", die 51,8 pct. van de investeringen in de haven van Antwerpen in 2003 vertegenwoordigde.

3.1.6. Financiële ratio's

TABEL 15 FINANCIELE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2001 TOT 2003

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
MARITIEME CLUSTER	***1,6***	***5,6***	***6,0***	***0,91***	***0,88***	***0,89***	***38,6***	***41,2***	***41,2***
Scheepsagenten en expediteurs	11,3	21,1	13,9	0,95	0,98	0,96	23,9	24,0	26,1
Goederenbehandeling	1,4	1,6	2,7	0,97	0,73	0,74	48,6	48,3	49,4
Rederijen	-3,2	4,2	6,3	0,79	0,96	0,98	38,8	50,4	45,4
Scheepsbouw en -herstelling	18,3	-11,4	11,5	1,27	1,13	1,20	28,0	20,2	22,1
Havenaanleg en baggerwerken	5,1	10,5	16,2	1,06	0,82	0,97	29,9	28,4	30,3
Visserij	6,5	7,7	4,5	0,83	0,89	0,90	21,1	26,6	31,0
Maritieme handel	10,4	10,5	12,3	1,37	1,46	1,39	23,8	27,7	29,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***4,2***	***7,5***	***15,9***	***1,55***	***0,86***	***1,49***	***56,4***	***49,8***	***35,7***
HANDEL	4,8	-5,0	7,2	1,12	1,07	1,18	31,7	26,2	33,2
INDUSTRIE	4,8	14,6	19,3	0,65	0,33	1,30	33,0	32,1	30,0
Energie	17,4	21,6	31,5	0,95	1,54	1,23	39,1	38,5	36,1
Petroleumindustrie	29,1	22,9	20,2	0,63	0,10	1,09	13,4	29,3	24,9
Chemische nijverheid	1,1	5,4	16,4	0,56	0,57	1,44	38,4	36,2	37,7
Automobielnijverheid	12,2	-0,4	35,7	1,15	1,11	0,88	16,4	14,8	20,0
Elektronica	11,3	18,7	9,3	1,07	0,97	1,01	12,7	16,5	23,3
Metaalverwerkende nijverheid	19,5	-5,6	8,7	1,18	1,14	1,09	22,8	24,8	27,4
Bouw	4,8	-0,2	6,0	1,11	1,01	1,08	31,6	25,1	26,6
Voedingsnijverheid	-15,3	13,0	-0,1	0,85	0,89	0,77	28,5	33,0	31,9
Andere industrie	15,0	10,6	9,0	1,23	0,59	0,81	44,9	46,0	46,7
TRANSPORT	-1,0	-16,6	-5,2	1,04	0,90	0,85	32,5	27,5	25,0
Wegvervoer	8,4	6,6	9,1	1,12	1,11	1,09	26,3	26,9	27,0
Ander vervoer over land	-2,8	-21,3	-8,4	1,00	0,82	0,76	34,0	27,7	24,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4,0	3,4	9,7	5,78	6,72	3,27	84,8	86,9	71,0
Andere diensten	4,0	3,4	9,7	5,78	6,72	3,27	84,8	86,9	71,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	**3,9**	**7,3**	**14,2**	**1,41**	**0,87**	**1,34**	**53,3**	**48,7**	**36,5**

Bron: NBB.

De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen is aanzienlijk verbeterd in 2003 in de haven van Antwerpen, dit zowel in de maritieme en vooral in de niet-maritieme clusters (tabel 15). Ondanks de daling die vastgesteld werd bij de scheepsagenten en expediteurs en in de petroleumindustrie, gaf deze ratio een sterke stijging te zien bij de sector havenaanleg en baggerwerken, de rederijen en de goederenbehandeling, evenals in de handel, de chemische nijverheid en de automobielnijverheid, het transport over land en de andere diensten. Bayer Antwerpen boekte opnieuw winst, net als Opel Belgium. Dredging International boekte bijna een verdubbeling van zijn winst.

Het gemiddelde nettobedrijfskapitaal is opnieuw positief geworden in de haven van Antwerpen in 2003. De liquiditeit in ruime zin wijzigde niet in de maritieme cluster maar herstelde daarentegen in

de niet-maritieme cluster, met name in de chemische nijverheid en de petroleumindustrie, ondanks een daling bij de andere logistieke diensten. Hier dient ook de aanmerkelijke stijging te worden vermeld van de kasmiddelen van de ondernemingen Bayer Antwerpen, Solvay en BASF Antwerpen. De liquiditeitsratio van het petrochemisch bedrijf Exxonmobil Petroleum & Chemical is opnieuw boven de eenheid uitgekomen.

Het solvabiliteitsniveau van de maritieme ondernemingen is gemiddeld niet gewijzigd. Het kende echter wel een terugval in de petroleumindustrie, het ander vervoer over land en de andere logistieke diensten. Deze daling werd gedeeltelijk getemperd door stijgingen in de handel, de chemische nijverheid en de automobielnijverheid. De mogelijkheid voor Exxonmobil Petroleum & Chemical om zijn verbintenissen op korte en lange termijn na te komen, is gedaald, evenals bij de NMBS, Ziegler en BASF Coordination Center. Het kapitaal van laatstgenoemden daalde ingevolge de herschikking van de financiële middelen in 2003 op het niveau van de groep BASF.

3.1.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Antwerpen in 2003: synthese[72]

TABEL 16 **ANTWERPEN**
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2003	Evolutie 2002- 2003 (in pct.)	Aandeel 2003 (in pct.)
Containers	25.042	36.308	61.350	+ 15,7	42,9
Roll-on/roll-off	2.918	3.128	6.045	+ 3,6	4,2
Conventioneel stukgoed	5.936	8.504	14.440	- 0,3	10,1
Vloeibare bulkgoederen	24.739	10.388	35.127	+ 9,8	24,6
Vaste bulkgoederen	18.961	6.951	25.912	- 1,5	18,1
TOTAAL	**77.596**	**65.278**	**142.875**	**+ 8,5**	**100,0**

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.

Het maritiem goederenverkeer in de haven van Antwerpen groeide sterk in 2003 (tabel 16). Na een lichte teruggang in 2001 en een opleving met 1,2 pct. in 2002, overschreed het maritiem goederenverkeer in 2003 voor de eerste keer de kaap van 140 miljoen ton (+8,5 pct.). In het bijzonder het stukgoed, voor 75 pct. bestaande uit containers, verklaart deze evolutie.

De sterkste stijging komt voor rekening van het containerverkeer (+15,7 pct. in 2003), de belangrijkste motor van de groei in de haven van Antwerpen. Deze trend werd in 1980 ingezet. Antwerpen behoort hierdoor tot de tien grootste containerhavens ter wereld. Bovendien was er ook een toename van de overslagen chemische producten, ijzer, staal, non-ferrometalen en meststoffen. Het succes van het containertransport, waarvan het aantal overgeslagen eenheden de kaap van 5 miljoen overschreden heeft in 2003 (exact 5,4 TEU), veroorzaakt vanzelfsprekend een probleem van beschikbare opslagruimten. Tal van projecten zijn in uitvoering in dat vlak, waaronder het Deurganckdok, en samenwerkingsmogelijkheden met binnenlandse havens zoals de Autonome Haven van Luik, worden onderzocht om de haven van Antwerpen te ontlasten[73].

De lichte terugval van vaste bulkgoederen is toe te schrijven aan de sterke daling die vastgesteld werd in de overslag van zand en grind, graangewassen en steenkool, een afname die evenwel getemperd werd door de gestegen overslag van meststoffen en ertsen. De aanzienlijke toename van de overslag van vloeibare bulkgoederen met 9,8 pct. is te danken aan de petroleumderivaten, de ruwe olie en de chemische producten. Conventionele stukgoederen zijn opnieuw achteruitgegaan in 2003, en zakten tot hun laagste niveau sinds 1980. Daarentegen overschreed het roroverkeer voor de eerste keer sinds 1980 de kaap van 6 miljoen ton.

Ongeveer een derde van het maritiem verkeer over Antwerpen is Europees. De *short sea shipping* blijft dan ook een belangrijke rol spelen in de haven van Antwerpen.

---

[72] Bronnen: Havenbedrijf Antwerpen en het *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie. In tabel 60 (bijlage 8) is de overslag per goederencategorie in de haven van Antwerpen vermeld voor het jaar 2003.

[73] Zie Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002,* NBB, Working Paper nr. 64 (Document series).

3.2. Haven van Gent

3.2.1. Identiteitskaart van de haven van Gent[74]

Statuut van het havenbedrijf:	Autonoom gemeentelijk havenbedrijf (Havenbedrijf Gent GAB).
Totale oppervlakte:	4.701 ha.
Grondoppervlakte:	4.132 ha.
Oppervlakte dokken:	569 ha.
Maritieme verbindingen:	Verbinding met de Noordzee via de Westerschelde, evenals het aangelegde zeekanaal Gent - Terneuzen (Nederland) en zijn sluizencomplex. Toegang voor schepen met een diepgang van 13,5 m.
Verbindingen met het hinterland:	De haven is gelegen op het snijpunt van twee belangrijke verkeersassen: de E-17 (Stockholm - Lissabon) en de E-40 (Londen - Istanbul). Alle kaaien zijn voorzien van één of meerdere spoorweg(en), die aangesloten zijn op het Belgisch en internationaal netwerk. Dankzij het zeekanaal, de Westerschelde en het Hansweertkanaal, kunnen binnenschepen aansluiting vinden met de Rijn, en kunnen de goederen van of naar Nederland, Duitsland, Elzas-Lotharingen (Frankrijk) en Zwitserland verscheept worden. Naar het zuiden zorgt de Ringvaart voor de verbinding met de Schelde en de Leie.
Infrastructuur:	De diepgang bedraagt 13,5 m voor alle kaaien, zodat alle dokken toegankelijk zijn voor schepen van 80.000 ton dwt[75]. Het Grootdok, Mercatordok en Kluizendok zijn de belangrijkste dokken. Het Kluizendok, gelegen op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen, ontsluit een gebied van 200 ha voor nieuwe havenactiviteiten. De eerste fase hiervan is operationeel sinds begin 2005.
Bijzonderheden:	Invoerhaven goed voorzien van silo's, opslagtanks en gespecialiseerde opslagruimten. Gent is de grootste zeehaven van België waar ijzer- en staalindustrie gevestigd is. Tweederde van het verkeer bestaat uit steenkool, ertsen en producten van de metaalindustrie.

3.2.2. Opmerkelijke gebeurtenissen in 2003[76]

3.2.2.1. Context

2003 was niet zo'n goed jaar als verwacht voor de haven van Gent voor wat betreft het volume overgeslagen goederen, dit omwille van de vertraagde activiteit die aan het einde van het jaar vastgesteld werd. Het was daarentegen wel een recordjaar voor de TW en een goed jaar voor de werkgelegenheid.

De nieuwe projecten aan het Kluizendok zouden tegen 2006 - 2007 een bijkomende overslag van 1,6 miljoen ton moeten genereren in de haven, waar meer dan 80 pct. van de overslag bestaat uit lossingen. De autoriteiten hopen dat die nieuwe infrastructuur de werkgelegenheid zal bevorderen. Bovendien kondigde de werkgeverscentrale CEPG[77] de eerste uitbreiding aan van het contingent havenarbeiders sinds de jaren negentig, samen met de verjonging en de rationalisatie ervan. De gemiddelde leeftijd bedroeg in 2003 nog steeds 45 jaar.

---

74 Gegevens van februari 2005 (bron: Havenbedrijf Gent GAB).

75 dwt = dead-weight tonnage. Voor de definitie zie bijlage 9.

76 Bronnen: Havenbedrijf Gent GAB en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie.

77 Centrale der Werkgevers aan de Haven van Gent.

3.2.2.2. Industriële activiteit

Begin 2003 legde Electrabel twee windmolenparken met elk een capaciteit van 2 MW aan op de terreinen van de centrale van Rodenhuize in de haven van Gent. Het gaat om het krachtigste model van windmolen dat op dat moment in België geïnstalleerd werd.

Op 19 mei ging de productie in de nieuwe fabriek van Volvo Cars Engine Center Gent van start.

Op 31 mei nam de Finse papierproducent StoraEnso de grootste machine voor krantenpapier ter wereld in gebruik in Langerbrugge. De papierindustrie is sinds twee eeuwen erg belangrijk voor Gent. Deze nieuwe machine is in staat om jaarlijks 400.000 ton krantenpapier van 45 g/m² te produceren op basis van 700.000 ton gebruikt papier.

Midden november opende Volvo Logistics Europa[78] officieel een nieuw distributiepark op de achterkaai van het Mercatordok.

Begin december nam Katoen Natie een nieuwe koelloods in gebruik op haar Mega-Logistiek Park.

In 2003 vroegen vier ondernemingen een vergunning aan voor een concessie aan het nieuwe Kluizendok. Het gaat om metaalverwerker Aelterman, transportbedrijf Van Eeckhout, opslagbedrijf Ghent Transport & Storage (GTS) en zoutproducent Zoutman nv.

3.2.2.3. Infrastructuur

Op 7 april 2003 werd een samenwerkingsakkoord ondertekend tussen Zeeland Seaports en het havenbedrijf Gent, waarin onder andere de gezamenlijke promotie van de kanaalzone die Gent met Terneuzen (Nederland) verbindt, opgenomen is. De aanleg van een nieuwe zeesluis in Terneuzen blijkt bovendien steeds meer nodig voor de groei van de Gentse haven.

De tweede fase van de aanleg van de kaaimuren van het Kluizendok werd voltooid in 2003. De twee overblijvende stukken kaai zullen aangelegd worden zodra de spoorlijn 55 omgeleid is. Het is de voltooiing van de werken aan de noordelijke kaaimuur die het mogelijk gemaakt heeft de eerste bovenvermelde exploitatievergunningen uit te reiken. Op 8 mei werd de eerste fase van de aanleg van het wegennet dat aansluit op het Kluizendok beëindigd. De tweede fase werd ondertussen aanbesteed en kreeg een budget van 4,6 miljoen euro toegekend. De terreinen van het Kluizendok die nog asbest bevatten, werden volledig afgegraven in 2003.

Op 10 juli 2003 werden de werken voor de aanleg van een tweede ontsluitingsweg in het industriepark Skaldenpark voltooid. Op 14 augustus werd gestart met de plaatsing van de eerste betonnen dwarsbalken in Rieme, in het kader van de omleiding van spoorlijn 55 Wondelgem-Zelzate.

Het havenbedrijf van Gent plande de bouw van een nieuwe vleugel aan haar administratieve gebouwen en de reorganisatie van haar afdelingen. De werken begonnen op 3 november 2003 en worden midden 2005 beëindigd.

[78] De organisatie van de vrachtwagenafdeling van Volvo in België is als volgt gestructureerd: de industrie is geconcentreerd in Gent (Volvo Europa Truck en Volvo Parts Gent), de verkoop is gevestigd in Brussel (Volvo Trucks Belgium) en de diensten zijn gevestigd in Gent (Volvo IT Belgium en Volvo Logistics Europe).

TABEL 17 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT TUSSEN 1997 EN 2003

(miljoenen euro - lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**2.581,2**	**2.882,7**	**2.637,8**	**2.879,8**	**2.721,2**	**2.878,5**	**2.952,3**	**100,0**	**2,3**
MARITIEME CLUSTER..	***156,3***	***179,7***	***191,1***	***177,7***	***177,7***	***185,3***	***191,5***	***6,5***	***3,4***
Scheepsagenten en expediteurs	33,5	39,8	37,1	42,7	50,2	57,5	47,6	1,6	6,0
Goederenbehandeling	112,2	125,2	128,6	119,7	109,2	108,9	120,8	4,1	1,2
Rederijen	7,5	9,5	20,9	9,0	10,2	10,4	11,4	0,4	7,3
Scheepsbouw en -herstelling	2,3	4,2	3,4	3,5	4,4	4,4	3,7	0,1	8,2
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	0,9	0,9	0,0	n.
Visserij	0,3	0,4	0,5	1,1	0,6	1,1	1,3	0,0	28,8
Maritieme handel	0,5	0,6	0,6	1,8	1,2	2,2	5,8	0,2	50,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Verdeling (p.m.) [79]	*3,2*	*3,9*	*4,6*	*2,5*	*4,5*	*4,4*	*5,0*	-	*7,5*
NIET-MARITIEME CLUSTER	***2.424,9***	***2.703,0***	***2.446,7***	***2.702,1***	***2.543,5***	***2.693,2***	***2.760,8***	***93,5***	***2,2***
HANDEL	456,0	632,5	538,2	544,3	608,5	579,4	652,7	22,1	6,2
INDUSTRIE	1.794,3	1.887,9	1.785,6	1.979,5	1.770,0	1.936,9	1.927,5	65,3	1,2
Energie	205,9	113,2	115,4	145,0	169,4	165,2	97,7	3,3	-11,7
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	3,8	5,9	6,8	8,1	0,3	n.
Chemische nijverheid	177,1	187,7	182,4	226,1	225,2	217,3	215,3	7,3	3,3
Automobielnijverheid	463,6	531,3	510,7	493,7	492,2	510,1	507,5	17,2	1,5
Elektronica	96,6	95,0	91,0	99,4	57,2	56,5	66,4	2,2	-6,0
Metaalverwerkende nijverheid	626,4	719,6	644,8	754,3	516,5	694,5	775,0	26,3	3,6
Bouw	84,5	86,9	90,9	109,0	131,9	114,7	106,7	3,6	4,0
Voedingsnijverheid	56,0	54,7	53,5	56,1	58,7	70,9	67,8	2,3	3,2
Andere industrie	84,1	99,6	96,8	91,9	112,9	100,8	82,9	2,8	-0,2
TRANSPORT	43,9	49,5	49,6	63,3	60,5	63,6	64,1	2,2	6,5
Wegvervoer	25,2	28,1	29,5	42,8	37,9	37,1	38,8	1,3	7,5
Ander vervoer over land	18,7	21,4	20,2	20,5	22,7	26,5	25,3	0,9	5,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	130,7	133,1	73,2	115,1	104,4	113,3	116,5	3,9	-1,9
Andere diensten	119,4	122,0	62,1	106,2	95,3	103,0	106,5	3,6	-1,9
Openbare sector	11,4	11,1	11,2	8,9	9,1	10,3	10,0	0,3	-2,2
2. INDIRECTE EFFECTEN	***2.448,2***	***2.556,8***	***2.683,6***	**2.759,5**	***2.858,5***	***3.026,1***	***3.068,0***	**-**	***3,8***
MARITIEME CLUSTER	*225,9*	*235,2*	*251,5*	217,3	*199,5*	*216,3*	*206,7*	-	*-1,5*
NIET-MARITIEME CLUSTER	*2.222,3*	*2.321,6*	*2.432,1*	2.542,1	*2.659,0*	*2.809,8*	*2.861,4*	-	*4,3*
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	***5.029,4***	***5.439,5***	***5.321,4***	**5.639,3**	***5.579,7***	***5.904,6***	***6.020,3***	**-**	***3,0***

Bron: NBB.

[79] De resultaten van de maritieme ondernemingen gelegen buiten de havenzone staan vermeld onder de rubriek “Verdeling (p.m.)". Deze resultaten zijn reeds opgenomen in het cijfer van de directe effecten en worden hier ter informatie vermeld.

3.2.3.1. Algemene evolutie

Tussen 1997 en 2003 steeg de directe TW in de haven van Gent met gemiddeld 2,3 pct. per jaar (tabel 17). Met uitzondering van de energie en de elektronica, de andere industrie, de andere logistieke diensten en de openbare sector, is er een opwaartse trend in alle andere sectoren. De voornaamste industrieën – de metaalverwerkende nijverheid, de automobielnijverheid en de chemische nijverheid – tekenden opmerkelijke stijgingen op, net als de segmenten handel en vervoer over land.

Ondanks de daling van het maritiem goederenverkeer in 2003 in vergelijking met het jaar voordien, nam de TW van de ondernemingen die in de Gentse haven gevestigd zijn in totaal toe met 2,6 pct.

De indirecte TW, die gegenereerd wordt door de activiteit van de ondernemingen die in de haven van Gent gevestigd zijn, is tussen 1997 en 2003 met gemiddeld 3,8 pct. per jaar toegenomen. De groei ervan in 2003 wordt op 1,4 pct. geraamd. De andere logistieke diensten spelen een bijzondere rol in die positieve evolutie die vastgesteld werd in de niet-maritieme sector, aangezien deze sector sterk afhankelijk is van de toelevering. De positieve evolutie in de metaalverwerkende nijverheid, die deze afhankelijkheid minder vertoont, heeft niettemin eveneens de ontwikkeling van de indirecte TW beïnvloed.

3.2.3.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe TW in de haven van Gent nam met 2,6 pct. toe tegen lopende prijzen[80] in 2003. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De TW van de goederenbehandeling steeg met 11 pct. in vergelijking met 2002. Na drie moeilijke jaren overschreed ze opnieuw de grens van 120 miljoen euro. Deze stijging vindt zijn verklaring in de goede resultaten van Belgotank en Euro-Silo. De TW van CEPG is stabiel gebleven.
- De activiteit van de scheepsagenten en expediteurs is daarentegen afgenomen (-17,3 pct.). Oorzaak daarvan is de spectaculaire daling die vastgesteld werd bij Furness Logistics Ghent (-47,8 pct.), waarvan het omzetcijfer met 28,1 pct. achteruitgegaan is, en de opmerkelijke terugval bij Flanders Logistics (-8,8 pct.).
- De TW van de rederijen won 9,4 pct. dankzij de goede prestaties van Galaxie, Sea & Inland Transport, DFDS Tor Line en Rederij Intermas.

Handel

De TW in de handel, een sector die tweede gerangschikt staat inzake werkgelegenheid en derde in het vlak van TW in de Gentse haven, steeg met 12,7 pct. in 2003. De grootste toename werd genoteerd bij Total Belgium, Belgian Shell en Honda Europe. Deze ondernemingen boekten immers opnieuw winst tijdens dit boekjaar. Total Belgium zag zijn bedrijfsresultaat meer dan verdrievoudigen (van 10,9 naar 35,5 miljoen euro). Dit was hoofdzakelijk het gevolg van de goede prestaties die geleverd werden in alle activiteiten van de onderneming – de verkoop verbonden aan de zeevaart bleef op een hoog niveau.

Industrie

- De metaalverwerkende nijverheid, die de eerste plaats bekleedt voor wat de TW betreft en die de tweede grootste werkgever in de Gentse haven is, zag haar TW toenemen met 11,6 pct. De TW van Sidmar, de grootste onderneming van de haven, steeg met 13,6 pct., een beweging die de terugval met 13,5 pct. bij Galtec niet kon compenseren. Bij Sidmar, een onderneming van de groep Arcelor, werd het bezuinigingsplan voor een rationalisering van de activiteiten (automatisering en outsourcing), de optimalisering van het werk in ploegen en de vermindering van de algemene kosten voortgezet. Dit resulteerde in een opmerkelijke daling van het verlies in 2003, het jaar waarin het investeringsplan op de site van Gent voltooid werd. Dankzij dit plan kan de TW per geproduceerde eenheid sneller

[80] Ter herinnering: Alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het algemene indexcijfer van de binnenlandse producentenprijzen is in 2003 met 0,7 pct. toegenomen. De stijging van de TW in de haven van Gent tegen lopende prijzen bedraagt 2,56 pct. Rekening houdend met dit indexcijfer, bedraagt de stijging van de TW in Gent tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 1,85 pct.

stijgen. Met de productiviteit en een efficiënte infrastructuur kan de staalfabrikant zeker zijn van het voortbestaan en groei van die activiteit, en dit ondanks de minder gunstige ligging ten opzichte van de drie andere maritieme vestigingen van de groep in Europa[81].

- De TW van de automobielnijverheid, de grootste werkgever in Gent, is met 0,5 pct. afgenomen. De lichte stijging van de TW bij Volvo Cars volstond niet om de effecten van de daling bij Volvo Europa Truck goed te maken. De nummer één in België op de markt van de vrachtwagens maakte een goed jaar door voor wat zijn resultaat betreft, maar de afschrijvingen zijn sterk gedaald in vergelijking met het voorgaande boekjaar. Toch was er een relatieve terugval van de TW in 2003 die echter verklaart kan worden door het in productie nemen van het nieuwe model FH/FM in 2002.
- De chemische nijverheid zag haar activiteit met 0,9 pct. teruglopen. Oorzaak hiervan zijn de slechte resultaten van Oleon en Rhodia Chemie, die toe te schrijven zijn aan de slechte marktomstandigheden van de petrochemie en aan de scherpere concurrentie. De negatieve impact van de daling van de dollar was bijzonder voelbaar in deze sector. UCB behoudt zijn leiderspositie in het vlak van TW voor deze sector in Gent. Het wordt gevolgd door Kronos Europe.
- De TW van de bouw ging met 7 pct. achteruit omwille van de daling van de TW bij Denys en de cementfabrieken CBR. Hoewel deze industrie het vrij goed deed in 2003, werden de cementfabrieken, die tot de groep HeidelbergCement behoren, beïnvloed door de moeilijkheden van de groep in Duitsland.
- De TW van de energie is sterk gedaald (-40,9 pct.) om redenen die reeds onder punt 3.1.3.2.3 besproken werden, in verband met de situatie van Electrabel. Naast de herstructureringen van deze groep, daalde de TW van SPE[82], wat te wijten is aan de overboeking van een groot deel van de winst naar haar belastingvrije reserves.
- De TW van de andere industrie daalde met 17,8 pct., een afname die verklaard wordt door de stijging van de bedrijfskosten en het verlies bij Stora Enso Langerbrugge (haar TW gaat met 26,7 pct. achteruit).
- De TW van de voedingsnijverheid is met 4,3 pct. afgenomen. Deze daling vindt zijn oorsprong onder andere in de daling bij Cargill en Etablissementen P. Bruggeman, die niet gecompenseerd werd door de groei bij Algist Bruggeman.
- De TW van de elektronica steeg met 17,5 pct. De TW van GE Power Controls Belgium is dan weer met 37,6 pct. toegenomen.

Transport

- De TW van het wegvervoer nam met 4,6 pct. toe. In dit verband dient te worden gewezen op de goede prestaties van Hallens en Schenk Tanktransport Belgium.
- Het ander vervoer over land was niet zo'n benijdenswaardig lot beschoren, want daar ging de TW met 4,7 pct. achteruit. De TW van de NMBS kende eveneens een neerwaartse trend.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten zagen hun TW met 3,5 pct. toenemen. Groep 4 Total Security, Sita West en Volvo Continental liggen aan de basis van deze stijging.
- De TW van de openbare sector[83] ging met 3,4 pct. achteruit.

[81] Duinkerken en Marseille-Fos in Frankrijk en Gijón-Aviles in Spanje.

[82] Elektriciteitsproducent: Sociéte de Production d'Electricité.

[83] Zie volledige lijst in bijlage 4.

3.2.3.3. "Top 10" van de TW in de haven van Gent in 2003

TABEL 18 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Toegevoegde waarde
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	698,1
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	313,0
3	TOTAL BELGIUM	Handel	274,7
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	159,5
5	BELGIAN SHELL	Handel	104,9
6	ELECTRABEL	Energie	77,1
7	HONDA EUROPE	Handel	67,8
8	U.C.B.	Chemische nijverheid	59,4
9	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Elektronica	42,2
10	BP BELGIUM	Handel	38,7
	Totaal top 10		**1.835,5**

Bron: NBB.

Op enkele plaatsverwisselingen na is deze rangschikking, met Sidmar op kop, (tabel 18) niet gewijzigd sinds 2002. Stora Enso Langerbrugge heeft zijn plaats afgestaan aan GE Power Controls Belgium. Deze tien ondernemingen vertegenwoordigden 62,2 pct. van de directe TW in de haven van Gent in 2003.

TABEL 19 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT TUSSEN 1997 EN 2003

(VTE)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN ...	**27.849**	**27.848**	**28.170**	**28.917**	**29.129**	**28.325**	**28.330**	**100,0**	**0,3**
MARITIEME CLUSTER.....	***1.863***	***2.028***	***2.174***	***1.975***	***2.045***	***1.932***	***1.994***	***7,0***	***1,1***
Scheepsagenten en expediteurs	526	558	570	580	659	716	734	2,6	5,7
Goederenbehandeling	1.177	1.260	1.235	1.211	1.160	983	1.027	3,6	-2,2
Rederijen	84	109	274	92	88	102	99	0,3	2,8
Scheepsbouw en -herstelling	58	82	73	71	85	83	68	0,2	2,5
Havenaanleg en baggerwerken	0	0	0	0	29	11	11	0,0	n.
Visserij	6	8	11	8	8	8	8	0,0	5,9
Maritieme handel	12	12	11	13	15	30	48	0,2	26,2
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Verdeling (p.m.)	*62*	*78*	*82*	*57*	*72*	*72*	*83*	-	*5,0*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	***25.987***	***25.820***	***25.996***	***26.942***	***27.083***	***26.392***	***26.336***	***93,0***	***0,2***
HANDEL	2.577	2.562	2.479	2.570	2.732	2.768	2.849	10,1	1,7
INDUSTRIE	21.462	21.289	21.528	21.828	21.871	21.136	20.996	74,1	-0,4
Energie	1.350	817	848	871	890	935	895	3,2	-6,6
Petroleumindustrie	0	0	0	70	63	56	58	0,2	n.
Chemische nijverheid.....	1.810	1.863	1.830	2.071	2.111	2.015	1.901	6,7	0,8
Automobielnijverheid.....	6.222	6.668	6.791	6.532	6.851	6.769	7.151	25,2	2,3
Elektronica	1.490	1.428	1.395	1.493	1.185	1.099	990	3,5	-6,6
Metaalverwerkende nijverheid	7.223	7.331	7.413	7.340	7.280	6.831	6.625	23,4	-1,4
Bouw.....	1.616	1.652	1.754	1.855	1.802	1.718	1.694	6,0	0,8
Voedingsnijverheid.....	429	436	504	509	523	508	494	1,7	2,3
Andere industrie.....	1.323	1.095	993	1.087	1.166	1.206	1.188	4,2	-1,8
TRANSPORT.....	816	867	826	992	1.006	980	990	3,5	3,3
Wegvervoer	424	443	420	566	528	506	522	1,8	3,5
Ander vervoer over land..	392	424	406	427	478	474	469	1,7	3,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1.132	1.101	1.164	1.552	1.474	1.509	1.501	5,3	4,8
Andere diensten.....	845	807	869	1.314	1.230	1.239	1.241	4,4	6,6
Openbare sector	287	294	295	238	244	270	260	0,9	-1,6
2. INDIRECTE EFFECTEN	***32.086***	***32.911***	***35.459***	**36.114**	***37.129***	***36.734***	***37.328 ****	**-**	***2,6***
MARITIEME CLUSTER	*2.617*	*2.844*	*3.032*	2.688	*2.311*	*2.208*	*2.133*	-	*-3,3*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	*29.470*	*30.066*	*32.427*	33.426	*34.818*	*34.525*	*35.194*	-	*3,0*
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	***59.936***	***60.758***	***63.630***	**65.031**	***66.258***	***65.058***	***65.658***	**-**	***1,5***

Bron: NBB.

* waarvan 29.423 VTE loontrekkenden.

3.2.4.1. Algemene evolutie

In de bestudeerde periode is de directe werkgelegenheid in de haven van Gent met gemiddeld 0,3 pct. per jaar toegenomen (tabel 19). De hoofdreden van deze lichte stijging ligt bij de automobielnijverheid, de handel, de chemische nijverheid, de bouw en de scheepsagenten en expediteurs. In de sectoren metaalverwerkende nijverheid, elektronica en energie daarentegen daalde het personeelsbestand.

Ondanks de goede cijfers die geboekt werden voor wat de TW betreft is de directe werkgelegenheid stabiel gebleven in 2003.

De indirecte werkgelegenheid deed het beter dan de directe werkgelegenheid in de haven van Gent tussen 1997 en 2003, aangezien die met gemiddeld 2,6 pct. per jaar toenam. De groei van de indirecte werkgelegenheid werd in 2003 op 1,6 pct. geraamd. Terwijl de daling bij de rederijen op de maritieme indirecte werkgelegenheid woog, kon de niet-maritieme indirecte werkgelegenheid opnieuw toenemen dankzij de petroleumindustrie en de automobielnijverheid, om alleen nog maar te spreken van de sectoren die het sterkst afhankelijk zijn van de toelevering.

3.2.4.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe werkgelegenheid in de haven van Gent is op het niveau van 2002 gebleven. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die stabilisatie en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De werkgelegenheid in de goederenbehandeling is met 4,5 pct. gestegen in vergelijking met 2002, onder andere omwille van de aanwerving van 45 VTE door de nieuwe onderneming Frans Maas Automotive Belgium (NACE-BEL-code 63.122).
- Het personeelsbestand van de scheepsagenten en expediteurs is met 2,5 pct. gestegen. Logisport heeft personeel in dienst genomen.

Handel

De werkgelegenheid in de handel is met 2,9 pct. toegenomen, een stijging die met name toegeschreven moet worden aan BP Belgium en Mercedes-Benz Gent. Bij Honda Europe werd daarentegen een daling vastgesteld.

Industrie

- De automobielnijverheid blijft de grootste sector in het vlak van werkgelegenheid in de haven van Gent. Het aantal werknemers in die industrie is toegenomen met 5,7 pct., dankzij, onder andere, Volvo Cars Gent. Dit bedrijf produceerde een recordaantal auto's, verhoogde haar productiecapaciteit en nam tevens 263 VTE in dienst. Voorts is het aantal VTE's met 120 gestegen bij Benteler Automotive Belgium.
- In de metaalverwerkende nijverheid bedroeg de daling van de werkgelegenheid 3 pct. Sidmar, de grootste werkgever in Gent, stuurde in het kader van het bezuinigingsplan van Arcelor (cf. punt 3.2.3.2.3) 258 VTE op brugpensioen en besliste een honderdtal tijdelijke arbeidsovereenkomsten te beëindigen.
- De chemische nijverheid zag haar personeelsbestand teruglopen met 5,7 pct. omwille van de kostenreductie bij ondernemingen zoals Trelleborg Wheel Systems Belgium en Rhodia Chemie (voornamelijk de niet-hernieuwing van de arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur).
- De bouw boekte een lichte terugval in het vlak van werkgelegenheid (-1,4 pct.), een trend die vastgesteld werd bij Flanders Construction Company maar getemperd werd door aanwervingen bij Denys.
- Het personeelsbestand in de andere industrie daalde met 1,4 pct. ondanks een lichte stijging van de werkgelegenheid bij Stora Enso Langerbrugge.
- In de elektronica viel de werkgelegenheid met 10 pct. terug, onder andere wegens de daling die vastgesteld werd bij GE Power Controls Belgium, Rogers en Rog-Metal.
- De energie leed onder de herstructureringen bij Electrabel, zoals hierboven reeds werd aangehaald. De werkgelegenheid is hier met 4,2 pct. achteruitgegaan.

Transport

- De werkgelegenheid in het wegvervoer steeg met 3 pct., een toename die toe te schrijven is aan Hallens, Schenk Tanktransport Belgium en De Seranno Transport.
- In het andere vervoer over land werd een omgekeerde beweging (-1 pct.) genoteerd. Hier dient te worden gewezen op de daling van het personeelsbestand bij de NMBS.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten behielden hun werkgelegenheidsniveau op 1.241 VTE. De stijging die genoteerd werd bij Groep 4 Total Security wordt gecompenseerd door de daling bij Bayer Bioservice.
- De werkgelegenheid in de openbare sector is met 3,7 pct. gedaald.

3.2.4.3. "Top 10" van de werkgelegenheid in de haven van Gent in 2003

TABEL 20 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID IN 2003**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Werkgelegenheid
1	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	5.569
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	4.099
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	2.480
4	ELECTRABEL	Energie	784
5	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Elektronica	621
6	HONDA EUROPE	Handel	614
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	485
8	NMBS	Ander vervoer over land	383
9	DENYS	Bouw	364
10	U.C.B.	Chemische nijverheid	311
	Totaal top 10		**15.710**

Bron: NBB.

Afgezien van de plaatsverwisseling tussen Denys en UCB, is deze rangschikking (tabel 20) identiek aan die van het verslag 2002. Deze tien ondernemingen droegen voor 55,5 pct. bij tot de directe werkgelegenheid in de haven van Gent in 2003.

TABEL 21 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT TUSSEN 1997 EN 2003**
(miljoenen euro - lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	***42,9***	***47,8***	***59,3***	***40,0***	***36,3***	***51,4***	***46,1***	***6,1***	***1,2***
Scheepsagenten en expediteurs	12,4	6,2	4,6	3,7	5,3	5,5	9,0	1,2	-5,2
Goederenbehandeling	26,5	34,6	49,2	31,8	25,8	32,5	28,5	3,8	1,2
Rederijen	3,5	6,4	5,1	3,8	3,9	12,0	7,4	1,0	13,1
Scheepsbouw en -herstelling	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	0,1	10,8
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,2	0,0	n.
Visserij	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,6	0,2	0,0	17,7
Maritieme handel	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	13,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Verdeling (p.m.)	*3,4*	*2,6*	*4,0*	*2,2*	*3,0*	*3,6*	*3,7*	-	*1,2*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	***333,2***	***372,6***	***590,2***	***552,7***	***574,3***	***733,3***	***708,1***	***93,9***	***13,4***
HANDEL	41,3	36,1	39,5	49,7	63,8	62,9	51,0	6,8	3,6
INDUSTRIE	256,8	293,5	510,3	440,1	462,3	632,4	617,3	81,9	15,7
Energie	14,8	13,7	15,6	15,3	18,7	5,5	7,6	1,0	-10,4
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	1,6	0,3	0,1	5,0	0,7	n.
Chemische nijverheid.....	26,5	32,0	34,7	33,0	46,8	38,3	31,4	4,2	2,9
Automobielnijverheid.....	62,2	116,3	220,2	90,0	77,3	133,3	172,8	22,9	18,6
Elektronica	5,1	12,5	8,4	12,3	13,8	9,6	4,6	0,6	-1,6
Metaalverwerkende nijverheid	109,8	80,9	152,1	231,5	223,1	121,3	157,8	20,9	6,2
Bouw.....	17,2	13,4	34,2	21,7	26,3	12,3	10,7	1,4	-7,6
Voedingsnijverheid.....	10,6	15,2	26,6	14,0	12,9	16,9	10,2	1,3	-0,7
Andere industrie.....	10,7	9,4	18,4	20,7	43,0	295,1	217,1	28,8	65,1
TRANSPORT.....	4,6	14,1	18,1	10,2	9,8	9,9	14,2	1,9	20,7
Wegvervoer	4,5	9,3	16,9	7,4	8,0	7,7	11,4	1,5	16,8
Ander vervoer over land..	0,1	4,8	1,2	2,8	1,8	2,2	2,8	0,4	72,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	30,5	28,9	22,3	52,6	38,3	28,1	25,5	3,4	-2,9
Andere diensten.....	8,0	10,0	13,4	38,6	27,8	15,6	14,5	1,9	10,3
Openbare sector	22,4	19,0	8,9	14,1	10,5	12,5	11,1	1,5	-11,1
DIRECTE INVESTERINGEN	**376,1**	**420,5**	**649,5**	**592,7**	**610,6**	**784,7**	**754,2**	**-**	**12,3**

Bron: NBB.

3.2.5.1. Algemene evolutie

De investeringen in de haven van Gent zijn tussen 1997 en 2003 verdubbeld (gemiddeld +12,3 pct. per jaar - tabel 21). De automobielnijverheid en de metaalverwerkende nijverheid, evenals de andere industrie en de handel, zijn de voornaamste drijvende krachten achter deze opmerkelijke groei.

Het jaar 2003 was een contrastrijk jaar voor de haven van Gent. Ondanks een toename van de activiteit (cf. punt 3.2.3), liepen de investeringen tegen lopende prijzen[84] met 3,9 pct. terug.

[84] Ter herinnering: alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het indexcijfer van de prijzen voor de investeringsgoederen steeg in 2003 met 1,4 pct. De daling van de investeringen in de haven van Gent tegen lopende prijzen bedraagt 3,89 pct. Rekening houdend met dit indexcijfer bedraagt de daling van de investeringen van Gent tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 5,22 pct.

3.2.5.2. Evolutie per sector in 2003

Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die afname en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De investeringen in de goederenbehandeling zijn met 12,3 pct. gedaald in vergelijking met 2002. Aanzienlijke dalingen werden vastgesteld in het Havenbedrijf Gent GAB en Euro-Silo.
- Bij de scheepsagenten en expediteurs was een grote stijging te zien van de investeringen (+63,8 pct.), met name bij Transuniverse Cargo, Intercargo en Astra Logistics, die investeerden in terreinen en gebouwen.
- De investeringen in de rederijen zijn met 38,6 pct. gekrompen. Er werd een aanzienlijke daling vastgesteld bij Rederij Intermas en Galaxie.

Handel

De investeringen in de handelsondernemingen die gevestigd zijn in de Gentse haven, gingen met 19 pct. achteruit. De grootste daling deed zich voor bij Total Belgium, BP Belgium en Belgian Shell, terwijl Van Der Sluijs Groep een stijging optekende.

Industrie

- De andere industrie vertegenwoordigt sinds 2002 het grootste aandeel van de investeringen in de haven van Gent. Die gingen in 2003 met 26,4 pct. achteruit, vooral wegens de daling met 29 pct. bij Stora Enso Langerbrugge. Het verpakkingsbedrijf SCA Packaging Belgium kende daarentegen een positieve ontwikkeling.
- In de automobielnijverheid stegen de investeringen met 29,7 pct., wat toe te schrijven is aan de ondernemingen Volvo Cars Gent, Plastal en Benteler Automotive Belgium. Het investeringsplan van Volvo Cars (in totaal 340 miljoen euro gespreid over vier jaar) had als doelstelling de productiecapaciteit te verhogen van de twee nieuwe modellen. De vaste activa van de onderneming in installaties, machines en uitrusting zijn op één jaar tijd verdrievoudigd en Volvo Cars Gent besteedde in 2003 meer dan 150 miljoen euro in het kader van dit plan. De investeringen bij Volvo Europa Truck zijn daarentegen sterk gedaald.
- De investeringen in de metaalverwerkende nijverheid schoten met 30,1 pct. omhoog. Vooral Sidmar verklaart deze groei, net als, in mindere mate, Anglo Belgian Corporation. Het grote investeringsprogramma op de Gentse site van Sidmar is voltooid in 2003. Dit programma was opgestart in 1998 en kostte ongeveer 1 miljard euro. Tot de belangrijkste projecten behoorden de aanleg van bekledingsinstallaties, de uitbreiding van de productiecapaciteit van de warm- en koudwalserijen en de modernisering van de hoogovens.
- In de chemische nijverheid krompen de investeringen met 17,9 pct., omwille van een belangrijke daling bij Rhodia Chemie, Kronos Europe en Vyncolit.
- De bouw liet eveneens een daling van de investeringen zien (-12,8 pct.), die toe te schrijven is, onder andere, aan Cementfabrieken CBR, De Meyer en Inter-Beton. CBR verloor aan marktaandeel in 2003 door het verminderd verbruik van cement in België, en moest een kostenbesparend beleid voeren. Dat had ook een weerslag op het investeringsbeleid.
- De investeringen in de voedingsnijverheid daalden met 39,7 pct., een fenomeen dat verklaard wordt door de daling bij Algist Bruggeman en Cargill.
- In de energie zijn de investeringen gestegen met 38,9 pct., een groei die toe te schrijven is aan Electrabel en SPE. Electrabel blijft investeren in nieuwe uitrustingen en andere materiële activa om zijn leiderspositie in de geliberaliseerde markt te consolideren. Begin 2003 bouwde Electrabel twee windmolens, elk met een capaciteit van 2 MW, op de terreinen van de centrale van Rodenhuize.
- De investeringen in de petroleumindustrie groeiden spectaculair. Dit is toe te schrijven aan Adpo Ghent, dat haar resultaat bijna zag verdrievoudigen in 2003.

Transport

- De investeringen door de sector ander vervoer over land stegen met 29,3 pct., voornamelijk bij Selectacars René De Swaef en Zonen en de NMBS.
- Het wegvervoer zag zijn investeringen toenemen met 47,6 pct. Deze stijging is toe te schrijven aan Hallens en Frans Maas.

Andere logistieke diensten

- In de andere diensten werd een achteruitgang van de investeringen met 6,8 pct. genoteerd als gevolg van de daling bij Immobiliaire Vennootschap der Vlaanderen en Ghent Warehousing Systems ondanks de stijging bij Bayer Bioservice.
- De openbare sector daarentegen zag zijn investeringen dalen met 11,7 pct.

3.2.5.3. "Top 10" van de investeringen in de haven van Gent in 2003

TABEL 22 **"TOP 10" VAN DE INVESTERINGEN IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Investeringen
1	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	203,7
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	155,5
3	SIDMAR	Metaalverwerkende nijverheid	147,4
4	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Goederenbehandeling	12,9
5	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	11,1
6	S C A PACKAGING BELGIUM	Andere industrie	8,0
7	OLEON	Chemische nijverheid	7,9
8	VAN DER SLUIJS GROEP	Handel	7,7
9	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	7,0
10	BAYER BIOSERVICE	Andere diensten	6,5
	Totaal top 10		**567,6**

Bron: NBB.

De ondernemingen SCA Packaging, Van Der Sluijs Groep en Bayer Bioservice verschijnen voor het eerst in deze "top 10" (tabel 22). De tien ondernemingen van deze rangschikking vertegenwoordigden meer dan drievierde van de investeringen in de haven van Gent in 2003.

3.2.6. Financiële ratio's

TABEL 23 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2001 TOT 2003

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
MARITIEME CLUSTER...	***2,0***	***3,3***	***3,8***	***1,14***	***1,04***	***1,06***	***53,3***	***56,6***	***59,0***
Scheepsagenten en expediteurs	13,8	8,4	8,1	1,21	1,11	0,98	25,3	22,2	22,4
Goederenbehandeling	0,8	2,3	1,7	1,08	0,98	1,11	60,6	66,1	69,0
Rederijen	0,5	4,6	17,2	1,17	0,88	0,97	47,9	47,1	49,4
Scheepsbouw en -herstelling	11,9	34,1	22,2	1,74	1,55	1,26	50,8	55,0	45,5
Havenaanleg en baggerwerken	14,9	20,2	10,3	0,96	0,99	0,84	9,0	28,2	33,0
Visserij	25,5	n.	35,2	1,73	n.	3,74	37,8	n.	69,6
Maritieme handel	15,1	14,1	12,4	1,35	1,37	1,27	27,0	27,9	21,2
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER...	***2,9***	***-8,2***	***6,6***	***0,95***	***1,00***	***1,02***	***48,2***	***44,3***	***39,7***
HANDEL	2,0	-6,9	3,6	0,76	0,72	0,75	36,9	35,9	36,4
INDUSTRIE	1,7	-6,5	9,8	0,89	0,96	1,02	37,1	32,9	30,3
Energie	13,3	17,4	28,2	0,95	1,58	1,32	43,8	43,3	40,3
Petroleumindustrie	-20,0	5,7	7,7	0,59	1,11	1,30	41,0	48,2	46,0
Chemische nijverheid	15,4	9,8	10,5	1,37	1,26	1,44	47,2	47,5	45,2
Automobielnijverheid	3,3	3,9	40,3	0,60	0,63	0,74	29,0	27,2	23,1
Elektronica	4,9	15,6	9,3	1,01	1,16	1,41	26,9	39,3	59,0
Metaalverwerkende nijverheid	-8,5	-32,9	-15,7	0,90	1,02	1,06	35,8	30,2	27,0
Bouw	0,9	8,3	11,5	1,15	1,16	1,09	34,5	30,4	37,7
Voedingsnijverheid	1,6	19,1	11,3	0,97	1,06	0,97	31,1	33,1	34,0
Andere industrie	20,5	-18,3	-95,4	1,65	1,02	1,47	55,9	23,7	8,5
TRANSPORT	1,9	-10,0	-8,8	1,12	1,00	0,92	31,4	28,8	26,2
Wegvervoer	14,4	10,6	-4,8	1,29	1,32	1,18	27,3	31,7	29,7
Ander vervoer over land	-3,9	-22,5	-11,3	0,98	0,79	0,73	33,7	27,3	24,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4,5	-10,5	3,7	2,58	2,85	2,48	87,7	86,4	83,6
Andere diensten	4,5	-10,5	3,7	2,58	2,85	2,48	87,7	86,4	83,6
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE...	**2,8**	**-7,5**	**6,4**	**0,96**	**1,00**	**1,02**	**48,4**	**44,9**	**40,6**

Bron: NBB.

De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen is gemiddeld opnieuw positief geworden in de haven van Gent in 2003 (tabel 23). Deze spectaculaire verbetering is toe te schrijven aan de maritieme en niet-maritieme clusters, en in het bijzonder aan de rederijen, de handel, de energie, de automobielnijverheid, de metaalverwerkende nijverheid, het ander vervoer over land en de andere logistieke diensten. De daling in de goederenbehandeling en de andere industrie kon deze trend niet omkeren. Hier dient te worden gewezen op de goede resultaten na belastingen[85] van Electrabel, die haar winst bijna verdubbelde, van Volvo Europa Truck en van Sidmar, dochteronderneming van de groep Arcelor die erin slaagde haar verlies te beperken in 2003.

[85] Het nettoresultaat na belastingen steeg in grotere mate dan het eigen vermogen.

De liquiditeit in ruime zin is zeer licht gestegen, met name in de goederenbehandeling, zoals bij Manuport, de chemische nijverheid en de handel.

De solvabiliteit van de maritieme en de handelsondernemingen is verbeterd in de haven van Gent in 2003, maar dat volstond niet om de terugval te compenseren in het transport, de andere diensten en de meeste industrietakken waarvan de schulden toegenomen zijn. Met uitzondering van de bouw en enkele kleinere branches, kende de niet-maritieme cluster een terugval. Terwijl het Havenbedrijf Gent GAB, Shurgard Self Storage, Total Belgium, Rederij Lalemant en De Meyer hun capaciteit om hun schulden op korte en lange termijn te betalen, zagen toenemen, ging die achteruit bij Electrabel, waar het totaal van het passief in grotere mate steeg dan het eigen vermogen, Oleon, Volvo Europa Truck en Sidmar.

3.2.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Gent in 2003: synthese[86]

TABEL 24 **GENT**
(duizenden ton)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2003	Evolutie 2002- 2003 (in pct.)	Aandeel 2003 (in pct.)
Containers	78	165	243	+ 25,9	1,0
Roll-on/roll-off	745	681	1.425	+ 11,5	6,1
Conventioneel stukgoed	817	1.101	1.918	+ 19,5	8,1
Vloeibare bulkgoederen	2.491	597	3.088	+ 0,9	13,1
Vaste bulkgoederen	14.801	2.070	16.871	- 5,5	71,7
TOTAAL	**18.932**	**4.613**	**23.545**	**- 1,8**	**100,0**

Bron: Havenbedrijf Gent GAB.

Meer dan 80 pct. van de 23,5 miljoen ton overgeslagen goederen in 2003 in de haven van Gent bestaat uit lossingen. Dat is één van de bijzonderheden van deze haven (tabel 24).

De daling van het maritiem goederenverkeer in 2003 met 1,8 pct. is volledig toe te schrijven aan de daling bij de vaste bulkgoederen. Die bedraagt 5,5 pct. en vloeit voornamelijk voort uit de gedaalde aanvoer van graangewassen, veevoeders en oliehoudende zaden. De overslag van ijzererts, steenkool en cokes daalde ook sterk door de stopzetting voor onderhoud van de twee hoogovens van Sidmar tussen april en juni 2003. Het schroot en de meststoffen ontsnapten aan deze neerwaartse trend van de vaste bulkgoederen.

De vloeibare bulkgoederen bleven rond de 3 miljoen ton. De *roro* groeide opnieuw fors, na een terugval tijdens de jaren 2000 - 2002, en bereikte zijn hoogste niveau sinds 1980. Het gaat om het lossen en laden van auto's (Honda en Volvo) en het transport via *Eurobridge*. Het conventioneel stukgoed kende eveneens opnieuw een jaar van groei. Die was in de eerste plaats toe te schrijven aan de toegenomen overslag van staalproducten. De overslag van containers werd ook gekenmerkt door een opmerkelijke bloei in 2003: hun tonnage steeg met 25,9 pct.

[86] Bronnen: Havenbedrijf Gent GAB en het *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie. In tabel 61 (bijlage 8) is de overslag per goederencategorie in de haven van Gent vermeld voor het jaar 2003.

3.3. Haven van Oostende

3.3.1. Identiteitskaart van de haven van Oostende[87]

Statuut van het havenbedrijf:	Autonoom gemeentelijk havenbedrijf (AG Haven Oostende of AGHO).
Totale oppervlakte:	652 ha[88].
Grondoppervlakte:	453,5 ha.
Oppervlakte dokken:	198,5 ha.
Maritieme verbindingen:	Zeehaven gelegen aan de kust van de Noordzee, waarvan de toegangsvaargeul 8 m diep is.
Verbindingen met het hinterland:	Nabijheid van de autosnelweg E-40 en het Europees wegennet. Tal van spoorlijnen vanaf het NMBS-station in de haven. Er worden investeringen verwacht voor de verbetering van de verbindingen met de voorhaven. Het industriegebied Plassendale I beschikt binnenkort over een multifunctioneel spoorwegplatform dat verbonden is met het bestaande netwerk via een brug over het kanaal Oostende - Brugge - Gent. De haven staat in contact met het rivierennetwerk via het kanaal Oostende - Brugge - Gent. Op de linkeroever van dit kanaal liggen verschillende industriegebieden met een sterke aanwezigheid van de chemische nijverheid.
Infrastructuur:	Talrijke ligplaatsen aan de car-ferryterminals, in de rorohaven, aan de containerkaaien en aan de kaaien voor bulkgoederen in de voorhaven. Goede opslagcapaciteit. Industriegebieden in ontwikkeling in de achterhaven (Plassendale I tot IV). Jacht- en visserijhaven. Belangrijke infrastructuur voor cruiseboten.
Bijzonderheden:	Haven gespecialiseerd in de *roro.* Passagiershaven en belangrijk centrum voor visserij. De haven ligt in de nabijheid van de luchthaven van Oostende. De plaats van de haven in de Zeemacht sinds de naoorlogse periode is geleidelijk aan overgenomen door Zeebrugge.

3.3.2. Opmerkelijke gebeurtenissen in 2003[89]

3.3.2.1. Context

In december 2003 vierde de Havengemeenschap van Oostende haar vijftiende verjaardag, een gelegenheid om de balans op te maken van de ontwikkelingen van de havenactiviteiten in de jongste jaren. Er werd herinnerd aan de periode waarin de *roro* en het vervoer van passagiers achteruitging eind jaren tachtig, de ingebruikname van de *jumboferry* "Prins Filip", de uitbreiding en uitdieping van de toegangsvaargeul in de haven, evenals naar het scharnierjaar 1997. In die periode ging de RMT[90] failliet, wat een ramp betekende voor de werkgelegenheid en een ingrijpende wijziging met zich meebracht van het uitzicht van de voorhaven.

Hoe pijnlijk dit ook was, deze wending zou evenwel een nieuw tijdperk inluiden voor de haven. In 1997 werd het "Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende" (AGHO) opgericht, dat de voorhaven en de dokken van de handelshaven, die achter de Demeysluis liggen, zou uitbaten en herinrichten.

---

87 Gegevens van februari 2005 (bron: AG Haven Oostende).

88 De totale oppervlakte van de haven van Oostende bedraagt 658,2 ha, waarvan 6,2 ha woongebied. Bron: AG Haven Oostende.

89 Bronnen: AG Haven Oostende en het *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie.

90 Regie voor Maritiem Transport.

Begin 2000 bloeide de activiteit van de haven van Oostende weer op, met de start van nieuwe lijnen naar het Verenigd Koninkrijk. De rederij Ferryways[91] doet sinds kort Ipswich en Killingholme aan vanaf het vernieuwde Zeewezendok, waar de roro-activiteiten geconcentreerd zijn. Ferryways, TSL (Transeurope Shipping Lines) en andere rederijen blijven samen een groeiend aantal bestemmingen bedienen.

2003 werd eens te meer een recordjaar voor het totale verkeer (+15,7 pct.), en in het bijzonder voor de containers (+75,6 pct.) en de *roro* (+23,8 pct.). De haven van Oostende heeft dus, na vijftien jaar, haar plaats teruggevonden in de sector *short sea shipping.* Zij profileert zich resoluut als een transithaven, met een weliswaar beperkte maritieme toegang, maar met een dynamisch en groeiende *roro*-activiteit, terwijl het vervoer van passagiers naar het Verenigd Koninkrijk verder afneemt. Het transport afkomstig van en met bestemming van de container- en roroterminals verloopt nog steeds voornamelijk over land.

3.3.2.2. Industriële activiteit

In februari 2003 besloot de Belgische onderneming Fitco een nieuwe productiehal en opslagruimte te bouwen op de site van Plassendale III. Deze investering bedraagt 10 miljoen euro.

Op 21 maart 2003 deed de Oostendse zetel van Telindus haar deuren open in Plassendale III, langs de autosnelweg A10.

Electrawinds, grootste privéoperator op de markt van de windenergie, plant de opening van een biomassacentrale in het industriegebied van Plassendale II, in het kader van de diversificatiestrategie van de onderneming. Dit project zorgt voor vijftien tot twintig nieuwe banen en gaat gepaard met een investering van 15 miljoen euro.

3.3.2.3. Infrastructuur

Wat de beveiliging van de havens betreft en om het fenomeen van illegalen die van het vasteland naar het Verenigd Koninkrijk emigreren, in te dijken, werd op 20 juni 2003 een hartslagdetector geïnstalleerd in de haven van Oostende. Dit toestel was uniek in België. Het werd gefinancierd door de Britse immigratiedienst in het kader van een samenwerkingsakkoord tussen België en het Verenigd Koninkrijk, teneinde de illegale immigratie efficiënter te kunnen bestrijden.

In overleg met het Instituut voor Veterinaire Keuring heeft het Havenbedrijf van Oostende zich geëngageerd om een controlepost te installeren voor verpakte voedingswaren van dierlijke oorsprong voor menselijke consumptie die voldeed aan de recentste eisen. De haven heeft ook reeds de officiële EU-goedkeuring gekregen als grenscontrolepost voor dit soort voedingswaren.

De haven van Oostende blijft verder investeren in de aanleg van nieuwe en de uitbreiding van de bestaande infrastructuur, met de bedoeling een sterk groeiend havenverkeer te promoten. Enkele voorbeelden hiervan zijn: de renovatie van de Wandelaarkaai, gestart in oktober 2003, de wachtkaai voor de Demeysluis en de multimodale infrastructuur Plassendale I. Met het oog op de ontsluiting van laatstgenoemd gebied, gelegen in de achterhaven van Oostende, werden verschillende werken uitgevoerd in 2004, met de bedoeling de overslag tussen spoorweg-, autoweg-, binnenvaart- en maritiem verkeer te vergemakkelijken. Deze multimodale ontsluiting moet de *roro*- en het containertransport in staat stellen beter te beantwoorden aan de behoeften van de ondernemingen die in het hinterland gevestigd zijn.

[91] Belgische vennootschap die tot de Zwitserse groep Mediterranean Shipping Company (MSC) behoort.

TABEL 25 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE TUSSEN 1997 EN 2003

(miljoenen euro - lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**223,7**	**247,3**	**282,8**	**266,4**	**323,6**	**333,0**	**341,1**	**100,0**	**7,3**
MARITIEME CLUSTER..	***74,1***	***83,4***	***84,4***	***67,7***	***69,0***	***66,8***	***69,8***	***20,5***	***-1,0***
Scheepsagenten en expediteurs	4,8	4,1	4,5	5,8	2,6	4,2	3,3	1,0	-5,9
Goederenbehandeling	5,5	4,6	3,9	4,1	4,7	5,2	5,9	1,7	1,1
Rederijen	-10,2	4,6	3,2	0,0	-1,4	-3,9	1,0	0,3	n.
Scheepsbouw en -herstelling	2,7	3,3	5,3	5,0	5,1	4,8	6,6	1,9	16,0
Havenaanleg en baggerwerken	32,3	26,0	33,1	19,5	21,4	28,8	26,2	7,7	-3,4
Visserij	27,6	31,8	24,2	24,4	28,7	16,2	15,8	4,6	-8,9
Maritieme handel	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	n,
Openbare sector	11,4	9,0	10,1	8,7	7,8	11,2	10,7	3,1	-1,0
Verdeling (p.m.) [92]	*7,4*	*11,4*	*9,6*	*8,4*	*10,4*	*8,9*	*8,7*	-	*2,9*
NIET-MARITIEME CLUSTER	***149,6***	***163,9***	***198,5***	***198,7***	***254,6***	***266,2***	***271,3***	***79,5***	***10,4***
HANDEL	18,7	21,5	24,5	26,3	24,1	21,4	22,4	6,6	3,1
INDUSTRIE	93,9	97,0	127,0	120,6	166,7	169,9	168,2	49,3	10,2
Energie	0,1	1,3	0,9	1,0	0,8	0,6	0,4	0,1	30,2
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Chemische nijverheid	32,5	27,3	29,5	22,6	23,6	36,6	35,1	10,3	1,3
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Elektronica	0,0	0,0	0,0	0,7	0,8	0,8	0,7	0,2	n.
Metaalverwerkende nijverheid	46,6	54,1	83,4	85,3	125,7	115,3	110,9	32,5	15,5
Bouw	9,6	9,5	6,4	5,9	6,5	5,8	6,3	1,9	-6,8
Voedingsnijverheid	0,5	0,6	2,9	0,6	3,9	6,0	6,4	1,9	54,8
Andere industrie	4,6	4,3	3,9	4,5	5,4	4,7	8,3	2,4	10,6
TRANSPORT	11,9	13,6	12,4	13,4	20,2	20,9	22,6	6,6	11,3
Wegvervoer	10,5	11,8	11,5	12,2	16,8	17,3	18,3	5,4	9,7
Ander vervoer over land	1,4	1,8	0,8	1,2	3,4	3,6	4,4	1,3	20,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	25,1	31,8	34,5	38,4	43,6	54,1	58,1	17,0	15,0
Andere diensten	5,7	12,4	13,8	15,0	18,7	28,4	35,6	10,4	35,5
Openbare sector	19,4	19,4	20,7	23,4	24,9	25,7	22,5	6,6	2,5
2. INDIRECTE EFFECTEN	***124,2***	***257,2***	***365,0***	**304,7**	***266,0***	***211,5***	***261,4***	**-**	***13,2***
MARITIEME CLUSTER	*5,8*	*125,0*	*123,5*	56,1	*52,3*	*-12,8*[93]	*60,5*	-	*48,0*
NIET-MARITIEME CLUSTER	*118,5*	*132,2*	*241,5*	248,6	*213,7*	*224,2*	*200,9*	-	*9,2*
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	***347,9***	***504,4***	***647,9***	**571,1**	***589,6***	***544,5***	***602,5***	**-**	***9,6***

Bron: NBB.

[92] De resultaten van de maritieme ondernemingen gelegen buiten de havenzone staan vermeld onder de rubriek “Verdeling (p.m.)". Deze resultaten zijn reeds opgenomen in het cijfer van de directe effecten en worden hier ter informatie vermeld.

[93] Deze opvallende daling is te wijten aan de terugval van de TW bij de rederijen, een sector die sterk afhankelijk is van toeleveranciers.

3.3.3.1. Algemene evolutie

Tussen 1997 en 2003 steeg de directe TW in de haven van Oostende met gemiddeld 7,3 pct. per jaar (tabel 25). De industrie verklaart deze bijna constante groei. De meest opmerkelijke stijging werd genoteerd in de metaalverwerkende en de voedingsnijverheid. Ook al vertegenwoordigen de andere logistieke diensten, het vervoer over land en de handel een minder groot aandeel in het totaal, toch boekten zij een aanzienlijke groei. De maritieme cluster daarentegen droeg de gevolgen van de diepgaande wijzigingen in de haven in de jaren negentig.

Het maritiem goederenverkeer brak een record in 2003 en overschreed de symbolische grens van 7 miljoen ton. De toename van het roroverkeer en de blijvende stijging van het containerverkeer verklaren die evolutie. De TW van de ondernemingen die in de haven van Oostende gevestigd zijn steeg in totaal met 2,4 pct.

De indirecte TW die gegenereerd wordt door de activiteit van de ondernemingen die in de haven van Oostende gevestigd zijn, is meer dan verdubbeld tussen 1997 en 2003 met een jaarlijkse gemiddelde groei van 13,2 pct. De groei in 2003 wordt geraamd op 23,6 pct. De sector van de rederijen, waarvan de TW opnieuw positief wordt, speelt een bijzondere rol in deze stijging, gezien zijn sterke afhankelijkheid van de toelevering.

3.3.3.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe TW in de haven van Oostende steeg met 2,4 pct. tegen lopende prijzen[94] in 2003. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De TW van de sector havenaanleg en baggerwerken daalde met 9 pct. in vergelijking met 2002. De TW van Baggerwerken Decloedt en Zoon (groep DEME) boette 10,6 pct. in.
- De TW van de visserij daalde met 2,6 pct., door het ontbreken van bepaalde rekeningen van zeer kleine ondernemingen[95] zoals Beheer Shamrock, en dit ondanks de verbetering van het resultaat van Stolt Sea Farm.
- De TW van de Zeemacht (openbare sector) verloor 3,9 pct. door de herstructurering van het personeelsbestand (cf. infra).
- De goederenbehandeling beleefde een sterke groei van haar TW (+12,4 pct.), die toegeschreven kan worden aan Searoad Stevedores.
- De scheepsbouw en -herstelling boekte een aanzienlijke stijging van haar TW (+35,6 pct.). Deze is toe te schrijven aan, onder andere, Damen Shipyards Oostende en S.K.B. Yard.
- De situatie van de rederijen is substantieel verbeterd: hun TW is opnieuw positief geworden, door de aanzienlijke vermindering van het verlies van de rederij Ferryways en de winst die opnieuw geboekt werd door Coast Constructions.

Handel

De TW binnen de branche handel groeide met 4,7 pct. De TW van Oswald De Bruycker en Total Belgium steeg met respectievelijk 6,9 en 11,3 pct., dankzij de toegenomen winst.

Industrie

- De metaalverwerkende nijverheid is de grootste sector voor wat de TW en de werkgelegenheid betreft in de haven van Oostende. Haar TW is gedaald met 3,9 pct. Voornaamste oorzaak hiervan is de daling met 4,4 pct. van de TW van de grootste werkgever van de haven, de installateur van airconditioningsystemen Daikin Europe, dit als gevolg van een sterke toename van de bedrijfskosten die op de winst van de onderneming gewogen hebben.

---

[94] Ter herinnering: Alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het algemene indexcijfer van de binnenlandse producentenprijzen is in 2003 met 0,7 pct. toegenomen. De stijging van de TW in de haven van Oostende tegen lopende prijzen bedraagt 2,43 pct. Rekening houdend met dit indexcijfer is de stijging van de Oostendse TW tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 1,72 pct.

[95] De jaarrekening 2003 van een onderneming met maximaal 5 werknemers in dienst, werd niet in de studie opgenomen indien de jaarrekening niet of laattijdig werd neergelegd. Voor ondernemingen met meer dan 5 werknemers, en indien de ondernemingen nog actief zijn, werden de cijfers van de jaarrekening 2002 gebruikt voor het jaar 2003.

- De TW van de chemische nijverheid verloor 4 pct., een daling die verklaard wordt door de terugval bij Proviron Fine Chemicals en Provironftal[96]. De winst van Proviron Fine Chemicals is gedaald met 23 pct., wegens de stijging van de bedrijfskosten en dit ondanks een onverminderde activiteit (de omzet van de groep Proviron werd immers verdrievoudigd in 2003).
- De bouw liet een groei van 8,7 pct. zien van haar TW, dankzij de goede prestaties van De Viertorre - de grootste onderneming van de sector in de haven - waarvan de TW bijna verdrievoudigd is en 1,3 miljoen euro bedraagt ingevolge uitstekende resultaten, en van Reynders (+10,9 pct.).
- In de andere industrie werd een bliksemsnelle groei van de TW opgetekend (+78,5 pct.), die toe te schrijven is aan het feit dat de TW van Rail Services International Belgium (RSI Belgium) opnieuw positief werd. De beslissing van de Belgische spoorwegen om een einde te stellen aan het nachtelijk vervoer van passagiers had de herstructurering van RSI Belgium in andere activiteiten, zoals het onderhoud en de verbouwing van tramway-treinstellen, tot gevolg. De activiteiten van RSI werden overigens overgenomen door RSI Belgium.
- In de voedingsnijverheid liet de TW een groei optekenen van 7,7 pct., die toegeschreven kan worden aan de toegenomen omzet van Chocolaterie Jacali (TW steeg met 9,9 pct.).

Transport

- De TW in het wegvervoer steeg met 5,7 pct., wat verklaard wordt, onder andere, door de goede resultaten van European Freight Services, Maenhout Logistics en Bretrans.
- De TW van het andere vervoer over land nam toe met 22,5 pct.

Andere logistieke diensten

- De andere logistieke diensten boekten een opmerkelijke groei van hun TW, met 25,2 pct., die met name toe te schrijven is aan de TW van Morubel (+60,9 pct.), de specialist in zeevruchten[97], waarvan de winst de grens van 10 miljoen euro overschreed.
- De TW van de openbare sector[98] is daarentegen gedaald met 12,5 pct.

[96] Proviron Engineering nv (ontwikkeling van nieuwe chemische processen voor de verbetering van het leefmilieu) werd opgericht in 1977. Het jaar 1996 blijft het jaar van de grote strategische ommekeer voor de onderneming, met de aankoop van de fabriek UCB Fine Chemicals, waaruit Proviron Fine Chemicals nv ontstond. Vijf jaar later nam de onderneming Euroftal over en kreeg de naam Provironftal nv.

[97] Deze onderneming maakt deel uit van de NACE-bedrijfstak 74.700, waardoor ze ondergebracht wordt bij de andere logistieke diensten.

[98] Zie volledige lijst in bijlage 4.

3.3.3.3. "Top 10" van de TW in de haven van Oostende in 2003

TABEL 26 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Toegevoegde waarde
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	108,6
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	22,9
3	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	22,5
4	MORUBEL	Andere diensten	15,7
5	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	15,6
6	PROVIRONFTAL	Chemische nijverheid	12,6
7	ZEEMACHT	Openbare sector	10,7
8	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer	6,1
9	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	5,9
10	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	5,7
	Totaal top 10		**226,4**

Bron: NBB.

Op enkele plaatsverwisselingen na, stemt deze rangschikking (tabel 26) overeen met die van het verslag 2002, met Daikin Europe[99] op kop. De Intercommunale voor Vuilverwijdering en -verwerking voor Oostende en Ommeland heeft haar plaats afgestaan aan Oswald De Bruycker. Deze tien ondernemingen vertegenwoordigden 66,4 pct. van de directe TW in de haven van Oostende in 2003.

[99] Fabrikant van airco's, volgens de nationale rekeningen ondergebracht in de metaalverwerkende nijverheid (NACE 29.230).

TABEL 27 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE TUSSEN 1997 EN 2003

(VTE)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief aandeel in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**4.853**	**4.496**	**4.499**	**3.954**	**4.187**	**4.331**	**4.426**	**100,0**	**-1,5**
MARITIEME CLUSTER.....	***2.150***	***1.677***	***1.590***	***1.006***	***1.007***	***1.031***	***1.104***	***24,9***	***-10,5***
Scheepsagenten en expediteurs	76	77	79	78	27	55	54	1,2	-5,5
Goederenbehandeling	39	42	53	75	66	77	103	2,3	17,7
Rederijen	772	499	391	0	12	15	15	0,3	-48,3
Scheepsbouw en -herstelling	59	61	103	100	105	99	116	2,6	11,9
Havenaanleg en baggerwerken	402	324	270	166	201	257	277	6,3	-6,0
Visserij	448	442	435	350	382	244	269	6,1	-8,1
Maritieme handel	0	0	0	1	1	2	3	0,1	n.
Openbare sector	355	232	259	237	212	282	268	6,1	-4,6
*Verdeling (p.m.)	*111*	*156*	*142*	*131*	*131*	*124*	*129*	-	*2,6*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	***2.703***	***2.819***	***2.909***	***2.948***	***3.180***	***3.300***	***3.322***	***75,1***	***3,5***
HANDEL	389	365	373	423	414	364	336	7,6	-2,4
INDUSTRIE	1.479	1.558	1.649	1.579	1.731	1.821	1.819	41,1	3,5
Energie	0	8	5	5	4	3	3	0,1	n.
Petroleumindustrie	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Chemische nijverheid.....	437	442	464	369	307	408	405	9,2	-1,2
Automobielnijverheid.....	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n.
Elektronica	0	0	0	11	11	12	12	0,3	n.
Metaalverwerkende nijverheid	653	743	887	950	1.114	1.147	1.054	23,8	8,3
Bouw.....	275	258	149	141	153	130	117	2,7	-13,2
Voedingsnijverheid.....	10	12	48	11	56	62	63	1,4	35,7
Andere industrie.....	104	95	96	91	86	59	166	3,7	8,0
TRANSPORT.....	173	206	172	180	297	290	311	7,0	10,3
Wegvervoer	142	169	160	163	231	226	233	5,3	8,7
Ander vervoer over land.....	31	37	12	17	66	65	77	1,7	16,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	662	690	715	766	737	825	855	19,3	4,4
Andere diensten.....	105	164	188	197	204	285	304	6,9	19,4
Openbare sector	557	526	527	569	533	540	551	12,5	-0,2
2. INDIRECTE EFFECTEN	***9.526***	***8.331***	***7.778***	**4.147**	***4.175***	***4.450***	***4.439 ****	**-**	***-12,0***
MARITIEME CLUSTER	*7.345*	*5.959*	*4.615*	851	*908*	*900*	*975*	-	*-28,6*
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	*2.180*	*2.372*	*3.162*	3.297	*3.267*	*3.550*	*3.464*	-	*8,0*
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	***14.379***	***12.826***	***12.277***	**8.102**	***8.362***	***8.781***	***8.864***	**-**	***-7,7***

Bron: NBB.

* waarvan 3.408 VTE loontrekkenden.

3.3.4.1. Algemene evolutie

Tussen 1997 en 2003 daalde de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende met gemiddeld 1,5 pct. per jaar (tabel 27). De meest opmerkelijke daling deed zich voor in de bouw en de chemische nijverheid. De impact van het faillissement van de RMT liet zich tijdens de hele periode in de maritieme cluster voelen. Terwijl het personeelsbestand van de handel een neerwaartse trend vertoonde, liet dat van het vervoer over land en de andere logistieke diensten een groei zien.

De toegenomen activiteit in de haven van Oostende in 2003 - toename van het goederenverkeer en de TW - resulteerde in een stijging van de werkgelegenheid: het aantal VTE steeg met 2,2 pct.

In tegenstelling tot de indirecte TW, daalde de indirecte werkgelegenheid in de haven van Oostende met meer dan de helft in de periode 1997 - 2003 (gemiddeld -12 pct. per jaar), gezien de bruuske terugval van de activiteit van de rederijen[100], een sector die bijzonder afhankelijk is van de toelevering. De indirecte werkgelegenheid is licht gedaald in 2003 als gevolg van het personeelsverloop in de chemische nijverheid, wat de vermindering van de niet-maritieme indirecte werkgelegenheid verklaart. De indirecte werkgelegenheid kon opnieuw groeien in de maritieme cluster als gevolg van het hogere activiteitsniveau in de goederenbehandeling.

3.3.4.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe werkgelegenheid in de haven van Oostende steeg met 2,2 pct. in 2003. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De werkgelegenheid in de visserij groeide met 10,1 pct. in vergelijking met 2002. De BVBA Exploitatie Vismijn Oostende legde immers haar eerste jaarrekening neer (over het boekjaar 2003). Zij had toen 39 VTE in dienst. Het personeelsbestand van Stolt Sea Farm is stabiel gebleven.
- De activiteitsgraad in de sector havenaanleg en baggerwerken steeg met 7,7 pct., vooral dankzij de verlenging van de onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd door Baggerwerken Decloedt en Zoon in de haven van Oostende voor rekening van de "Afdeling Maritieme Toegang" van het Vlaamse Gewest. De onderneming nam 20 extra VTE in dienst in Oostende.
- De zeemacht zag haar personeelsbestand dalen met 5 pct. wegens de herstructurering van de marine.
- In de scheepsbouw en -herstelling steeg het aantal VTE met 17,1 pct., een toename die toe te schrijven is aan de aanwervingen bij S.K.B. Yard en Damen Shipyards Oostende.
- De werkgelegenheid in de goederenbehandeling maakte een sprong van 34,5 pct. AGHO en Searoad Stevedores wierven personeel aan. Het havenbedrijf beschikt sinds 2003 over een controlepost voor verpakte voedingswaren (zie hierboven).
- De werkgelegenheid bij de scheepsagenten en expediteurs is stabiel gebleven.

Handel

In de handel verminderde het aantal banen met 7,7 pct. door de daling die onder andere opgetekend werd bij Ostend Pharma, wiens activiteiten overgenomen werden door Pharma Belgium, in Brussel. De werkgelegenheid bij Oswald De Bruycker is daarentegen van 63 naar 67 VTE gegaan.

Industrie

- De werkgelegenheid in de grootste sector van de haven van Oostende, de metaalverwerkende nijverheid, is gedaald met 8,1 pct. De grootste onderneming die verantwoordelijk is voor deze terugval, is Daikin Europe (-8,8 pct.) dat onder andere een einde stelde aan een aantal arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur.

[100] Van 772 VTE in 1997 is het personeelsbestand in deze sector gedaald tot 15 VTE in de haven van Oostende in 2003. De situatie van de werkgelegenheid is hier dus erg verschillend van die van de TW. Deze laatste ging tussen 1997 en 2003 van negatief naar positief, en vertoont sindsdien, in tegenstelling tot de werkgelegenheid, een positieve evolutie over de periode.

- De chemische nijverheid behield haar werkgelegenheidsniveau. De werkgelegenheid van de ondernemingen van de sector in Oostende is stabiel gebleven. Dat is ook het geval bij Proviron Fine Chemicals en Provironftal.
- Het personeelsbestand van de andere industrie is bijna verdrievoudigd, als gevolg van het heropstarten van de activiteit bij RSI Belgium en de overname van de activiteiten van RSI.
- De bouw ondervond een daling van de werkgelegenheid met 9,9 pct., wegens de stopzetting van de activiteiten van bepaalde kleine ondernemingen in de sector.
- De werkgelegenheid in de voedingsnijverheid is stabiel gebleven.

Transport

- Het personeelsbestand in het wegvervoer is gestegen met 3,5 pct. European Freight Services en Maenhout Logistics hebben personeel aangeworven.
- Het andere vervoer over land liet een toename zien met 19,4 pct. van de werkgelegenheid.

Andere logistieke diensten

- De openbare sector zag zijn personeelsbestand met 2 pct. groeien.
- De werkgelegenheid van de andere logistieke diensten steeg met 6,8 pct. Delight Information Systems heeft personeel aangeworven, terwijl het personeelsbestand van Morubel licht gekrompen is.

3.3.4.3. "Top 10" van de werkgelegenheid in de haven van Oostende in 2003

TABEL 28 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID IN 2003**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sectoren	Werkgelegenheid
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	1.014
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	551
3	ZEEMACHT	Openbare sector	268
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	220
5	PROVIRONFTAL	Chemische nijverheid	177
6	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	125
7	MORUBEL	Andere diensten	99
8	STOLT SEA FARM	Visserij	67
9	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	67
10	RAIL SERVICES INTERNATIONAL BELGIUM	Andere industrie	65
	Totaal top 10		**2.654**

Bron: NBB.

Daikin Europe blijft veruit de grootste werkgever in de haven van Oostende (tabel 28). Deze rangschikking is praktisch identiek aan die van het verslag 2002, hoewel RSI Belgium de plaats van Orac ingenomen heeft. Deze tien ondernemingen stonden in voor 60 pct. van de directe werkgelegenheid in de haven van Oostende in 2003.

TABEL 29 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 1997 TOT 2003**
(miljoenen euro – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief belang in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER..	***39,3***	***35,2***	***71,2***	***35,9***	***15,6***	***10,0***	***11,9***	***16,5***	***-18,0***
Scheepsagenten en expediteurs	0,1	0,3	0,5	0,5	0,3	0,3	0,4	0,6	21,8
Goederenbehandeling	0,9	2,6	8,4	8,9	5,3	4,5	5,4	7,4	34,9
Rederijen	0,2	0,3	0,0	0,0	0,0	0,8	0,1	0,1	-20,6
Scheepsbouw en –herstelling	0,4	0,7	2,9	2,4	0,8	0,4	0,6	0,8	6,3
Havenaanleg en baggerwerken	30,4	18,7	42,6	6,2	0,6	0,8	1,0	1,4	-43,0
Visserij	5,7	10,7	16,5	17,7	6,8	3,1	4,5	6,2	-4,0
Maritieme handel	0,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,1	0,0	0,0	n,
Openbare sector	1,5	1,9	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	-100,0
Verdeling (p.m.)	*3,0*	*4,5*	*9,2*	*6,3*	*3,5*	*2,1*	*1,2*	-	*-13,9*
NIET-MARITIEME CLUSTER	***55,6***	***70,8***	***55,5***	***70,0***	***51,5***	***51,1***	***60,3***	***83,5***	***1,4***
HANDEL	7,0	10,4	7,0	7,5	4,3	6,0	5,9	8,2	-2,7
INDUSTRIE	19,3	31,1	26,6	38,4	30,4	17,8	22,7	31,4	2,7
Energie	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	-18,3
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Chemische nijverheid	8,9	18,5	12,5	20,6	7,6	7,3	7,5	10,4	-2,8
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Elektronica	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	n.
Metaalverwerkende nijverheid	7,2	11,3	11,8	14,1	17,3	7,7	10,5	14,5	6,3
Bouw	1,3	0,8	0,6	0,5	0,7	0,6	0,7	1,0	-9,4
Voedingsnijverheid	0,0	0,0	1,3	0,3	4,0	1,0	0,9	1,2	67,6
Andere industrie	1,7	0,3	0,4	2,8	0,8	1,0	3,0	4,1	9,7
TRANSPORT	3,3	4,1	2,6	3,7	4,8	5,3	1,8	2,6	-9,4
Wegvervoer	2,7	3,4	2,6	3,7	4,5	3,4	1,3	1,9	-10,8
Ander vervoer over land	0,7	0,6	0,0	0,0	0,3	1,9	0,5	0,7	-4,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	25,9	25,2	19,2	20,4	12,0	22,0	29,9	41,3	2,4
Andere diensten	2,2	5,6	3,0	3,0	5,8	10,0	21,2	29,4	46,3
Openbare sector	23,7	19,6	16,1	17,4	6,2	12,0	8,6	11,9	-15,5
DIRECTE INVESTERINGEN	**94,9**	**106,0**	**126,6**	**105,8**	**67,0**	**61,1**	**72,3**	-	**-4,4**

Bron: NBB.

3.3.5.1. Algemene evolutie

De investeringen in de haven van Oostende daalden tijdens de beschouwde periode gemiddeld met 4,4 pct. per jaar (tabel 29). De maritieme cluster werd sterk beïnvloed door het vertrek van RMT, waarvan het faillissement geleid heeft tot een hele reeks herstructureringen in de voorhaven. Enkele industrietakken deden het vrij behoorlijk en trokken het grootste gedeelte van het privékapitaal naar zich toe. Het betreft de metaalverwerkende nijverheid, de voedingsnijverheid en de andere industrie.

De investeringen in de haven van Oostende vertoonden in 2003 een opleving, vermits ze in totaal met 18,3 pct. zijn gestegen tegen lopende prijzen[101].

3.3.5.2. Evolutie per sector in 2003

Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De investeringen in de goederenbehandeling namen met 19,2 pct. toe dankzij de ontwikkelingen in het AGHO (cf. supra).
- De investeringen in de visserij stegen met 42,6 pct. na de terugval in 2002. Er werden aanzienlijke stijgingen opgetekend bij Stolt Sea Farm, Wilmar en Exploitatie Vismijn Oostende. Deze bedrijven hebben geïnvesteerd in terreinen en gebouwen, alsook in installaties, machines en uitrusting.
- In de sector havenaanleg en baggerwerken namen de investeringen met 25,2 pct. toe. Dit is onder meer te danken aan de onderneming Baggerwerken Decloedt en Zoon. Dankzij de installatie van een drijvende kraan was het mogelijk om in de voorhaven van Oostende werkzaamheden uit te voeren die tot dan toe zeer delicaat waren.
- De investeringen bij de reders waren sterk toegenomen in 2002, met name vanaf de start van de activiteiten van de Belgische rederij Ferryways. Deze zijn vervolgens teruggevallen tot een niveau dat vergelijkbaar is met dat van de jaren 1999 - 2001.

Handel

De investeringen van de Oostendse handelsondernemingen zijn stabiel gebleven, aangezien de stijging in bedrijven als Oswald De Bruycker en Gesco gecompenseerd werd door de terugloop in andere ondernemingen, zoals Rana en Boot Center.

Industrie

- De investeringen van de metaalverwerkende nijverheid zijn met 35,8 pct. toegenomen. Deze groei is vooral te danken aan Daikin Europe, waarvan de vaste activa in 2003, een recordjaar voor de verkoop van airco's, met 33,4 pct. zijn gestegen.
- De investeringen in de chemische nijverheid klommen 2,3 pct. Belangrijke stijgingen werd met name vastgesteld bij Provironftal, dat zijn expansie in Oostende voortzette, en Proviron Fine Chemicals. Dit maakte de achteruitgang bij J M Huber Belgium goed.
- De investeringen in de andere industrie beleefden een boom, aangezien ze 183,9 pct. vooruitgingen. De vaste activa van Tolsa Benelux zijn bijna vervijfvoudigd als gevolg van nieuwe leasecontracten.
- Er werd 12,6 pct. minder geïnvesteerd in de voedingsindustrie, een daling die te wijten is aan de Chocolaterie Jacali.
- De bouwnijverheid liet een groei van 21,5 pct. optekenen. Deze stijging is toe te schrijven aan ondernemingen zoals Reynders en Hanson Aggregates Belgium, die belangrijke bedragen boekten respectievelijk voor leasing en activa in aanbouw.

Transport

- Het ander vervoer over land zag zijn investeringen met 73,5 pct. dalen.
- Het wegvervoer moest 60,6 pct. prijsgeven, een terugval die gedeeltelijk aan Transport Maenhout en Vervoer Depoorter is toe te schrijven.

Andere logistieke diensten

- De investeringen in de andere logistieke diensten zijn meer dan verdubbeld. Stadsvernieuwing Oostende bekleedt in deze sector vanuit het oogpunt van de investeringen de eerste plaats. Het ontbreekt niet aan stedelijke bouwprojecten en aanzienlijke bedragen werden geboekt als activa in aanbouw. Ook bij Morubel vertoonden de investeringen een forse stijging (installaties, machines en uitrusting).
- De investeringen van de openbare sector daalden met 27,8 pct.

[101] Ter herinnering: alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het indexcijfer van de prijzen voor de investeringsgoederen steeg in 2003 met 1,4 pct. De stijging van de investeringen in de haven van Oostende tegen lopende prijzen bedraagt 18,31 pct. Rekening houdend met dit indexcijfer beloopt de toename van de investeringen in Oostende tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 16,67 pct.

3.3.5.3. "Top 10" van de investeringen in de haven van Oostende in 2003

TABEL 30 **"TOP 10" VAN DE INVESTERINGEN IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	STADSVERNIEUWING OOSTENDE	Andere diensten	10,6
2	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	10,1
3	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	8,6
4	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Goederenbehandeling	5,0
5	MORUBEL	Andere diensten	4,4
6	PROVIRONFTAL	Chemische nijverheid	3,1
7	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	2,8
8	STOLT SEA FARM	Visserij	2,5
9	TOLSA BENELUX	Andere industrie	2,4
10	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	2,4
	Totaal top 10		**51,9**

Bron: NBB.

De ondernemingen Morubel, Provironftal, Proviron Fine Chemicals, Stolt Sea Farm en Tolsa Benelux deden hun intrede in deze rangschikking (tabel 30). Deze 10 ondernemingen vertegenwoordigden 71,8 pct. van de investeringen in de haven van Oostende in 2003.

3.3.6. Financiële ratio's

TABEL 31 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2001 TOT 2003

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
MARITIEME CLUSTER	***1,6***	***2,3***	***3,5***	***1,17***	***1,25***	***1,12***	***38,7***	***38,2***	***36,3***
Scheepsagenten en expediteurs	28,5	35,6	1,8	1,28	1,08	1,12	27,8	21,3	26,4
Goederenbehandeling	3,2	2,5	0,5	1,79	1,59	1,28	85,9	84,3	82,9
Rederijen	0,2	21,0	26,0	0,82	0,67	1,02	68,6	22,8	65,3
Scheepsbouw en –herstelling	7,9	4,1	12,8	1,88	1,17	0,88	46,5	19,1	14,9
Havenaanleg en baggerwerken	1,8	3,3	9,3	1,18	1,62	1,44	27,1	31,1	30,0
Visserij	-9,9	-6,6	-9,0	0,74	0,76	0,79	25,5	26,8	25,1
Maritieme handel	21,5	25,4	26,1	1,36	1,26	1,59	19,4	22,5	31,7
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***8,9***	***8,3***	***7,4***	***1,18***	***1,32***	***1,30***	***35,8***	***40,5***	***43,4***
HANDEL	5,8	1,8	5,2	1,40	1,46	1,54	34,9	37,8	39,5
INDUSTRIE	19,0	12,1	8,2	0,66	0,73	0,79	18,8	28,1	33,7
Energie	6,8	7,9	15,1	0,92	1,44	1,24	59,8	61,6	53,0
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	4,0	-18,1	-0,1	0,66	1,23	1,89	12,9	42,3	51,2
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	8,5	1,5	13,7	1,18	1,11	1,31	14,8	13,4	23,3
Metaalverwerkende nijverheid	21,7	19,1	11,2	0,62	0,62	0,60	18,4	25,4	28,9
Bouw	2,3	5,9	15,1	1,24	1,24	1,15	26,7	25,5	24,5
Voedingsnijverheid	19,4	42,2	28,9	1,28	1,58	1,84	20,8	25,3	33,7
Andere industrie	22,5	32,0	9,3	1,20	1,40	1,23	20,9	28,3	27,1
TRANSPORT	7,4	6,3	5,5	1,00	1,24	1,60	35,4	42,5	44,1
Wegvervoer	15,1	13,8	18,4	1,45	1,59	1,78	43,2	45,8	50,1
Ander vervoer over land	-20,4	-11,0	-39,8	0,33	0,44	1,09	21,4	36,5	31,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	5,7	7,2	7,2	2,38	2,31	2,23	54,0	52,2	54,9
Andere diensten	5,7	7,2	7,2	2,38	2,31	2,23	54,0	52,2	54,9
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	**7,7**	**7,3**	**6,9**	**1,18**	**1,32**	**1,28**	**36,3**	**40,1**	**42,3**

Bron: NBB.

Terwijl de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen in 2003 verbeterd is in de maritieme en handelsondernemingen, is ze verminderd in de industrie en het transport (tabel 31). De stijgingen die werden opgetekend voor de scheepsbouw en -herstelling en de sector havenaanleg en baggerwerken hebben ruimschoots de achteruitgang voor de goederenbehandeling en de visserij gecompenseerd. De rentabiliteitsstijging in de chemie was onvoldoende om de daling in de metaalverwerkende nijverheid en de andere industrie goed te maken. Telindus GSM, Ferryways en Rederij De Viertorre leden in 2003 verlies, terwijl Damen

Shipyards Oostende zijn winst weer zag toenemen. Het resultaat na belastingen van Daikin Europe is verslechterd maar zijn eigen vermogen werd versterkt.

De liquiditeit van de in de haven van Oostende gevestigde ondernemingen is in 2003 licht teruggelopen, vooral voor de sector havenaanleg en baggerwerken en de andere industrie. De dalingen en stijgingen in de andere sectoren waren niet uitgesproken.

De solvabiliteit is gemiddeld toegenomen ondanks de lichte terugval voor de goederenbehandeling, de scheepsbouw en -herstelling, de visserij en de sector havenaanleg en baggerwerken. De belangrijkste stijgingen werden opgetekend voor de handel, de chemische en de metaalverwerkende nijverheid, het wegvervoer en de andere logistieke diensten. De meest significante stijgingen zijn voor rekening van Total Belgium, Ostend Pharma, J M Huber Belgium, Proviron Fine Chemicals, Daikin Europe, Transport Maenhout en Daikin Europe Coordination Center.

3.3.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Oostende in 2003: synthese[102]

TABEL 32 **OOSTENDE**
(duizenden tonnen)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2003	Ontwikkeling 2002- 2003 (in pct.)	Aandeel 2003 (in pct.)
Containers	46	26	72	+ 75,6	1,0
Roll-on/roll-off	2.117	3.490	5.607	+ 23,8	77,7
Conventioneel stukgoed	13	3	16	- 51,5	0,2
Vloeibare bulkgoederen	43	0	43	+ 104,8	0,6
Vaste bulkgoederen	1.480	0	1.480	- 5,4	20,5
TOTAAL	**3.700**	**3.519**	**7.219**	**+ 15,7**	**100,0**

Bronnen: AG Haven Oostende en Vlaamse Havencommissie.

De groei van de overslagactiviteiten in de haven van Oostende sinds 2000 werd ook in 2003 groter, en overschreed voor het eerst de drempel van 7 miljoen ton (tabel 32).

Het roroverkeer, dat goed is voor meer dan drievierde van de totale tonnage die in de haven wordt overgeslagen, vertoonde een belangrijke stijging van 23,8 pct., die kan worden toegeschreven aan een verhoogde frequentie van het aantal vaarten naar het Verenigd Koninkrijk. De aanvoer van zand en grind is gedaald, wat de vermindering van het vervoer van vaste bulkgoederen verklaart. De sterke stijging voor de containeroverslag is in de eerste plaats toe te schrijven aan de Litouwse reder Kursiu Linija in februari 2003 een nieuwe lijn heeft geopend die Oostende verbindt met verscheidene havens in de Oostzee.

Het passagiersvervoer blijft dalen met het stopzetten in 2003 van de ferryverbinding Oostende – Dover, die tot dan toe door Hoverspeed werd verzekerd. Dezelfde vaststelling geldt het vervoer van auto's.

[102] Bronnen: AG Haven Oostende en het *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie. In tabel 62 (bijlage 8) is de overslag per goederencategorie in de haven van Oostende voor het jaar 2003 opgenomen.

3.4. Haven van Zeebrugge

3.4.1. Identiteitskaart van de haven van Zeebrugge[103]

Statuut van het havenbedrijf:	Naamloze vennootschap (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen of MBZ).
Totale oppervlakte:	2.847 ha.
Grondoppervlakte:	1.838 ha.
Oppervlakte dokken:	1.009 ha.
Maritieme verbindingen:	Zeehaven gelegen aan de Noordzee en toegankelijk voor schepen met een diepgang van 15,5 m (55 voet).
Verbindingen met het hinterland:	De haven ligt vlak bij (via de E-403/N-31) twee belangrijke verkeersassen: de E-17 (Stockholm - Lissabon) en de E-40 (Londen - Istanbul). In Zeebrugge is de spoorweg een noodzakelijke partner voor de aanvoer en het vervoer van zeegoederen. Via het "North European Network" (NEN) is Zeebrugge verbonden met belangrijke binnenlandse terminals zoals Antwerpen, Athus, Duisburg, Muizen, Bressoux, Moeskroen en Genk. Gezien de toename van het spoorwegvervoer is MBZ gewonnen voor de bouw van een derde spoorweg tussen Brugge en Zeebrugge, alsook voor de uitbreiding van het stuk tussen Brugge en Gent. Binnenschepen met een capaciteit tot 90 TEU varen vanuit Zeebrugge, via Brugge en Gent, naar Nederland, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland. De logistieke cel van de haven van Zeebrugge, *PortConnect*, zorgt voor de coördinatie van deze diensten. Ze beheert eveneens bepaalde maritieme verbindingen.
Infrastructuur:	De havenzone is ingedeeld volgens de concessies die de terminaloperatoren aan de haven binden voor periodes gaande tot 25 jaar. Het betreft privéondernemingen die instaan voor de gespecialiseerde behandeling en de opslag van goederen: bijvoorbeeld de terminal Fluxys voor bulkgoederen, Sea-Ro voor *roro*, Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge voor de containeroverslag enz. De haven van Brugge - Zeebrugge is in drie zones ingedeeld: de voorhaven en de achterhaven van Zeebrugge en de achterhaven van Brugge.
Bijzonderheden:	Europees centrum voor rorovervoer (niet begeleid vervoer), containervervoer en energieproducten – vooral het transport van aardgas – waardoor het een van de sterkste stijgers is onder de havens van de range. Het is de eerste Europese haven voor de snelle overslag van autovoertuigen. De zeemacht had in 2003 bijna 1.500 mensen in dienst.

[103] Gegevens van februari 2005 (bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen).

3.4.2. Belangrijke gebeurtenissen in 2003[104]

3.4.2.1. Context

2003 was veeleer een zwak jaar voor het roroverkeer in de haven van Zeebrugge (-18,6 pct.). Het containerverkeer (+3,4 pct.) deed het voor het eerst in zijn geschiedenis beter dan het roroverkeer. Ondanks deze uiteenlopende ontwikkeling versterkte de haven haar positie als nummer één in het vlak van de snelle overslag van autovoertuigen in Europa, met 1,6 miljoen verwerkte eenheden.

Dit jaar werd in het bijzonder gekenmerkt door de gevolgen van het vastlopen van het Noorse autoschip Tricolor, dat op 14 december 2002 ter hoogte van Duinkerken schipbreuk leed. De Tricolor had de haven van Zeebrugge verlaten met bestemming de Verenigde Staten, geladen met onder meer 2.862 nieuwe auto's. Pas op 22 juli 2003 werd begonnen met het vlot trekken van het schip. Deze werkzaamheden werden vertraagd door de slechte weersomstandigheden van oktober 2003.

Zeebrugge is een van de voornaamste draaischijven voor de gasdistributie in Europa: 15 pct. van het aardgas dat in West-Europa wordt verbruikt loopt via deze haven. Behalve de terminal voor vloeibaar aardgas (LNG), wordt Zeebrugge eveneens bevoorraad door twee onderzeese gaspijpleidingen, namelijk de *Zeepipe* ten oosten van de nieuwe voorhaven (gas van Noorwegen), en de *Interconnector* ten westen van de voorhaven (gas van de Britse aardgasvelden in de Noordzee).

3.4.2.2. Industriële activiteit

Begin 2003 kondigde de onderneming Fluxys, die gespecialiseerd is in distributie van aardgas, aan dat de uitbreiding van de LNG-terminal in de voorhaven van Zeebrugge ten belope van een bedrag van ongeveer 165 miljoen euro in studie was. De uitbreiding omvat de bouw van een vierde opslagtank en een aanvullende installatie om vloeibaar aardgas te hervergassen. Via zijn LNG-terminal importeert Fluxys vloeibaar aardgas vanuit Algerije. Het ingevoerde volume komt overeen met een vijfde van het gasverbruik in België.

Begin 2003 vroeg Environmental Contractors (DEC), onderdeel van de groep DEME[105], een milieuvergunning aan voor de bouw van een centrum voor de opslag en verwerking van ongevaarlijk slib in de binnenhaven. Die installatie zal een opslagcapaciteit van 280.000 ton hebben.

In het begin van het jaar bouwde de Nederlandse transportgroep Van der Vlist een nieuw opslag- en montagecentrum in de transportzone, gelegen in het westelijk deel van de haven en bestemd voor haar dochterbedrijf ETS (European Transport Systems) en haar Belgische vestiging Transport Cheron.

Eind april 2003 werd de nieuwe productie- en opslageenheid van de Amerikaanse vruchtensappenfabrikant Tropicana[106] in gebruik genomen. Deze fabriek legt zich toe op de verpakking van de sappen die afkomstig zijn van Brazilië, Spanje en de Verenigde Staten met het oog op de distributie ervan op de Europese markt. Sinds juli worden de vruchtensappen rechtstreeks per schip aan de fabriek geleverd, in het Noordelijk Insteekdok, in de achterhaven van Zeebrugge.

Begin mei werd het nieuwe pdi-centrum (*pre delivery inspection*) van Combined Terminal Operators officieel geopend. Het kreeg de naam APZ (*Accessory Plant Zeebrugge*) en werd door de overheid erkend als een onderneming die werk verschaft aan langdurig werkzoekenden.

---

[104] Bronnen: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en het *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie.

[105] Dredging, Environmental and Marine Engineering Holding.

[106] Tropicana is eigenaar van het Belgisch vruchtensappenmerk Looza. Sinds 1998 maakt Tropicana deel uit van de Amerikaanse voedingsgigant PepsiCo. Deze onderneming is niet opgenomen in deze studie aangezien ze geen rekeningen neerlegt bij de Balanscentrale.

Midden juli werd in de binnenhaven het uitgebreide Europese distributiecentrum van Bridgestone in gebruik genomen.

Eveneens in juli nam de belangrijkste Zeebrugse goederenbehandelaar Sea-Ro Terminal een nieuw roroponton in gebruik in het Wielingendok, in de westelijke voorhaven.

ECS European Containers besliste om 1.100 nieuwe containers van 45 voet aan te kopen en zijn magazijn uit te breiden.

3.4.2.3. Infrastructuur

Het Vlaamse Gewest had op 22 november 2002 besloten om de toegangsgeul naar de haven van Zeebrugge te verdiepen in het kader van het programma "55 voet". De baggerwerken werden aan de Tijdelijke Vereniging Noordzee & Kust toevertrouwd voor een bedrag van 11,2 miljoen euro. Deze tijdelijke vereniging bundelt drie grote Vlaamse baggerondernemingen: Baggerwerken Decloedt en zoon, Dredging International en Ondernemingen Jan De Nul.

In de voorhaven werden de werkzaamheden aan de Leopold II-dam in 2003 voortgezet in het kader van de zesde fase van de renovatie van de kaaimuur.

Medio mei werd een minnelijke schikking getroffen tussen MBZ (havenbedrijf van Zeebrugge), Katoen Natie en de Belgische reder Cobelfret in verband met de Flanders Container Terminals (FCT). In de voorhaven werd de exploitatievergunning opnieuw toegekend aan MBZ, dat een nieuwe exploitant[107] wenst aan te trekken op deze oppervlakte van 57 ha die is uitgerust met een kade van 900 m. Cobelfret van zijn kant, kreeg via Portinvest een gedeelte van het Zeebrugse goederenbehandelaar SeaRo, dat het autoverkeer van Cobelfret over verschillende terminals verwerkt.

In de strijd tegen de clandestiene immigratie werd in juni 2003 een nieuwe scanner in gebruik genomen in de terminal van P&O Ferries in de voorhaven van Zeebrugge. Het betreft een hi-tech-scanner (PMMW) waarmee verstekelingen aan boord van vracht- en aanhangwagens kunnen worden gedetecteerd.

In het Noordelijk Insteekdok werd het uiteinde van het dok voltooid.

Op 4 december 2003 werd de bouw van een ponton aan het westelijk uiteinde van het Albert II-dok (voorhaven) aanbesteed.

[107] De uitbating (aan het Albert II-dok) werd eind 2004 toegekend aan APM Terminals, onderdeel van de groep AP Möller-Maersk.

TABEL 33 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 1997 TOT 2003

(miljoenen euro – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief belang in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**515,7**	**590,6**	**657,6**	**725,1**	**736,6**	**708,6**	**713,6**	**100,0**	**5,6**
MARITIEME CLUSTER..	***155,3***	***187,4***	***234,7***	***266,4***	***263,5***	***257,1***	***266,1***	***37,3***	***9,4***
Scheepsagenten en expediteurs	20,2	23,9	26,4	30,0	27,2	28,5	32,6	4,6	8,3
Goederenbehandeling	38,5	41,7	67,1	88,1	91,2	93,5	90,6	12,7	15,3
Rederijen	7,1	4,8	13,0	2,5	4,3	9,0	18,0	2,5	16,9
Scheepsbouw en -herstelling	5,9	6,7	6,8	9,1	9,6	8,4	7,6	1,1	4,4
Havenaanleg en baggerwerken	8,7	13,0	19,4	33,2	26,2	24,4	20,7	2,9	15,5
Visserij	27,2	23,2	26,0	30,3	34,8	32,1	30,3	4,2	1,8
Maritieme handel	0,3	0,5	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3	0,0	0,4
Openbare sector	47,5	73,6	76,0	72,9	70,0	60,9	66,0	9,3	5,7
Verdeling (p.m.) [108]	*13,6*	*12,1*	*14,5*	*17,5*	*20,3*	*18,5*	*18,2*	-	*5,0*
NIET-MARITIEME CLUSTER	***360,4***	***403,2***	***422,9***	***458,7***	***473,1***	***451,5***	***447,5***	***62,7***	***3,7***
HANDEL	71,2	83,0	85,3	76,0	81,2	65,4	75,3	10,6	0,9
INDUSTRIE	207,3	229,9	237,7	283,8	285,4	270,0	252,5	35,4	3,3
Energie	36,4	62,4	65,1	80,5	78,1	79,0	52,7	7,4	6,4
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.
Chemische nijverheid	24,6	25,7	26,9	28,5	29,0	29,4	26,5	3,7	1,3
Automobielnijverheid	4,0	4,9	5,1	5,2	13,7	6,8	9,1	1,3	14,6
Elektronica	69,7	55,5	56,5	72,0	65,5	66,9	80,5	11,3	2,4
Metaalverwerkende nijverheid	14,6	17,3	15,1	15,8	17,6	17,2	17,5	2,5	3,1
Bouw	34,9	38,2	43,1	55,9	57,4	45,2	41,7	5,8	3,0
Voedingsnijverheid	14,4	15,9	14,3	13,0	11,5	11,1	11,5	1,6	-3,7
Andere industrie	8,7	10,0	11,5	13,0	12,6	14,4	13,0	1,8	6,8
TRANSPORT	43,9	49,5	54,9	53,7	56,3	63,1	65,5	9,2	6,9
Wegvervoer	33,0	37,3	42,7	40,3	42,4	46,4	48,9	6,8	6,8
Ander vervoer over land	10,9	12,2	12,2	13,4	13,9	16,7	16,7	2,3	7,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	38,0	40,8	45,0	45,2	50,1	53,1	54,2	7,6	6,1
Andere diensten	22,8	25,4	29,4	31,3	32,7	35,7	36,8	5,2	8,3
Openbare sector	15,2	15,4	15,6	13,9	17,4	17,4	17,4	2,4	2,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	***409,5***	***418,1***	***575,9***	**543,3**	***544,2***	***592,3***	***547,2***	**-**	***5,0***
MARITIEME CLUSTER	*164,1*	*148,8*	*283,2*	207,4	*200,9*	*276,4*	*225,7*	-	*5,5*
NIET- MARITIEME CLUSTER	*245,4*	*269,2*	*292,7*	335,9	*343,3*	*315,9*	*321,5*	-	*4,6*
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	***925,2***	***1.008,6***	***1.233,5***	**1.268,4**	***1.280,8***	***1.300,8***	***1.260,8***	**-**	***5,3***

Bron: NBB.

[108] De resultaten van de maritieme ondernemingen gelegen buiten de havenzone staan vermeld onder de rubriek “Verdeling (p.m.)". Deze resultaten zijn reeds opgenomen in het cijfer van de directe effecten en worden hier ter informatie vermeld.

3.4.3.1. Algemene evolutie

Van 1997 tot 2003 is de directe TW in de haven van Zeebrugge gemiddeld met 5,6 pct. per jaar gestegen (tabel 33). Alle sectoren hebben die haussetrend gevolgd, behalve de voedingsnijverheid. De goederenbehandeling en de elektronica, de sectoren die het zwaarst doorwegen inzake TW, beleefden een opmerkelijke groei.

Ondanks deze opwaartse trend was 2003 veeleer een slap jaar voor de haven van Zeebrugge. Het goederenverkeer daalde er met 7,2 pct. en de TW van de ondernemingen in de haven is nauwelijks gestegen (+0,7 pct.).

De indirecte TW die door de activiteit in de haven van Zeebrugge gegenereerd werd, steeg van 1997 tot 2003 gemiddeld met 5 pct. per jaar. Over 2003 vertoont ze echter een daling van 7,6 pct. De terugloop van de sector goederenbehandeling verklaart de daling van de maritieme indirecte TW, terwijl de stijgende activiteit in de automobielnijverheid en de elektronica aan de basis ligt van de toename van de niet-maritieme indirecte TW. Deze sectoren spelen een bijzondere rol in die ontwikkelingen, doordat ze sterk afhankelijk zijn van de toeleveranciers.

3.4.3.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe TW in de haven van Zeebrugge is in 2003 nauwelijks gestegen tegen lopende prijzen[109]. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die lichte toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- De TW van de goederenbehandeling daalde licht ten opzichte van 2002 (-3,2 pct.). Het personeelsbestand van MBZ en Sea-Ro Terminal nam licht af.
- De TW van de Zeemacht (openbare sector) daarentegen, is met 8,3 pct. toegenomen, ondanks een stagnatie van de werkgelegenheid. De personeelskosten vertoonden een stijging[110].
- De TW van de scheepsagenten en expediteurs steeg 14,4 pct., een klim die onder meer is toe te schrijven aan E.C.S. European Containers en Zeebrugge Shipping and Bunkering Company, twee ondernemingen die hun winst zagen toenemen.
- De TW van de sector havenaanleg en baggerwerken slonk 15 pct. wegens forse dalingen bij Baggerwerken Decloedt en Zoon en Depret, waarvan de winst een krimp vertoonde.
- De rederijen zagen hun TW verdubbelen vooral dankzij de mooie prestatie van Cobelfret Ferries, dat weer met winst aanknoopte en personeel in dienst nam.
- De TW van de visserij verloor 5,8 pct. Deze achteruitgang is onder meer te verklaren wegens de overname van Pieters NV door Fjord Seafood Pieters[111], een groep die bij de handel is ondergebracht.

Handel

De handel, die iets meer dan 10 pct. vertegenwoordigt van de TW in de haven van Zeebrugge, zag deze met 15,2 pct. stijgen. Tot de opmerkelijkste stijgers behoren Fjord Seafood Pieters (+13,3 pct.) en van CDMZ - terminals Cobelfret - (+55,3 pct.).

Industrie

- De elektronica klom sterk (+20,3 pct.). Op 30 juni 2003 werd Philips Industrial Activities nv opgeslorpt door Philips Innovative Applications. In januari van datzelfde jaar was de tak Philips Contract Manufacturing Services overgenomen door Jabil Circuit Belgium NV. De

[109] Ter herinnering: Alle bedragen die hier vermeld worden, zijn bedragen tegen lopende prijzen. Het algemene indexcijfer van de binnenlandse producentenprijzen is in 2003 met 0,7 pct. toegenomen. De TW in de haven van Zeebrugge tegen lopende prijzen is met 0,71 pct. gestegen. Gelet op dit indexcijfer is de TW van Zeebrugge tegen lopende prijzen (prijzen van 2002) stabiel gebleven (+0,02 pct.).

[110] Het betreft enquêtegegevens.

[111] Fjord Seafood ontstond in 1996 in Brønnøysund, Noorwegen. Deze groep heeft zich vervolgens nationaal en internationaal uitgebreid. In 2000 nam Fjord Seafood een belang van 50 pct. in Pieters nv, een Belgische groep die gespecialiseerd is in zeevruchten en sedert 1953 in Zeebrugge is gevestigd. De overige 50 pct. werd in 2002 verworven door de Noorse groep. Pieters Visbedrijf kreeg toen de naam Fjord Seafood Pieters.

som van de TW van Philips Innovative Applications en van Jabil Circuit is 20,8 pct. groter dan van Philips Industrial Activities in 2002 , wat deze hausse verklaart.

- De TW in de bouw liet een terugval zien van 7,6 pct., die is toe te schrijven aan de gekrompen marges bij Glaverbel, Seapane en Fundex.
- De TW die aan de branche energie in de haven van Zeebrugge werd toegekend, is sterk gedaald om redenen die reeds in de punten 3.1.3.2.3 en 3.2.3.2.3 werden verklaard.
- De chemische nijverheid zag haar TW met 9,6 pct. afnemen als gevolg van de daling bij Pemco Brugge en Corn Van Loocke en het verlies bij Punch Plastics, dat zijn personeelsbestand drastisch verminderde in het kader van de delokalisering van zijn spuitgieterij.
- De metaalverwerkende nijverheid groeide met 1,8 pct. dankzij Motogroup, dat opnieuw winst maakte, en dankzij de nieuw opgerichte onderneming Noël Becue.
- De TW van de andere industrie kromp met 9,9 pct. wegens de zwakke marge die bij het textielbedrijf Uco Yarns werd opgetekend.
- De activiteit in de voedingsnijverheid steeg met 2,9 pct. dankzij de goede resultaten van Voeders Huys.
- De TW van de automobielnijverheid nam toe met 34,3 pct. dankzij Combined Terminal Operators[112].

Transport

- De wegvervoerders zagen hun bijdrage aan het bbp met 5,4 pct. stijgen, onder meer dankzij Tracto (Brugge) en Norbert Dentressangle Silo Belgium.
- De TW van de sector ander vervoer over land bleef onveranderd.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten, die meer dan 5 pct. van de TW en de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge voor hun rekening namen, zagen hun TW met 3,3 pct. toenemen. De TW steeg bij de drie leiders van de sector; Intercommunale Vereniging voor Vuilverwijdering en -verwerking voor Brugge en Ommeland, SITA West en Group 4 Total Security.
- De TW van de openbare sector[113] is lichtjes gekrompen.

[112] Volgens de nationale rekeningen behoort Combined Terminal Operators tot de bedrijfstak NACE 34.201 en is bijgevolg onder te brengen bij de automobielnijverheid.

[113] Zie volledige lijst in bijlage 4.

3.4.3.3. "Top 10" van de TW in de haven van Zeebrugge in 2003

TABEL 34 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	ZEEMACHT	Openbare sector	66,0
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	58,0
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	40,8
4	FLUXYS	Energie	26,6
5	ELECTRABEL	Energie	26,0
6	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	25,5
7	PEMCO BRUGGE	Chemische nijverheid	18,5
8	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Elektronica	17,8
9	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	17,4
10	D.D. TRANS	Wegvervoer	17,3
	Totaal top 10		**314,0**

Bron: NBB.

Deze rangschikking (tabel 34) wijkt niet veel af van die in het verslag 2002, ondanks enkele naamswijzigingen zoals Philips Innovative Applications en Fjord Seafood Pieters. MBZ, Glaverbel en Baggerwerken Decloedt en Zoon zijn uit deze "top 10" verdwenen en werden vervangen door Jabil Circuit Belgium, de openbare sector en D.D. Trans. Hoewel de samengevoegde TW van deze tien ondernemingen gedaald is, vertegenwoordigden deze nog 44 pct. van de directe TW in de haven van Zeebrugge in 2003.

TABEL 35 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 1997 TOT 2003

(VTE)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief belang in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering tussen 1997 en 2003 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	**9.458**	**9.615**	**10.172**	**10.562**	**10.740**	**10.260**	**10.386**	**100,0**	**1,6**
MARITIEME CLUSTER..	***3.698***	***3.985***	***4.378***	***4.723***	***4.566***	***4.151***	***4.101***	***39,5***	***1,7***
Scheepsagenten en expediteurs	248	358	343	303	320	347	351	3,4	6,0
Goederenbehandeling	910	964	1.168	1.306	1.278	1.296	1.291	12,4	6,0
Rederijen	79	78	109	115	83	91	93	0,9	2,7
Scheepsbouw en –herstelling	135	159	173	194	193	167	152	1,5	2,0
Havenaanleg en baggerwerken	141	182	228	317	291	287	282	2,7	12,2
Visserij	429	348	398	497	488	479	441	4,2	0,5
Maritieme handel	6	7	2	9	6	5	7	0,1	4,8
Openbare sector	1.750	1.888	1.956	1.982	1.907	1.480	1.484	14,3	-2,7
Verdeling (p.m.)	*214*	*192*	*230*	*291*	*277*	*278*	*277*	-	*4,4*
NIET- MARITIEME CLUSTER	***5.760***	***5.630***	***5.794***	***5.839***	***6.174***	***6.109***	***6.285***	***60,5***	***1,5***
HANDEL	1.049	1.192	1.176	981	1.036	1.096	1.178	11,3	2,0
INDUSTRIE	2.699	2.842	2.874	3.056	3.295	3.029	3.109	29,9	2,4
Energie	131	335	348	378	355	384	367	3,5	18,7
Petroleumindustrie	0	0	0	0	0	0	0	0,0	n,
Chemische nijverheid	342	344	347	321	357	346	320	3,1	-1,1
Automobielnijverheid	34	24	30	42	210	51	52	0,5	7,3
Elektronica	877	695	729	786	802	789	941	9,1	1,2
Metaalverwerkende nijverheid	251	304	266	272	299	284	293	2,8	2,6
Bouw	548	574	566	706	743	607	606	5,8	1,7
Voedingsnijverheid	266	293	298	271	267	267	249	2,4	-1,1
Andere industrie	250	273	292	280	263	300	282	2,7	2,0
TRANSPORT	1.267	833	947	924	984	1.070	1.094	10,5	-2,4
Wegvervoer	574	605	707	670	720	762	774	7,5	5,1
Ander vervoer over land	693	228	241	254	264	309	320	3,1	-12,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	746	763	797	878	858	913	904	8,7	3,3
Andere diensten	337	355	394	530	520	577	590	5,7	9,8
Openbare sector	409	408	403	348	338	336	314	3,0	-4,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	***7.901***	***8.045***	***8.843***	**10.012**	***9.061***	***8.836***	***8.877 ****	**-**	***2,0***
MARITIEME CLUSTER	*2.783*	*3.046*	*3.611*	4.411	*3.346*	*3.370*	*3.304*	-	*2,9*
NIET- MARITIEME CLUSTER	*5.118*	*4.999*	*5.232*	5.601	*5.715*	*5.466*	*5.573*	-	*1,4*
TOTAAL WERKGELEGENHEID	***17.359***	***17.660***	***19.015***	**20.574**	***19.801***	***19.096***	***19.264***	**-**	***1,8***

Bron: NBB.

* waarvan 6.837 VTE loontrekkenden.

3.4.4.1. Algemene evolutie

Tijdens de beschouwde periode is de directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge gemiddeld met 1,6 pct. per jaar gestegen (tabel 35). Deze constante stijging is te danken aan de aanwervingen in de goederenbehandeling, de andere diensten, het wegvervoer en de handel. Ze wordt echter getemperd door de daling bij de zeemacht, de chemische en voedingsnijverheid, het ander vervoer over land en de openbare sector.

Ondanks de terugval van de activiteit in de haven van Zeebrugge in 2003 (daling van de TW en van het goederenverkeer), is de werkgelegenheid er met 1,2 pct. gestegen.

De indirecte werkgelegenheid is gemiddeld met 2 pct. per jaar gestegen tussen 1997 en 2003. In 2003 nam de indirecte werkgelegenheid met enkele voltijdse equivalenten toe. De stijging van de werkgelegenheid die bij de rederijen werd opgetekend, werd geneutraliseerd door de daling de goederenbehandeling. Het betreft twee sectoren die sterk van de toelevering afhankelijk zijn en dus een belangrijke impact hebben op de indirecte maritieme werkgelegenheid. De forse stijging van de elektronica compenseerde de terugval van de voedingsnijverheid, zodat de niet-maritieme indirecte werkgelegenheid zich kon ontwikkelen.

3.4.4.2. Evolutie van de directe effecten per sector in 2003

De directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge steeg in 2003 met 1,2 pct. Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- Bij de Zeemacht is het personeelsbestand licht gestegen (+4 VTE)[114].
- De werkgelegenheid in de goederenbehandeling bleef vrijwel constant (-0,4 pct.). De daling bij Sea-Ro Terminal werd gecompenseerd door de stijgingen bij Sea Park en Accessory Plant Zeebrugge.
- Het personeelsbestand in de visserij daalde met 7,9 pct., vooral door de overname van Pieters NV (cf. supra).
- De werkgelegenheid in de sector scheepsagenten en expediteurs is licht gestegen (+1,4 pct.) dankzij onder meer de Zeebrugge Shipping & Bunkering Company.
- Bij de sector havenaanleg en baggerwerken daalde de werkgelegenheid licht (-1,7 pct.).
- De werkgelegenheid bij de scheepsbouw en -herstelling daalde met 9,1 pct. Die vermindering is gedeeltelijk toe te schrijven aan Sea Technology Zeebrugge en Longueville Zeebrugge.

Handel

In de handel is de werkgelegenheid met 7,5 pct. toegenomen dankzij o.a. Fjord Seafood Pieters (cf. punt 3.4.3.2.2).

Industrie

- De werkgelegenheid in de elektronica steeg met 19,3 pct. Het gezamenlijk personeelsbestand van de entiteiten Philips Innovative Applications en Jabil Circuit Belgium is immers groter dan dat van Philips Industrial Activities in 2002.
- In de bouw bleef de werkgelegenheid stabiel.
- In de energie verminderde de werkgelegenheid met 4,5 pct. wegens herstructureringen bij Electrabel (cf. supra).
- In de chemische nijverheid daalde de werkgelegenheid met 7,8 pct. Punch Plastics werd geherstructureerd (cf. supra) en het personeelsbestand werd drastisch verminderd: van 68 VTE in 2002 naar 31 in 2003.
- De werkgelegenheid is gestegen in de metaalverwerkende nijverheid (+3,1 pct.). Ze nam toe bij Noël Becue en Vlamytal.

[114] In het verslag 2002 stond de Zeemacht met 1.907 VTE bovenaan in de rangschikking van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge. Het betrof in feite het personeelsbestand van 2001. Voor 2002 was dit cijfer toen nog niet beschikbaar. Op grond van de jongste enquête die in februari 2005 werd gehouden, had de Zeemacht in 2002 in de haven van Zeebrugge nog slechts 1.480 VTE in dienst. In 2003 was dit 1.484 VTE.

- De andere industrie zag haar werkgelegenheid met 6,1 pct. teruglopen. Zo was er een daling bij Uco Yarns.
- De daling in de voedingsnijverheid was van een zelfde grootte (-6,9 pct.). Bij Kathy Chocolaterie en Confiserie Kathy gingen banen verloren.

Transport

- De werkgelegenheid in het wegvervoer steeg met 1,6 pct.
- De toename met 3,9 pct. van de tewerkstelling in de sector ander vervoer over land werd gedragen door de NMBS.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten zagen hun personeelsbestand met 2,2 pct. stijgen. Het aantal personeelsleden bij Group 4 Total Security en Sita West nam toe.
- De openbare sector daarentegen, liet een krimp van 6,5 pct. zien.

3.4.4.3. "Top 10" van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge in 2003

TABEL 36 **"TOP 10" VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID IN 2003**
(VTE)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	ZEEMACHT	Openbare sector	1.484
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	593
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	468
4	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	398
5	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	314
6	ELECTRABEL	Energie	265
7	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Elektronica	262
8	NMBS	Ander vervoer over land	229
9	D.D. TRANS	Wegvervoer	207
10	GLAVERBEL	Bouwnijverheid	192
	Totaal top 10		**4.412**

Bron: NBB.

In deze rangschikking moesten de ondernemingen Belgian New Fruit Wharf en Jan De Nul hun plaats afstaan aan Jabil Circuit Belgium en Glaverbel (tabel 36). De Zeemacht blijft verreweg de grootste werkgever in de haven van Zeebrugge. Deze tien ondernemingen vertegenwoordigden 42,5 pct. van het personeelsbestand in deze haven.

TABEL 37 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 1997 TOT 2003**
(miljoenen euro – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Relatief belang in 2003 (in pct.)	Gemiddelde jaarlijkse verandering 1997 tot 2003 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER..	***47,2***	***57,8***	***113,8***	***89,6***	***53,0***	***50,6***	***53,5***	***39,6***	***2,1***
Scheepsagenten en expediteurs	10,5	7,0	13,1	5,4	10,5	6,5	7,4	5,5	-5,6
Goederenbehandeling	19,8	28,0	64,4	45,1	27,2	24,6	34,5	25,5	9,7
Rederijen	3,0	4,2	1,6	3,3	2,1	8,5	4,4	3,2	6,4
Scheepsbouw en –herstelling	0,8	1,1	0,8	1,7	0,5	0,4	0,4	0,3	-10,0
Havenaanleg en baggerwerken	1,3	4,5	11,0	8,8	1,7	1,4	1,7	1,3	4,4
Visserij	11,7	9,8	22,1	21,1	10,1	9,3	5,0	3,7	-13,1
Martieme handel	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	15,4
Openbare sector	0,1	3,2	0,7	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	-100,0
Verdeling (p.m.)	*6,6*	*5,2*	*15,2*	*16,0*	*8,7*	*7,2*	*5,1*	-	*-4,0*
NIET-MARITIEME CLUSTER	***89,1***	***133,3***	***99,6***	***97,0***	***87,7***	***68,7***	***81,5***	***60,4***	***-1,5***
HANDEL	10,0	11,9	13,7	10,2	13,7	10,9	13,3	9,8	4,8
INDUSTRIE	34,9	79,7	35,1	39,8	43,2	29,3	42,2	31,3	3,2
Energie	11,9	51,2	7,2	7,4	7,7	4,5	6,1	4,6	-10,4
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n,
Chemische nijverheid	2,7	3,6	3,0	3,5	3,3	2,7	2,2	1,6	-3,7
Automobielnijverheid	0,9	0,8	1,0	2,6	4,7	1,0	5,5	4,1	35,6
Elektronica	6,7	11,8	8,7	9,1	13,7	7,6	15,0	11,1	14,4
Metaalverwerkende nijverheid	2,1	2,7	1,9	1,5	2,9	2,1	1,9	1,4	-2,2
Bouw	6,0	4,7	5,0	10,8	7,9	5,2	6,7	4,9	1,7
Voedingsnijverheid	4,2	2,7	2,7	1,5	1,2	1,1	1,5	1,1	-15,7
Andere industrie	0,4	2,1	5,6	3,5	1,8	5,2	3,4	2,5	41,6
TRANSPORT	14,7	15,3	16,0	14,9	9,7	17,7	14,6	10,8	-0,1
Wegvervoer	10,5	14,2	11,4	9,4	7,8	13,1	12,9	9,6	3,5
Ander vervoer over land	4,2	1,0	4,7	5,5	2,0	4,5	1,6	1,2	-14,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	29,4	26,3	34,7	32,1	21,1	10,9	11,4	8,4	-14,6
Andere diensten	15,3	11,2	10,6	11,1	9,7	6,4	6,1	4,5	-14,3
Openbare sector	14,1	15,2	24,2	21,0	11,4	4,4	5,3	3,9	-15,0
DIRECTE INVESTERINGEN	**136,3**	**191,0**	**213,5**	**186,7**	**140,7**	**119,3**	**135,0**	**-**	**-0,2**

Bron: NBB.

3.4.5.1. Algemene evolutie

De investeringen in de haven van Zeebrugge daalden gemiddeld met 0,2 pct. per jaar tijdens de betrokken periode (tabel 37). Deze lichte terugval komt overeen met een evenwicht tussen de stijgingen voor de automobielnijverheid en de elektronica, de goederenbehandeling en het wegvervoer en de dalingen voor de scheepsagenten en expediteurs, de visserij, de voedingsnijverheid en de andere logistieke diensten.

In 2003 vertoonden de investeringen in de haven van Zeebrugge een opleving (+13,1 pct. tegen lopende prijzen[115]).

3.4.5.2. Evolutie per sector in 2003

Hierna wordt dieper ingegaan op de oorzaken van die toename en worden per sector de meest relevante ontwikkelingen onderzocht.

Maritieme cluster

- In de goederenbehandeling namen de investeringen met 39,9 pct. toe in vergelijking met 2002, een stijging die is toe te schrijven aan MBZ. Deze maatschappij heeft in 2003 opnieuw in de voorhaven geïnvesteerd.
- De investeringen van de scheepsagenten en expediteurs stegen met 14,8 pct. door de toename bij E.C.S. European Containers, een onderneming die - gespreid over de periode 2003-2005 - een aantal belangrijke investeringen deed. Het betreft vooral de aankoop van een duizendtal nieuwe containers en meer dan honderd nieuwe reefer containers.
- De visserij zag haar investeringen met 45,6 pct. dalen door het opslorpen van Pieters NV (cf. supra), maar ook door de vermindering van bedrijfsactiva in Rederij Lorvan en Rederij Atlas.
- Nadat de rederijen in 2002 een investeringsboom hadden beleefd, lieten ze een daling van 48,2 pct. optekenen, met name als gevolg van de vermindering van vaste activa bij Cobelfret Ferries ten gunste van de aankoop van aandelen in de onderneming Sea-Ro. Deze laatste werden echter niet in aanmerking genomen bij de berekening van de investering.
- De investeringen in de sector havenaanleg en baggerwerken stegen met 27,3 pct. Deze stijging is toe te schrijven aan Diving Engineering & Consultancy Office.

Handel

De investeringen in de handelsondernemingen namen toe met 22,1 pct. Een opmerkelijke stijging werd opgetekend bij Auto Terminus Brugge, een concessiehouder van tweedehandsauto's die een aantal investeringen in materiële vaste activa heeft gedaan.

Industrie

- De investeringen in de elektronica zijn bijna verdubbeld. Philips Industrial Activities nv werd overgenomen door Philips Innovative Applications nv. Ook Jabil Circuit Belgium nv werd aan de populatie toegevoegd.
- De investeringen stegen met 27,7 pct. in de bouw, een toename die onder meer is toe te schrijven aan Traen Gebroeders en Hanson Aggregates Belgium.
- In de energie klommen de investeringen met 38,1 pct. Fluxys ligt aan deze stijging ten grondslag.
- Het kapitaal dat in de automobielnijverheid werd geïnvesteerd, is bijna vervijfvoudigd, wat vooral te danken is aan Combined Terminal Operators.
- De investeringen in de andere industrie liepen terug met 34,9 pct. Uco Yarns en Walleyn Graphics hebben immers hun vaste activa verminderd.
- De chemische nijverheid zag haar investeringen met 19 pct. dalen, en dan met name vooral bij Arplam en Punch Plastics (cf. supra).
- De metaalverwerkende nijverheid viel 10,5 pct. terug. De investeringen daalden onder andere bij Pattyn en Delta Inox.
- Voor de voedingsnijverheid, waar de meeste ondernemingen de nodige speelruimte voor hun expansie hebben gecreëerd, werd een stijging van 40,5 pct. opgetekend.

Transport

- De investeringen in het wegvervoer daalden met 1,6 pct. Er was een stijging bij D.D. Trans en W.H. Bowker International, maar een terugval bij Norbert Dentressangle Silo Belgium.
- De investeringen van het ander vervoer over land daalden met 63,7 pct.

[115] De bedragen zijn hier weergegeven tegen lopende prijzen. Het indexcijfer van de prijzen voor de investeringsgoederen steeg in 2003 met 1,4 pct. De stijging van de investeringen in de haven van Zeebrugge tegen lopende prijzen bedraagt 13,13 pct. Rekening houdend met deze index, beloopt de stijging van de investeringen in Zeebrugge tegen vaste prijzen (prijzen van 2002) 11,57 pct.

Andere logistieke diensten

- De andere diensten zagen hun investeringen met 5,7 pct. dalen.
- De openbare sector daarentegen, vertoonde een klim van 20,1 pct.

3.4.5.3. "Top 10" van de investeringen in de haven van Zeebrugge in 2003

TABEL 38 **"TOP 10" VAN DE INVESTERINGEN IN 2003**
(miljoenen euro)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investeringen
1	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Goederenbehandeling	25,9
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	13,9
3	D.D. TRANS	Wegvervoer	7,0
4	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Automobielnijverheid	5,5
5	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	5,3
6	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Scheepsagenten en expediteurs	4,0
7	FLUXYS	Energie	4,0
8	AUTO TERMINUS BRUGGE	Handel	3,8
9	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	2,7
10	COBELFRET FERRIES	Rederijen	2,7
	Totaal top 10		**74,8**

Bron: NBB.

Deze "top 10" is anders dan de rangschikking in het verslag 2002. De ondernemingen Combined Terminal Operators, ECS European Containers, Fluxys en Auto Terminus Brugge hebben er hun intrede in gedaan (tabel 38). Met bijna 75 miljoen euro namen deze tien ondernemingen 55,4 pct. van de investeringen in de haven van Zeebrugge over 2003 voor hun rekening.

3.4.6. Financiële ratio's

TABEL 39 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2001 TOT 2003

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in p.c)			Liquiditeit in de ruime zin			Solvabiliteit (in p.c)		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
MARITIEME CLUSTER...	***1,0***	***6,3***	***9,4***	***1,30***	***1,31***	***1,33***	***50,0***	***52,2***	***53,8***
Scheepsagenten en expediteurs	-12,4	19,7	22,6	0,95	1,06	1,03	25,2	21,4	21,8
Goederenbehandeling	3,6	7,7	7,8	0,84	0,76	0,83	66,0	64,5	66,1
Rederijen	-1,2	3,0	13,3	6,03	4,52	4,36	84,0	81,2	80,5
Scheepsbouw en -herstelling	12,9	11,3	3,3	1,56	1,74	1,82	39,7	44,9	42,3
Havenaanleg en baggerwerken	9,5	11,2	13,2	1,24	1,64	1,24	26,5	29,1	25,5
Visserij	-6,0	-6,4	-6,2	0,86	0,81	0,90	24,6	26,2	28,0
Maritieme handel	1,8	-7,4	-2,9	4,18	5,49	7,34	58,5	63,5	67,7
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER...	***10,0***	***6,1***	***11,4***	***1,40***	***1,60***	***1,16***	***43,5***	***46,6***	***39,0***
HANDEL	28,9	8,1	12,1	1,02	0,99	0,83	27,1	28,8	24,8
INDUSTRIE	11,1	9,4	13,0	1,25	1,36	1,15	41,7	43,2	40,1
Energie	9,3	11,9	20,0	1,39	1,65	1,30	48,6	51,1	45,9
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	18,8	14,1	-38,4	1,49	1,08	0,72	50,6	38,8	24,4
Automobielnijverheid	11,0	11,0	16,4	1,97	2,38	1,88	62,7	66,3	60,4
Elektronica	9,7	-3,4	8,6	1,43	1,36	1,39	25,5	26,5	28,9
Metaalverwerkende nijverheid	12,2	9,8	6,6	1,44	1,44	1,55	39,1	40,0	43,0
Bouw	16,0	3,4	-3,2	1,05	1,18	0,88	30,5	30,7	27,6
Voedingsnijverheid	-7,3	-27,4	-17,1	1,19	1,02	0,99	26,9	20,3	18,2
Andere industrie	-1,1	1,5	4,6	1,04	1,08	1,49	31,8	41,8	47,9
TRANSPORT	2,4	-4,5	1,3	1,03	0,99	0,95	36,5	34,3	32,0
Wegvervoer	9,2	11,6	9,5	1,05	1,15	1,17	41,9	46,0	44,6
Ander vervoer over land	-3,3	-21,3	-8,2	1,01	0,85	0,78	33,0	27,1	24,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	3,7	2,9	9,0	2,73	2,92	1,95	64,6	66,1	53,2
Andere diensten	3,7	2,9	9,0	2,73	2,92	1,95	64,6	66,1	53,2
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	**6,6**	**6,2**	**10,6**	**1,37**	**1,52**	**1,20**	**45,7**	**48,3**	**43,5**

Bron: NBB.

Op enkele zeldzame uitzonderingen na, zoals de bouw en de chemische nijverheid, is de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen in 2003 verbeterd voor alle activiteitssectoren van de haven van Zeebrugge tesamen (tabel 39). De resultaten na belastingen van de volgende ondernemingen vertonen een aanzienlijke verbetering[116]: ECS European Containers, Fjord Seafood Pieters, Electrabel en de NMBS, waarvan de verliezen gedeeltelijk werden beperkt.

[116] Aanzienlijk in verhouding tot de evolutie van hun eigen vermogen.

Hoewel de liquiditeit in de ruime zin bij de Zeebrugse maritieme bedrijven gehandhaafd bleef, met name dankzij de visserij, liet deze ratio daarentegen een forse daling zien voor alle niet-maritieme sectoren, zoals de handel, de energie, de chemische nijverheid en de bouw, alsook de andere logistieke diensten. Zo werden er belangrijke dalingen opgetekend bij de ondernemingen Fjord Seafood Pieters, Electrabel, Pemco Brugge, Glaverbel en Philips Coordination Center.

De solvabiliteit van de maritieme ondernemingen is in 2003 enigszins verbeterd, met name voor de scheepsagenten en expediteurs, de goederenbehandeling en de visserij, terwijl ze daalde voor alle belangrijke niet-maritieme sectoren, zoals de handel, de energie, de chemische nijverheid en de bouw, alsook voor het transport en de andere logistieke diensten. De opmerkelijkste stijgingen zijn toe te schrijven aan ECS European Containers, Shurgard Self Storage en Belgian New Fruit Wharf. Belangrijke dalingen werden daarentegen opgetekend voor Fjord Seafood Pieters, Pemco Brugge, Glaverbel, Ondernemingen Jan De Nul, Frans Maas en Philips Coordination Center.

3.4.7. Maritiem goederenverkeer in de haven van Zeebrugge in 2003: synthese[117]

TABEL 40 **ZEEBRUGGE**
(duizenden tonnen)

	Lossingen	Ladingen	Totaal 2003	Ontwikkeling 2002- 2003 (in pct.)	Aandeel 2003 (in pct.)
Containers	5.257	7.014	12.271	+ 3,4	40,1
Roll-on/roll-off	4.598	6.509	11.107	- 18,6	36,3
Conventioneel stukgoed	544	117	661	- 15,9	2,2
Vloeibare bulkgoederen	3.962	907	4.869	- 1,1	15,9
Vaste bulkgoederen	1.615	46	1.661	- 2,9	5,4
TOTAAL	**15.978**	**14.592**	**30.570**	**- 7,2**	**100,0**

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

Nadat 2002 gekenmerkt werd door een lichte verbetering van de overslagactiviteit in de haven van Zeebrugge, daalden in 2003 alle goederencategoriën, met uitzondering van de containers (tabel 40).

De voornaamste reden voor deze daling is de teruggang van het roroverkeer veroorzaakt door het stopzetten in 2002 van de verbindingen met de havens van Dover en Felixstowe in het Verenigd Koninkrijk. De achteruitgang van de vaste bulkgoederen vindt onder meer zijn oorsprong in de vermindering van de aanvoer van zand en grind. De daling voor vloeibare bulkgoederen blijft beperkt, aangezien de verminderde aanvoer van vloeibaar aardgas afkomstig van Algerije (LNG) op de terminal van Fluxys, gecompenseerd werd door de toegenomen aanvoer van vloeibare brandstoffen. De terugval van het roroverkeer houdt voornamelijk verband met de terugloop van het verkeer op de verbinding met het Verenigd Koninkrijk, die verzekerd wordt door P&O.

De containeroverslag is niet even sterk gestegen als in 2002 (+12,1 pct.), maar met een groei van 3,4 pct. versterkt ze het belang ervan in de haven van Zeebrugge. Meer dan 40 pct. van het totale goederenverkeer bestond uit containers en voor het eerst was het volume gecontaineriseerde goederen groter dan het roroverkeer. Met het oog op een grotere integratie van de havens in de logistieke keten vanuit en naar het hinterland, heeft het havenbestuur van Zeebrugge in 2002 een structuur opgezet om containervervoer van en naar het hinterland te organiseren via het spoor, de kustvaart en de binnenvaart. Deze nieuwe constructie heet *PortConnect* en maakte het vervoer van 86.500 TEU in 2003 mogelijk. Ook werden een aantal initiatieven genomen om meer kusthavens via feederdiensten te bedienen.

[117] Bronnen: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen en *Jaarverslag Vlaamse havens 2003* van de Vlaamse Havencommissie. In tabel 63 (bijlage 8) is de overslag per goederencategorie in de haven van Zeebrugge voor het jaar 2003 opgenomen.

4 SYNTHESE

De toekomst van de Vlaamse zeehavens ligt in hun vermogen om zich aan te passen aan de ingrijpende veranderingen die zich in de sector voltrekken: de sterke opkomst van de Aziatische havens, die gepaard gaat met de expansie van de wereldhandel en de openstelling van nieuwe markten, de groei van de containerverkeer, die een gevolg is van de uniformisering van de distributie- en consumptiemodi, en de algemene concentratie van de logistieke bedrijven alsook van de rederijen en de overslagbedrijven. Dit alles tegen de achtergrond van een verscherpte concurrentie tussen de havens van de *range* Hamburg - Le Havre.

De buitenlandse handel is zeer belangrijk voor België, het maakt tweederde uit van het bbp en de EU is bovendien voor 90 pct. (in volume) op de zee aangewezen voor haar buitenlandse handel. De totale TW van de ondernemingen van de vier havens en van de keten van hun leveranciers blijkt trouwens het verloop van de buitenlandse handel te volgen. In vergelijking met de waarden die tijdens de twee vorige jaren werden bereikt, heeft de buitenlandse handel van België in 2003 opnieuw aan belang gewonnen, vooral aan invoerzijde. Dat kwam tot uiting in de groei van de goederenoverslag in de havens van Antwerpen en Oostende. Het totale maritieme goederenverkeer voor de vier havens gaf daardoor een stijging van 4,8 pct. te zien, die overigens het jaar daarna werd voortgezet onder impuls van de structurele groei van het containervervoer. De *short sea shipping*, die 50 pct. van het maritieme verkeer in de Vlaamse zeehavens vertegenwoordigt, zet zijn opmars voort. Dat wordt zowel in België als op Europees vlak een voor de toekomst zeer belangrijke transportmodus. Bijna de helft van de binnenlandse handel van de EU loopt immers over zee. Naast het maritieme verkeer moeten de zeehavens het groeiende binnenvaartverkeer verwerken. De binnenvaart heeft in de vier beschouwde havens in 2004 immers de kaap van de 100 miljoen ton gerond dankzij de stijging die de containervracht hier ook boekte.

De ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens ligt het Vlaamse gewest, dat terzake bevoegd is, nauw aan het hart. Deze ontwikkeling moet rekening houden met de structuur van de internationale handel, de technologische vooruitgang maar ook met de Europese sociaal-politieke context, waarvan de liberalisering van de havendiensten de grootste uitdaging is. Deze factoren oefenen een aanzienlijke invloed uit op het transport en de havenactiviteiten. De havens zijn gaandeweg echte logistieke centra geworden, waar diensten worden aangeboden die veel verder gaan het laden en lossen van schepen. De nieuwe eisen die de ontwikkelingen van de internationale handel stellen, zetten de bevoegde havenautoriteiten ertoe aan aldoor meer diensten aan te bieden die operatoren kunnen aantrekken alsook de privéinvesteringen die nodig zijn om hun expansie te kunnen voortzetten. De logistieke aanpak die ze volgen, is erop gericht de haveninstallaties steeds concurrerender te maken door de kosten verbonden aan het gebruik ervan en de wachttijden in de terminals te verminderen en tegelijk een breed dienstengamma met hoge toegevoegde waarde te kunnen aanbieden.

In 2003 steeg de directe TW in de Vlaamse zeehavens met 3,6 pct. in vergelijking met het voorgaande jaar, tegen lopende prijzen (d.i. +2,9 pct. tegen vaste prijzen). Deze groei is groter dan die van de economie in haar geheel. De goederenbehandeling, de rederijen, de handel, de petroleumindustrie, de metaalverwerkende nijverheid en de elektronica alsook het vervoer over land lieten een aanzienlijke groei optekenen in tegenstelling tot de energiesector, de chemie en de automobielindustrie. Van de vier beschouwde havens is Antwerpen, dat 64,6 pct. van de TW voor zijn rekening neemt, de haven die in 2003 een nog grotere bijdrage tot het bbp leverde. De havens van Gent en Oostende lieten ook groei optekenen, zij in het mindere mate, terwijl de TW in Zeebrugge stagneerde. De indirecte TW, gerealiseerd door de ganse keten van toeleverende ondernemingen aan de Vlaamse havens, liep in 2003 tegen lopende prijzen met 0,9 pct. terug (d.i. -1,6 pct. tegen vaste prijzen). De totale TW, de som van de directe en indirecte TW, bedroeg bijna 22 miljard euro in 2003, d.i. 8,4 pct. van het bbp van België, en 4,3 pct. als enkel de TW van de ondernemingen van de steekproef wordt beschouwd (11,5 miljard euro).

In 2003 daalde de directe werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens met 0,6 pct., terwijl de binnenlandse tewerkstelling in België met 0,1 pct. toenam. Bijna alle industrieën die in de havens actief zijn, zagen de werkgelegenheid teruglopen, met uitzondering van de elektronica en de andere industrie. De visserij, de andere logistieke diensten en de openbare sector noteerden een daling, terwijl alle andere maritieme sectoren en het vervoer over land personeel rekruteerden. Deze

achteruitgang is te wijten aan de toename van het aantal contractbeëindigingen. In 2003 werd daarentegen meer een beroep gedaan op uitzendkrachten en extern personeel. Het deel van de werktijd dat aan opleiding wordt besteed, is in dat jaar gestegen. Van de vier beschouwde havens zagen Oostende en Zeebrugge hun personeelsbestand in 2003 toenemen, terwijl de werkgelegenheid in Antwerpen lichtjes terugliep en in Gent stagneerde. Antwerpen was in dat jaar goed voor 58,2 pct. van de werkgelegenheid van de sector. Wat de globale impact van de havenactiviteit op de hele economie betreft, vertegenwoordigde de werkgelegenheid bij de leveranciers van de onderzochte ondernemingen 133.457 VTE in 2003, na een terugval van 1 pct. tegenover het voorgaande jaar. In dit cijfer zijn de zelfstandige werknemers begrepen. De indirecte bezoldigde werkgelegenheid wordt op 103.494 VTE geraamd. De totale werkgelegenheid, de som van de directe en indirecte banen, is in 2003 opnieuw net onder de kaap van de 240.000 VTE gezakt. Dit cijfer vertegenwoordigt niettemin 6,4 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid in België. Als men zich beperkt tot de directe werkgelegenheid, met name 105.419 VTE, bedraagt dit aandeel 2,8 pct.

De infrastructuurwerken zoals het Deurganckdok in Antwerpen, het Kluizendok in Gent, de Wandelaarkaai in de voorhaven van Oostende en diverse werken in de Zeebrugse voor- en achterhaven komen tegemoet aan de behoefte om de ruimte voor behandeling en opslag van vracht uit te breiden. De verdieping van de Westerschelde naar de haven van Antwerpen, van het kanaal Gent-Terneuzen en van de toegangsgeul in de haven van Zeebrugge is bedoeld om de haveninstallaties makkelijker toegankelijk te maken voor grotere schepen. De ontsluiting van de havens en hun openstelling naar het hinterland zijn ook prioritair in hun expansiebeleid, waarbij in het bijzonder verschuivingen in de *modal shift* beoogt worden, met name ten voordele van de binnenvaart en het spoor, die nog over onderbenutte capaciteit beschikken. Al deze projecten, die in uitvoering zijn of zullen worden uitgevoerd, zijn ook tekenend voor de wedren waarin de Vlaamse zeehavens verwikkeld zijn om de alsmaar toenemende goederenstroom en de verleners van logistieke diensten met hoge toegevoerde waarde aan te trekken. Weliswaar met inachtneming van de strikte milieunormen die op Europees vlak zijn vastgelegd.

In 2003 stegen de investeringen in lopende prijzen in de Vlaamse havens met 0,8 pct. tegen lopende prijzen. Dit komt neer op een lichte achteruitgang van 0,6 pct. tegen vaste prijzen. Tegenover de stijging die door de goederenbehandeling, de automobiel- en metaalverwerkende bedrijven en het wegvervoer werd gehaald, stond een achteruitgang in de meeste andere maritieme en niet-maritieme sectoren. Van de vier beschouwde havens zagen Oostende en Zeebrugge hun investeringen in 2003 het meest stijgen, terwijl ze in Antwerpen stagneerden en in Gent zelfs terugliepen. De haven van Antwerpen was dat jaar goed voor 59,7 pct. van de totale investeringsuitgaven van de sector, die op bijna 2,5 miljard euro uitkwamen.

De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen steeg in 2003 aanzienlijk in alle havens behalve Oostende en lag boven het nationaal gemiddelde. Het nettobedrijfskapitaal van de in de Vlaamse havens gevestigde ondernemingen van de havens is gemiddeld opnieuw positief geworden dankzij de vooruitgang in Antwerpen en ondanks de daling in Oostende en Zeebrugge. De solvabiliteit daarentegen viel sterk terug, afgezien van het geval van Oostende. Het percentage ondernemingen in moeilijkheden in Vlaamse zeehavens daalde in 2003 volgens het model dat de Bank heeft ontwikkeld om faillissementen te voorspellen. Deze daling werd zowel bij de grote ondernemingen als bij de KMO's vastgesteld.

In de huidige context van uitbreiding van de EU en de verscherpte concurrentie moeten de Europese havens meer samenwerken door hun knowhow uit te wisselen om bij te dragen tot het bereiken van de doelstellingen inzake concurrentiekracht die in de Lissabon-agenda zijn opgenomen en tegelijk het hoofd te bieden aan de concurrentie van de Aziatische havens. Andere projecten zoals de "autosnelwegen van de zee" zijn opnieuw aan de orde, meer bepaald in het kader van de Trans-Europese netwerken. De toekomst van de Vlaamse zeehavens wordt meer dan ooit bepaald door de toename van hun capaciteit en hun intermodale efficiëntie. De Europese Commissie meent dat de openstelling van de markt van de havendiensten op middellange termijn noodzakelijk is zelfs als dit op sociaal vlak omstreden blijkt te zijn. De bestudeerde havens rekenen in elk geval massaal op de groei van hun activiteit om het hoofd te bieden aan de huidige en komende uitdagingen.

AFKORTINGENLIJST

bbp	bruto binnenlands product
BTW	belasting over de toegevoegde waarde
BVBA	besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
dwt	deadweight tonnage
ESR 95	Europees Systeem van de nationale Rekeningen
EU	Europese Unie
ha	hectare
INR	Instituut van de nationale rekeningen
IOT	Input-Output Table of input-outputabel
km	kilometer
KMO	kleine of middelgrote onderneming
n.	niet beschikbaar
NACE	Algemene nomenclatuur der economische activiteiten in de Europese Gemeenschappen
NBB	Nationale Bank van België
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NV	Naamloze Vennootschap
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
p.m.	pro memorie
pct.	percent
R&D	Research & Development of Onderzoek & Ontwikkeling (O&O) in het Nederlands
RMT	Regie voor Maritiem Transport
SA	Société Anonyme (naamloze vennootschap in het Nederlands)
SSS	*Short Sea Shipping*
SUT	*Supply and Use Table* of aanbod- en gebruikstabel.
TEU	Twenty-foot equivalent unit
TW	toegevoegde waarde
VTE	voltijds equivalent
VZW	Vereniging Zonder Winstoogmerk

BIJLAGE 1: METHODOLOGISCHE TOELICHTING EN BIJWERKING

De complete versie van de methodologische toelichting is opgenomen in bijlage 1 van het rapport 2002[119].

In deze bijwerking werden enkele wijzigingen aangebracht op drie vlakken:

- sectorale benaming en steekproef;
- voorstelling van de directe effecten;
- raming van de indirecte effecten.

1 METHODOLOGISCHE TOELICHTING

De populatie van ondernemingen werd samengesteld volgens de methode van geografische en functionele selectie.

De directe effecten worden uitgedrukt in termen van TW, werkgelegenheid en investeringen. Deze resultaten worden aangevuld met de analyse van de sociale balans en enkele financiële ratio's.

De indirecte effecten worden geraamd op basis van gegevens die verstrekt worden door het Instituut voor Nationale Rekeningen.

Er worden twee *clusters*[120] beschouwd: de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster. Deze laatste omvat de segmenten industrie, handel, transport en andere logistieke diensten.

1.1 Selectie en steekproef

Talrijke studies over de economische impact van de havenactiviteiten zijn opgebouwd rond het begrip *cluster*, dat het geheel van de bedrijfstakken (ondernemingen en leveranciersketens) omvat die een economische band met de bestudeerde havens hebben.

In het kader van deze studie worden twee clusters in aanmerking genomen:

- De maritieme cluster omvat alle havengebonden bedrijfstakken waarvan het bestaan essentieel is voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, opslag, sluizen, baggerwerken, visserij, maritieme diensten enz.);
- De niet-maritieme cluster bestaat uit vier segmenten die geen onmiddellijke economische band met de havenactiviteit hebben, maar nauw en wederzijds van elkaar afhankelijk zijn (gebruik van de infrastructuur) wegens de geografische nabijheid. Het gaat met name om:
  - het segment *industrie* dat de sectoren energie, petroleum, chemie, automobiel, bouw, elektronica, metaal, voeding enz. omvat;
  - het segment *handel* dat bestaat uit de keten van de tussenpersonen van de groot- en kleinhandel die een band hebben met de havens (leveranciers, handelszaken verbonden met de hierboven vermelde industrietakken, import-export enz.);
  - het segment *transport* met de verschillende vervoersmodi voor het goederenverkeer over land (weg, spoor, pijpleidingen enz.);
  - 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, bepaalde overheidsdiensten, onderhoudsdiensten enz.).

De benadering van de geografische selectie van de ondernemingen hangt af of een onderneming al dan niet deel uitmaakt van de maritieme cluster.

---

[119] Lagneaux F. (2004), *Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002* , NBB, Working Paper nr. 56 (Document series). Dit verslag kan on line worden geraadpleegd: zie www.nbb.be.

[120] 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.

De niet-maritieme ondernemingen moeten geografisch in het havengebied[121] gelegen zijn. De maritieme ondernemingen hebben een rechtstreekse functionele band met de havenactiviteit, maar zijn niet noodzakelijkerwijs in de havenzone gelegen. Naar gelang van de soort havenactiviteit opteert men voor een strikte of ruime geografische benadering bij de selectie van de maritieme ondernemingen. Bepaalde maritieme ondernemingen zijn derhalve niet gelegen in het havengebied. Met hun resultaten werd niettemin rekening gehouden in hoofdstuk 2 en, na verdeling per haven, in hoofdstuk 3.

De steekproef werd bijgewerkt voor elk bestudeerd jaar, wat betekent dat de resultaten van vorig verslag gewijzigd zijn (zie infra).

1.2 Berekening van de directe effecten

De berekening van de directe effecten steunt voornamelijk op de volgende economische indicatoren die verband houden met de activiteit van alle onderzochte ondernemingen:

- De toegevoegde waarde (of TW) tegen lopende prijzen: zij stemt overeen met de waarde die de onderneming toevoegt aan haar *inputs* via het productieproces, d.w.z. de som van de personeelskosten, afschrijvingen, bepaalde exploitatiekosten en het bedrijfsresultaat. De som van alle bruto-TW's van de particuliere en overheidsondernemingen, de vzw's, de huishoudens enz. vertegenwoordigt de binnenlandse productie van goederen en diensten, of het bruto binnenlands product (bbp)[122];
- De bezoldigde werkgelegenheid: het gaat om bezoldigd personeel dat actief is in de onderzochte ondernemingen. De evolutie ervan wordt uitgedrukt in voltijdse equivalenten (VTE);
- De investeringen tegen lopende prijzen in materiële vaste activa: zij stemmen overeen met de materiële vaste activa aangeschaft in de loop van het boekjaar, inclusief de geproduceerde vaste activa.

De evolutie tegen vaste prijzen van de TW en de investeringen van 2002 tot 2003 worden ter informatie vermeld.

Deze gegevens zijn afkomstig van de jaarrekeningen die door de ondernemingen zijn neergelegd bij de Balanscentrale.

Voor de multi-arrondissementele ondernemingen, d.w.z. bedrijven met meerdere vestigingen die in verschillende arrondissementen gelegen zijn, wordt de werkgelegenheid per vestiging bepaald op basis van gegevens van het INR. De informatie met betrekking tot de werkgelegenheid van de uitbatingzetels gevestigd in de havenzone (referentie: code NIS) is de enige informatie waarmee die vestigingen afgezonderd kunnen worden. Deze werkgelegenheidscijfers worden daarom ook gebruikt om de toegevoegde waarde en de investeringen per vestiging te berekenen.

De studie beschrijft vervolgens, voor de jaren 2001 tot 2003, enkele van de recente sociale ontwikkelingen voor alle havens tezamen, en financiële evoluties voor elke haven afzonderlijk. De analyse van de financiële ratio's van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, van de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit is aangevuld met een korte analyse van de financiële gezondheid van de ondernemingen van de maritieme en niet-maritieme clusters, door toepassing van een falingspredictiemodel. Aan dat model werd een hoofdstuk gewijd in het Economisch Tijdschrift[123].

1.3 Raming van de indirecte effecten

De redenering die aan de basis ligt van dit onderdeel van de studie, werd uitgebreid toegelicht in het verslag 2002. Met de gegevens van het INR kan een raming gemaakt worden van de indirecte effecten van de havenactiviteit op de Belgische economie. De bedrijfsactiviteiten van de havens genereren immers indirecte

[121] De vier besproken havenzones staan in bijlage 2.

[122] Samengevat gaat het om de benadering via de uitgaven. Het bbp kan ook gedefinieerd worden op basis van de benadering van de inkomsten. Zie het Statistisch Tijdschrift NBB 2004/3.

[123] Vivet D. (2004).

TW en werkgelegenheid via de aankopen die de ondernemingen uit de steekproef bij onderaannemers doen. Die geraamde indirecte effecten worden per bedrijfstak verdeeld over de havens.

De globale economische impact van de havenactiviteit kan geraamd worden door de directe en indirecte effecten op te tellen. De gecumuleerde effecten in een bepaalde bedrijfsactiviteit leveren een raming op van de economische gevolgen van een eventuele delokalisering ervan.

Deze studie bestudeerdt de jaarlijkse evolutie van de havenactiviteit. Niettemin, aangezien de cijfers die de berekening van de indirecte effecten onderbouwen niet voor elk jaar beschikbaar zijn, wordt enkel het totale resultaat vermeld in hoofdstuk 3 van dit verslag. Het detail per sector is opgenomen in bijlage 5, en dit enkel voor de jaren waarvan deze cijfers gekend zijn.

De raming beperkt zich niet tot de eerstelijnsleveranciers (niveau 1) maar gaat terug tot heel de keten die eraan voorafgaat, tot het oneindige. Het is het geheel van deze niveau's dat opgenomen wordt in het totaal.

Het totaal van de ramingen van de indirecte TW en de werkgelegenheid wordt louter indicatief vermeld in de hoofdstukken 2 en 3, voor de jaren 1997 tot 2003.

1.4 Presentatie van de resultaten

Hoofdstuk 2 heeft betrekking op de resultaten van alle havens, in termen van TW, werkgelegenheid, investeringen en financiële situatie. De resultaten worden opgesplitst per haven. De resultaten van de ondernemingen die buiten het havengebied liggen worden apart vermeld. De sociale balans van de Vlaamse havensector wordt ook in dit hoofdstuk geanalyseerd.

In hoofdstuk 3, worden de resultaten voor elke haven afzonderlijk gegeven. De TW, de werkgelegenheid en de investeringen van de buiten het havengebied gevestigde maritieme ondernemingen worden over de vier havens verdeeld via de verdeelsleutel "gewicht van elke haven in de TW per SUT-bedrijfstak"[124]. De verkregen cijfers van de verdeling worden pro memorie vermeld, aangezien deze in de maritieme cluster van elke haven zijn opgenomen (cf. de vermelding "Verdeling (p.m.)").

2 SECTORALE BENAMING EN STEEKPROEF: BIJWERKING

2.1 Algemeen kader

Ter herinnering: voor de bestudering van de Belgische havenactiviteit worden twee clusters in aanmerking genomen (zie supra).

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

Enkele van de in deze studie in aanmerking genomen bedrijfstakken zijn opgenomen in tabel 41 op basis van hun classificatie in de NACE-BEL[125], volgens de ESR-benadering (cf. "Europees Systeem voor Rekeningen ESR95", Eurostat). Wanneer een onderscheid tussen bedrijfstakken noodzakelijk is, kan tot een nauwkeurigheidsniveau 5 worden gegaan. De definitie van de SUT-codes, waarmee deze classificatie kan worden vereenvoudigd, is bijzonder belangrijk bij het berekenen van de indirecte effecten.

---

[124] Supply & Use Table of aanbod- en gebruikstabel. Deze tabel gebruikt een beknopte indeling van de opgenomen bedrijfstakken. De tabel stemt overeen met de NACE-BEL-codes tot op 2 posities. De TW, werkgelegenheid en directe investeringen van de ondernemingen van de maritieme sector, gelegen buiten de havengebieden, wordt toegewezen aan de verschillende havens volgens het gewicht in directe TW dat elke haven per NACE-bedrijfstak heeft in het totaal van de havens. Deze verdeelsleutel voor haven π, bedrijfstak β en jaar α wordt berekend als de verhouding tussen de directe TW die in haven π voor bedrijfstak β tijdens jaar α wordt gerealiseerd en de totale TW die door alle havens in bedrijfstak β tijdens jaar α wordt gerealiseerd. Deze sleutel is strikt positief.

[125] De complete lijst van de NACE-BEL-bedrijfstakken van de studie is opgenomen in bijlage 3.

Het schema dat wordt gevolgd voor de sectorale presentatie van de resultaten komt overeen met de opdeling van de bedrijfstakken volgens de nationale boekhouding en, om te kunnen vergelijken met de resultaten van de binnenhavens zoals de autonome haven van Luik, werd de bouwnijverheid (SUT-bedrijfstakken 26 en 45) afgezonderd, terwijl ze voordien was opgenomen in de sector Andere industrie. De bouwnijverheid valt uiteen in Havenaanleg en baggerwerken (NACE-bedrijfstakken 45.241 en 45.242) in de maritieme cluster en in Bouw in de niet-maritieme cluster (NACE-bedrijfstakken 26 en 45 – met uitsluiting van 45.241 en 45.242).

Om de resultaten van deze studie te verduidelijken hebben bepaalde activiteiten die voordien onder de benaming Andere diensten waren opgenomen, nu meer specifieke benamingen zoals Maritieme handel (NACE-bedrijfstak 51.7) in de maritieme cluster en Ander vervoer over land (sommige bedrijfstakken van NACE 60, 62 – met uitsluiting van 60.242- en 64) in het niet-maritieme segment transport.

In tabel 41 zijn per cluster enkele belangrijke bedrijfstakken opgenomen die voor de studie van de Vlaamse zeehavens in aanmerking komen en in sectoren zijn gegroepeerd (zie vierde kolom). De met een asterisk gemerkte bedrijfstakken zijn die welke zich, hoewel ze a priori in een van de vier segmenten van de niet-maritieme cluster zijn gerangschikt, volgens deze opdeling gedeeltelijk in de maritieme cluster bevinden.

In deze referentietabel werd een inspanning gedaan om de zaken te verduidelijken met o.a. de creatie van aparte sectoren voor :

- de bouw;
- de handel;
- ander vervoer over land.

TABEL 41 CLUSTERS EN SECTOREN

Clusters	NACE codes	Beschrijving van de in aanmerking komende bedrijfstakken[126]	Sectoren
Maritiem	05.01	Visserij	Visserij
	15.20.1	Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van visproducten	Visserij
	15.20.2	Productie van diepgevroren vis en visproducten	Visserij
	35.11	Bouw en reparatie van schepen	Scheepsbouw- en herstelling
	35.12	Bouw en reparatie van plezier- en sportvaartuigen	Scheepsbouw- en herstelling
	45.24.1	Baggerwerken	Havenaanleg en baggerwerken
	45.24.2	Overige waterbouw	Havenaanleg en baggerwerken
	51.7	Overige groothandel	Maritieme handel
	61.1	Zee- en kustvaart	Rederijen
	61.2	Binnenvaart	Rederijen
	63.11.1	Goederenbehandeling in zeehavens	Goederenbehandeling
	63.11.2	Overige goederenbehandeling	Goederenbehandeling
	63.12.1	Opslag in koelpakhuizen	Goederenbehandeling
	63.12.2	Overige opslag	Goederenbehandeling
	63.22.0	Ondersteunende diensten i.v.m. het vervoer over water	Goederenbehandeling
	63.40.1	Expeditiekantoren	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.2	Bevrachting	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.3	Scheepsagenturen	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.4	Douaneagentschappen	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.5	Vervoersbemiddeling	Scheepsagenten en expediteurs
	63.40.6	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer	Scheepsagenten en expediteurs
	71.22	Verhuur van schepen	Rederijen
	75.22	Defensie	Openbare sector
Niet-maritiem			
Handel	50	Handel en reparatie van auto's en motorrijwielen ; kleinhandel in motorbrandstoffen	Handel
	51*	Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	Handel

[126] Zie de NACE-BEL-classificatie van het Instituut van de nationale rekeningen. Het gaat hier om bedrijfstakken die voor de studie in aanmerking komen. De volledige lijst met de bedrijfstakken van de in de populatie opgenomen ondernemingen is vermeld in bijlage 3.

	52	Kleinhandel, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	Handel
Industrie	14	Overige winning van delfstoffen	Andere industrie
	15*	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	Voedingsnijverheid
	17	Vervaardiging van textiel	Andere industrie
	20	Houtindustrie en vervaarding van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk	Andere industrie
	21	Papier- en kartonnijverheid	Andere industrie
	22	Uitgeverijen, drukkerijen, reproductie van opgenomen media	Andere industrie
	23	Vervaardiging van cokes, geraffineerde aardolieproducten en splijt- en kweekstoffen	Petroleumindustrie
	24	Chemische nijverheid	Chemische nijverheid
	25	Rubber- en kunststofnijverheid	Chemische nijverheid
	26	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten	Bouw
	27	Metallurgie	Metaalverwerkende nijverheid
	28	Vervaardiging van producten van metaal	Metaalverwerkende nijverheid
	29	Vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen	Metaalverwerkende nijverheid
	31 à 33	Vervaardiging van elektrische en elektronische uitrusting	Elektronica
	34	Vervaardiging en assemblage van auto's, aanhangwagens en opleggers	Automobielindustrie
	35*	Vervaardiging van overige transportmiddelen	Andere industrie
	37	Recuperatie van recycleerbaar afval	Andere industrie
	40	Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en warm water	Energie
	45*	Bouwindustrie	Bouw
Transport	60.1	Vervoer per spoor	Ander vervoer over land
	60.242	Goederenvervoer over de weg	Wegvervoer
	60.3	Vervoer via pijpleidingen	Ander vervoer over land
Andere logistieke diensten	63.21	Ondersteunende diensten i.v.m. vervoer te land	Andere diensten
	66	Verzekeringswezen	Andere diensten
	67	Hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen	Andere diensten
	70	Verhuur en handel in onroerende goederen	Andere diensten
	71*	Verhuring zonder bedieningspersoneel	Andere diensten
	74	Overige zakelijke dienstverlening	Andere diensten
	75*	Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering	Openbare sector
	90	Afvalwater- en afvalverzameling; straatreiniging	Andere diensten

Bron: NBB.

Opmerkingen:

- Het voor de hierboven vermelde bedrijfstakken gekozen aggregatieniveau hangt af van de nauwkeurigheid die hun definitie vereist. Bedrijfstak 45 (bouwindustrie bijv. gebruikt een nauwkeurigheidsniveau 5, d.i. tot 5 posities, omdat twee NACE-BEL bedrijfstakken van de bouwnijverheid met 5 posities (45.241 en 45.242) deel uitmaken van de maritieme cluster, terwijl de rest van bedrijfstak 45 behoort tot het segment niet-maritieme industrie. Dat is niet het geval voor bedrijfstak 24 (Chemische nijverheid) die, hoewel hij op niveau 2 is geaggregeerd, integraal in het segment industrie is opgenomen.
- Ter herinnering: de NMBS en de havenautoriteiten werden toegewezen aan resp. de sectoren Ander vervoer over land[127] en Goederenbehandeling, en niet meer aan de openbare sector.
- De ondernemingen van de openbare sector (NACE-BEL 75) die voorkomen in de rangschikkingen opgemaakt voor de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen ("Top 10") zijn verdeeld tussen Openbaar bestuur – de hele bedrijfstak 75, met uitsluiting van bedrijfstak 75.22 – en de Zeemacht – bedrijfstak 75.22. Dit onderscheid is belangrijk voor de studie van de havens van Oostende en Zeebrugge.

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

[127] In het verslag 2002 was ze opgenomen in de sector Overige diensten. Zie hierboven.

Voor de ondernemingen van de niet-maritieme cluster, d.i. het grootste deel van de onderzochte ondernemingen, is de geografische ligging in het havengebied doorslaggevend. Alle ondernemingen die in het strikte havengebied zijn gevestigd, zijn opgenomen in de steekproef, voor zover ze behoren tot een bedrijfstak die voor de studie van belang is[128]. De definitie van het strikte havengebied is conform het koninklijk besluit van 2 februari 1993. De definitie van de vier beschouwde havengebieden is in bijlage 2 opgenomen.

De ondernemingen van de maritieme cluster hebben een onmiddellijke functionele band met de havenactiviteit, maar zijn niet noodzakelijk in het havengebied gevestigd. Naargelang de bedrijfsactiviteit is de geografische benadering die voor het selecteren van de ondernemingen van deze cluster wordt gevolgd, strikt of ruim (zie bijlage 1 van het verslag 2002). Zo werden 314 maritieme ondernemingen buiten de strikte havengebieden geselecteerd, waarvan 301 KMO's. Dat vertegenwoordigt 9,2 pct. van de totale populatie, die in 2003 uit 3.426 ondernemingen bestaat.

Voor de "multi-arrondissementele" ondernemingen, waarvan ten minste een van de bedrijfszetels en/of de hoofdzetel niet in het havengebied in ruime zin is gevestigd, maken de gegevens van het INR het mogelijk de bedrijfszetels terug te vinden die in het havengebied in ruime zin zijn gevestigd. Dit gebied stemt overeen met de codificatie van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (INS) . In de mate dat informatie beschikbaar is, wordt elke nauwkeurige indicatie zoals het adres of het postnummer betreffende de vestigingen in het strikte havengebied, in aanmerking genomen.

Het blijft absoluut noodzakelijk een enquête te houden om de economische gegevens van 2003 te verzamelen over de ondernemingen van de overheidssector (cf. bijlage 4). Aangezien het antwoordpercentage niet 100 pct. is, ondanks de nodige rappels, worden voor de ondernemingen die nog altijd actief zijn maar niet op de enquête hebben gereageerd, de cijfers van 2002 gebruikt.

2.2 Laatste aanpassingen van de steekproef

In deze studie worden de maritieme ondernemingen die in de buurt liggen van havens die in deze studie niet aan bod komen, zoals Luik en Brussel, uit de steekproef verwijderd. Deze ondernemingen maken immers het voorwerp uit van een aparte studie. Daarom werden de activiteiten van Magasins Généraux de Liège en Somef in de havens van Brussel en Luik uit de resultaten van deze studie verwijderd. Deze correctie resulteert in een sterke daling van de cijfers van de TW en de werkgelegenheid van de categorie "Buiten de havens" ten opzichte van het verslag 2002.

Met het oog op een perfecte coherentie met de studie over de Port Autonome de Liège worden vier bedrijfstakken toegevoegd aan de lijst van de bedrijfstakken die in deze studie worden geanalyseerd. Het gaat om de niet-maritieme bedrijfstakken: Overige drukkerij, Compositie en fotogravure, Vervaardiging van stoomgeneratoren en Vervaardiging van elektrische huishoudtoestellen (details in bijlage 3).

De hierboven vermelde herzieningen van de steekproef werden voor elk bestudeerd jaar uitgevoerd. De hele steekproef werd immers bijgewerkt ter gelegenheid van de laatste extractie van gegevens die in januari 2005 werd uitgevoerd bij de Balanscentrale en de nationale rekeningen. Dat impliceert bepaalde wijzigingen in de resultaten die in dit verslag worden gepresenteerd in vergelijking met die welke in het verslag 2002 werden gepubliceerd. De resultaten per jaar en per sector verschillen dus van het vorige verslag.

[128] Van de bedrijfstakken die voor de studie in aanmerking komen, zijn 238 NACE-BEL-bedrijfstakken met 5 posities effectief in de groep onderzochte ondernemingen vertegenwoordigd (zie bijlage 3). In vergelijking met het verslag 2002 is de studie dus uitgebreid met vier bedrijfstakken wegens de rol die ze vervullen in bepaalde zeehavens, in casu de Port Autonome de Liège. Ze worden vermeld in bijlage 3. Zie ook Working Paper NBB nr. 64.

3 PRESENTATIE VAN DE DIRECTE EFFECTEN: herziening

De studie heeft in de eerste plaats betrekking op de analyse van de eigen activiteit van de onderzochte ondernemingen, d.w.z. van hun directe effecten. Ze heeft betrekking op de resultaten in termen van:

- toegevoegde waarde tegen lopende prijzen ;
- bezoldigde werkgelegenheid (VTE);
- investeringen tegen lopende prijzen;
- sociale balans;
- financiële situatie: studie van de drie financiële ratio's van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, van de liquiditeit in ruime zin en van de solvabiliteit.

Deze twee laatste punten worden niet behandeld voor de openbare sector, bij gebrek aan gegevens. In vergelijking met het verslag 2002 werd, ter verduidelijking en verruiming, de analyse van de sociale balans en financiële situatie aangepast. De analyse heeft nu betrekking op een constante steekproef[129], die bestaat uit alle vennootschappen die hun jaarrekeningen in 2001, 2002 en 2003 hebben neergelegd en die voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen die voor de betrokken rubrieken worden vereist.

- Aan de lijst met de rubrieken van de sociale balans die in het verslag 2002 werden behandeld, worden vier rubrieken toegevoegd:

TABEL 42 RUBRIEKEN VAN DE SOCIALE BALANS: TOEVOEGINGEN

In het personeelsregister ingeschreven werknemers - aantal[130] op de afsluitingsdatum van het boekjaar:

- 1201 Voltijds - mannen
- 1202 Deeltijds - mannen
- 1211 Voltijds - vrouwen
- 1212 Deeltijds - vrouwen

Bron: NBB.

Voor de studie van de sociale balans beperkt men zich in hoofdstuk 2 tot een algemene uiteenzetting voor de vier havens samen. Een volledige presentatie van de cijfers voor de jaren 2001 tot 2003 vindt men in bijlage 7.

- De resultaten voor de drie financiële ratio's zijn op beknopte wijze in hoofdstuk 2 opgenomen. Deze resultaten zijn aangevuld met een analyse van de financiële gezondheid van de ondernemingen volgens een falingspredictiemodel. In hoofdstuk 3 worden de drie ratio's voor elke haven per cluster en per sector berekend en in een enkele tabel weergegeven volgens een identiek schema als dat van de tabellen betreffende de TW, werkgelegenheid en investeringen. Deze presentatie biedt het voordeel dat verbanden kunnen worden gelegd tussen de ontwikkelingen die voor al deze verschillende variabelen worden vastgesteld. De benadering per gemiddelde van de geglobaliseerde gegevens geniet nog altijd de voorkeur omdat de financiële toestand van de beschouwde sectoren – op een verregaand detailniveau – door enkele ondernemingen wordt bepaald. Deze benadering wordt ook gekozen omwille van de vergelijking met de ratio's berekend op basis van alle jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale[131]. De analyse heeft betrekking op een constante steekproef bestaande uit alle ondernemingen hun jaarrekening over 2001, 2002 en 2003 hebben neergelegd en die voldoen aan de voor de berekening van de ratio's gestelde voorwaarden[132].

---

[129] De constante steekproef van de sociale balans omvat 1.734 ondernemingen, d.i. 50,6 pct. van de totale populatie die in 2003 werd bestudeerd en die uit 3.426 ondernemingen bestaat. De steekproef van de financiële ratio's omvat 2.463 ondernemingen, d.i. 71,9 pct. van de totale populatie.

[130] Voor deze rubrieken gaat het wel degelijk over het aantal werknemers en niet over het aantal VTE.

[131] In Vivet D. (2004) werden de twee methoden van de mediaanratio en de globalisatie gebruikt en toegepast op een constante steekproef. Hier werd enkel de globalisatiemethode gebruikt omdat het hier gaat om een steekproef van beperkte omvang en met sectoren die door enkele ondernemingen worden gedomineerd. Gezien de volatiliteit van de cijfers is voorzichtigheid bij het analyseren van deze resultaten geboden.

[132] Voor het berekenen van de rentabiliteit moet het eigen vermogen strikt positief zijn en moet het boekjaar een lengte van 12 maanden hebben. Voor meer informatie: zie bijlage 1 van het verslag 2002.

De volgende drie ratio's worden geanalyseerd:

- 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.
- De ratio liquiditeit 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 te voldoen. Hij vergelijkt het totaal van de 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). Een liquiditeitsratio in ruime zin die groter is dan één wijst op een positief nettobedrijfskapitaal.
- 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. De ratio is gelijk aan de verhouding tussen het eigen vermogen en het totale passief.

Het falingspredictiemodel wordt toegepast op ondernemingen van de constante steekproef die meer dan vijf werknemers in dienst hebben (het gaat om 1.095 ondernemingen in 2003, d.i. 44,5 pct. van de onderzochte groep ondernemingen van de constante steekproef, die er 2.463 telt). 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. Wordt wettelijk als in gebreke blijvend beschouwd: elke onderneming die failleert of in concordaat gaat. De andere ondernemingen worden als niet in gebreke blijvend beschouwd.

De gebruikte econometrische techniek is de logistieke regressie. Het model maakt het mogelijk alle aspecten van de financiële situatie van een onderneming in een enkele waarde samen te vatten: de risicoscore L, waarvan de meeste verklarende variabelen als financiële ratio's worden geformuleerd. De ondernemingen worden op basis van de verkregen risicoscore L gerangschikt.

Er zijn vier risicoklassen gedefinieerd:

- klasse 1 : gezonde ondernemingen, het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan is vrijwel nul;
- klasse 2 : neutrale ondernemingen, het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan is vergelijkbaar met het gemiddelde;
- klasse 3 : ondernemingen in moeilijkheden, het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan is 3 tot 4 keer hoger dan het gemiddelde;
- klasse 4 : ondernemingen in grote moeilijkheden, het risico dat ze binnen de drie jaar failliet gaan is meer dan 10 keer groter dan het gemiddelde.

Deze classificatie moet *ipso facto* worden beschouwd als een indicatie van de financiële gezondheid veeleer dan een voorspelling van een faillissement. De ondernemingen die zich in klasse 3 en 4 bevinden zijn niet noodzakelijk bestemd om failliet te gaan maar hebben daarentegen ernstige financiële problemen[133].

[133] Voor meer informatie: zie Vivet D. (2004).

4 RAMING VAN DE INDIRECTE EFFECTEN: HERZIENING

De berekeningswijze van de indirecte effecten werd in het verslag 2002 uitvoerig toegelicht. De gegevens van het INR[134] maken het mogelijk de indirecte effecten van de havenactiviteit op de Belgische economie te ramen. De bedrijfstakken in de haven genereren immers indirecte TW en werkgelegenheid via de aankopen die de bestudeerde ondernemingen bij hun leveranciers of toeleveranciers doen.

De globale economische impact van de havenactiviteit kan worden geraamd op basis van de samenvoeging van de directe en indirecte effecten. De gecumuleerde effecten voor een bepaalde bedrijfstak geven een raming van de economische gevolgen van een eventuele delokalisering van deze bedrijfstak. Deze gecumuleerde effecten worden in deze studie respectievelijk totale TW en totale werkgelegenheid genoemd.

De herziening voor 2003 is van belang voor de jaarlijkse ontwikkeling van de havenactiviteit. Aangezien de basisgegevens voor de berekening van de indirecte effecten niet voor elk jaar beschikbaar zijn werd enkel het globale resultaat, onderverdeeld per cluster, in hoofdstuk 3 van het verslag opgenomen. Een onderverdeling per sector is te vinden in bijlage 5, maar dan enkel voor de jaren waarvoor de basisgegevens voorhanden zijn, met name 1997, 1999, 2000 en 2001.

De methodologie waarop al deze berekeningen zijn gebaseerd, is behandeld in Working Paper nr. 67[135]. 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 geen uitgemaakte zaak dat de toepassing van de laatste aanbod- en gebruikstabellen (SUT) betere resultaten zou opleveren dan de input-outputtabellen (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 is in deze studie gebaseerd op het gemiddelde van de resultaten verkregen met de SUT en de IOT. De foutenmarge wordt in de mate van het mogelijke beperkt. Het gaat immers om ramingen, wat impliceert dat meer voorzichtigheid bij de interpretatie ervan is geboden. Teneinde de aandacht van de lezer doorheen het hele verslag te vestigen op de behoedzaamheid waarmee de interpretatie van de ramingen dient te gebeuren, worden deze ramingen cursief aangegeven voor alle jaren, behalve voor het jaar 2000 waarvoor alle informatie beschikbaar is.

De resultaten van de indirecte effecten zijn bijgevolg gewijzigd in vergelijking met het verslag 2002, in het bijzonder de indirecte werkgelegenheid, voor de berekening ervan werd in dit verslag ook rekening gehouden met de zelfstandigen. De wijzigingen zijn toe te schrijven aan de volgende redenen:

- er werd het gemiddelde genomen van de resultaten verkregen volgens de SUT- en IOT-benaderingen, waarvan de resultaten ook verschillen naargelang het gaat om het uitgangspunt "afhankelijkheidsgraad" of "technische coëfficiënten". Doordat de IOT gemiddeld lagere resultaten geeft dan de SUT, vertoont het totaal van de indirecte effecten een stijgende trend wanneer dit gemiddelde wordt gekozen;
- om de globale impact van de directe bezoldigde werkgelegenheid van de bestudeerde ondernemingen op de hele economie te ramen werden de zelfstandigen opgenomen in de raming van de indirecte effecten. De indirecte werkgelegenheid is dus bijna 30 pct. hoger dan in het verslag 2002. Bij het berekenen van de indirecte TW is rekening gehouden met de herziene grondslag. De bezoldigde werkgelegenheid voor het jaar 2003 werd in de tekst vermeld bij wijze van vergelijking;
- de laatste toegepaste SUT's (versies 2000 en 2001) vertonen grondige wijzigingen in vergelijking met de vroegere SUT's, waarvan tot dan gebruikt werd gemaakt in het kader van deze studie. Voor de vorige versies (1995, 1997 en 1999) werd, met het oog op de initialisatie van het intermediaire gebruik, een beroep gedaan op de verdeelsleutels die op basis van de structuurenquête 1995

[134] De aanbod- en gebruikstabellen, die door het INR worden gepubliceerd, worden veelal aangeduid met het Engels acroniem SUT (Supply and Use Tables). De SUT-indeling maakt een beknopte indeling mogelijk van de bedrijfstakken die in deze tabellen zijn opgenomen en stemmen overeen met de NACE-BEL-codes van nauwkeurigheidsniveau 2 (tot op 2 posities). Voor het ramen van de indirecte effecten zijn het de laatste cijfers die zijn gepubliceerd door het INR (SUT van 1997, 1999, 2000 en 2001) en het Federaal Planbureau (IOT van 1995 en 2000) die voor elk jaar worden gebruikt. In bijlage 5 zijn deze resultaten gedetailleerd per sector weergegeven voor de jaren 1997, 1999, 2000 en 2001.

[135] 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).

werden berekend. Deze verdeelsleutels bepalen hoe het intermediaire verbruik van de bedrijfstakken over de producten is verdeeld (de *inputs*). Vanaf versie 2000 van de SUT wordt dezelfde redenering gevolgd, maar op basis van de structuurenquête 2000. Deze structurele wijzigingen werden opgenomen in de SUT's van 2000 en 2001[136]. Hun effect wordt niettemin afgezwakt doordat de waarden verkregen door de IOT's van het Federaal Planbureau[137] in aanmerking worden genomen;

- de steekproef van de ondernemingen werd herzien zoals hierboven al aangegeven.

Zoals voordien stopt de raming niet bij de eerstelijnsleveranciers (niveau 1) maar gaat ze terug tot de indirecte effecten die in de hele keten van toeleverende ondernemingen tot het oneindige niveau worden waargenomen. Het zijn al deze niveaus die in het totaal worden opgenomen.

Het totaal van de ramingen van de indirecte TW en werkgelegenheid wordt ter indicatie in hoofdstuk 2 en 3 vermeld voor de jaren 1997 tot 2003. Een overzicht van de gebruikte methodologie vindt men in bijlage 1 van het verslag 2002.

Het resultaat van de ramingen van de indirecte werkgelegenheid wordt in aantal tewerkgestelde personen uitgedrukt. De directe werkgelegenheid wordt echter in voltijds equivalenten (VTE) uitgedrukt. Ten behoeve van de coherentie en om bepaalde vergelijkingen te kunnen maken werd het resultaat van de indirecte werkgelegenheid in VTE omgezet. Deze omzetting is gebaseerd op de verhouding tussen het aantal uren dat gemiddeld per jaar en per werknemer wordt gepresteerd en het aantal uren dat jaarlijks per VTE wordt gepresteerd. Deze equivalentiefactor, die eind maart 2005 op basis van de sociale balans van 2003[138] werd berekend, bedraagt 0,9009. Een Belgische werknemer werkt dus gemiddeld, rekening houdend met de verschillende bestaande deeltijdregelingen, het equivalent van 90,09 pct. van een voltijdse betrekking.

Uitgaande van meer recente gegevens dan in het verslag 2002 (zie supra) zijn de resultaten voor de indirecte effecten lichtjes verschillend in deze studie.

[136] Tot deze wijzigingen behoren: de petrochemische holding Petrofina is verhuisd van NACE 51 bedrijfstak (groothandel en handelsbemiddeling) naar bedrijfstak 23 (vervaardiging van cokes, geraffineerde aardolieproducten en splijt- en kweekstoffen); hierdoor is er een verschuiving tussen deze twee bedrijfstakken in de bevoorrading van ruwe aardolie en andere chemische basisproducten; bedrijfstak 24 (chemische industrie) verbruikt 46 pct. *inputs* meer, wat een aanzienlijke weerslag heeft gehad op het gebruik van de belangrijkste *inputs* voor deze industrie, namelijk de andere chemische basisproducten, kunststoffen en niet geraffineerde rubbers.

[137] De empirische analyse die in Working Paper nr. 67 wordt gepresenteerd, toont immers dat de door het Federaal Planbureau verstrekte IOT's gemiddeld lagere resultaten opleveren dat die welke de SUT's genereren.

[138] Heuze en Delhez (2004).

BIJLAGE 2: HAVENGEBIEDEN

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

1 Definitie van het havengebied van Antwerpen

"De begrenzing van de haven van Antwerpen wordt in dit Koninklijk Besluit omschreven als volgt :

Rechteroever

- *ten noorden, begrensd door de rijksgrens met Nederland vanaf de grens met de gemeente Beveren (het midden van de stroom) tot, oostwaarts, de snijding met de gemeentegrens Antwerpen-Stabroek*
- *ten oosten, de grens Antwerpen-Stabroek tot de rijksgrens A12, verder zuidwaarts tot rijksgrens N144a (Ekersesteenweg) via rijksweg N180 (Noorderlaan) tot de noordelijke oever van het Albertkanaal. Oostwaarts tot rijksweg N129 (Minister Delbekelaan) tot aan de Schijnpoort, de Slachthuislaan, Bredastraat, Viaduct Express, Ellermanstraat tot rijksweg N1 (Italiëlei) zuidelijk tot de Tunnelplaats, Ankerrui, Brouwersvliet tot de Tavernierskaai (waterkerende muur inbegrepen)*
- *ten zuiden, langsheen de waterkerende muur (inbegrepen) van de Scheldekaaien tot Schelde nr. 8. Vervolgens de Generaal Armstronglaan tot aan de spoorlijn Antwerpen-Zuid-Boom, verder tot de Krugerbrug, Naftaweg, de Grenspacht, de grenzen van lot B en J van de Petroleuminstellingen Zuid en de vroegere stadsgrens Antwerpen-Hoboken tot de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de stroom*
- *ten westen, de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de Scheldebedding. Vervolgens de linkerscheldeoever op Antwerps grondgebied tot aan de grens Zwijndrecht-Antwerpen ter hoogte van Pijp Tabak aan de Schelde. Vanaf hier noordwaarts in het midden van de stroom, de gemeentegrens met Zwijndrecht en Beveren tot aan de rijksgrens met Nederland.*

Linkeroever

- *ten oosten, de grens van de Stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met rijksweg nr. 617*
- *ten zuiden, de rijksweg nr. 617, vanaf voormeld snijpunt met de provincieweg nr. 356*
- *ten westen, de westelijke grens van de groenzone*
- *ten noorden, de rijksgrens met Nederland*

Sinds het opmaken van deze beschrijvende lijst kan het huidige havengebied op bepaalde plaatsen afwijken als gevolg van nieuwe politieke, ruimtelijke of ecologische afspraken en evoluties."

2 Definitie van het havengebied van Gent

"Onder het begrip havenzone wordt verstaan, het gebied afgebakend door de Koning Boudewijnlaan ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen, de Belgisch-Nederlandse grens ten noorden, de Kennedylaan ten oosten en de Dampoort ten zuiden. De bedrijven-zones ten noorden van de R4 en ten oosten van de Kennedylaan, gelegen op Gents grondgebied, worden ook tot de havenzone gerekend. Het totale havenareaal beslaat een oppervlakte van 2.668 hectaren, waarvan 511 hectaren wateroppervlakte."

3 Definitie van het havengebied van Oostende

"De havenzone van Oostende werd in dit KB omschreven als de zone begrensd door:
- *ten noorden: de Noordzee;*
- *ten oosten: de grens tussen Oostende en Bredene (van de zeedijk tot de Noord-Ede); vervolgens de Noord-Ede tussen de Spuikom en de Blauwe Sluis; en tot slot de Rijksweg N320 (Plassendaalsesteenweg) tussen de Blauwe Sluis en de Plassendalebrug;*
- *ten zuiden: het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, tot aan de spoorlijn;*

- ten westen: de spoorlijn Oostende-Brugge tussen het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het Zwaaidok; vervolgens de Konterdamstraat (langs de spoorlijn) tot de snijding met de N34 (Koninklijke Baan); de N34 tot de snijding met de N334; en tot slot de N334 tot aan de snijding met de zeedijk (d.w.z. de Vindictivelaan en de Visserskaai, zodat zowel de Mercator jachthaven als het Montgomerydok in de zone begrepen zijn).

Deze zone wordt verder aanschouwelijk voorgesteld op de bijgevoegde kaart. Er dient op gewezen dat hierin het zuidelijk deel van de industriezone (d.i. gelegen ten zuiden van de spoorlijn Oostende - Brugge en langs de E40-autosnelweg) niet inbegrepen is."

4 Definitie van de havenzone van Brugge-Zeebrugge

"De havenzone wordt daar omschreven als het gebied begrensd door:

- ten noorden :
de Noordzee, met als grens de westelijke en oostelijke dam van de Buitenhaven en de verbindingslijn tussen de damkoppen;

- ten oosten :
de De Maerestraat tussen de Zeedijk en de Kustlaan N34;
de rijksweg N300 tot snijding met N376;
de rijksweg N376 tot snijding met R30;

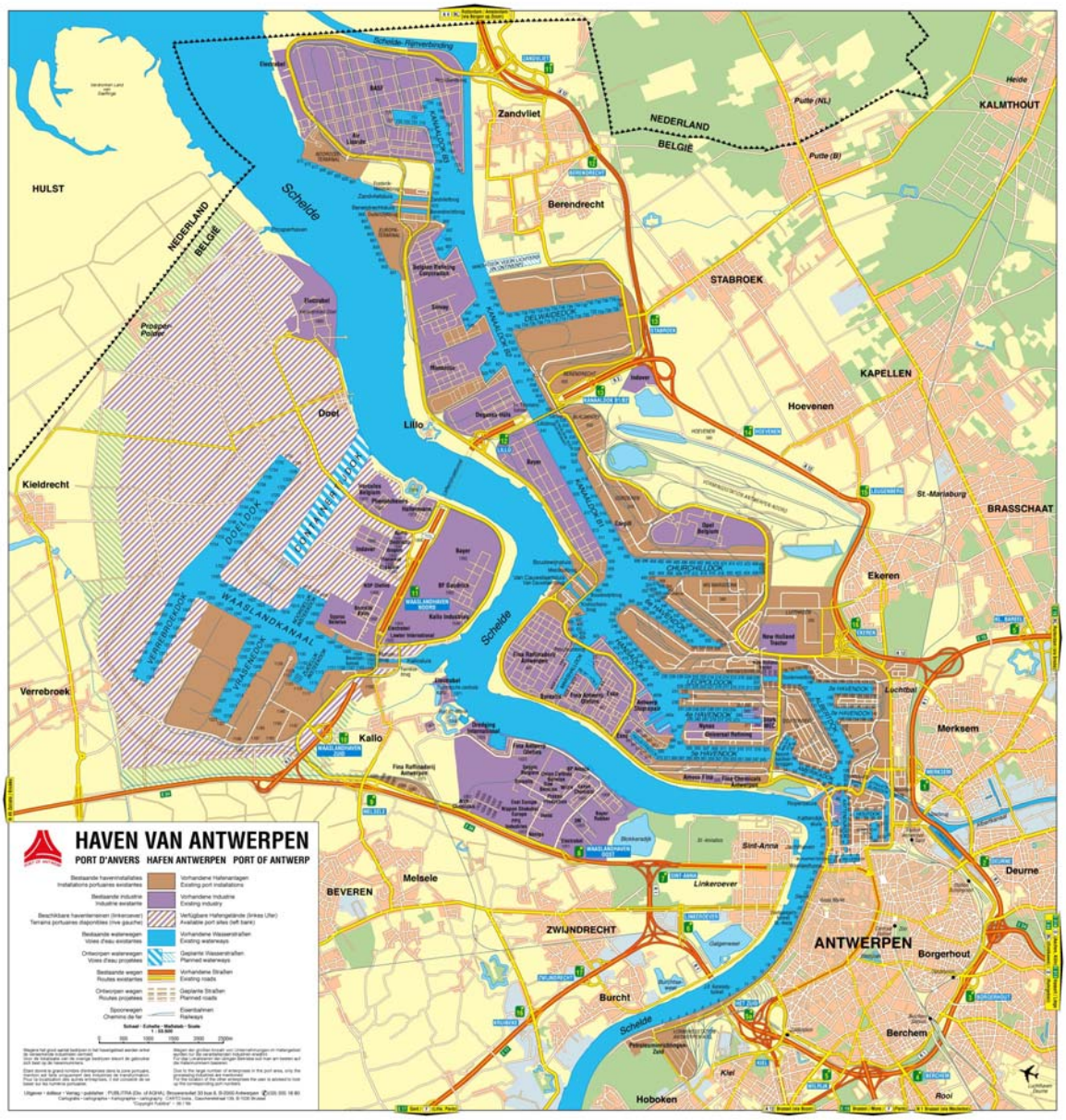
- ten zuiden :
de rijksweg R30 tussen de snijding met N 376 en de Krakelebrug;

- ten westen :
de spoorweg tussen de Krakelebrug en de snijding met het verlengde van de geplande N31 a;
de N31 a tussen voormelde snijding en de Kustlaan N34;
de Baron de Maerelaan tussen de Kustlaan N34 en de Zeedijk."

5 Plattegrond van de havens

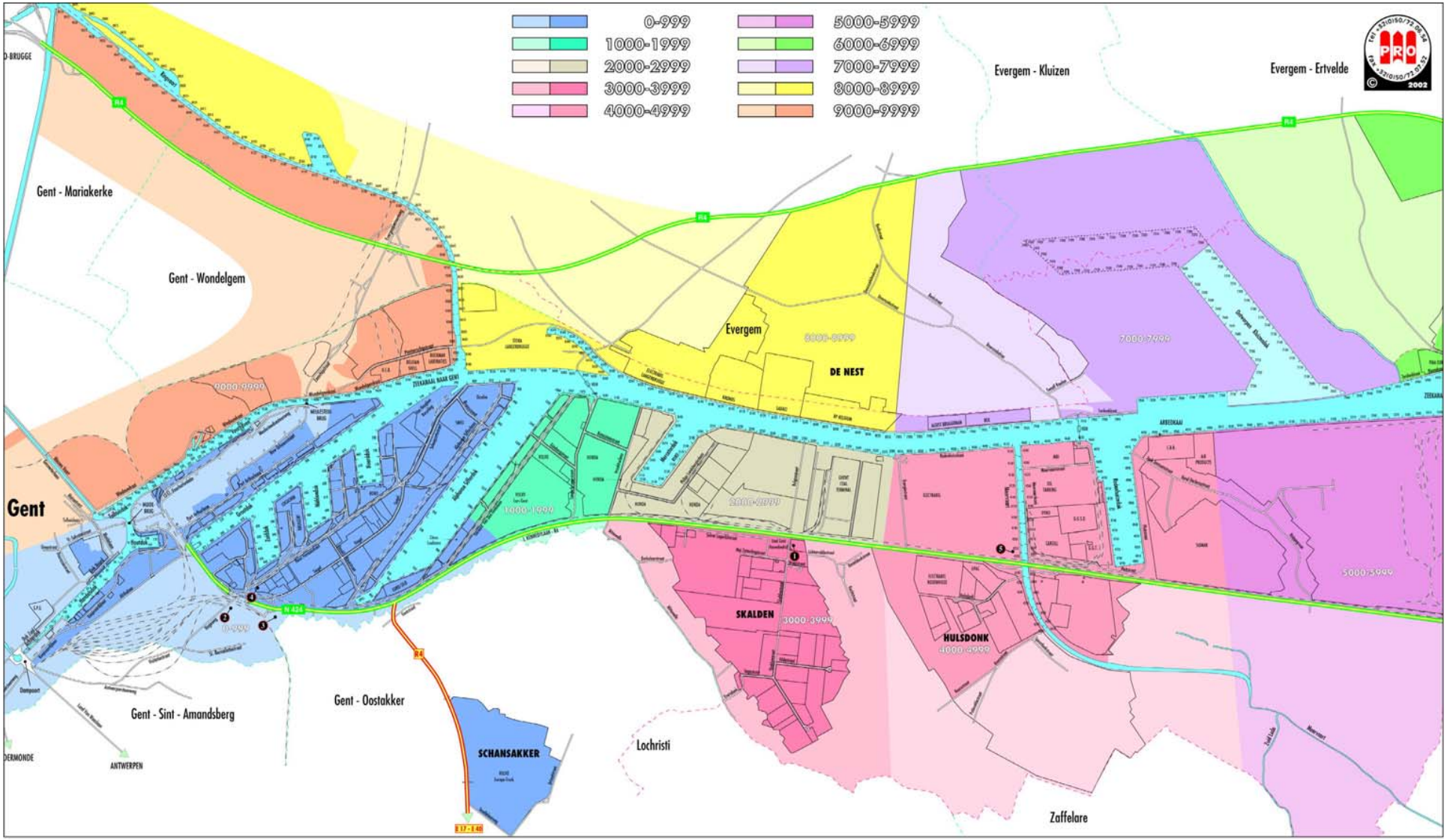
Haven van Antwerpen
Haven van Gent
Haven van Oostende
Haven van Zeebrugge

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

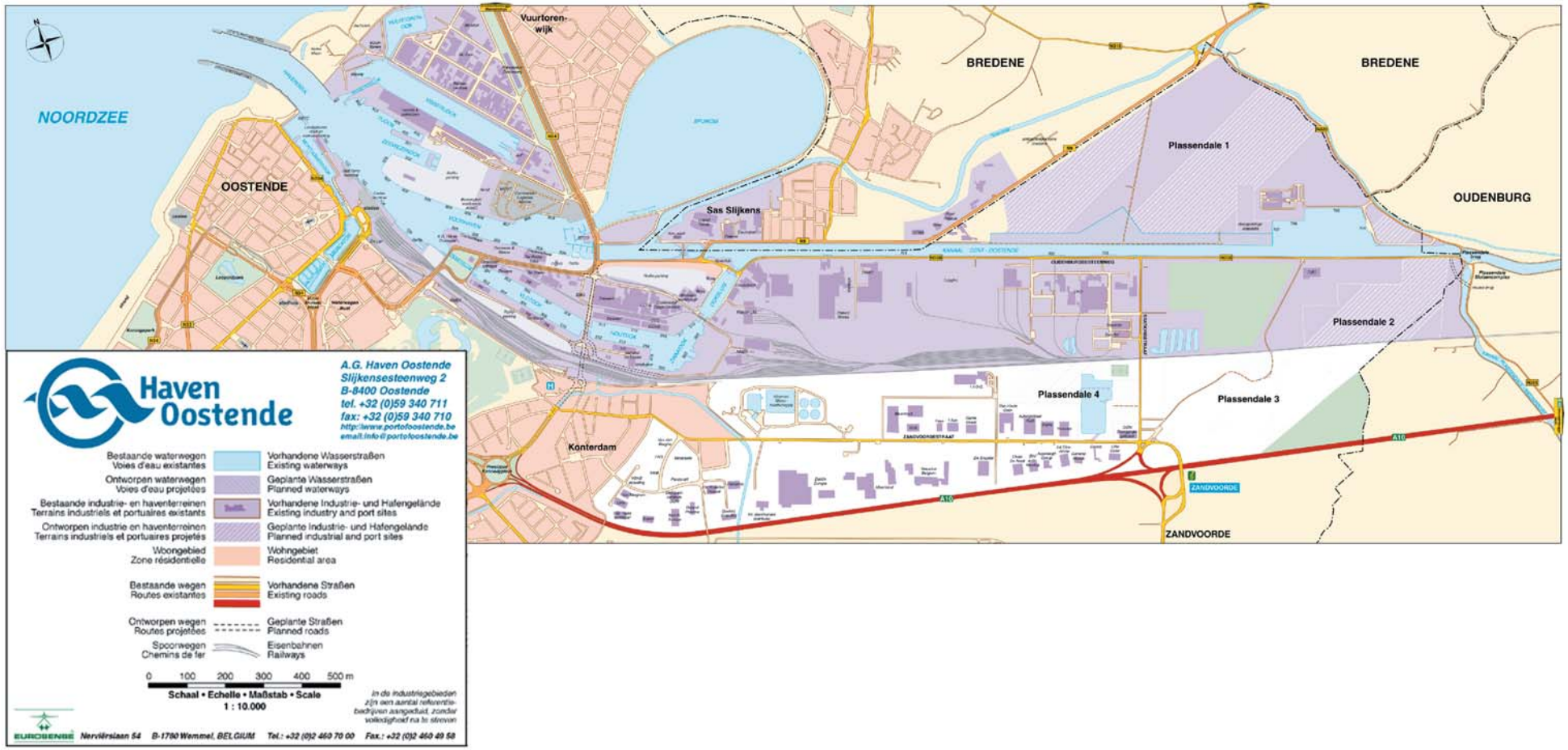


Source - Bron: Havenbedrijf Antwerpen.

Bron - Source: Havenbedrijf Gent GAB.



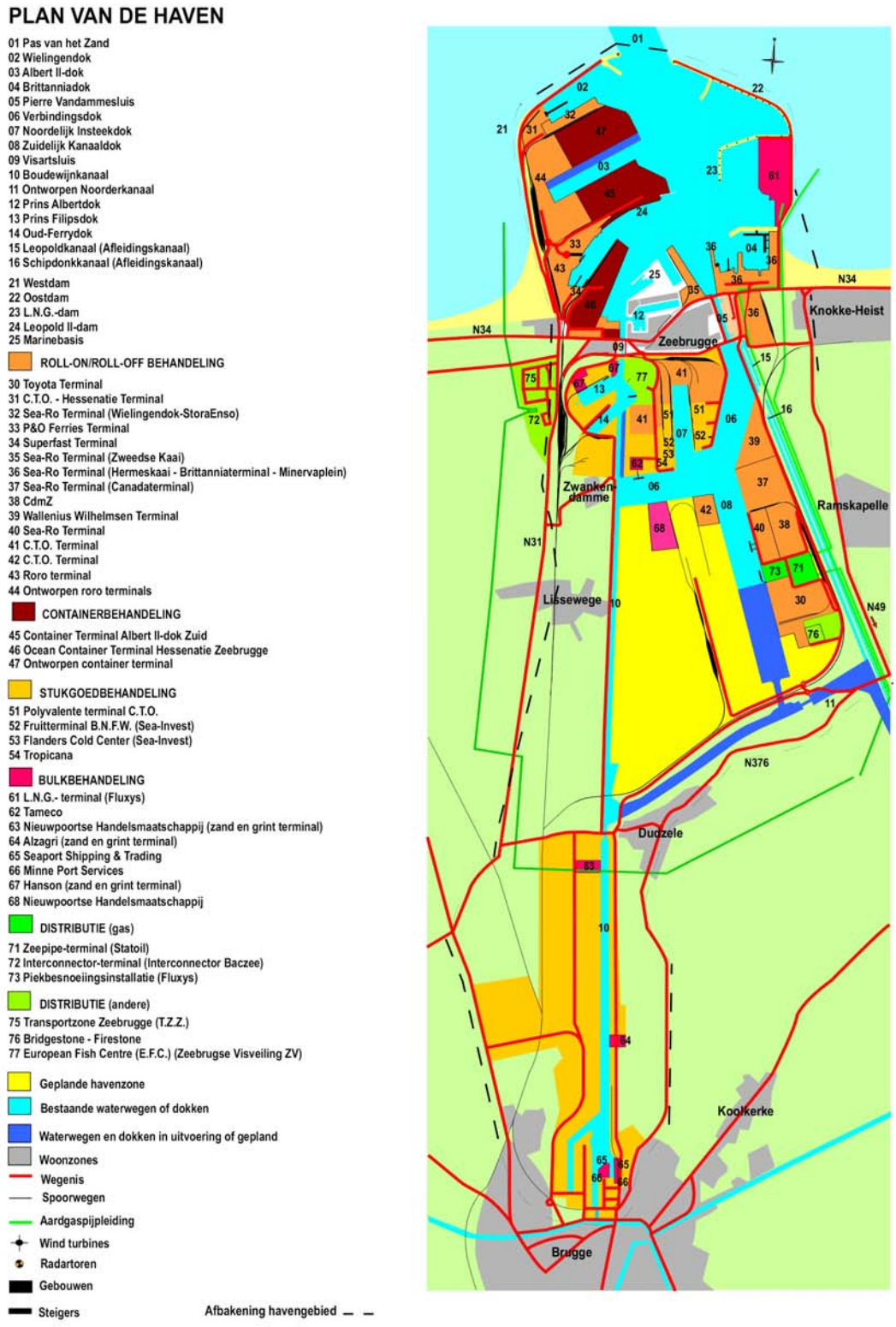
Haven van Gent - Port de Gand - Port of Ghent



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

Source - Bron: AG Haven Oostende.

Haven van Zeebrugge - Port de Zeebrugge - Port of Zeebrugge



Bron - Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

BIJLAGE 3: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN[139]

TABEL 43 LIJST VAN DE NACE-BEL-CODES

SUT	NACE-BEL	Cluster	Sector	Omschrijving
05A1	05010	MA	VI	Visserij
14A1	14211	IN	AI	Winning van zand
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	15840	IN	VO	Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
15J1	15890	IN	VO	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen, n.e.g.
15K1	15910	IN	VO	Vervaardiging van gedistilleerde alcoholische dranken
17A1	17110	IN	AI	Bewerken en spinnen van katoen- of katoenachtige vezels
17A1	17150	IN	AI	Twijnen, voorbewerken 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 basisprodukten
24A1	24151	IN	CH	Vervaardiging van kunstmeststoffen
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

[139] Het betreft de NACE-BEL-codes tot op 5 posities zoals opgenomen in de nationale rekeningen: versie Rev. 1., in gebruik sinds 1995.

TABEL 43 (vervolg) LIJST VAN DE NACE-BEL-CODES

SUT	NACE-BEL	Cluster	Sector	Omschrijving
24F1	24660	IN	CH	Vervaardiging van diverse chemische producten
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
26C1	26510	IN	CS	Vervaardiging van cement
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	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	27350	IN	ME	Overige eerste verwerking van staal; productie van niet-EGKS-ferrolegeringen
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	28742	IN	ME	Vervaardiging van kettingen
28C1	28743	IN	ME	Vervaardiging van veren
28C1	28755	IN	ME	Vervaardiging van overige artikelen van metaal, n.e.g.
29A1	29110	IN	ME	Vervaardiging van motoren en turbines, exclusief motoren voor luchtvaartuigen en motorvoertuigen
29A1	29120	IN	ME	Vervaardiging van pompen en compressoren
29B1	29220	IN	ME	Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
29B1	29230	IN	ME	Vervaardiging van uitrusting voor de koeltechniek en klimaatregeling, voor niet-huishoudelijk gebruik
29B1	29241	IN	ME	Vervaardiging van verpakkingsmachines
29B1	29245	IN	ME	Vervaardiging van filtreertoestellen
29B1	29247	IN	ME	Vervaardiging van overige machines voor algemeen gebruik, n.e.g.
29C1	29403	IN	ME	Vervaardiging van gereedschapswerktuigen voor de houtbewerking
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
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

TABEL 43 (vervolg) LIJST VAN DE NACE-BEL-CODES

SUT	NACE-BEL	Cluster	Sector	Omschrijving
34B1	34300	IN	AU	Vervaardiging van onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan
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	40100	IN	EN	Productie en distributie van elektriciteit
40A1	40200	IN	EN	Productie en distributie van gas
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
50B1	50500	CO	CO	Kleinhandel in motorbrandstoffen
51A1	51110	CO	CO	Handelsbemiddeling in landbouwproducten, levende dieren, textielgrondstoffen en aanverwante halffabrikaten
51A1	51120	CO	CO	Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten
51A1	51140	CO	CO	Handelsbemiddeling in machines en uitrusting voor handel en nijverheid en in schepen en luchtvaartuigen
51A1	51170	CO	CO	Handelsbemiddeling in voedings- en genotmiddelen
51A1	51180	CO	CO	Handelsbemiddeling gespecialiseerd in overige goederen, n.e.g.
51A1	51190	CO	CO	Niet-gespecialiseerde handelsbemiddeling
51A1	51210	CO	CO	Groothandel in granen, zaden en diervoeders
51A1	51310	CO	CO	Groothandel in groenten en fruit
51A1	51332	CO	CO	Groothandel in spijsoliën en -vetten
51A1	51340	CO	CO	Groothandel in dranken
51A1	51381	CO	CO	Groothandel in vis, schaal- en schelpdieren
51A1	51384	CO	CO	Overige gespecialiseerde groothandel in voedingswaren
51A1	51391	CO	CO	Groothandel in diepvriesproducten
51A1	51392	CO	CO	Overige niet-gespecialiseerde groothandel in voedings- en genotmiddelen

TABEL 43 (vervolg) LIJST VAN DE NACE-BEL-CODES

SUT	NACE-BEL	Cluster	Sector	Omschrijving
51A1	51410	CO	CO	Groothandel in textiel
51A1	51421	CO	CO	Groothandel in kleding, kledingaccessoires en bontartikelen
51A1	51430	CO	CO	Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten en audio- en videoapparatuur
51A1	51442	CO	CO	Groothandel in behang en onderhoudsproducten
51A1	51460	CO	CO	Groothandel in farmaceutische producten
51A1	51478	CO	CO	Overige groothandel in consumentenartikelen, n.e.g.
51A1	51510	CO	CO	Groothandel in brandstoffen
51A1	51520	CO	CO	Groothandel in metalen en metaalertsen
51A1	51531	CO	CO	Groothandel in hout
51A1	51532	CO	CO	Groothandel in verf, vernis en bouwmaterialen, inclusief sanitair
51A1	51541	CO	CO	Groothandel in ijzerwaren
51A1	51550	CO	CO	Groothandel in chemische producten
51A1	51562	CO	CO	Groothandel in overige intermediaire producten, n.e.g.
51A1	51570	CO	CO	Groothandel in afval en schroot
51A1	51610	CO	CO	Groothandel in gereedschapswerktuigen
51A1	51620	CO	CO	Groothandel in machines voor bouwnijverheid
51A1	51640	CO	CO	Groothandel in kantoormachines en kantoormaterieel
51A1	51651	CO	CO	Groothandel in elektrisch en elektronisch materiaal, inclusief installatiemateriaal
51A1	51652	CO	CO	Groothandel in diverse machines en uitrusting voor de nijverheid, n.e.g.
51A1	51700	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 400m²
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

TABEL 43 (vervolg) LIJST VAN DE NACE-BEL-CODES

SUT	NACE-BEL	Cluster	Sector	Omschrijving
63B1	63405	MA	SE	Vervoersbemiddeling
63B1	63406	MA	SE	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer
64A1	64120	TR	TP	Koerierdiensten
64B1	64200	TR	TP	Telecommunicatie
66A2	66031	LO	AD	Rechtstreekse verzekeringsverrichtingen niet-leven
67A1	67130	LO	AD	Overige hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen
67A1	67201	LO	AD	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	72200	LO	AD	Realisatie van programma's en gebruiksklare systemen
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
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	74835	LO	AD	Overige activiteiten i.v.m. administratie, n.e.g.
74F1	74849	LO	AD	Overige zakelijke dienstverlening, n.e.g.
75B3	75220	MA	PU	Defensie
90A1	90001	LO	AD	Afvalwaterverzameling en -zuivering
90A1	90002	LO	AD	Verzamelen, storten en verwerken van huisvuil
90A1	90003	LO	AD	Verzamelen, storten en verwerken van afval afkomstig van de landbouw, van industrieel afval en van bouwpuin
91A1	91110	LO	AD	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
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 bedrijfstakken aangeduid met een asterisk zijn toegevoegd naar aanleiding van de studie over de Autonome haven van Luik en omwille van de eenvormigheid in de studies over de Belgische havens.

Legende

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
		PU	Openbare 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	Transport	WE	Wegvervoer
		TP	Ander vervoer over land
LO	Andere logistieke diensten	AD	Andere diensten
		PU	Openbare sector

BIJLAGE 4: LIJST VAN DE OPENBARE BESTUREN

TABEL 44 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 - Metrolologische 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
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
AN	ANTWERPEN
GN	GENT
OO	OOSTENDE
ZB	ZEEBRUGGE

BIJLAGE 5: VERDELING VAN DE INDIRECTE EFFECTEN PER SECTOR

De verdeling per sector is enkel opgemaakt voor de jaren 1997, 1999, 2000 en 2001. Dit zijn de jaren waarvoor het INR aanbod-en gebruikstabellen heeft opgemaakt.

1. HAVEN VAN ANTWERPEN

1.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 45 INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**6.109,2**	**6.071,7**	**6.861,2**	**6.620,3**
MARITIEME CLUSTER	***2.740,6***	***2.365,8***	***2.546,9***	***2.309,4***
Scheepsagenten en expediteurs	694,2	585,7	594,7	516,1
Goederenbehandelaars	1.219,6	1.151,3	1.179,2	1.125,8
Rederijen	736,0	532,4	647,4	535,3
Scheepsbouw en -herstelling	17,6	23,5	18,2	20,4
Havenaanleg en baggerwerken	70,5	68,1	98,8	105,6
Visserij	0,5	0,8	0,5	0,5
Maritieme handel	2,2	4,0	8,2	5,7
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET- MARITIEME CLUSTER	***3.368,6***	***3.705,9***	***4.314,4***	***4.311,0***
HANDEL	241,3	349,0	618,7	483,7
INDUSTRIE	2.799,7	2.940,1	3.237,1	3.341,2
Energie	55,1	45,8	53,0	70,7
Petroleumindustrie	664,7	671,0	731,8	688,9
Chemische nijverheid	935,8	1.023,5	1.480,4	1.418,5
Automobielnijverheid	867,6	921,6	627,3	754,1
Elektronica	4,2	5,4	8,8	12,3
Metaalverwerkende nijverheid	59,6	62,6	70,5	87,7
Bouw	117,6	136,1	138,3	168,7
Voedingsnijverheid	75,9	54,4	104,2	118,0
Andere industrie	19,1	19,7	22,9	22,3
TRANSPORT	81,9	83,7	67,8	60,5
Wegvervoer	64,5	66,6	51,6	42,9
Ander vervoer over land	17,4	17,1	16,2	17,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	245,7	333,1	390,8	425,5
Andere diensten	245,7	333,1	390,8	425,5
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**6.109,2**	**6.071,7**	**6.861,2**	**6.620,3**

Bron: NBB.

TABEL 46 INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

(VTE)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**82.394**	**82.252**	**91.789**	**88.250**
MARITIEME CLUSTER	***35.969***	***34.029***	***35.807***	***29.372***
Scheepsagenten en expediteurs	9.217	8.219	8.471	6.640
Goederenbehandelaars	20.117	17.892	17.813	14.839
Rederijen	5.595	6.764	8.272	6.493
Scheepsbouw en -herstelling	435	499	461	519
Havenaanleg en baggerwerken	553	553	606	744
Visserij	6	11	9	7
Maritieme handel	47	90	176	128
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***46.424***	***48.223***	***55.982***	***58.879***
HANDEL	1.862	2.214	3.076	2.598
INDUSTRIE	39.079	39.898	46.164	48.988
Energie	1.347	1.143	997	1.380
Petroleumindustrie	7.622	7.891	10.167	10.527
Chemische nijverheid	9.465	10.778	16.934	16.167
Automobielnijverheid	15.783	15.401	12.034	13.779
Elektronica	68	92	151	163
Metaalverwerkende nijverheid	1.128	1.154	1.350	1.617
Bouw	1.699	1.899	1.814	2.147
Voedingsnijverheid	1.706	1.252	2.417	2.908
Andere industrie	261	289	299	303
TRANSPORT	1.478	1.448	1.199	1.053
Wegvervoer	1.233	1.191	815	618
Ander vervoer over land	245	258	384	436
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.005	4.663	5.544	6.239
Andere diensten	4.005	4.663	5.544	6.239
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**82.394**	**82.252**	**91.789**	**88.250**

Bron: NBB.

TABEL 47 INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT

(miljoenen euro's – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**2.448,2**	**2.683,6**	**2.759,5**	**2.858,5**
MARITIEME CLUSTER	***225,9***	***251,5***	***217,3***	***199,5***
Scheepsagenten en expediteurs	49,0	47,1	53,1	56,2
Goederenbehandelaars	163,8	163,0	148,8	122,4
Rederijen	10,8	36,9	10,0	13,5
Scheepsbouw en -herstelling	1,5	3,0	2,7	3,4
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,0	0,0	2,4
Visserij	0,6	1,2	1,2	0,7
Maritieme handel	0,2	0,3	1,5	0,8
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***2.222,3***	***2.432,1***	***2.542,1***	***2.659,0***
HANDEL	257,8	355,8	472,6	423,5
INDUSTRIE	1.791,0	1.979,5	1.890,4	2.089,9
Energie	62,2	37,7	47,0	60,2
Petroleumindustrie	0,0	0,0	2,8	4,7
Chemische nijverheid	85,6	104,6	131,2	129,6
Automobielnijverheid	828,1	908,2	682,6	877,6
Elektronica	50,9	48,6	66,1	42,3
Metaalverwerkende nijverheid	461,6	579,0	637,5	576,6
Bouw	140,3	144,2	157,8	194,4
Voedingsnijverheid	104,0	91,5	103,5	125,5
Andere industrie	58,2	65,6	62,0	78,9
TRANSPORT	25,8	29,3	31,0	26,6
Wegvervoer	21,9	25,0	27,4	22,2
Ander vervoer over land	3,8	4,3	3,6	4,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	147,7	67,5	148,1	119,1
Andere diensten	147,7	67,5	148,1	119,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**2.448,2**	**2.683,6**	**2.759,5**	**2.858,5**

Bron: NBB.

TABEL 48 INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT

(VTE)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**32.086**	**35.459**	**36.114**	**37.129**
MARITIEME CLUSTER	***2.617***	***3.032***	***2.688***	***2.311***
Scheepsagenten en expediteurs	745	751	774	701
Goederenbehandelaars	1.665	1.629	1.616	1.234
Rederijen	146	555	206	236
Scheepsbouw en -herstelling	41	65	60	83
Havenaanleg en baggerwerken	0	0	0	30
Visserij	13	23	14	10
Maritieme handel	7	9	17	16
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***29.470***	***32.427***	***33.426***	***34.818***
HANDEL	2.346	2.655	2.940	2.653
INDUSTRIE	25.221	28.091	27.960	30.101
Energie	1.519	942	884	1.028
Petroleumindustrie	0	0	256	239
Chemische nijverheid	1.371	1.624	2.253	2.245
Automobielnijverheid	11.497	14.005	10.439	13.130
Elektronica	728	670	1.282	985
Metaalverwerkende nijverheid	5.623	6.200	8.095	7.456
Bouw	2.081	2.231	2.065	1.984
Voedingsnijverheid	1.408	1.613	1.837	2.097
Andere industrie	993	806	850	937
TRANSPORT	435	405	376	329
Wegvervoer	377	341	315	259
Ander vervoer over land	58	63	60	69
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1.468	1.276	2.151	1.735
Andere diensten	1.468	1.276	2.151	1.735
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**32.086**	**35.459**	**36.114**	**37.129**

Bron: NBB.

3. HAVEN VAN OOSTENDE

3.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 49 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE**
(miljoenen euro's – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**124,2**	**365,0**	**304,7**	**266,0**
MARITIEME CLUSTER	***5,8***	***123,5***	***56,1***	***52,3***
Scheepsagenten en expediteurs	7,0	5,8	7,3	2,9
Goederenbehandelaars	8,0	5,0	5,1	5,3
Rederijen	-90,1	32,6	0,0	-8,0
Scheepsbouw en -herstelling	1,7	4,7	3,9	3,9
Havenaanleg en baggerwerken	40,8	42,7	19,3	26,0
Visserij	38,3	32,7	20,4	22,1
Maritieme handel	0,0	0,0	0,1	0,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***118,5***	***241,5***	***248,6***	***213,7***
HANDEL	14,9	20,6	25,0	19,3
INDUSTRIE	80,6	103,2	91,9	120,7
Energie	0,0	0,3	0,3	0,3
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	15,9	15,8	15,8	15,1
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektronica	0,0	0,0	0,5	0,6
Metaalverwerkende nijverheid	37,9	67,2	60,7	84,2
Bouw	20,7	12,3	9,2	10,2
Voedingsnijverheid	1,6	3,9	1,8	5,9
Andere industrie	4,5	3,7	3,4	4,3
TRANSPORT	9,7	9,9	8,0	10,1
Wegvervoer	9,1	9,8	7,8	9,9
Ander vervoer over land	0,6	0,2	0,1	0,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	13,3	107,8	123,8	63,6
Andere diensten	13,3	107,8	123,8	63,6
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**124,2**	**365,0**	**304,7**	**266,0**

Bron: NBB.

TABEL 50 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE
(VTE)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**9.526**	**7.778**	**4.147**	**4.175**
MARITIEME CLUSTER	***7.345***	***4.615***	***851***	***908***
Scheepsagenten en expediteurs	107	104	104	29
Goederenbehandelaars	55	70	99	70
Rederijen	6.049	3.379	0	152
Scheepsbouw en -herstelling	42	91	85	103
Havenaanleg en baggerwerken	409	292	167	207
Visserij	684	679	395	346
Maritieme handel	0	0	1	2
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***2.180***	***3.162***	***3.297***	***3.267***
HANDEL	340	368	503	405
INDUSTRIE	1.354	1.409	1.485	1.531
Energie	0	6	5	5
Petroleumindustrie	0	0	0	0
Chemische nijverheid	331	382	456	344
Automobielnijverheid	0	0	0	0
Elektronica	0	0	9	8
Metaalverwerkende nijverheid	434	618	730	812
Bouw	448	219	170	182
Voedingsnijverheid	46	97	43	113
Andere industrie	95	88	72	68
TRANSPORT	138	132	97	146
Wegvervoer	126	130	91	113
Ander vervoer over land	12	2	7	33
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	348	1.253	1.210	1.185
Andere diensten	348	1.253	1.210	1.185
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**9.526**	**7.778**	**4.147**	**4.175**

Bron: NBB.

4.1. TOEGEVOEGDE WAARDE

TABEL 51 **INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE**
(miljoenen euro's – lopende prijzen)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**409,5**	**575,9**	**543,3**	**544,2**
MARITIEME CLUSTER	***164,1***	***283,2***	***207,4***	***200,9***
Scheepsagenten en expediteurs	29,5	33,4	37,3	30,5
Goederenbehandelaars	56,2	85,0	109,5	102,3
Rederijen	39,8	106,8	1,6	9,5
Scheepsbouw en -herstelling	3,7	6,0	7,0	7,4
Havenaanleg en baggerwerken	11,0	25,0	32,9	31,9
Visserij	23,7	26,9	18,8	19,2
Maritieme handel	0,1	0,1	0,3	0,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***245,4***	***292,7***	***335,9***	***343,3***
HANDEL	41,5	57,3	68,0	59,4
INDUSTRIE	145,1	164,5	199,0	212,8
Energie	11,0	21,3	26,1	27,8
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0
Chemische nijverheid	16,5	19,4	16,5	15,0
Automobielnijverheid	2,2	2,8	3,4	9,6
Elektronica	26,2	26,9	46,4	47,8
Metaalverwerkende nijverheid	12,6	12,7	13,3	13,7
Bouw	39,2	47,1	66,7	69,8
Voedingsnijverheid	30,4	24,9	16,7	18,4
Andere industrie	7,0	9,4	9,9	10,6
TRANSPORT	32,7	41,2	33,3	37,4
Wegvervoer	28,7	36,2	25,8	24,9
Ander vervoer over land	4,0	5,0	7,5	12,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	26,1	29,7	35,5	33,8
Andere diensten	26,1	29,7	35,5	33,8
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**409,5**	**575,9**	**543,3**	**544,2**

Bron: NBB.

TABEL 52 INDIRECTE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

(VTE)

Sectoren	1997	1999	2000	2001
1. INDIRECTE EFFECTEN	**7.901**	**8.843**	**10.012**	**9.061**
MARITIEME CLUSTER	***2.783***	***3.611***	***4.411***	***3.346***
Scheepsagenten en expediteurs	351	453	404	341
Goederenbehandelaars	1.287	1.541	1.743	1.359
Rederijen	475	768	1.353	805
Scheepsbouw en -herstelling	95	153	164	189
Havenaanleg en baggerwerken	144	247	319	300
Visserij	429	447	415	345
Maritieme handel	3	2	12	6
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	***5.118***	***5.232***	***5.601***	***5.715***
HANDEL	863	1.092	1.217	1.049
INDUSTRIE	2.575	2.886	3.048	3.337
Energie	148	386	384	411
Petroleumindustrie	0	0	0	0
Chemische nijverheid	286	302	251	240
Automobielnijverheid	19	16	32	154
Elektronica	556	533	755	793
Metaalverwerkende nijverheid	202	213	242	240
Bouw	553	588	704	773
Voedingsnijverheid	646	643	497	554
Andere industrie	165	205	184	172
TRANSPORT	1.094	665	480	619
Wegvervoer	510	575	374	353
Ander vervoer over land	584	91	107	265
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	586	589	856	710
Andere diensten	586	589	856	710
Openbare sector	n.	n.	n.	n.
TOTAAL	**7.901**	**8.843**	**10.012**	**9.061**

Bron: NBB.

BIJLAGE 6: VERDELING VAN DE RESULTATEN NAAR GROOTTE VAN DE ONDERNEMINGEN IN 2003

TABEL 53 VERDELING VAN DE RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (miljoenen euro's)		Werkgelegenheid (in VTE)		Investeringen (miljoenen euro's)	
	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO
MARITIEME CLUSTER	***159***	***618***	***1.660,1***	***228,9***	***19.030***	***3.230***	***346,6***	***34,3***
Scheepsagenten en expediteurs	90	336	323,8	138,7	4.367	2.130	31,7	10,0
Goederenbehandelaars	44	107	1.033,8	51,4	13.160	631	205,1	13,7
Rederijen	16	111	173,9	19,7	383	152	53,5	6,9
Scheepsbouw en -herstelling	3	24	12,8	7,6	292	133	0,4	0,8
Havenaanleg en baggerwerken	5	1	114,3	1,1	824	21	55,7	0,2
Visserij	0	3	0,0	0,5	0	8	0,0	0,0
Maritieme handel	1	36	1,5	9,9	4	156	0,1	2,7
Openbare sector	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***199***	***713***	***5.284,1***	***225,0***	***35.771***	***3.320***	***1.013,4***	***76,6***
HANDEL	54	235	737,8	58,5	1.890	914	110,1	15,8
INDUSTRIE	77,0	104,0	3.976,9	51,7	26.161	957	739,7	5,6
Energie	1	0	107,9	0,0	1.098	0	8,9	0,0
Petroleumindustrie	5	3	1.062,6	0,6	3.107	0	111,9	0,0
Chemische nijverheid	31	5	2.099,4	2,7	11.165	9	430,0	0,0
Automobielnijverheid	5	9	446,7	8,0	6.508	188	164,2	0,8
Elektronica	3	4	14,5	1,3	152	27	0,2	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	10	20	88,0	11,8	1.777	225	3,5	1,0
Bouw	15	45	88,1	21,8	1.366	371	7,9	3,0
Voedingsnijverheid	3	0	42,5	0,0	744	0	10,3	0,0
Andere industrie	4	18	27,1	5,6	244	138	2,7	0,7
TRANSPORT	20	57	165,7	42,2	2.757	636	56,6	8,7
Wegvervoer	17	48	52,2	36,4	757	554	32,8	7,9
Ander vervoer over land	3	9	113,5	5,8	2.000	82	23,8	0,9
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	48	317	403,6	72,6	4.963	812	107,0	46,5
Andere diensten	47	317	309,2	72,6	2.911	812	37,9	46,5
Openbare sector	1	0	94,5	0,0	2.052	0	69,1	0,0
TOTAAL	**358**	**1.331**	**6.944,2**	**453,9**	**54.801**	**6.550**	**1.360,0**	**111,0**

Bron: NBB.

TABEL 54 VERDELING VAN DE RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN GENT

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (miljoenen euro's)		Werkgelegenheid (in VTE)		Investeringen (miljoenen euro's)	
	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO
MARITIEME CLUSTER	***28***	***104***	***137,6***	***48,9***	***1.175***	***736***	***29,3***	***13,1***
Scheepsagenten en expediteurs	12	28	37,0	10,0	557	168	4,1	4,8
Goederenbehandelaars	12	29	93,6	26,4	560	432	23,2	4,0
Rederijen	1	34	2,2	6,5	25	56	1,7	3,3
Scheepsbouw en -herstelling	0	6	0,0	2,9	0	47	0,0	0,5
Havenaanleg en baggerwerken	2	0	0,9	0,0	11	0	0,2	0,0
Visserij	0	1	0,0	1,3	0	8	0,0	0,2
Maritieme handel	1	6	3,9	1,7	22	25	0,1	0,2
Openbare sector	0	0	0,0	0,0	0	0	0,0	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***137***	***429***	***2.624,9***	***135,9***	***24.319***	***2.017***	***682,9***	***25,1***
HANDEL	36	144	605,4	47,3	2.184	665	43,2	7,8
INDUSTRIE	75	108	1.882,9	44,6	20.160	836	609,7	7,6
Energie	2	1	97,7	0,0	895	0	7,5	0,2
Petroleumindustrie	1	0	8,1	0,0	58	0	5,0	0,0
Chemische nijverheid	18	7	210,0	5,3	1.856	45	31,2	0,3
Automobielnijverheid	7	1	506,7	0,8	7.132	19	172,8	0,0
Elektronica	4	1	66,4	0,0	990	0	4,6	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	12	23	764,2	10,8	6.417	208	156,2	1,6
Bouw	16	51	84,7	22,0	1.260	434	7,8	3,0
Voedingsnijverheid	7	7	67,0	0,8	483	11	10,1	0,1
Andere industrie	8	17	78,0	4,8	1.070	119	214,6	2,5
TRANSPORT	9	26	48,9	15,2	753	238	9,6	4,7
Wegvervoer	7	24	25,9	12,9	332	190	7,5	3,9
Ander vervoer over land	2	2	23,0	2,3	421	48	2,1	0,7
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	17	151	87,7	28,8	1.223	279	20,4	5,1
Andere diensten	16	151	77,7	28,8	963	279	9,4	5,1
Openbare sector	1	0	10,0	0,0	260	0	11,1	0,0
TOTAAL	**165**	**533**	**2.762,5**	**184,8**	**25.494**	**2.753**	**712,3**	**38,2**

Bron: NBB.

TABEL 55 VERDELING VAN DE RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (miljoenen euro's)		Werkgelegenheid (in VTE)		Investeringen (miljoenen euro's)	
	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO
MARITIEME CLUSTER	***9***	***57***	***44,6***	***16,5***	***666***	***308***	***8,6***	***2,1***
Scheepsagenten en expediteurs	1	9	0,1	3,1	2	50	0,0	0,4
Goederenbehandelaars	1	10	3,1	2,8	35	64	5,0	0,2
Rederijen	1	2	1,0	0,0	14	1	0,0	0,0
Scheepsbouw en -herstelling	1	11	1,2	3,9	7	73	0,1	0,2
Havenaanleg en baggerwerken	3	0	26,0	0,0	274	0	0,9	0,0
Visserij	1	23	2,5	6,5	67	117	2,5	1,3
Maritieme handel	0	2	0,0	0,3	0	3	0,0	0,0
Openbare sector	1	0	10,7	0,0	268	0	0,0	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***25***	***192***	***223,2***	***48,1***	***2.538***	***784***	***37,8***	***22,5***
HANDEL	4	69	10,6	11,8	136	200	2,6	3,4
INDUSTRIE	10	34	153,3	14,9	1.547	272	20,9	1,8
Energie	1	1	0,3	0,1	3	0	0,0	0,0
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	4	1	35,0	0,1	403	3	7,5	0,0
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	0	1	0,0	0,7	0	12	0,0	0,1
Metaalverwerkende nijverheid	1	7	108,6	2,2	1.014	40	10,1	0,4
Bouw	1	15	0,5	5,9	5	112	0,1	0,6
Voedingsnijverheid	1	1	5,9	0,6	51	12	0,7	0,2
Andere industrie	2	8	3,1	5,3	72	94	2,4	0,5
TRANSPORT	4	10	11,8	10,9	123	188	1,1	0,7
Wegvervoer	2	9	8,3	10,0	64	169	0,7	0,7
Ander vervoer over land	2	1	3,5	0,9	59	18	0,5	0,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	7	79	47,6	10,5	732	124	13,2	16,6
Andere diensten	6	79	25,1	10,5	181	124	4,6	16,6
Openbare sector	1	0	22,5	0,0	551	0	8,6	0,0
TOTAAL	**34**	**249**	**267,8**	**64,6**	**3.205**	**1.092**	**46,4**	**24,6**

Bron: NBB.

TABEL 56 VERDELING VAN DE RESULTATEN VAN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Sectoren	Aantal ondernemingen		Toegevoegde waarde (miljoenen euro's)		Werkgelegenheid (in VTE)		Investeringen (miljoenen euro's)	
	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO	Grote onderne-mingen	KMO
MARITIEME CLUSTER ...	***24***	***98***	***209,7***	***38,3***	***3.355***	***469***	***40,6***	***7,8***
Scheepsagenten en expediteurs	9	29	20,8	11,8	215	136	6,2	1,2
Goederenbehandelaar s	8	24	83,5	7,0	1.174	78	30,4	2,0
Rederijen	1	10	12,7	4,2	39	45	2,7	0,4
Scheepsbouw en -herstelling	1	6	3,4	2,5	63	47	0,0	0,2
Havenaanleg en baggerwerken	2	1	19,6	0,9	268	11	1,1	0,6
Visserij	2	25	3,8	11,6	112	145	0,2	3,4
Maritieme handel	0	3	0,0	0,3	0	7	0,0	0,0
Openbare sector	1	0	66,0	0,0	1.484	0	0,0	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***59***	***261***	***366,5***	***81,0***	***4.852***	***1.434***	***63,8***	***17,7***
HANDEL	18	103	51,3	24,0	746	433	10,0	3,3
INDUSTRIE	22	65	220,3	32,2	2.535	573	35,9	6,3
Energie	2	0	52,7	0,0	367	0	6,1	0,0
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	3	4	24,3	2,3	265	55	1,5	0,6
Automobielnijverheid	1	0	9,1	0,0	52	0	5,5	0,0
Elektronica	3	5	76,8	3,6	866	75	14,8	0,2
Metaalverwerkende nijverheid	3	16	8,8	8,7	125	167	1,2	0,7
Bouw	6	24	32,0	9,7	474	132	4,6	2,1
Voedingsnijverheid	2	8	6,0	5,5	142	107	0,6	0,9
Andere industrie	2	8	10,7	2,3	244	38	1,5	1,8
TRANSPORT	11	23	47,6	17,9	769	326	10,4	4,1
Wegvervoer	9	20	32,7	16,2	492	282	9,1	3,9
Ander vervoer over land	2	3	15,0	1,7	277	44	1,4	0,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	8	70	47,2	6,9	802	102	7,5	3,9
Andere diensten	7	70	29,9	6,9	488	102	2,2	3,9
Openbare sector	1	0	17,4	0,0	314	0	5,3	0,0
TOTAAL	**83**	**359**	**576,1**	**119,3**	**8.207**	**1.902**	**104,4**	**25,4**

Bron: NBB.

BIJLAGE 7: SOCIALE BALANS: 2001 - 2003

TABEL 57 SOCIALE BALANS IN 2001

Bron: NBB.

GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN

Sectoren	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten			Ter beschikking gesteld		
	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	aantal	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	***24.287***	***1.122***	***24.999***	***37,2***	***1,2***	***38,4***	***1.180,1***	***34,9***	***1.215,0***	***934***	***1,71***	***35,4***	***6.595***	***11,15***	***396,4***
Scheepsagenten en expediteurs	6.547	592	6.928	11,0	0,6	11,7	311,8	18,2	330,0	320	0,61	11,4	777	1,30	44,9
Goederenbehandelaars	14.367	293	14.560	20,4	0,3	20,7	697,4	9,9	707,2	508	0,92	20,0	5.722	9,69	346,0
Rederijen	677	85	718	1,2	0,1	1,3	41,1	2,2	43,2	22	0,03	0,5	96	0,16	5,5
Scheepsbouw en -herstelling	759	34	777	1,1	0,0	1,2	28,1	0,6	28,7	63	0,12	2,4	0	0,00	0,0
Havenaanleg en baggerwerken	1.212	29	1.231	2,3	0,0	2,3	69,2	0,8	69,9	11	0,02	0,4	0	0,00	0,0
Visserij	594	70	646	0,9	0,1	1,0	27,0	3,0	30,0	10	0,02	0,7	0	0,00	0,0
Maritieme handel	131	19	140	0,2	0,0	0,2	5,5	0,3	5,8	1	0,00	0,0	0	0,00	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***67.354***	***4.541***	***70.214***	***103,3***	***4,5***	***107,8***	***3.788,4***	***152,6***	***3.941,0***	***1.835***	***3,39***	***77,9***	***617***	***1,04***	***36,9***
HANDEL	5.649	765	6.083	9,0	0,7	9,7	267,0	17,7	284,7	250	0,47	10,3	70	0,12	5,7
INDUSTRIE	52.125	2.580	53.876	78,7	2,7	81,4	3.093,0	106,2	3.199,2	1.289	2,37	56,3	260	0,43	15,6
Energie	2.350	120	2.444	3,2	0,1	3,3	191,4	6,1	197,5	20	0,04	0,8	0	0,00	0,0
Petroleumindustrie	2.696	205	2.843	4,8	0,3	5,1	242,4	14,6	257,1	50	0,09	2,1	1	0,00	0,1
Chemische nijverheid	14.197	802	14.735	22,2	0,9	23,1	1.028,1	38,8	1.066,9	264	0,48	13,2	3	0,01	0,3
Automobielnijverheid	14.034	730	14.510	20,1	0,7	20,7	671,8	23,0	694,8	421	0,77	18,8	131	0,19	6,9
Elektronica	1.322	114	1.423	2,0	0,2	2,2	67,8	5,7	73,5	75	0,14	3,2	0	0,00	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	10.280	266	10.454	15,4	0,3	15,7	572,4	9,2	581,6	188	0,34	7,6	101	0,19	6,4
Bouw	4.116	104	4.179	6,2	0,1	6,4	180,8	2,8	183,6	67	0,12	2,9	4	0,01	0,2
Voedingsnijverheid	1.393	161	1.498	2,1	0,2	2,2	59,7	3,7	63,5	146	0,29	5,4	11	0,02	0,7
Andere industrie	1.739	78	1.791	2,7	0,1	2,8	78,6	2,2	80,8	57	0,10	2,2	10	0,02	0,9
TRANSPORT	5.116	301	5.331	8,3	0,4	8,7	207,6	9,8	217,4	122	0,22	4,3	160	0,28	8,2
Wegvervoer	2.594	88	2.649	4,7	0,1	4,7	107,0	2,1	109,1	105	0,19	3,8	159	0,28	8,2
Ander vervoer over land	2.523	213	2.682	3,7	0,3	3,9	100,5	7,7	108,2	17	0,03	0,5	1	0,00	0,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.464	896	4.925	7,2	0,8	8,0	220,8	19,0	239,8	175	0,33	6,9	127	0,22	7,4
Andere diensten	4.464	896	4.925	7,2	0,8	8,0	220,8	19,0	239,8	175	0,33	6,9	127	0,22	7,4
TOTAAL	**91.641**	**5.664**	**95.213**	**140,5**	**5,7**	**146,2**	**4.968,5**	**187,5**	**5.156,0**	**2.769**	**5,11**	**113,3**	**7.212**	**12,19**	**433,3**

TABEL 57 (vervolg) SOCIALE BALANS IN 2001

Bron: NBB.

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDATUM									OPLEIDINGEN				
	Aantal			Mannen			Vrouwen			Aantal		Mannen		
	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bedienden	arbeiders	aantal	uren (1)	kosten (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
MARITIEME CLUSTER	***24.454***	***1.160***	***25.197***	***20.213***	***328***	***20.406***	***4.241***	***832***	***4.791***	***10.111***	***14.458***	***3.745***	***0,11***	***3,6***
Scheepsagenten en expediteurs	6.498	609	6.891	3.867	104	3.921	2.631	505	2.970	6.043	665	755	0,02	0,7
Goederenbehandelaars	14.599	293	14.792	13.363	94	13.421	1.236	199	1.370	2.916	11.467	2.101	0,06	2,2
Rederijen	674	81	714	535	23	542	139	58	172	500	196	151	0,00	0,2
Scheepsbouw en -herstelling	766	34	783	733	15	740	33	19	43	125	653	88	0,00	0,1
Havenaanleg en baggerwerken	1.231	31	1.252	1.158	12	1.166	73	19	86	397	844	646	0,02	0,5
Visserij	556	95	627	462	73	517	94	22	109	45	581	1	0,00	0,0
Maritieme handel	130	17	139	95	7	98	35	10	41	85	52	3	0,00	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***66.996***	***4.465***	***69.807***	***58.975***	***1.684***	***60.046***	***8.021***	***2.781***	***9.761***	***25.498***	***41.102***	***37.302***	***1,64***	***77,3***
HANDEL	5.781	787	6.216	4.502	218	4.606	1.279	569	1.610	3.346	2.673	1.564	0,06	2,0
INDUSTRIE	51.632	2.448	53.311	46.532	1.053	47.258	5.100	1.395	6.053	17.375	33.165	32.104	1,40	68,9
Energie	2.260	109	2.343	1.968	21	1.985	292	88	358	1.889	63	1.300	0,04	2,5
Petroleumindustrie	2.688	210	2.839	2.356	128	2.446	332	82	393	2.213	500	2.017	0,14	9,7
Chemische nijverheid	14.303	803	14.847	13.027	364	13.270	1.276	438	1.577	6.924	7.043	10.270	0,40	25,1
Automobielnijverheid	13.890	604	14.302	12.574	364	12.838	1.316	240	1.464	1.539	11.801	11.574	0,42	14,9
Elektronica	1.198	119	1.303	986	16	999	212	103	304	443	850	460	0,02	0,8
Metaalverwerkende nijverheid	10.067	271	10.242	9.253	79	9.303	814	191	939	2.622	7.350	4.344	0,30	13,7
Bouw	4.134	102	4.196	3.910	37	3.931	224	65	266	904	3.219	793	0,03	0,9
Voedingsnijverheid	1.353	156	1.451	1.031	26	1.048	322	130	403	374	1.045	519	0,01	0,4
Andere industrie	1.739	74	1.787	1.427	18	1.438	312	56	348	468	1.294	827	0,04	0,9
TRANSPORT	5.111	311	5.333	4.619	180	4.748	492	132	585	1.693	3.583	2.206	0,14	4,6
Wegvervoer	2.571	90	2.627	2.289	28	2.305	281	63	323	609	1.998	503	0,01	0,2
Ander vervoer over land	2.540	221	2.706	2.329	152	2.443	211	69	262	1.084	1.585	1.703	0,12	4,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.472	919	4.947	3.322	233	3.434	1.150	686	1.513	3.083	1.680	1.428	0,04	1,8
Andere diensten	4.472	919	4.947	3.322	233	3.434	1.150	686	1.513	3.083	1.680	1.428	0,04	1,8
TOTAAL	**91.450**	**5.626**	**95.003**	**79.188**	**2.012**	**80.451**	**12.262**	**3.614**	**14.552**	**35.609**	**55.559**	**41.047**	**1,74**	**80,9**

TABEL 57 (vervolg) SOCIALE BALANS IN 2001

Sectoren	OPLEIDINGEN					INGETREDEN								UITGETREDEN	
	Vrouwen			Aantal (in VTE)	Onbepaalde duur	Mannen				Vrouwen				Aantal in VTE)	Onbepaalde duur
	aantal	uren (1)	kosten (2)			lager	secundair	hoger	universitair	lager	secundair	hoger	universitair		
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARITIEME CLUSTER	***1.148***	***0,03***	***1,0***	***7.596***	***4.821***	***1.473***	***1.853***	***571***	***168***	***141***	***838***	***384***	***48***	***6.721***	***4.051***
Scheepsagenten en expediteurs	520	0,02	0,5	2.405	1.775	56	761	285	48	26	519	303	27	2.015	1.439
Goederenbehandelaars	517	0,01	0,4	2.789	2.340	1.282	711	137	50	106	265	66	17	2.522	2.044
Rederijen	49	0,00	0,0	362	145	9	77	29	18	6	42	10	1	301	79
Scheepsbouw en -herstelling	5	0,00	0,0	168	26	0	28	1	1	1	3	0	0	132	18
Havenaanleg en baggerwerken	54	0,00	0,0	504	439	43	265	116	49	0	7	3	4	445	388
Visserij	0	0,00	0,0	1.290	84	82	7	0	1	2	3	0	0	1.237	78
Maritieme handel	4	0,00	0,0	78	12	0	4	4	2	0	0	2	0	69	5
NIET-MARITIEME CLUSTER	***5.340***	***0,21***	***9,6***	***13.518***	***7.785***	***1.154***	***5.440***	***1.273***	***620***	***258***	***1.383***	***656***	***279***	***12.468***	***7.121***
HANDEL	545	0,02	0,6	2.337	1.110	107	688	197	73	39	304	96	53	1.891	788
INDUSTRIE	4.153	0,17	8,0	7.899	4.510	813	3.668	763	386	160	740	383	164	8.026	4.780
Energie	241	0,01	0,3	187	36	0	60	18	22	0	49	28	10	405	230
Petroleumindustrie	239	0,02	1,1	292	199	0	76	85	47	0	14	51	19	297	231
Chemische nijverheid	1.180	0,04	2,8	2.371	1.502	70	1.214	355	204	10	254	162	89	1.921	1.150
Automobielnijverheid	1.481	0,05	2,0	1.464	754	187	756	130	25	69	131	53	17	1.688	745
Elektronica	107	0,01	0,2	208	144	28	91	22	7	8	15	4	2	425	391
Metaalverwerkende nijverheid	575	0,04	1,2	1.256	655	107	667	61	49	36	99	31	19	1.239	820
Bouw	63	0,00	0,2	1.422	950	306	583	63	17	3	31	28	3	1.370	914
Voedingsnijverheid	86	0,00	0,1	403	142	66	132	19	6	19	119	9	4	386	162
Andere industrie	183	0,01	0,2	296	129	49	89	11	11	15	28	17	2	294	137
TRANSPORT	233	0,01	0,5	1.428	865	185	497	48	8	51	91	48	2	1.289	746
Wegvervoer	86	0,00	0,0	1.056	616	146	352	33	2	7	42	38	0	1.017	592
Ander vervoer over land	146	0,01	0,5	372	249	39	145	15	6	44	49	10	2	271	154
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	410	0,01	0,5	1.854	1.300	50	588	264	153	8	248	129	60	1.263	807
Andere diensten	410	0,01	0,5	1.854	1.300	50	588	264	153	8	248	129	60	1.263	807
TOTAAL	**6.488**	**0,25**	**10,6**	**21.114**	**12.606**	**2.627**	**7.294**	**1.843**	**788**	**399**	**2.221**	**1.040**	**328**	**19.190**	**11.171**

Bron: NBB.

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

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

Bron: NBB.

GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN

Sectoren	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten			Ter beschikking gesteld		
	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	aantal	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	***24.700***	***1.504***	***25.696***	***37,5***	***1,7***	***39,2***	***1.229,9***	***136,8***	***1.366,7***	***1051***	***1,95***	***45,1***	***6.513***	***11,35***	***395,4***
Scheepsagenten en expediteurs	6.606	742	7.093	11,1	0,9	12,0	319,4	26,3	345,6	389	0,74	16,5	647	1,08	35,1
Goederenbehandelaars	14.590	530	14.971	20,4	0,6	21,1	723,8	104,0	827,8	549	1,00	24,2	5.760	10,09	353,4
Rederijen	694	91	737	1,2	0,1	1,3	43,1	2,4	45,5	24	0,05	0,8	106	0,18	6,9
Scheepsbouw en -herstelling	760	41	783	1,1	0,0	1,2	28,5	0,9	29,4	56	0,10	2,4	0	0,00	0,0
Havenaanleg en baggerwerken	1.283	41	1.311	2,4	0,0	2,4	79,4	1,9	81,3	11	0,02	0,4	0	0,00	0,0
Visserij	624	34	643	0,9	0,0	1,0	29,3	0,8	30,0	21	0,04	0,7	0	0,00	0,0
Maritieme handel	143	24	158	0,2	0,0	0,3	6,4	0,6	7,0	1	0,00	0,0	0	0,00	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***66.827***	***4.847***	***69.984***	***101,3***	***5,1***	***106,4***	***4.012,7***	***191,0***	***4.203,6***	***1.775***	***3,30***	***79,6***	***591***	***0,97***	***35,9***
HANDEL	5.901	716	6.303	9,4	0,7	10,0	295,1	16,8	311,8	280	0,52	12,1	70	0,12	4,9
INDUSTRIE	51.036	2.954	53.071	75,9	3,2	79,1	3.236,5	138,1	3.374,6	1.159	2,13	54,1	267	0,42	16,3
Energie	2.387	129	2.489	3,2	0,1	3,3	210,2	8,7	219,0	20	0,03	0,8	0	0,00	0,0
Petroleumindustrie	3.034	219	3.193	5,3	0,3	5,6	366,2	18,3	384,5	40	0,07	2,4	2	0,00	0,3
Chemische nijverheid	13.708	884	14.313	20,6	1,0	21,7	993,6	49,4	1.043,0	233	0,44	12,6	3	0,01	0,3
Automobielnijverheid	13.717	848	14.291	19,6	0,8	20,4	688,8	30,2	719,1	360	0,65	16,0	143	0,21	8,1
Elektronica	1.216	128	1.315	1,8	0,1	1,9	69,8	5,5	75,3	44	0,08	1,9	0	0,00	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	9.853	321	10.070	14,9	0,3	15,3	586,3	13,5	599,9	132	0,26	6,4	94	0,17	6,1
Bouw	3.938	137	4.026	5,8	0,2	5,9	175,9	4,7	180,6	92	0,16	4,2	0	0,00	0,0
Voedingsnijverheid	1.442	194	1.569	2,2	0,2	2,4	64,6	5,0	69,7	132	0,25	5,1	18	0,02	1,0
Andere industrie	1.741	93	1.804	2,6	0,1	2,7	81,1	2,6	83,7	107	0,18	4,7	5	0,01	0,4
TRANSPORT	5.201	340	5.448	8,4	0,4	8,8	223,6	12,2	235,8	121	0,23	4,5	138	0,23	7,9
Wegvervoer	2.547	102	2.613	4,6	0,1	4,7	109,8	2,8	112,6	107	0,20	4,0	137	0,23	7,9
Ander vervoer over land	2.654	239	2.836	3,8	0,3	4,2	113,7	9,4	123,1	14	0,02	0,5	1	0,00	0,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.689	837	5.162	7,6	0,8	8,4	257,5	23,9	281,4	215	0,42	9,0	117	0,20	6,8
Andere diensten	4.689	837	5.162	7,6	0,8	8,4	257,5	23,9	281,4	215	0,42	9,0	117	0,20	6,8
TOTAAL	**91.528**	**6.351**	**95.680**	**138,8**	**6,8**	**145,6**	**5.242,6**	**327,8**	**5.570,4**	**2.826**	**5,25**	**124,7**	**7.103**	**12,32**	**431,4**

TABEL 58 (vervolg) SOCIALE BALANS IN 2002

Bron: NBB.

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDATUM									OPLEIDINGEN				
	Aantal			Mannen			Vrouwen			Aantal		Mannen		
	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bedienden	arbeiders	aantal	uren (1)	kosten (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
MARITIEME CLUSTER	***24.519***	***1.513***	***25.540***	***20.414***	***484***	***20.734***	***4.105***	***1.029***	***4.805***	***10.235***	***14.654***	***4.533***	***0,11***	***4,9***
Scheepsagenten en expediteurs	6.473	776	6.992	3.941	135	4.017	2.532	642	2.975	6.047	740	784	0,02	1,4
Goederenbehandelaars	14.636	527	15.011	13.422	282	13.628	1.214	245	1.382	3.016	11.599	2.806	0,06	2,3
Rederijen	671	64	709	536	12	542	135	52	168	487	206	176	0,00	0,2
Scheepsbouw en -herstelling	752	40	773	723	21	735	29	19	38	130	635	56	0,00	0,1
Havenaanleg en baggerwerken	1.354	45	1.385	1.281	14	1.291	74	31	95	447	929	707	0,03	1,0
Visserij	482	36	504	401	13	407	81	23	97	30	471	0	0,00	0,0
Maritieme handel	151	25	166	111	7	114	40	18	51	78	74	4	0,00	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***65.505***	***4.872***	***68.727***	***57.545***	***2.107***	***58.954***	***7.960***	***2.764***	***9.773***	***26.003***	***39.620***	***35.917***	***1,54***	***82,1***
HANDEL	5.932	741	6.352	4.543	233	4.660	1.388	508	1.692	3.505	2.678	1.912	0,04	2,2
INDUSTRIE	49.751	2.973	51.808	44.790	1.464	45.823	4.961	1.509	5.985	17.502	31.606	30.529	1,30	72,1
Energie	2.417	93	2.484	2.075	12	2.083	343	81	401	2.036	65	1.448	0,06	4,9
Petroleumindustrie	3.040	226	3.205	2.622	138	2.724	417	88	481	2.620	510	2.390	0,15	10,3
Chemische nijverheid	13.396	915	14.010	12.185	466	12.493	1.211	449	1.517	6.467	6.597	9.375	0,29	20,0
Automobielnijverheid	12.954	803	13.519	11.791	516	12.177	1.163	287	1.343	1.541	11.067	10.117	0,37	16,9
Elektronica	1.182	118	1.273	970	23	987	211	95	287	436	831	830	0,02	0,7
Metaalverwerkende nijverheid	9.712	369	9.969	8.921	167	9.042	792	201	927	2.642	7.116	4.030	0,32	15,1
Bouw	3.889	150	3.986	3.675	69	3.721	213	81	265	879	3.032	921	0,02	1,3
Voedingsnijverheid	1.402	198	1.533	1.076	47	1.107	326	151	425	386	1.099	626	0,01	0,4
Andere industrie	1.758	101	1.827	1.473	26	1.489	285	75	339	496	1.289	792	0,05	2,6
TRANSPORT	5.170	343	5.422	4.703	198	4.849	467	145	573	1.673	3.707	2.080	0,15	6,1
Wegvervoer	2.518	98	2.582	2.283	28	2.297	235	70	285	572	1.997	243	0,00	0,1
Ander vervoer over land	2.652	245	2.840	2.420	170	2.552	232	75	288	1.101	1.711	1.837	0,15	6,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.653	815	5.144	3.509	212	3.622	1.144	602	1.523	3.323	1.629	1.396	0,04	1,7
Andere diensten	4.653	815	5.144	3.509	212	3.622	1.144	602	1.523	3.323	1.629	1.396	0,04	1,7
TOTAAL	**90.024**	**6.384**	**94.266**	**77.959**	**2.591**	**79.688**	**12.065**	**3.794**	**14.578**	**36.238**	**54.274**	**40.450**	**1,64**	**87,1**

TABEL 58 (vervolg) SOCIALE BALANS IN 2002

Sectoren	OPLEIDINGEN					INGETREDEN								UITGETREDEN	
	Vrouwen			Aantal (in VTE)	Onbepaalde duur	Mannen				Vrouwen				Aantal (in VTE)	Onbepaalde duur
	aantal	uren (1)	kosten (2)			lager	secundair	hoger	universitair	lager	secundair	hoger	universitair		
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARITIEME CLUSTER	***1.162***	***0,03***	***0,8***	***5.990***	***3.873***	***333***	***2.387***	***543***	***208***	***58***	***630***	***254***	***56***	***6.062***	***4.033***
Scheepsagenten en expediteurs	570	0,01	0,4	1.865	1.300	122	473	256	49	33	378	190	31	1.837	1.315
Goederenbehandelaars	476	0,01	0,3	2.310	1.904	105	1.609	111	71	22	219	52	19	2.497	2.131
Rederijen	58	0,00	0,1	310	97	12	61	19	12	1	16	9	5	316	90
Scheepsbouw en -herstelling	3	0,00	0,0	142	33	1	34	3	5	1	1	0	0	147	44
Havenaanleg en baggerwerken	52	0,00	0,1	507	487	58	199	152	70	2	12	3	1	364	353
Visserij	0	0,00	0,0	769	45	35	4	0	2	0	4	0	0	843	97
Maritieme handel	3	0,00	0,0	86	7	0	7	1	0	0	0	0	0	59	4
NIET-MARITIEME CLUSTER	***5.522***	***0,18***	***9,3***	***10.702***	***5.481***	***1.207***	***3.907***	***878***	***583***	***305***	***1.150***	***527***	***197***	***12.258***	***7.138***
HANDEL	766	0,01	0,8	2.111	939	105	630	151	72	47	302	85	27	1.845	761
INDUSTRIE	4.125	0,14	7,6	5.889	2.715	747	2.463	473	402	134	618	312	113	7.760	4.602
Energie	308	0,01	0,8	308	86	0	97	43	18	0	66	77	7	366	127
Petroleumindustrie	331	0,02	1,2	393	289	2	51	76	166	0	9	58	30	349	294
Chemische nijverheid	1.028	0,03	2,1	1.269	522	99	586	142	96	11	177	104	41	1.864	1.210
Automobielnijverheid	1.242	0,04	2,1	1.286	444	334	560	48	40	90	83	18	8	2.123	1.131
Elektronica	223	0,00	0,1	126	88	0	66	17	9	0	15	4	4	224	187
Metaalverwerkende nijverheid	658	0,03	1,0	875	440	73	425	66	33	6	112	17	10	1.132	716
Bouw	82	0,00	0,1	981	642	195	420	49	11	4	14	22	3	1.063	682
Voedingsnijverheid	115	0,00	0,1	317	90	18	127	6	5	19	107	4	1	334	114
Andere industrie	138	0,01	0,2	334	114	25	132	27	25	5	36	7	8	306	140
TRANSPORT	192	0,01	0,5	1.230	760	245	420	40	7	53	75	19	6	1.222	778
Wegvervoer	42	0,00	0,0	954	581	211	325	28	3	7	38	10	1	970	622
Ander vervoer over land	150	0,01	0,4	276	179	34	95	12	4	46	37	8	5	252	156
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	438	0,01	0,5	1.472	1.067	109	394	215	102	71	156	112	52	1.431	997
Andere diensten	438	0,01	0,5	1.472	1.067	109	394	215	102	71	156	112	52	1.431	997
TOTAAL	**6.684**	**0,21**	**10,2**	**16.692**	**9.354**	**1.540**	**6.294**	**1.421**	**792**	**363**	**1.780**	**781**	**253**	**18.320**	**11.171**

Bron: NBB.

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

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

Bron: NBB.

GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN

Sectoren	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten			Ter beschikking gesteld		
	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	aantal	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	***24.978***	***1.737***	***26.157***	***37,8***	***2,0***	***39,8***	***1.348,9***	***66,6***	***1.415,4***	***893***	***1,68***	***37,1***	***6.893***	***11,65***	***432,1***
Scheepsagenten en expediteurs	6.778	893	7.377	11,2	1,0	12,2	336,1	28,5	364,6	310	0,60	12,9	737	1,25	41,6
Goederenbehandelaars	14.600	602	15.031	20,5	0,8	21,3	819,5	30,9	850,4	473	0,87	19,3	5.948	10,06	378,1
Rederijen	691	74	735	1,2	0,1	1,3	44,2	2,8	47,0	12	0,02	0,6	208	0,35	12,4
Scheepsbouw en -herstelling	725	56	756	1,1	0,0	1,1	28,8	1,2	30,0	61	0,11	2,7	0	0,00	0,0
Havenaanleg en baggerwerken	1.386	48	1.420	2,7	0,1	2,7	83,4	1,8	85,2	10	0,02	0,5	0	0,00	0,0
Visserij	635	36	659	0,9	0,0	1,0	29,9	0,7	30,6	25	0,05	1,0	0	0,00	0,0
Maritieme handel	162	29	180	0,2	0,0	0,3	6,9	0,7	7,6	2	0,00	0,1	0	0,00	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***64.746***	***5.821***	***68.660***	***100,0***	***6,0***	***106,1***	***4.021,0***	***223,2***	***4.244,3***	***2.098***	***3,94***	***97,7***	***680***	***1,11***	***41,5***
HANDEL	5.878	879	6.427	9,4	0,9	10,2	303,8	24,5	328,2	324	0,60	13,7	115	0,18	6,6
INDUSTRIE	48.846	3.523	51.325	74,5	3,8	78,3	3.214,1	158,5	3.372,5	1.492	2,80	72,3	320	0,52	20,2
Energie	2.274	110	2.364	3,0	0,1	3,1	196,0	6,8	202,8	25	0,04	0,9	0	0,00	0,0
Petroleumindustrie	2.982	254	3.165	5,0	0,3	5,3	368,7	19,7	388,4	44	0,08	2,1	2	0,00	0,3
Chemische nijverheid	13.022	1.026	13.729	19,8	1,1	20,9	996,1	54,3	1.050,4	212	0,40	12,0	3	0,01	0,4
Automobielnijverheid	13.048	1.009	13.762	20,5	1,1	21,6	672,4	36,6	709,0	613	1,16	30,5	194	0,31	11,8
Elektronica	1.124	131	1.224	1,7	0,1	1,8	61,6	5,2	66,8	65	0,13	3,2	0	0,00	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	9.441	487	9.785	14,2	0,5	14,7	591,6	20,5	612,1	188	0,36	8,7	101	0,18	6,6
Bouw	3.857	165	3.970	5,7	0,2	5,9	178,9	5,5	184,4	82	0,15	4,0	0	0,00	0,0
Voedingsnijverheid	1.394	226	1.542	2,2	0,2	2,4	64,6	6,3	70,9	166	0,29	6,2	15	0,02	0,8
Andere industrie	1.705	116	1.786	2,5	0,1	2,7	84,2	3,6	87,8	99	0,18	4,6	4	0,01	0,3
TRANSPORT	5.208	375	5.482	8,2	0,4	8,6	228,5	12,6	241,1	109	0,21	4,3	134	0,22	8,0
Wegvervoer	2.547	100	2.612	4,4	0,1	4,5	111,2	2,7	113,9	86	0,17	3,5	133	0,22	8,0
Ander vervoer over land	2.660	274	2.870	3,8	0,3	4,2	117,3	9,9	127,2	23	0,04	0,8	1	0,00	0,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.815	1.043	5.425	8,0	1,0	8,9	274,7	27,6	302,4	173	0,33	7,4	111	0,19	6,7
Andere diensten	4.815	1.043	5.425	8,0	1,0	8,9	274,7	27,6	302,4	173	0,33	7,4	111	0,19	6,7
TOTAAL	**89.725**	**7.558**	**94.817**	**137,9**	**8,1**	**145,9**	**5.369,9**	**289,8**	**5.659,7**	**2.990**	**5,61**	**134,7**	**7.573**	**12,77**	**473,6**

TABEL 59 (vervolg) SOCIALE BALANS IN 2003

Bron: NBB.

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDATUM											OPLEIDINGEN		
	Aantal			Mannen			Vrouwen			Aantal		Mannen		
	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	voltijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bedienden	arbeiders	aantal	uren (1)	kosten (2)
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
MARITIEME CLUSTER	***25.064***	***1.746***	***26.262***	***20.818***	***583***	***21.208***	***4.246***	***1.163***	***5.054***	***10.514***	***15.056***	***4.067***	***0,14***	***5,0***
Scheepsagenten en expediteurs	6.695	912	7.315	4.087	166	4.185	2.609	746	3.130	6.257	857	978	0,01	0,5
Goederenbehandelaars	14.907	608	15.346	13.652	332	13.895	1.255	275	1.451	3.024	11.887	2.077	0,09	3,1
Rederijen	653	60	693	508	12	515	145	48	178	483	193	160	0,00	0,2
Scheepsbouw en -herstelling	712	59	745	682	40	705	30	19	40	138	598	68	0,00	0,2
Havenaanleg en baggerwerken	1.393	48	1.426	1.320	18	1.332	72	30	94	464	951	774	0,03	1,0
Visserij	539	28	553	449	6	452	90	22	102	38	497	2	0,00	0,0
Maritieme handel	165	30	184	120	8	125	45	22	59	110	73	8	0,00	0,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	***63.817***	***5.733***	***67.729***	***56.136***	***2.667***	***57.981***	***7.681***	***3.066***	***9.748***	***25.805***	***38.877***	***35.523***	***1,86***	***100,1***
HANDEL	5.801	909	6.371	4.516	293	4.686	1.285	616	1.685	3.569	2.652	1.603	0,04	1,8
INDUSTRIE	48.113	3.496	50.572	43.347	1.895	44.701	4.765	1.601	5.872	16.905	31.018	30.201	1,66	91,5
Energie	2.254	113	2.348	1.898	27	1.922	356	87	426	1.860	79	1.342	0,06	5,4
Petroleumindustrie	2.957	250	3.138	2.563	158	2.677	394	92	462	2.568	502	2.271	0,12	8,2
Chemische nijverheid	12.616	988	13.289	11.528	535	11.886	1.088	453	1.403	6.222	6.115	9.848	0,30	19,8
Automobielnijverheid	13.017	1.052	13.764	11.780	721	12.310	1.237	331	1.454	1.509	11.415	9.685	0,70	38,9
Elektronica	1.104	130	1.203	912	30	935	192	100	268	419	776	483	0,01	0,4
Metaalverwerkende nijverheid	9.343	446	9.660	8.612	237	8.788	731	209	871	2.584	6.872	4.428	0,38	15,6
Bouw	3.818	169	3.935	3.618	83	3.676	200	86	259	893	2.975	819	0,02	0,8
Voedingsnijverheid	1.352	229	1.501	1.047	63	1.089	305	166	412	390	1.058	515	0,01	0,4
Andere industrie	1.652	119	1.735	1.389	41	1.417	263	78	318	460	1.226	812	0,06	2,1
TRANSPORT	5.109	397	5.403	4.619	245	4.802	490	153	601	1.775	3.566	2.249	0,12	5,0
Wegvervoer	2.510	104	2.577	2.261	37	2.281	249	68	296	596	1.952	375	0,00	0,1
Ander vervoer over land	2.599	293	2.826	2.358	208	2.521	241	85	304	1.179	1.614	1.874	0,11	4,9
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	4.794	930	5.383	3.654	234	3.792	1.140	696	1.591	3.556	1.641	1.470	0,04	1,7
Andere diensten	4.794	930	5.383	3.654	234	3.792	1.140	696	1.591	3.556	1.641	1.470	0,04	1,7
TOTAAL	**88.880**	**7.478**	**93.991**	**76.953**	**3.249**	**79.189**	**11.927**	**4.229**	**14.802**	**36.319**	**53.933**	**39.590**	**2,00**	**105,1**

TABEL 59 (vervolg) SOCIALE BALANS IN 2003

Sectoren	OPLEIDINGEN					INGETREDEN								UITGETREDEN	
	Vrouwen			Aantal (in VTE)	Onbepaalde duur	Mannen				Vrouwen				Aantal	Durée
	aantal	uren (1)	kosten (2)			lager	secundair	hoger	universitair	lager	secundair	hoger	universitair	(in VTE)	duur
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARITIEME CLUSTER	***1.362***	***0,03***	***1,1***	***7.686***	***4.725***	***860***	***3.080***	***589***	***188***	***120***	***800***	***269***	***73***	***6.891***	***3.996***
Scheepsagenten en expediteurs	756	0,01	0,4	2.182	1.565	191	561	250	59	61	482	188	53	1.782	1.217
Goederenbehandelaars	495	0,02	0,5	3.555	2.533	589	2.232	174	63	33	278	57	14	3.172	2.185
Rederijen	54	0,00	0,1	375	126	14	73	10	19	3	19	16	2	399	137
Scheepsbouw en -herstelling	2	0,00	0,0	134	32	0	36	3	2	2	3	2	0	153	41
Havenaanleg en baggerwerken	48	0,00	0,1	450	426	66	164	151	45	0	9	4	4	407	384
Visserij	0	0,00	0,0	913	40	0	14	0	0	21	9	0	0	900	28
Maritieme handel	7	0,00	0,0	76	4	0	0	2	1	0	0	2	0	78	4
NIET-MARITIEME CLUSTER	***5.410***	***0,24***	***14,0***	***12.061***	***6.183***	***1.837***	***3.456***	***951***	***531***	***421***	***921***	***474***	***213***	***13.472***	***7.743***
HANDEL	691	0,01	0,6	2.812	775	127	436	139	64	50	192	68	27	2.741	730
INDUSTRIE	4.132	0,21	12,6	6.336	3.739	1.425	2.246	500	344	227	556	275	127	8.088	5.559
Energie	356	0,01	1,0	260	77	0	38	40	63	0	33	55	31	1.133	930
Petroleumindustrie	261	0,04	3,0	301	205	4	53	76	104	0	7	38	21	356	300
Chemische nijverheid	1.086	0,03	2,2	1.257	506	92	554	185	94	20	155	92	40	1.899	1.175
Automobielnijverheid	1.323	0,08	5,0	2.119	1.763	904	687	66	29	182	101	37	18	1.806	1.465
Elektronica	126	0,00	0,1	82	66	3	44	11	3	1	7	3	2	144	118
Metaalverwerkende nijverheid	620	0,03	0,7	772	353	98	341	56	29	2	96	20	7	1.051	667
Bouw	91	0,00	0,1	967	577	280	304	42	6	3	14	12	3	1.022	644
Voedingsnijverheid	103	0,00	0,1	311	99	9	115	7	9	10	117	7	1	329	81
Andere industrie	167	0,01	0,4	266	93	34	109	17	7	9	26	12	4	348	178
TRANSPORT	191	0,01	0,3	1.061	647	186	426	34	7	13	66	14	5	1.088	708
Wegvervoer	68	0,00	0,0	889	535	167	383	20	4	7	28	11	0	876	546
Ander vervoer over land	123	0,01	0,3	172	112	19	43	13	3	5	38	2	5	212	163
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	395	0,01	0,4	1.852	1.022	99	347	278	116	131	107	117	54	1.556	746
Andere diensten	395	0,01	0,4	1.852	1.022	99	347	278	116	131	107	117	54	1.556	746
TOTAAL	**6.772**	**0,28**	**15,0**	**19.747**	**10.908**	**2.696**	**6.536**	**1.541**	**720**	**541**	**1.720**	**742**	**286**	**20.363**	**11.739**

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: MARITIEM GOEDERENVERKEER PER HAVEN IN 2003

TABEL 60 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN

(in duizenden ton, tenzij anders vermeld)

Goederencategorieën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer (in pct)
Stukgoed	33.896	47.940	81.835	57,3
Ijzer en staal	2.496	6.870	9.366	6,6
Non-ferro-metalen	411	66	478	0,3
Meststoffen / chemicaliën	64	210	273	0,2
Hout	433	110	542	0,4
Houtcellulose, papierpulp	2.574	314	2.888	2,0
Fruit	1.499	7	1.506	1,1
Graan	4	14	18	0,0
Rollend materieel	678	1.493	2.171	1,5
Meel	0	375	375	0,3
Suiker	1	534	536	0,4
Containers	25.042	36.308	61.350	42,9
Overig stukgoed	694	1.639	2.333	1,6
Massagoed	43.701	17.339	61.039	42,7
Ruwe petroleum	6.874	0	6.874	4,8
Petroleumderivaten	13.140	8.062	21.202	14,8
Chemicaliën	4.292	2.286	6.578	4,6
Ertsen	6.261	616	6.877	4,8
Kolen	7.290	396	7.685	5,4
Graan	710	550	1.261	0,9
Meststoffen	1.761	3.343	5.105	3,6
Zand en grind	903	442	1.344	0,9
Overig massagoed	2.469	1.644	4.113	2,9
TOTAAL	**77.596**	**65.278**	**142.875**	**100,0**

Bron: Havenbedrijf Antwerpen.

TABEL 61 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN GENT

Goederencategorieën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer
		(in duizenden ton)		(in pct)
Landbouwproducten	987	205	1.192	5,1
Voedingsproducten en veevoeder	3.817	567	4.384	18,6
Vaste minerale brandstoffen	3.447	165	3.611	15,3
Petroleum en petroleumderivaten	2.032	455	2.486	10,6
Ertsen en metaalresiduen	4.714	683	5.397	22,9
Producten van de metaalindustrie	583	992	1.575	6,7
Ruwe mineralen en bouwmaterialen	906	227	1.133	4,8
Meststoffen	909	263	1.172	5,0
Chemische producten	556	150	706	3,0
Overige goederen	982	907	1.890	8,0
TOTAAL	**18.932**	**4.613**	**23.546**	**100,0**

Bron: Havenbedrijf Gent GAB.

TABEL 62 MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

Goederencategorieën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer
		(in duizenden ton)		(in pct)
Algemene goederen en bulk	**1.537**	**3**	**1.540**	**21,3**
Ferrochrome	38	0	38	0,5
Gasolie	39	0	39	0,5
Grind en zand	1.303	0	1.303	18,0
Hout	11	0	11	0,2
Kassei	5	0	5	0,1
Magnesiumoxide	7	0	7	0,1
Microsilica	4	0	4	0,1
Mest	2	2	4	0,1
Orthoxyleen	4	0	4	0,1
Sepioliet	82	0	82	1,1
Silo-machines Jetfoil	0	1	1	0,0
Steenkool	25	0	25	0,3
Veevoeder	1	0	1	0,0
Glas	16	0	16	0,2
Containers	**46**	**26**	**72**	**1,0**
Roll-on / Roll-off	**2.117**	**3.490**	**5.607**	**77,7**
TOTAAL	**3.700**	**3.519**	**7.219**	**100,0**

Bronnen: AG Haven Oostende en de Vlaamse Havencommissie.

TABEL 63 MARITIEM GOEDEREN VERKEER IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Goederencategorieën	Lossingen	Ladingen	Totaal	Aandeel in het goederenverkeer
		(in duizenden ton)		(in pct)
Landbouwproducten	292	11	303	1,0
Voedingsproducten	200	60	261	0,9
Vaste brandstoffen	69	0	69	0,2
Petroleumproducten	2.900	17	2.917	9,5
Ertsen en metaalresiduen	7	0	7	0,0
Producten van de metaalindustrie	0	12	13	0,0
Mineralen en bouwmaterialen	1.482	10	1.492	4,9
Chemische producten	243	3	246	0,8
Ro/Ro, containers en diverse	10.784	14.479	25.264	82,6
TOTAAL	**15.978**	**14.592**	**30.570**	**100,0**

Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

BIJLAGE 9: WOORDENLIJST[140]

Capaciteit van de containerterminal: Aantal containers dat op de terminal per jaar kan worden behandeld. De gehanteerde eenheden zijn de TEU (de meest gebruikte eenheid), ton en aantal containers. De capaciteit is afhankelijk van technische factoren zoals de lengte van de kaaimuur, de diepte van het terrein en de verblijfsduur van de containers op de terminal.

Cargo: Schip bestemd voor goederenvervoer. In het Engels worden met deze term de goederen zelf aangeduid, zoals in "*general cargo*", waarmee stukgoederen worden bedoeld.

Container: Genormaliseerde laadeenheid voor goederenvervoer, versterkt en stapelbaar, die horizontaal of verticaal kan worden overgeslagen. De afmetingen van containers zijn gestandaardiseerd: 20 of 40 voet is de meest voorkomende lengte. Volgens de International Standards Organisation (ISO) is een vrachtcontainer een transportmiddel dat als voornaamste functie heeft het vervoer van goederen volgens een of meerdere modi, zonder tussentijds lossen en laden, te vergemakkelijken.

Deadweight tonnage (dwt): maximaal toegelaten lading van het schip, uitgedrukt in ton (goederen, passagiers en brandstof inbegrepen).

Diepgang: Verticale afstand op een schip tussen de waterlijn en de onderzijde van de kiel. Men onderscheidt in het algemeen twee diepteniveaus in zeehavens: het Panamax-type van 13,5 m en het capesize-type van 18 m.

Dok: in een haven aangelegd bekken dat tegen de getijden beschut is.

Europese banaan: Ideale zone die de grote distributiecentra in Europa bestrijkt. Deze "banaan" begint in het zuidoosten van Engeland en eindigt in het noordoosten van Spanje. Ze bestrijkt bijna de hele Benelux, het oosten van Frankrijk, het westen van Duitsland en het noorden van Italië.

Goederencategorieën: Stukgoederen of bulkgoederen. Bij de stukgoederen maakt men een onderscheid tussen containergoederen, *roro* en conventionele goederen. De bulkgoederen worden verdeeld in vloeibare en vaste bulk.

Hamburg - Le Havre range: Een reeks van negen Noord-Europese grote havens die hetzelfde *hinterland* bedienen. Deze *range* omvat de negen volgende havens (van noord naar zuid) : Hamburg en Bremen in Duitsland, Amsterdam en Rotterdam in Nederland, Antwerpen, Gent en Zeebrugge in België en Duinkerke en Le Havre in Frankrijk.

Intermodaal platform: Logistiek geïntegreerd platform dat twee of meer transportmodi gebruikt. Deze modi hebben gemeenschappelijke kenmerken op het gebied van goederenbehandeling, waardoor transfer van de vracht (of de passagiers) tussen deze modi mogelijk is dankzij dit platform, tijdens het traject tussen het vertrekpunt en de plaats van bestemming. Op te merken is dat intermodaal transport niet in alle gevallen kan worden toegepast wegens factoren die verband houden met ruimte, tijd, aard van het netwerk, aantal knooppunten en verbindingen alsook wegens de types en kenmerken van de konvooien en terminals.

IOT (Input-Output Table) of input-outputtabel: Op basis van de aanbod- en gebruikstabellen (cf. hierna) is het mogelijk de bedrijfstakken of producten met elkaar in verband te brengen door input-outputtabellen op te stellen. Anders dan de SUT associeert de IOT geen productgroepen met bedrijfstakken, maar ofwel productgroepen met productgroepen, ofwel bedrijfstakken met bedrijfstakken.

Jachthaven: haven met installaties en voorzieningen die het beoefenen van yachting, zeilen enz. mogelijk maken.

Kustvaart (*short sea shipping* of *SSS* in het Engels): Scheepvaart onder de grenzen toegewezen voor de lange trajecten, op beperkte afstand van de kust. Met betrekking tot Europese havens: goederenvervoer over zee tussen twee Europese havens of havens van landen die gemeenschappelijke grenzen met Europa hebben.

[140] Definities van Martin Stopford "Maritime Economics » (1997, Londen), het Eurostat-glossarium Transportstatistieken en de Federale Diensten voor Wetenschappelijke, Technische en Culturele aangelegenheden (DWTC - ULg).

Logistiek centrum[141]: Centrum dat zich belast met de organisatie van de goederen- en dienstenstromen alsook met de informatie die daarop betrekking heeft. Men onderscheidt verschillende niveaus van de integratie van de logistiek, die worden aangegeven met de letters PL (party logistics), gaande van het minst geïntegreerde (1PL, "in-house logistics") tot het meest geïntegreerde (4PL, "logistic service provider").

Maritiem goederenverkeer: Totaal van de goederenoverslag (laden en lossen) in een haven gedurende een gegeven periode. Doorgaans worden zeehavens op basis van dit criterium gerangschikt.

Multimodaal platform: Platform dat verschillende transportmodi combineert en verbindingen tussen de vertrekpunten en bestemmingen biedt.

Roro of roll-on/roll-off: Horizontaal vervoer van rollend materieel dat in en uit het schip kan worden gereden. Te vergelijken met lolo (lift-on/lift-off) of verticale goederenbehandeling. Een deel van het roroverkeer is gecontaineriseerd en in dit verslag opgenomen in de goederencategorie *roro*.

Scheepsgrootte: De afmetingen van de schepen nemen voortdurend toe met de technische vooruitgang en voornamelijk sedert het einde van de jaren vijftig in het transport van olieproducten (sluiting van het Suezkanaal). Zo is men, voor de olietankers, van *supertankers* van 100.000 dwt geëvolueerd naar VLCC (*very large crude carriers*) van 300.000 dwt[142], wat overeenkomt met de Europese limiet. Bij gelijke diepgang is men van 120.000 dwt in 1970 geëvolueerd naar een gemiddelde van 170.000 dwt in 2000 voor de *capesize*-eenheden, en van 70.000 tot 105.000 dwt voor de *Panamax*-eenheden. Deze grenzen worden voortdurend verlegd en de voornaamste overheidsinvesteringen in de zeehavens worden geconcentreerd op projecten ter verbetering van hun toegankelijkheid.

SUT (Supply and Use Table) of aanbod- en gebruikstabel: De aanbodtabel geeft een verdeling van het aanbod van goederen en diensten per product of volgens herkomst (per bedrijfstak, binnenlandse productie en invoer), terwijl de gebruikstabel een overzicht geeft van het gebruik van goederen en diensten per product en per type (intermediair verbruik, eindverbruik, bruto kapitaalvorming en uitvoer). De benaming "SUT" maakt het ook mogelijk de bedrijfstakken die in deze tabellen zijn opgenomen en die overeenkomen met de NACE-BEL-codes tot op 2 posities op verkorte manier aan te geven.

Terminal: Deel van de haven met een of meerdere kades die bestemd zijn voor overslag van een specifieke soort lading. Voorbeelden: containerterminal, roroterminal, fruitterminal, …

TEU of "Twenty-foot Equivalent Unit": Eenheid voor het meten van de capaciteit van een containerschip of containerterminal. Ook de eenheid die in de statistieken gebruikt wordt om de containeroverslag in een haven te meten. De containers zijn meestal 20 of 40 voet lang. 1 TEU stemt overeen met een lading van een container van 20 voet. Men neemt aan dat een TEU gemiddeld ongeveer 11 ton vracht vertegenwoordigt.

Vaste bulk: vaste goederen die in bulk worden vervoerd zoals ertsen, steenkool en graangewassen.

Vloeibare bulk: vloeibare goederen, voornamelijk petroleum en petroleumderivaten.

Zeehaven: Natuurlijke of kunstmatige plaats aan zee of in de nabijheid van de zee waar schepen kunnen aanleggen en beschutting krijgen en die zo is ingericht dat ze er vracht kunnen lossen en laden. In ruime zin, een haven toegankelijk voor zeeschepen met een grotere tonnenmaat. De Europese Commissie hanteert objectieve criteria voor het aanwijzen van de zowat 300 zeehavens die in de schema's van het Trans-Europees net voorkomen, waaronder hun openheid voor handelsbedrijven, het volume van de trafiek en de strategische belangrijkheid van de haven.

---

[141] Zie e-Chain Logistics, "Logistics and Supply Chain Management », oktober 2002, Brussel.

[142] De VLCC komen overeen met olietankers van 200 tot 300.000 dwt. Er bestaan ook ULCC (*Ultra large crude carrier*) die een capaciteit van meer dan 300.000 dwt. hebben. De Vlaamse havens bevinden zich niet in deze categorie. Dergelijke schepen kunnen worden ontvangen in havens zoals Rotterdam (diepgang van maximum 24 meter) en Singapore.

BIBLIOGRAFIE

Blauwens G., P. De Baere, E. Van de Voorde (2002), *Transport Economics*, De Boeck n.v. Antwerpen

Blauwens G., P. d'Haens en A. Van Breedam (2004), 26de Vlaams Wetenschappelijk Economich Congres: "Logistiek, Laatste front in de concurrentieslag", Garant Antwerpen

Buck Consultants International, ProgTrans, VDB & Via Donau (2004), "Prospects of Inland navigation within the enlarged Europe"

Conseil National des Transports (2004), *Dossier n°6: Le transport maritime, un avenir pour l'Europe*, CNT Parijs

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

Coppens F., D. Vivet, A. Hermesse (2004), "De ICT-sector in België", NBB, *Economisch tijdschrift 2004/1*, Brussel

Cushman & Wakefield Healy & Baker (2003), *European Distribution Report*, Londen

De Lloyd n.v. (2003 et 2004), "Jaarboeken 2003 - 2004 et 2004 - 2005 van de haven van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge", Antwerpen

De Lloyd, diverse krantenartikels van 2002 tot 2004, Antwerpen

Dienst voor de Scheepvaart (2004), "Trafiek 2003", Hasselt

Economic Commission for Europe (2001), "Terminology and combined transport", UN/ECE New York en Geneve

European Conference of Ministers of Transport - ECMT (2001), A*ssessing the benefits of transport*, OECD Parijs

European Conference of Ministers of Transport - ECMT (2003), *Fifty years of transport policy: 1953 - 2003*, OECD Paris

European Sea Ports Organisation (2005), *Annual Report 2004*, Brussel

Europese commissie (1997), Groenboek: "Havens en maritieme infrastructuur", Europese commissie

Europese commissie (2001), Witboek: "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen", Europese commissie

Eurostat (1996), "Europees systeem van nationale en regionale rekeningen: ESR95", Europese gemeenschap

Havenbedrijf van Antwerpen (2004), *Annual Report 2003*, Antwerpen

Havenbedrijf van Antwerpen (nummers van 2004), "Antwerp PortNews", Antwerpen

Havenbedrijf van Oostende (2005), *Jaarverslag 2004*, Oostende

Heuse P., Ph. Delhez (2004), "De sociale balans 2003", NBB, *Economisch tijdschrift, 2004/4*, Brussel

Huybrechts M., H. Meersman, E. Van de Voorde, etc. (2002), *Port Competitiveness*, Antwerpen

Huygelen P. et M. Horckmans (2003), "Dossier Waaslandhaven", Antwerpen

Instituut voor de nationale rekeningen (INR) (2003), "Aanbod- en gebruikstabellen in België voor 1995" en geactualiseerde gegevens, INR Brussel

Lagneaux F. (2004), *Economisch belang van de Vlaamse zeehaven: verslag 2002*, NBB, Working Paper nr. 56 (Document series), Brussel

Lagneaux F. (2004), *Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002*, NBB, Working Paper nr. 64 (Document series), Brussel

Nationale Bank van België - NBB - (2005), *Jaarverslag 2004 - Deel 1: Economische* en financiële ontwikkeling, Brussel

NBB (2004), *Jaarverslag 2003 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel

NBB, Bijbank Antwerpen (2003), *Economisch Belang van Zeehavens: Methodologie*, Boekjaar 2001, Antwerpen

NBB, Departement Algemene statistiek (2004), *Statistisch Tijdschrift 2004-III*, Brussel

NBB, Departement Algemene statistiek, "Belgostat On-line", Brussel

NBB, Dienst Balanscentrale, Jaarrekening neergelegd bij de Balanscentrale, 1997 à 2003, Brussel

NBB, Dienst Financiële en economische statistieken, "Methodologische nota over de aanbod- en gebruikstabellen", Brussel

Lloyd Special Report (2000), *Flanders Distribution Center*, Antwerpen

Maatschappij voor het grond- en industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeoevergebied (2004), *Jaarverslag 2003*, Antwerpen

Merckx J-P. en D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2004), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2003*, SERV Brussel

Merckx J-P. en D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2004), *Jaarverslag 2003: Sociaal-Economisch Raad van Vlaanderen STV-Innovatie & Arbeid*, SERV Brussel

Ministerie van verkeer en infrastructuur (2001), "Verkeer en vervoer in België : statistiek", Brussel

OECD (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Parijs

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

Port Authority Zeebrugge (nummers van 2004), "Port of Zeebrugge News", Zeebrugge

Port Authority Zeebrugge (2004), *Annual Report 2003*, Zeebrugge

Stopford M. (1997), *Maritime Economics*, Routledge Londen

United Nations Conference on Trade and Development (2004), *Review of Maritime Transport 2004*, UNCTAD – United Nations New York and Geneva

Van Gastel G., F. Coppens (2003), *De automobielnijverheid in België : het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's*, NBB, Working Paper nr. 38 (Document series), Brussel

Vivet D. (2004), "Resultaten van de niet-financiële vennootschappen in 2003", NBB, *Economisch tijdschrift, 2004/4*, 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 Ph. Jeanfils, Research Series, March 2000.
5. "Growth in an open economy: some recent developments" by S. Turnovsky, Research Series, May 2000.
6. "Knowledge, technology and economic growth: 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 nonlinear 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 reponse 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 Maureen O'Hara, Research series, May 2004.
56. "Importance économique des ports maritimes flamands: rapport 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 cycles: a Bayesian dsge approach", by F. Smets and R. Wouters, Research series, October 2004.
62. "Voting on pensions: a survey", by G. de Walque, Research series, October 2004.
63. "Asymmetric growth and inflation developments in the acceding countries: a new assessment", by S. Ide and Ph. Moës, Research series, November 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, Document series, November 2004.
65. "Price-setting behaviour: 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, March 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. "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2003", by F. Lagneaux, Document series, May 2005.