

Vennix, Saskia

Working Paper

Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel – Verslag 2006

NBB Working Paper, No. 134

Provided in Cooperation with:

National Bank of Belgium, Brussels

Suggested Citation: Vennix, Saskia (2008) : Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex en haven van Brussel – Verslag 2006, NBB Working Paper, No. 134, National Bank of Belgium, Brussels

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/144347>

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.

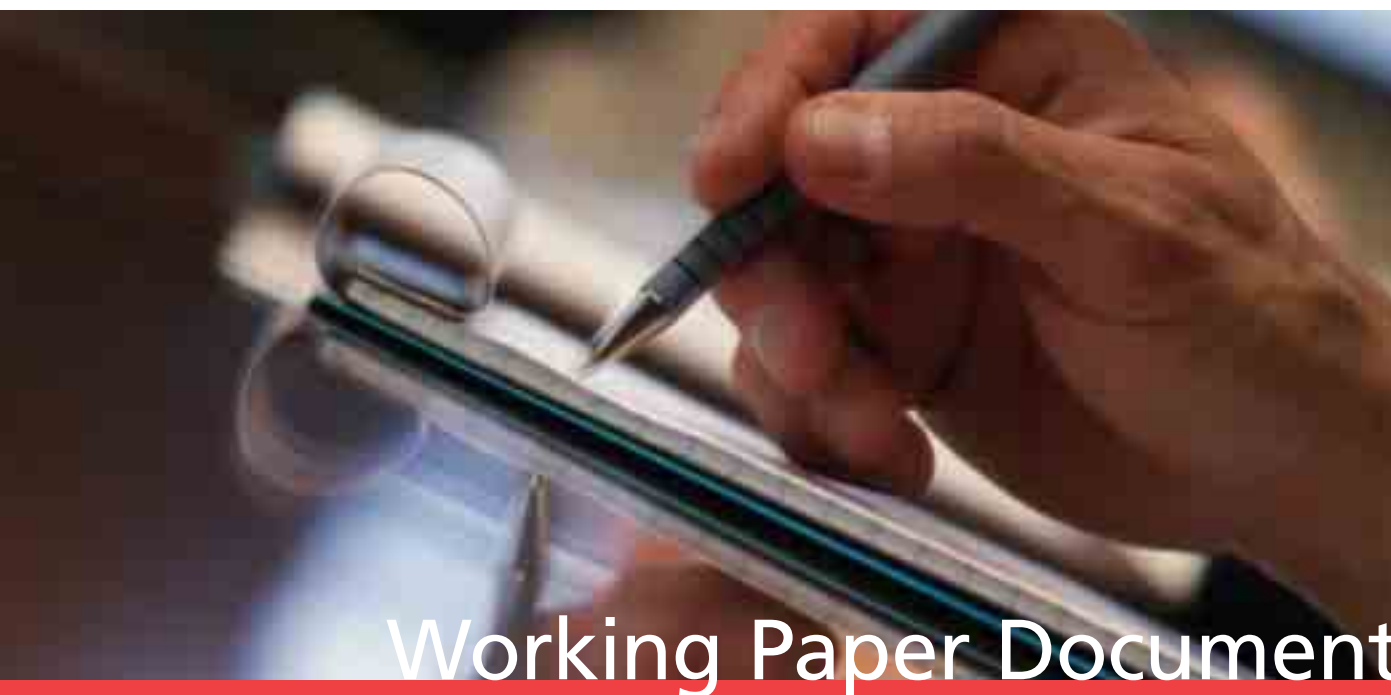
Terms of use:

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.

Economisch belang van de Belgische havens :
Vlaamse zeehavens, Luiks havencomplex
en haven van Brussel – Verslag 2006



Working Paper Document

door Saskia Vennix

Juni 2008 **Nr 134**

Editorial Director

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

Statement of purpose:

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

Orders

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

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

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

© National Bank of Belgium, Brussels

All rights reserved.

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

ISSN: 1375-680X (print)

ISSN: 1784-2476 (online)

Abstract

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

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

This update paper¹ provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports, the Liège port complex and the port of Brussels in the period 2001 - 2006, with an emphasis on 2006. The port of Brussels has been included in the analysis for the first time. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about the financial situation in each port except for Brussels. These observations are linked to a more general context, along with a few cargo statistics.

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

The developments concerning economic activity in the six ports in 2005 - 2006 are summarised in this table:

Changes from 2005 to 2006 (in percentages)	Value added (current prices)	Employment (Full-Time Equivalents)	Investment (current prices)	Tonnage (metric tonnes)
<u>Flemish maritime ports</u>				
Direct	- 0.8	+ 1.8	- 30.9	+ 6.3
Indirect	+ 6.0	+ 0.7	-	(seaborne)
Total	+ 2.5	+ 1.1	-	
<u>Liège port complex</u>				
Direct	+ 3.6	- 2.3	+ 6.0	+ 1.3
Indirect	+ 4.8	+ 0.1	-	(inland)
Total	+ 4.2	- 0.9	-	
<u>Port of Brussels</u>				
Direct	+ 7.0	- 0.8	+ 31.3	+ 0.2
Indirect	+ 8.1	- 2.0		(inland)
Total	+ 7.5	- 1.5		

In terms of quantity of cargo handled, 2006 was an excellent year for the Flemish maritime ports as a whole, driven by the world trade expansion. Direct value added rose in all Flemish port, except for Antwerp. Direct employment also increased, mainly in the maritime branches as a result of

¹ Update of Lagneaux F. (2007), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2005*, NBB, Working Paper No. 115 (Document series). All figures have been updated. This paper is available on the following address <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp115Nl.pdf>.

seaborne traffic growth. Investment on the other hand, took a downward plunge after the exceptionally high amounts in 2005. This was mainly due to a number of shipping companies and - to a lesser extent - the completion of the Deurganckdok in Antwerp. The current changes in world trade patterns have a substantial impact on the activities in the Flemish ports. To cope with the accelerating internationalisation of port competition and the tremendous growth of containerised seaborne transport, the ports need to constantly adapt their infrastructures, through innovation and investment. As major logistic centres, they have to face the challenge of responding to increasing demand in terms of capacity, while adding as much value as possible to the goods passing through them. To face this challenge, they try to focus on particular branches or aspects for which they believe they hold all the winning cards. This has become absolutely vital in a climate of growing regional and international competition, accentuated by the booming Asian economies.

All figures indicate that the situation is improving for the port of Liège. The growth of value added, investment and quantity of cargo handled exceeds last year's figures. Employment still decreases but to a lesser extent. Moreover, the future is looking even brighter as the TriLogiPort project should begin to make progress, the blast furnace 6 of Arcelor in Seraing has been reopened, a new bioethanol plant is being built in Wanze and several works developing the infrastructure are being carried out.

The last few years, the quantity of cargo handled at the port of Brussels has stabilised. In terms of land available for port related activities, the port of Brussels has reached its limits. As a result, the extension of the infrastructure is one of the main priorities, all the more because the port authority has set ambitious goals for the near future.

The present report provides a comprehensive account of these issues, giving details per economic sector, though the comments are confined to the main changes that occurred in 2006.

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

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

Corresponding author:

NBB, Microeconomic Information Department, e-mail: saskia.vennix@nbb.be

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

The author would like to thank her colleagues from the Microeconomic Information department for their assistance and support. Special thanks go to Mr Marc Van Kerckhoven for his unequalled experience and his personal commitment in searching for information and processing data, to Mr Frédéric Lagneaux for sharing all his experience from previous versions of this paper, and to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their support and their comments on this paper. The advice given unstintingly by the Research and Statistics departments, i.e. Messrs Luc Dresse and Ghislain Pouillet, was also greatly appreciated.

INHOUDSTAFEL

Voorwoord	1
Inleiding	2
1 Economisch belang van de Vlaamse zeehavens.....	5
1.1 Synthese	5
1.1.1 Concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens.....	5
1.1.2 Directe en indirecte toegevoegde waarde in de Vlaamse zeehavens	7
1.1.3 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens.....	8
1.1.4 Investerings in de Vlaamse zeehavens.....	9
1.1.5 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte	9
1.1.6 Sociale balans in de Vlaamse zeehavens	10
1.1.7 Financiële situatie in de Vlaamse zeehavens.....	14
1.2 Haven van Antwerpen.....	17
1.2.1 Recente ontwikkelingen.....	17
1.2.2 Toegevoegde waarde.....	17
1.2.3 Werkgelegenheid	20
1.2.4 Investerings.....	22
1.2.5 Financiële ratio's.....	24
1.3 Haven van Gent	27
1.3.1 Recente ontwikkelingen.....	27
1.3.2 Toegevoegde waarde.....	27
1.3.3 Werkgelegenheid	29
1.3.4 Investerings.....	31
1.3.5 Financiële ratio's.....	33
1.4 Haven van Oostende.....	36
1.4.1 Recente ontwikkelingen.....	36
1.4.2 Toegevoegde waarde.....	36
1.4.3 Werkgelegenheid	38
1.4.4 Investerings.....	40
1.4.5 Financiële ratio's.....	42
1.5 Haven van Zeebrugge	44
1.5.1 Recente ontwikkelingen.....	44
1.5.2 Toegevoegde waarde.....	45
1.5.3 Werkgelegenheid	47
1.5.4 Investerings.....	49
1.5.5 Financiële ratio's.....	51
2 Economisch belang van het Luikse havencomplex en de haven van Brussel.....	54
2.1 Haven van Luik	54
2.1.1 Recente ontwikkelingen.....	54
2.1.2 Toegevoegde waarde.....	54
2.1.3 Werkgelegenheid	57
2.1.4 Investerings.....	58
2.1.5 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte	60
2.1.6 Sociale balans in het Luikse havencomplex	60
2.1.7 Financiële situatie.....	64
2.2 Haven van Brussel	68
2.2.1 Inleiding	68
2.2.2 Recente ontwikkelingen.....	68
2.2.3 Toegevoegde waarde.....	69
2.2.4 Werkgelegenheid	71

2.2.5	Investeringsen.....	73
3	Samenvatting.....	75
	Afkortingslijst.....	79
	Bijlage 1: Gedetailleerde sociale balans in 2006	80
	Bijlage 2: Havengebieden	86
	Bijlage 3: Lijst van de NACE-Bel bedrijfstakken.....	93
	Bibliografie	99
	National Bank of Belgium working paper series	100

VOORWOORD

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

De vorige editie van het verslag² combineerde de studies betreffende de Vlaamse zeehavens – Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge – en het Luikse havencomplex. In deze editie wordt daar voor het eerst een hoofdstuk over de haven van Brussel aan toegevoegd. Vermits de officiële vraag om de haven van Brussel in deze studie op te nemen laatijdig werd overgemaakt, was het niet mogelijk om alle aspecten van de methodologie toe te passen. De analyse van de Brusselse haven zal dan ook pas in de volgende publicatie van dit verslag verder uitgebreid worden.

De statistische gegevens bestrijken de periode 2001 - 2006, maar enkel de belangrijkste evoluties die in de periode 2005 - 2006 werden waargenomen, worden nader toegelicht. Het aantal bijlagen is beperkt tot³:

- de gedetailleerde sociale balans voor 2006,
- de afbakening van de diverse havengebieden, en
- de lijst van de NACE-Bel bedrijfstakken.

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

Na een korte inleiding volgt de analyse die uit twee delen bestaat. Het eerste deel betreft de Vlaamse zeehavens, het tweede het Luikse havencomplex en de haven van Brussel. De resultaten van het jaar 2006 benaderen de geaggregeerde schattingen afkomstig van de "flash-ramingen" die werden gepubliceerd in oktober 2007⁴. De directe toegevoegde waarde berekend via deze ramingen voor het jaar 2006 was 0,6 pct. hoger dan het resultaat vermeld voor de vijf⁵ havens samen in de huidige studie. De afwijking voor de werkgelegenheid bedraagt slechts + 0,4 pct., wat betekent dat het uiteindelijke resultaat iets hoger ligt.

² Lagneaux F. (2007), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2005*, NBB, Working Paper nr. 115 (Document series).

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

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

⁵ De flash-raming voor het jaar 2006 heeft enkel betrekking op de havens van Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge en Luik. De haven van Brussel werd tot dan toe buiten beschouwing gelaten.

INLEIDING

Doel van de studie en enkele methodologische kanttekeningen

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

De belangrijkste ontwikkelingen hebben, voor de periode 2001 - 2006, betrekking op de studie van de volgende variabelen⁶:

- de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen⁷: de waarde die een onderneming toevoegt aan haar *inputs* tijdens het boekjaar via het productieproces. De toegevoegde waarde van een onderneming geeft aan in hoeverre ze bijdraagt tot de welvaart van het land of het gewest (in procenten van het bbp). Boekhoudkundig wordt deze berekend door de som van de personeelskosten, de afschrijvingen en de waardeverminderingen, het bedrijfsresultaat, de voorzieningen voor risico's en lasten en bepaalde exploitatiekosten;
- de werkgelegenheid in voltijdse equivalenten (VTE): het gemiddelde personeelsbestand tijdens het boekjaar. De directe werkgelegenheid heeft enkel betrekking op de loontrekkende werknemers in de beschouwde ondernemingen, de indirecte werkgelegenheid omvat eveneens de zelfstandigen;
- de investeringen tegen lopende prijzen⁸: deze stemt overeen met de tijdens het boekjaar verworven materiële vaste activa, inclusief de geproduceerde vaste activa.

Aan de hand van deze drie variabelen wordt de economische impact van de onderzochte havens verduidelijkt. De werkgelegenheid en de sociale balans komen eveneens aan bod bij het onderzoek van de sociale impact. In dat deel wordt in het bijzonder de arbeidsduur, de arbeidskosten, de mate waarin beroep wordt gedaan op extern personeel, alsook de samenstelling, het verloop en de opleiding van de werknemers behandeld.

De financiële analyse vormt de derde invalshoek van de studie; ze berust op de studie van drie financiële ratio's en van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid, aan de hand van een door de NBB⁹ ontworpen model. Deze ratio's zijn de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, de liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit. De eerste ratio slaat op het vermogen van de ondernemingen om winst te genereren en geeft een aanwijzing over het rendement van de onderneming voor haar aandeelhouders, na belastingen. De tweede ratio betreft het vermogen van de onderneming om binnen de vereiste termijn de liquide middelen te mobiliseren die ze nodig heeft om haar kortetermijnverplichtingen na te komen. De derde ratio, ten slotte, geeft een aanwijzing over het vermogen van de onderneming om al haar financiële verplichtingen op korte en lange termijn na te komen. De synthetische indicator voor de financiële gezondheid is op zijn beurt gebaseerd op de verschillen in financieel profiel tussen twee soorten ondernemingen: de - in de loop van de drie volgende jaren - faillierende ondernemingen (dat is: failliet verklaard of waaraan een gerechtelijk akkoord werd verleend) en de andere, als niet-faillierend beschouwde ondernemingen. Het model dat in vorige versies van deze studie werd gebruikt, werd herzien, zodat de resultaten niet vergelijkbaar zijn met de cijfers die in vorige edities werden gepubliceerd. De ondernemingen worden - op basis van hun risico - niet langer geklasseerd in vier, maar wel in zes klassen. De klassen 4, 5 en 6 bevatten de ondernemingen waarvan het risico op faillissement beduidend hoger is dan het gemiddelde (verhoogd, hoog en zeer hoog risico). Voor de berekening van de indicator wordt een onderscheid gemaakt tussen ondernemingen die een

⁶ Voor wat de haven van Brussel betreft, werd de analyse beperkt tot deze drie variabelen. In de volgende publicatie van dit verslag zal het deel over de haven van Brussel verder uitgebreid worden.

⁷ Tenzij anders vermeld, wordt in de tekst steeds de toegevoegde waarde tegen lopende prijzen weergegeven. De ontwikkelingen tegen vaste prijzen worden expliciet vermeld. De toegevoegde waarde tegen vaste prijzen werd berekend met behulp van de deflator van de bruto toegevoegde waarde.

⁸ Tenzij anders vermeld, wordt in de tekst steeds de investering tegen lopende prijzen weergegeven. De ontwikkelingen tegen vaste prijzen worden expliciet vermeld. De investering tegen vaste prijzen werd berekend met behulp van de deflator van de brutovorming van vast kapitaal.

⁹ Voor meer informatie over dit model wordt verwezen naar het ondernemingsdossier van de Balanscentrale. Zie www.nbb.be / Balanscentrale.

jaarrekening neerleggen volgens het volledig schema en ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het verkort schema. De jaarrekening moet bovendien aan een aantal voorwaarden¹⁰ voldoen opdat de indicator berekend zou kunnen worden.

In deze editie wordt voor het eerst een onderdeel gewijd aan de haven van Brussel. De Nationale Bank heeft reeds in het verleden haar medewerking verleend aan een studie omtrent de haven van Brussel, meer bepaald de studie "*Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*" van het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007). Dit jaar wordt deze haven echter voor de eerste maal opgenomen in de publicatie van de Nationale Bank. Vermits de analyse van deze haven zich nog in een opstartfase bevindt, wordt de economische impact enkel verduidelijkt op basis van de drie variabelen toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Een analyse van de sociale balans en de financiële toestand van de ondernemingen zal in de toekomst eveneens opgenomen worden.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn afkomstig van de jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale¹¹ en van de statistieken verstrekt door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR¹²). De meest recente jaarrekeningen over boekjaar 2006 die in deze studie zijn opgenomen, werden bij de Balanscentrale neergelegd in maart 2008¹³. Ook de cijfers van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten tot 2006, worden door het INR met een zekere vertraging gepubliceerd. De laatste bijwerkingen werden in de berekeningen opgenomen, terwijl de methodologie onveranderd gebleven is. Voor meer informatie wordt verwezen naar het twee jaar geleden gepubliceerde verslag over 2004¹⁴.

In de loop van 2006 werd een aantal nieuwe vennootschappen opgericht voor de productie van biodiesel en/of bio-ethanol. Deze nieuwe ondernemingen werden op een consistente manier ondergebracht in wat in vorige edities van deze studie de petroleumsector werd genoemd. Als gevolg van deze indeling was de benaming petroleumsector niet langer gepast. Zodoende werd de naam veranderd in brandstofproductie. Hierbij dient benadrukt te worden dat die sector, in het kader van deze studie, niet alleen de vervaardiging van brandstoffen¹⁵ dekt, maar eveneens de vervaardiging van smeeroliën en -vetten, petrochemische basisproducten, producten voor wegbekleding, enz.

Context

Niettegenstaande een nieuwe stijging van de grondstoffenprijzen is de groei van de wereldeconomie mede dankzij de expansie van enkele dynamische ontwikkelingslanden versneld, waardoor het in de buurt kwam van het uitzonderlijke resultaat van 2004. De Aziatische landen, alsook de nieuwe lidstaten van de EU-25¹⁶, kenden de grootste groei. De internationale handel is in verhouding nog sterker toegenomen dan het mondiale bbp als gevolg van de globalisering en de toenemende economische integratie.

¹⁰ Zo moet de jaarrekening 12 maanden beslaan en moet de onderneming hetzij een omzet hebben van minstens 150.000 euro, hetzij gemiddeld minstens 2 voltijdse equivalenten te werk stellen.

¹¹ Dienst van het departement Micro-economische informatie van de Nationale Bank. Zie www.nbb.be / Balanscentrale.

¹² Het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR), opgericht bij wet van 21 december 1994, verenigt drie instellingen: het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS, thans FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie), de Nationale Bank van België en het Federaal Planbureau. Het INR stelt onder meer de reële nationale rekeningen op en de input-outputtabellen, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten. De recentste beschikbare gegevens voor de berekening van de indirecte effecten in deze studie waren de IOT van 2000 en de aanbod- en gebruikstabel van 2004.

¹³ De Belgische ondernemingen moeten hun jaarrekening uiterlijk zeven maanden na de afsluiting van het boekjaar neerleggen bij de Balanscentrale. Op die datum heeft een aantal ondernemingen – vooral de kleinste ondernemingen of ondernemingen in moeilijkheden – nog niet voldaan aan die verplichting. In maart 2008 was dit aantal verwaarloosbaar en is de impact van deze ontbrekende informatie immaterieel.

¹⁴ De methodologie wordt toegelicht in de inleiding van Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (Document series) en de volledige tekst is te vinden in de bijlagen 1 tot 4.

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

¹⁵ Zoals benzine, kerosine, stookolie, kernbrandstoffen, biobrandstoffen, enz.

¹⁶ Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slovenië, Slowakije en Tsjechië

Na vier jaar van relatieve futloosheid is de economische groei in het eurogebied vooral in de eerste helft van 2006 sterk aangetrokken. Vooral de uitvoer en de bedrijfsinvesteringen stegen fors, maar ook de gezinsconsumptie nam toe. De prestatie van de Belgische economie overtrof zelfs het gemiddelde van het Eurogebied¹⁷.

De groeiende wereldeconomie heeft een positief effect op de overzeese handel, en bijgevolg op de trafiek in de zeehavens. Anderzijds dankt de wereldeconomie haar groei deels aan de mogelijkheden (o.a. ruimere afzetmogelijkheden) die de overzeese handel biedt. Volgens recente schattingen zou de internationale overzeese handel uitgedrukt in miljoenen ton gestegen zijn met 4,3 pct.¹⁸ De Vlaamse havens doen het met een toename van 6,3 pct. beter dan het wereldgemiddelde.

Een zeer groot deel van de internationale overzeese handel wordt vervoerd in containers. Op wereldvlak steeg de containertrafiek met 13,5 pct.¹⁹ In Antwerpen betekent het recent in gebruik genomen Deurganckdok op de linker Schelde-oever een stimulans voor het containerverkeer. De containertrafiek nam in de haven van Antwerpen toe met 8,3 pct.²⁰ Zo bekleedt Antwerpen de veertiende plaats op de lijst van de belangrijkste containerhavens in de wereld. Niet alleen Antwerpen, maar ook Zeebrugge profileert zich meer en meer als containerhaven: de containertrafiek nam er in 2006 zelfs toe met 17,4 pct.²¹ en vertegenwoordigt bijna 46 pct. van het totale maritieme verkeer te Zeebrugge. Vooral de internationale containertrafiek heeft een forse sprong voorwaarts gemaakt, meer bepaald de handel met het Verre Oosten, het Midden-Oosten en Latijns-Amerika.

Shortsea shipping²² is in vergelijking met de andere Vlaamse havens in Gent het sterkst toegenomen, zodat nu bijna de helft van de totale haventrafiek in Gent onder de noemer shortsea shipping valt. Oostende blijft wel leider op het gebied van shortsea shipping. Bijna 100 pct. van de aan- en afvoer in Oostende is shortsea, waarvan een groot deel afkomstig is uit of bestemd voor het Verenigd Koninkrijk.

De economische groei heeft niet alleen een gunstige impact op de overzeese handel, maar eveneens op het goederenverkeer via de binnenscheepvaart. Zodoende kon de trafiek in het Luikse havencomplex - dat voor 57,5 pct. uit bouwmaterialen en brandstofproducten bestaat - zich gedeeltelijk herstellen. Omwille van capaciteitsbeperkingen kon de haven van Brussel daarentegen niet ten volle profiteren van de economische groei.

Impact

De belangstelling van de Bank voor de havengebonden activiteiten heeft uiteraard te maken met hun belangrijke rol voor de nationale economie: niet minder dan 5,2 pct. van het bbp van ons land is afkomstig van activiteiten die direct te maken hebben met de zes onderzochte havens, en dat is ook het geval voor 3,3 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid. Indien we de indirecte effecten meerekenen (onderaanneming en toeleveranciers van de beschouwde ondernemingen), lopen deze cijfers op tot respectievelijk 10,1 en 8,1 pct. In termen van evolutie is de totale toegevoegde waarde de laatste jaren toegenomen evenals de trafiek. De totale werkgelegenheid is de laatste drie jaar eveneens gestegen, al lopen de resultaten voor de verschillende havens afzonderlijk sterker uiteen.

¹⁷ Zie voor meer details deel 1 van het Jaarverslag van de NBB of Belgostat Online

¹⁸ UNCTAD (2007) (*ramingen*)

¹⁹ Uitgedrukt in TEU (Twenty-foot Equivalent Unit. Een meeteenheid die overeenkomt met een ISO-container van 20 voet)

²⁰ Uitgedrukt in TEU

²¹ Uitgedrukt in TEU

²² Term die gewoonlijk wordt gebruikt voor het maritieme transport over korte afstand: goederenverkeer over zee tussen Europese havens en havens in landen waarvan de kustlijn loopt langs een van de binnenzeeën die als grens met Europa dient.

1 ECONOMISCH BELANG VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS

1.1 SYNTHESE

1.1.1 Concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens

2006 was een zeer goed jaar voor de Vlaamse havens. Zowel in Antwerpen, Oostende als Zeebrugge bereikte het goederenverkeer een nieuw record. Maar ook de haven van Gent kon een mooi groeicijfer voorleggen (tabel 1). De belangrijkste motor van de goede prestaties was de containertrafiek, behalve in de haven van Oostende aangezien deze een rorohaven is. Het volume van de vloeibare bulkgoederen steeg met 6,5 pct., voornamelijk onder impuls van Antwerpen en Zeebrugge. De enige goederencategorieën die er in alle vier Vlaamse havens op vooruitgingen, zijn het conventioneel stukgoed en het ro-roverkeer. De volumedaling van de vaste bulkgoederen in de haven van Antwerpen werd ruimschoots gecompenseerd door de toename in de haven van Gent.

TABEL 1 **MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE VLAAMSE HAVENS IN 2006**
(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal havens	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Aandeel 2006 (in pct.)
Containers	80.810	267	24	17.986	99.087	+ 9,5	41,5
Verloop 2005 - 2006 (pct.)	+ 8,3	+ 16,1	- 45,5	+ 15,3	+ 9,5		
Roll-on-roll-off ²³	7.159	1.851	6.236	12.245	27.491	+ 3,2	11,5
Conventioneel stukgoed	15.064	2.380	29	1.040	18.513	+ 6,4	7,7
Vloeibare bulkgoederen	38.218	2.732	54	6.247	47.251	+ 6,5	19,8
Vaste bulkgoederen	26.122	16.914	1.469	1.956	46.461	+ 1,8	19,5
TOTAAL	167.373	24.144	7.812	39.474	238.803	+ 6,3	100,0
Verloop 2005 - 2006 (pct.)	+ 4,6	+ 8,6	+ 1,7	+ 14,1	+ 6,3		

Bron: Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006 van de Vlaamse Havencommissie.

Volgens cijfers van Shortsea Shipping Vlaanderen is de helft van de maritieme goederentrafiek shortsea. In de haven van Oostende bedraagt het aandeel van de shortsea zelfs bijna 100 pct. Het is het vijfde jaar op rij dat het shortseaverkeer toegenomen is. Het groeipercentage bedroeg 6,5 pct. in 2006. Het succes van deze vervoersmodus wordt toegeschreven aan de mobiliteitscrisis op de wegen en de schaalvergroting waardoor de grote rederijen zich meer en meer concentreren op een beperkter aantal havens vanwaaruit feederdiensten de verbinding met andere havens verzekeren. Shortsea lijndiensten kunnen vanuit de Vlaamse zeehavens ruim 40 landen aanlopen. In de Europese markt bekleedt België de achtste plaats in de lijst met marktaandeelen voor shortsea shipping. In 2006 verstevigde België deze positie aangezien de groei van 4,1 pct. het Europese gemiddelde (0,8 pct.) ruimschoots overtrof en bovendien de landen met een groter marktaandeel dan België - op Duitsland na - een minder sterke groei, of zelfs een achteruitgang, van de volumes optekenden. De marktaandeelen in shortseatrafiek van de verschillende Europese havens tonen nog steeds een tweede plaats voor de haven van Antwerpen. Een verbetering van deze positie zit er niet onmiddellijk in, aangezien het marktaandeel van Rotterdam bijna driemaal zo groot is als dat van Antwerpen. Dankzij een groeipercentage van 10,3 pct. is Zeebrugge erin geslaagd om toe te treden tot de top 20 van de Europese shortseahavens.

In de haven van Antwerpen is Azië een belangrijke handelspartner. Wat de bestemming van de geladen goederen betreft bekleedt Azië zelfs de eerste plaats (31,9 pct.), gevolgd door Europa (27,8 pct.) en Noord-Amerika (18,3 pct.). Meer dan één derde van de geloste goederen in de haven van Gent komen

²³ Afgekort als ro-ro. Horizontale goederenbehandeling met behulp van rollend materieel zowel in als buiten het schip, verschillend van lo-lo (lift-on/lift-off) waarbij de goederen verticaal overgeslagen worden. De cijfers voor het roroverkeer in dit verslag zijn exclusief containergoederen, aangezien deze categorie is opgenomen in het segment "containers".

uit Zuid-Amerika, terwijl Zeebrugge en Oostende zich - zoals hierboven reeds vermeld - voornamelijk concentreren op de handel binnen Europa.

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens verder te analyseren, wordt het totale goederenverkeer vergeleken met dat van de overige havens in de range Hamburg - Le Havre²⁴ (tabel 2). Het aandeel van de vier Vlaamse havens in de range bedraagt net geen 23 pct. 2006 was een uitstekend jaar voor de Vlaamse havens: de volumegroei lag hoger dan het gemiddelde in de range wat voornamelijk te danken was aan de toename van de containertrafiek. Nochtans zakte Antwerpen in de lijst van de belangrijkste containerhavens op wereldvlak van de twaalfde naar de veertiende plaats. De Chinese havens Qingdao en Ningbo konden Antwerpen voorbijsteken dankzij een groei van respectievelijk 22,1 en 35,7 pct.

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

Haven	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2001 tot 2006 (in pct.)	Verloop van 2005 tot 2006 (in pct.)	Gemiddeld relatief aandeel in de range van 2001 tot 2006 (in pct.)	Relatief aandeel in de range in 2006 (in pct.)
Antwerpen	130,1	131,6	142,9	152,3	160,1	167,4	+ 5,2	+ 4,6	15,9	16,1
Gent	23,5	24,0	23,5	25,0	22,2	24,1	+ 0,6	+ 8,6	2,6	2,3
Oostende	4,8	6,2	7,2	7,5	7,7	7,8	+ 10,1	+ 1,7	0,7	0,7
Zeebrugge	32,1	32,9	30,6	31,8	34,6	39,5	+ 4,2	+ 14,1	3,6	3,8
Totaal voor de Vlaamse havens	190,5	194,7	204,2	216,6	224,5	238,8	+ 4,6	+ 6,3	22,9	22,9
Amsterdam ²⁵	49,4	50,3	44,5	51,9	53,8	61,0	+ 4,3	+ 13,4	5,6	5,9
Bremen	46,0	46,5	48,9	52,3	54,2	64,6	+ 7,0	+ 19,1	5,6	6,2
Duinkerke	44,5	47,6	50,1	51,0	53,4	56,6	+ 4,9	+ 6,0	5,5	5,4
Hamburg	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	134,9	+ 7,9	+ 7,3	12,1	12,9
Le Havre	69,0	67,7	71,5	76,2	75,0	73,9	+ 1,4	- 1,5	7,8	7,1
Rotterdam	314,7	321,9	328,1	352,6	370,3	381,7	+ 3,9	+ 3,1	37,4	36,6
Terneuzen	11,9	13,7	12,9	14,5	14,3	14,1	+ 3,5	- 1,3	1,5	1,4
Vlissingen	13,5	13,1	15,1	15,5	16,2	16,1	+ 3,7	- 0,3	1,6	1,5
Totaal voor de twaalf havens	831,7	853,1	881,6	945,1	987,5	1.041,8	+ 4,6	+ 5,5	100,0	100,0
Totaal wereldtrafiek	6.020	6.120	6.500	6.846	7.109	7.416	+ 4,3	+ 4,3		
Aandeel van de twaalf havens in de wereldtrafiek (in pct.)	13,8	13,9	13,6	13,8	13,9	14,0				

Bronnen: Voor de trafiek van de range: gegevens van de havenautoriteiten – waaronder de statistieken van de haven van Rotterdam – en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006* van de Vlaamse Havencommissie; voor de wereldtrafiek: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2007*.

Rotterdam boekte in 2006 een groei van 3,1 pct. en bleef daarmee achter op de meeste andere havens uit de range. Niettegenstaande blijft Rotterdam de eerste Europese zeehaven en de derde op wereldschaal. Vermits duidelijk is dat Rotterdam tegen haar maximumcapaciteit aanloopt, wordt in 2008 gestart met de bouw van Maasvlakte 2.

De grootste Duitse haven - Hamburg - heeft net als de meeste Vlaamse havens kunnen profiteren van de sterke toename van de containertrafiek. Wanneer we enkel de havens uit de range bekijken, was de groei van het containerverkeer in absolute cijfers het grootst in Hamburg. Uitgedrukt in procenten was Zeebrugge de absolute nummer één.

Als gevolg van werkzaamheden aan één van de sluizen van het François I dok, heeft Le Havre geen voordeel kunnen halen uit het stijgende containerverkeer. Het totale behandelde volume ging er zelfs

²⁴ In het kader van deze studie wordt onder de range niet enkel de havens van Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Duinkerke, Gent, Hamburg, Le Havre, Rotterdam en Zeebrugge verstaan. Daarbovenop worden de havens van Oostende, Terneuzen en Vlissingen eveneens mee opgenomen.

²⁵ De vermelde cijfers hebben enkel betrekking op de haven van Amsterdam en niet op het volledige havencomplex dat eveneens de havens van Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad bevat.

licht op achteruit, wat hoofdzakelijk te wijten was aan de reorganisatie van de diensten van en naar Portsmouth.

Verwacht wordt dat de versnelde trafiekgroei vanuit Azië de jaarlijkse groei van het containervolume in de range nog een extra duw in de rug zal geven. Daarbovenop zal de schaalvergroting van de schepen de behoefte aan bijkomende capaciteit alleen maar versterken. De vraag is of de grote spelers - Rotterdam, Antwerpen, Hamburg - in staat zullen zijn om in voldoende mate op de vraag in te spelen. Het zou dus wel eens kunnen dat minder grote havens zoals Zeebrugge en Amsterdam hierdoor meer groeikansen zullen krijgen.

1.1.2 Directe en indirecte toegevoegde waarde in de Vlaamse zeehavens

TABEL 3 **TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2001 tot 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	10.649,2	10.987,7	11.291,7	12.860,2	14.112,0	13.997,6	100,0	- 0,8	+ 5,6
Antwerpen	6.910,7	7.067,5	7.334,6	8.245,5	9.309,3	9.110,6	65,1	- 2,1	+ 5,7
Gent	2.648,9	2.814,8	2.813,8	3.377,7	3.504,5	3.533,2	25,2	+ 0,8	+ 5,9
Oostende	311,0	322,2	335,8	360,4	409,7	435,8	3,1	+ 6,4	+ 7,0
Zeebrugge	704,7	713,4	734,3	793,0	783,4	838,8	6,0	+ 7,1	+ 3,5
Buiten de havens ²⁶	73,9	69,8	73,2	83,5	105,0	79,3	0,6	- 24,5	+ 1,4
2. INDIRECTE EFFECTEN ...	10.756,2	11.066,5	10.538,0	12.028,8	12.840,5	13.615,4	-	+ 6,0	+ 4,8
Totaal toegevoegde waarde	21.405,4	22.054,1	21.829,7	24.889,0	26.952,5	27.613,0	-	+ 2,5	+ 5,2

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's)²⁷.

De totale toegevoegde waarde is in 2006 minder toegenomen dan de twee voorgaande jaren (tabel 3). Wanneer enkel de directe effecten in beschouwing worden genomen, werd er zelfs een achteruitgang opgetekend. Deze was hoofdzakelijk het gevolg van de minder goede prestaties van de Antwerpse rederijen en brandstofproducenten, de Antwerpse chemische nijverheid en de Gentse metaalverwerkende nijverheid. Ook de toegevoegde waarde van de maritieme ondernemingen die buiten de havengebieden gevestigd zijn²⁸, is fors teruggelopen, door toedoen van Waterwegen en Zeekanaal. Waterwegen en Zeekanaal beheert in het westen en het centrum van Vlaanderen de bevaarbare waterwegen en heel wat van de gronden erlangs. In 2006 kreeg de vennootschap Waterwegen en Zeekanaal 84,3 miljoen euro exploitatiesubsidies²⁹ toegekend waardoor haar toegevoegde waarde negatief was. Deze negatieve evoluties werden slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de voortreffelijke groeicijfers van onder andere de andere industrietakken in Gent,

²⁶ De ondernemingen van enkele maritieme bedrijfstakken kunnen over het hele nationale grondgebied geselecteerd worden, aangezien ze aan de hand van hun eigen definitie verbonden zijn met de havenactiviteit. Hierbij gaat het om bedrijfstakken die een rechtstreeks band hebben met de activiteit van zeehavens. Hun resultaten worden uitgesplitst over de Vlaamse havens aan de hand van de verdeelsleutel van de toegevoegde waarde per bedrijfstak. Deze wordt jaarlijks en per bedrijfstak berekend op basis van het verband tussen de directe gerealiseerde toegevoegde waarde in een gegeven Vlaamse haven en de directe gerealiseerde toegevoegde waarde in alle Vlaamse zeehavens. De regel "buiten de havens" die vermeld wordt in de tabellen 3, 4 en 5 bundelt die gegevens, die vervolgens respectievelijk verdeeld worden over de tabellen van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen in de paragrafen 1.2 tot 1.5 op de regel "Verdeling (p.m.)".

²⁷ De in deze studie gebruikte methodologie houdt geen rekening met buitenlandse jaarrekeningen.

²⁸ Deze worden in de tabel weergegeven met de benaming "buiten de havens".

²⁹ Immers, exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen vertegenwoordigen geen waarde die de onderneming creëert en worden bijgevolg in mindering gebracht bij de berekening van de toegevoegde waarde.

de Antwerpse en Gentse automobielnijverheid, de Antwerpse energiesector, de Zeebrugse goederenbehandelaars en de Oostendse havenaanleg en baggerwerken.

De daling van de directe toegevoegde waarde tegen vaste prijzen bedroeg 2,7 pct. De totale toegevoegde waarde daarentegen is met 0,5 pct. gestegen, ongerekend het prijseffect. Door de achteruitgang van de directe effecten is het aandeel van de directe en totale toegevoegde waarde in het bbp van het Vlaamse Gewest³⁰ met 0,5 procentpunt verminderd tot respectievelijk 7,7 en 15,1 pct. In verhouding tot het Belgische bbp zakte het aandeel tot respectievelijk 4,4 en 8,7 pct.

1.1.3 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens

De directe werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens steeg in 2006 sneller dan gemiddeld de voorgaande vijf jaar (tabel 4). In Antwerpen was er een uitbreiding van de tewerkstelling in de maritieme cluster, hoofdzakelijk bij de goederenbehandelaars, de scheepsagenten en expediteurs. De achteruitgang in de Antwerpse chemische en automobielnijverheid werd slechts gedeeltelijk opgevangen door toenames in de handel en de andere diensten. In Gent veranderde er weinig aan de situatie van 2005: positieve evoluties in de metaalverwerkende nijverheid en de andere industrietakken werden gecompenseerd door negatieve evoluties in de automobielnijverheid en de elektronicasector. De Oostendse sectoren presteerden bijna allemaal zeer goed in 2006. In de metaalverwerkende nijverheid en de visserij was de groei het sterkst. De Zeebrugse werkgelegenheid kon volop profiteren van de expansie van het trafiekvolume. Op die manier neutraliseerden de maritieme sectoren - meer bepaald de goederenbehandelaars, de rederijen, de scheepsagenten en expediteurs - de terugval in de niet-maritieme cluster (wegvervoer, bouw). De toename bij de maritieme ondernemingen die buiten de havengebieden gevestigd zijn³¹, was het gevolg van de overheveling van taken en personeelsleden van de overheidsdienst Administratie Waterwegen en Zeewezen naar de vennootschap Waterwegen en Zeekanaal, en van de overname van Frans Maas door DSV Road.

TABEL 4 **WERKGELEGENHEID IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**
(VTE)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2001 tot 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	105.777	104.640	103.648	105.652	106.466	108.379	100,0	+ 1,8	+ 0,5
Antwerpen.....	61.827	61.565	60.542	61.222	61.799	62.319	57,5	+ 0,8	+ 0,2
Gent	28.134	27.570	27.333	27.821	28.067	28.022	25,9	- 0,2	- 0,1
Oostende	4.005	4.167	4.327	4.377	4.410	4.695	4,3	+ 6,5	+ 3,2
Zeebrugge.....	10.570	10.090	10.153	10.506	10.349	10.680	9,9	+ 3,2	+ 0,2
Buiten de havens ³²	1.241	1.248	1.293	1.726	1.841	2.662	2,5	+ 44,6	+ 16,5
2. INDIRECTE EFFECTEN ...	146.974	138.908	130.921	142.790	154.199	155.241	-	+ 0,7	+ 1,1
Totaal werkgelegenheid	252.751	243.549	234.569	248.442	260.665	263.620	-	+ 1,1	+ 0,8

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

De werknemers die te werk gesteld worden in de Vlaamse zeehavens vertegenwoordigden in 2006 5 pct. van alle Vlaamse werknemers en 2,9 pct. van alle Belgische werknemers³³. In totaal (inclusief

³⁰ Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (2008), *Regionale rekeningen 1997 - 2006*.

³¹ Deze worden in de tabel weergegeven met de benaming "buiten de havens".

³² Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. punten 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5) volgens de verdeelsleutel voor de toegevoegde waarde.

³³ Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (2008), *Regionale rekeningen 1997 - 2006*.

indirecte effecten) waren de Vlaamse havens goed voor 12,1 pct. van de tewerkstelling in Vlaanderen en 7 pct. van de tewerkstelling in België. Al deze percentages liggen 0,1 procentpunt hoger dan in 2005.

1.1.4 Investerings in de Vlaamse zeehavens

De investeringen werden met 30,9 pct. teruggeschoefd in 2006 (- 32,7 pct. tegen vaste prijzen, tabel 5). Het jaar ervoor waren de cijfers immers uitzonderlijk hoog onder impuls van de rederij Euronav. Bovendien hebben - als gevolg van de beëindiging van de voornaamste werken in het Deurganckdok - ook de Antwerpse goederenbehandelaars aanzienlijk minder geïnvesteerd. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de grootste daling werd opgetekend in Antwerpen. Maar ook Zeebrugge en Oostende hebben het piekjaar 2005 achter zich gelaten. De Zeebrugse en Oostendse rederijen, alsook de Oostendse energiesector verminderden fors hun investeringsuitgaven. Gent is de enige Vlaamse haven waar meer geïnvesteerd werd dan in 2005, onder andere dankzij de Ghent Bio-energy Valley site en de Gentse voedingsnijverheid.

TABEL 5 **INVESTERINGEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2001 tot 2006 (in pct.)
Antwerpen	1.552,5	1.446,7	1.824,8	2.561,0	3.790,6	2.392,2	72,5	- 36,9	+ 9,0
Gent	595,5	786,2	748,3	341,6	353,1	389,0	11,8	+ 10,2	- 8,2
Oostende	59,6	53,4	60,3	85,8	102,2	86,7	2,6	- 15,2	+ 7,8
Zeebrugge	130,1	155,3	151,6	188,2	398,7	294,4	8,9	- 26,2	+ 17,7
Buiten de havens ³⁴	40,8	37,9	44,7	77,3	128,9	136,7	4,1	+ 6,0	+ 27,3
Directe investerings.....	2.378,4	2.479,6	2.829,7	3.253,9	4.773,6	3.298,9	100,0	- 30,9	+ 6,8

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

1.1.5 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte³⁵

In 2006 vertegenwoordigden de kmo's 82,1 pct. van de ondernemingen in de Vlaamse zeehavens (tabel 6). Dat is iets meer dan het voorgaande jaar. Ook hun aandeel in de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen lag hoger dan in 2005 en bedroeg respectievelijk 7,5, 12,5 en 16,7 pct.

³⁴ Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. punten 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5) volgens de verdeelsleutel voor de toegevoegde waarde.

³⁵ Worden beschouwd als groot: de ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers meer dan 100 personen bedraagt en de ondernemingen die meer dan één van de volgende drie criteria overschrijden: jaargemiddelde van het aantal werknemers 50 eenheden; jaarlijkse omzet (excl. BTW) 7,3 miljoen euro; balanstotaal 3,65 miljoen euro. Deze criteria zijn van kracht sinds het boekjaar 2005. Artikel 15 van het Wetboek van Vennootschappen (wet van 7 mei 1999).

TABEL 6**VERDELING VAN DE VARIABELEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS IN 2006**

Havens	Aantal ondernemingen ³⁶		Directe toegevoegde waarde (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's
Antwerpen.....	367	1.491	8.542,0	568,5	55.222	7.098	1.997,2	395,0
Gent	147	484	3.338,5	194,7	25.388	2.634	308,5	80,5
Oostende	33	250	357,5	78,3	3.640	1.055	67,3	19,4
Zeebrugge.....	80	357	685,9	152,9	8.531	2.149	262,7	31,7
Buiten de havens	10	348	17,9	61,4	2.033	629	113,1	23,6
TOTAAL	637	2.930	12.941,8	1.055,8	94.815	13.564	2.748,8	550,1

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

1.1.6 Sociale balans in de Vlaamse zeehavens³⁷

De sociale balans bevat een samenhangend geheel van gegevens met betrekking tot uiteenlopende aspecten van de tewerkstelling in ondernemingen: samenstelling van het personeelsbestand, personeelsverloop, aard van de arbeidsovereenkomsten, studieniveau, arbeidsduur, arbeidskosten, maatregelen ten gunste van de werkgelegenheid en opleidingsinspanningen. De hierna voorgestelde resultaten aangaande de directe werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens zijn niet exhaustief. De cijfers werden berekend op basis van een constant staal³⁸ dat betrekking heeft op de periode 2004 - 2006. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2006 zijn opgenomen in bijlage 1.

1.1.6.1 Arbeidsduur en arbeidskosten

Terwijl de werkgelegenheid in de maritieme cluster is toegenomen met 3,2 pct. in de loop van 2006, daalde ze met 1 pct. in de niet-maritieme sectoren. Vooral in de chemische nijverheid en de automobielnijverheid gingen redelijk wat arbeidsplaatsen verloren.

TABEL 7**GEPRESTEERDE UREN EN KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL**

	2004	2005	2006
Evolutie van het gemiddeld aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister (pct.)..		+ 0,2	+ 0,2
Evolutie van het aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (pct.)		- 0,8	- 1,2
Evolutie van de personeelskosten (pct.)		+ 3,3	+ 2,6
Gemiddeld aantal gepresteerde uren op jaarbasis per voltijds equivalent	1.573	1.558	1.535
Gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per voltijds equivalent (euro's)	61.394	63.321	64.791
Gemiddelde personeelskosten per gewerkt uur (euro's)	39	41	42

Bron: NBB (enkel volledig schema)

³⁶ Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen in de havenzone. Het is immers mogelijk dat eenzelfde onderneming in de onderzoekspopulatie van meerdere havens opgenomen wordt.

³⁷ De hier vermelde nationale gegevens zijn afkomstig van Delhez Ph., Heuse P. en Zimmer H. (2007). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen met een sociale balans over een boekjaar van 12 maanden afgesloten op 31 december opgenomen zijn in deze nationale studie. Het gaat met andere woorden om een beperkte steekproef.

³⁸ De constante steekproef werd bepaald op basis van de ondernemingen die, over de volledige periode 2004 - 2006, hun jaarrekening volgens het volledig schema hebben neergelegd en de rubrieken van de sociale balans hebben ingevuld die nodig zijn voor deze studie. Voor de Vlaamse havens omvat de constante steekproef 777 ondernemingen en 88.048 VTE, ofwel 22,1 pct. van de in 2006 voor de Vlaamse havens beschouwde ondernemingen en 81,2 pct. van de in deze studie berekende directe werkgelegenheid (enkel Vlaamse havens).

Door de tendens van arbeidsduurvermindering is het gemiddeld aantal gewerkte uren de laatste jaren gedaald (tabel 7). In 2006 benaderde de gemiddelde arbeidsduur het nationale gemiddelde dat 1.532 uren bedroeg. Niettegenstaande het feit dat in de maritieme cluster gemiddeld minder uren werden gepresteerd, waren de sectoren met het grootste aantal uren per VTE de rederijen, het havenbedrijf en havenaanleg en baggerwerken.

Zowel de gemiddelde personeelskosten per VTE als de gemiddelde personeelskosten per uur blijven stijgen en liggen aanzienlijk hoger dan de nationale gemiddelden. Eén van de redenen is dat de constante steekproef enkel bestaat uit grote ondernemingen. Over het algemeen neemt het niveau van de uurloonkosten toe met de omvang van de onderneming als gevolg van de verschillende krachtverhoudingen tussen werkgevers en werknemers. Ook tussen de bedrijfstakken waren er zeer grote verschillen. In de visserij en het wegvervoer bedroeg het gemiddeld uurloon respectievelijk 27,5 en 28,5 euro. Bij de brandstofproducenten en in de energiesector daarentegen, liepen de kosten per uur op tot respectievelijk 77,3 en 65,1 euro.

1.1.6.2 Samenstelling van het personeelsbestand

Het aandeel van de arbeiders in het personeelsbestand is de laatste twee jaar licht afgenomen. Toch hebben zij met 57 pct. een duidelijk overwicht behouden (tabel 8). De verklaring hiervoor is het relatief belang van arbeidsintensieve industrie in deze studie, alsook andere sectoren waar veel lagergeschoolden te werk worden gesteld. Zo bestond het personeelsbestand van de goederenbehandelaars voor 78,8 pct. uit arbeiders. In de automobiel- en de metaalverwerkende nijverheid bedroeg dit percentage respectievelijk 83,5 en 69,6 pct. Om diezelfde reden werden in de constante steekproef procentueel meer mannen te werk gesteld dan gemiddeld op nationaal niveau. De sectoren waar meer dan 89 pct. van de werknemers mannen waren, waren dan ook goederenbehandeling, scheepsbouw- en herstelling, havenaanleg en baggerwerken, bouw, chemische en metaalwerkende nijverheid.

TABEL 8 INTERN PERSONEELSBESTAND OP HET EINDE VAN HET BOEKJAAR

	2004	2005	2006
Volgens de beroepscategorie			
<i>Bedienden (pct.)</i>	37	38	40
<i>Arbeiders (pct.)</i>	59	58	57
<i>Overig personeel (pct.)</i>	4	4	3
Volgens het geslacht			
<i>Mannen (pct.)</i>	85	84	84
<i>Vrouwen (pct.)</i>	15	16	16
Volgens de werktijdregeling			
<i>Voltijds (pct.)</i>	92,5	91,5	91,0
<i>Deeltijds (pct.)</i>	7,5	8,5	9,0

Bron: NBB (enkel volledig schema)

De laatste twee jaar ging het gemiddeld aantal voltijdwerkers achteruit, terwijl het aantal deeltijdwerkers toenam met 9,7 pct. per jaar. Over het algemeen maakten meer vrouwen gebruik van deeltijdarbeid dan mannen. Dit stelsel is vooral populair in het ander vervoer over land (20 pct.), de andere diensten (17 pct.), de elektronicasector (14,5 pct.) en de visserij (14,3 pct.).

1.1.6.3 Extern personeel

In tegenstelling tot wat op nationaal niveau werd vastgesteld, daalde het relatief belang van het externe personeel (tabel 9). De daling was vooral opvallend in het wegvervoer, de visserij en de goederenbehandeling. De maritieme sectoren, alsook de voedingsnijverheid, bleven verhoudingsgewijs wel het meest beroep doen op uitzendarbeid en ter beschikking gestelde werknemers.

TABEL 9**UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKKING GESTELD PERSONEEL**

	2004	2005	2006
Belang van het externe personeel in verhouding tot de totale tewerkstelling (op basis van het aantal daadwerkelijk gepresteerde uren) (pct.)	14,0	14,7	13,6
Evolutie van het aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (pct.)		+ 4,6	- 9,5
Evolutie van de kosten (pct.)		+ 1,9	- 0,5

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Niettegenstaande het feit dat de kosten aanzienlijk minder zijn afgenomen dan het aantal gepresteerde uren, bleef extern personeel - op basis van deze gegevens - goedkoper dan eigen personeel. De gemiddelde kosten per uur bedroegen 34,6 euro ten opzichte van 31,5 euro vorig jaar. De goederenbehandelaars - die voor het merendeel beroep doen op havenarbeiders - en de rederijen werden geconfronteerd met de hoogste vergoedingen voor extern personeel. De gemiddelde kosten bedroegen bijna het dubbele van de gemiddelde kosten in de visserij.

1.1.6.4 Personeelsverloop

Het verschil tussen in- en uittredingen van werknemers was groter in 2006 dan in 2005 (tabel 10). De balans was vooral zeer positief in de metaalverwerkende nijverheid, maar ook in de andere diensten en bij de scheepsagenten en expediteurs. In de automobielnijverheid daarentegen werd een flink aantal netto-uittredingen opgetekend. De situatie in de metaalverwerkende nijverheid geeft echter een vertekend beeld. Begin 2006 splitste het Luikse Cockerill Sambre onder andere de "downstream fase"³⁹ af en bracht deze in in Arcelor Produits Plats Wallonie. Arcelor Produits Plats Wallonie werd vervolgens opgeslorpt door Arcelor Steel Belgium. Die onderneming werd voorheen volledig opgenomen in de cijfers van de haven van Gent. Door de overdracht van de "downstream fase" worden de cijfers van Arcelor Steel Belgium vanaf 2006 gedeeltelijk toegewezen aan het Luikse havencomplex. Zo wordt een bepaald percentage toegepast op alle cijfers. De intredingen in 2006 hebben echter voor het grootste deel betrekking op de overgenomen divisie van Cockerill Sambre (haven van Luik). Bijgevolg leidt de toepassing van eenzelfde percentage op alle cijfers tot een overschatting van het aantal ingetreden personeelsleden in de haven van Gent.

TABEL 10**PERSONEELSVERLOOP**

	2004	2005	2006
Netto-intredingen tijdens het boekjaar	+ 3.563	+ 377	+ 2.476
Intredingen volgens het studieniveau			
Universitair onderwijs (pct.)	6,9	7,5	8,5
Hoger niet-universitair onderwijs (pct.)	16,4	19,7	18,4
Secundair onderwijs (pct.)	58,1	58,2	59,6
Lager onderwijs (pct.)	18,6	14,6	13,5
Uittredingen volgens de reden voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst			
Pensioen (pct.)	4,1	4,3	4,7
Brugpensioen (pct.)	7,0	6,2	5,6
Ontslag (pct.)	17,2	18,6	16,1
Andere reden (pct.)	71,7	71,0	73,7

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Ondernemingen nemen werknemers met een uiteenlopende scholingsgraad in dienst, maar op basis van de evolutie over de laatste twee jaar kan gesteld worden dat het belang van de houders van een diploma lager onderwijs in de aanwervingen is afgenomen, terwijl het belang van de universitaire personeelsleden langzaam is toegenomen. De indienstneming van houders van een universitair diploma lag verhoudingsgewijs het hoogst in de havenaanleg en baggerwerken, de energiesector en de

³⁹ De zogenaamde koude fase.

brandstofproductie. In de visserij, het havenbedrijf, de voedingsnijverheid en het wegvervoer werden relatief meer laaggeschoolden aangeworven.

Bij de uittredingen daalde het aandeel van de werknemers die met brugpensioenen gingen, evenals dat van de ontslagen werknemers. Daarentegen gingen relatief meer mensen uit dienst om een andere reden, zoals het einde van een tijdelijke arbeidsovereenkomst of vrijwillig ontslag.

1.1.6.5 Opleiding⁴⁰

Het percentage ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans blijft schommelen rond 50 pct. (tabel 11) en ligt daarmee veruit boven het nationale percentage van om en bij 7 pct.⁴¹ Net zoals voor de personeelskosten is de reden de oververtegenwoordiging van grote ondernemingen in de constante steekproef, vermits enkel volledige schema's in beschouwing worden genomen. Grote ondernemingen investeren traditioneel meer in de opleiding van hun personeel.

Uit de cijfers blijkt dat mannen makkelijker toegang hebben tot opleiding dan vrouwen, hoewel de situatie voor de vrouwen licht verbeterd is ten opzichte van het voorgaande jaar. De niet-maritieme sectoren boden meer opleidingskansen aan hun personeel dan de maritieme sectoren. Zo bedroeg de participatiegraad meer dan 75 pct. in de energiesector, de brandstofproductie, de chemische nijverheid en de andere industrietakken. Bij de scheepsagenten en expediteurs, de goederenbehandelaars, de scheepsbouw en -herstelling en het wegvervoer kwam dit percentage echter niet boven de 25 pct.

TABEL 11 INSPANNINGEN IN HET KADER VAN FORMELE OPLEIDINGEN

	2004	2005	2006
Pct. ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans	50,1	50,7	52,4
Participatiegraad	53,5	53,5	53,1
<i>Mannen (pct.)</i>	55,1	55,3	54,7
<i>Vrouwen (pct.)</i>	45,2	44,6	45,8
Aantal uren opleiding per persoon	41,4	37,7	36,9
<i>Mannen (pct.)</i>	42,6	38,8	37,8
<i>Vrouwen (pct.)</i>	33,5	30,6	31,6
Opleidingskosten per uur	58,0	51,5	53,6
<i>Mannen (pct.)</i>	58,3	51,9	53,9
<i>Vrouwen (pct.)</i>	55,7	48,8	51,1
Pct. van het aantal gewerkte uren dat werd besteed aan opleiding	1,4	1,3	1,3
Opleidingskosten in verhouding tot de totale personeelskosten	2,1	1,7	1,7

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Het gemiddeld aantal uren opleiding per persoon geeft hetzelfde beeld wat betreft het onderscheid tussen mannen en vrouwen. Voor de vrouwen was er een positieve evolutie, terwijl de mannen er licht op achteruitgingen. Er was echter geen noemenswaardig verschil tussen de maritieme en de niet-maritieme cluster. De hoeveelheid opleiding varieerde wel sterk tussen 7 (wegvervoer) en 137 uren (scheepsbouw- en herstelling) per persoon.

De opleidingskosten per uur namen sneller toe (+ 4,1 pct.) dan de gemiddelde uurloonkosten (+ 2,4 pct.) van het interne personeel. In de energiesector, de brandstofproductie en de chemische nijverheid waren de opleidingen meer dan dubbel zo duur als in de scheepsbouw en -herstelling, de elektronica-sector en de andere industrietakken.

⁴⁰ Het gaat hier over opleiding in de formele zin van het woord, met andere woorden de opleiding die gegeven wordt in hiervoor bestemde ruimten, binnen de onderneming of erbuiten. Opleidingen op de werkvloer, mentorschap en zelfstudie bijvoorbeeld, vallen buiten het toepassingsgebied van de sociale balans.

⁴¹ Delhez Ph., Heuse P. en Zimmer H. (2007).

1.1.7 Financiële situatie in de Vlaamse zeehavens

1.1.7.1 Financiële ratio's

De ratio's van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, van de liquiditeit in ruime zin en van de solvabiliteit worden weergegeven in twee delen. Deze paragraaf geeft een overzicht van de ontwikkeling van de ratio's in de vier Vlaamse zeehavens samen. Het vervolg van hoofdstuk 1, waar elke Vlaamse haven afzonderlijk wordt geanalyseerd, verzamelt voor elke haven, over dezelfde periode en volgens dezelfde methode, de gedetailleerde ontwikkelingen van de drie ratio's per sector.

De studie van de financiële ratio's is gebaseerd op een constante steekproef⁴² die werd opgemaakt voor de jaren 2004 tot 2006. Bijgevolg zijn de in het financiële deel van dit verslag bestudeerde ondernemingen niet gelijk aan die in de constante steekproef van het vorige verslag, wat bepaalde verschillen tussen de cijfers van beide publicaties kan verklaren. Om te kunnen vergelijken met de nationale gegevens, d.w.z. alle Belgische niet-financiële ondernemingen, werd dezelfde berekeningsmethode, namelijk de globalisatie, toegepast.

De rentabiliteit van de ondernemingen in de haven van Antwerpen en Gent ging fors achteruit (tabel 12). Nochtans blijft deze ratio in beide havens opmerkelijk hoger dan het gemiddelde van de Belgische ondernemingen. Vooral de Antwerpse brandstofproducenten, rederijen, scheepsagenten en expediteurs, en de Gentse metaalverwerkende nijverheid en andere diensten waren minder winstgevend dan het jaar ervoor. In Oostende en Zeebrugge leunt de rentabiliteit dichter aan bij het nationale gemiddelde en werd er een lichte verbetering opgetekend onder impuls van de chemische nijverheid en de andere industrietakken.

TABEL 12 ONTWIKKELING VAN DE FINANCIËLE RATIO'S IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS VAN 2004 TOT 2006

Havens	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Antwerpen.....	21,7	32,0	20,1	0,72	0,73	0,86	26,8	32,3	33,5
Gent	21,2	25,7	14,1	1,20	1,23	1,22	46,1	44,7	46,5
Oostende	6,7	9,2	10,7	1,38	1,41	1,55	45,8	44,1	50,1
Zeebrugge.....	9,8	7,5	8,0	1,22	1,17	1,20	49,8	48,1	48,2
Gewogen gemiddelde.....	20,3	28,6	17,9	0,86	0,85	0,96	32,1	35,5	36,7
Niet-financiële vennootschappen⁴³	6,9	10,1	9,5	1,24	1,29	1,30	41,6	43,4	44,9

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

Wat de liquiditeit betreft, volgden de ondernemingen in de Vlaamse havens dezelfde trend als op nationaal niveau, behalve in Gent waar het resultaat quasi niet wijzigde in 2006. Ondernemingen in de haven van Antwerpen hadden gemiddeld - in tegenstelling tot vennootschappen in de andere drie havens - een negatief nettobedrijfskapitaal.

⁴² De constante steekproef die werd bepaald voor de studie van de ratio's omvat alle ondernemingen die in 2004, 2005 en 2006 hun jaarrekening hebben neergelegd, en waarvan de rubrieken uit de jaarrekening voldoen aan de voorwaarden voor de berekening van deze ratio's. Voor de berekening van de rentabiliteit bijvoorbeeld, moet het boekjaar 12 maanden omvatten en moet het eigen vermogen strikt positief zijn. Deze constante steekproef omvat 2.106 ondernemingen, 12.005,3 miljoen euro toegevoegde waarde en 85.531 VTE, ofwel 59,8 pct. van de in 2006 voor de Vlaamse zeehavens beschouwde ondernemingen, 85,8 pct. van de directe toegevoegde waarde en 78,9 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd (enkel Vlaamse havens).

⁴³ Deze cijfers hebben betrekking op alle Belgische niet-financiële vennootschappen. Ze werden herberekend door Verduyn F. en Vivet D. (2007) volgens de globalisatiemethode en kunnen dus verschillen van de cijfers die gepubliceerd werden in het verslag 2005.

De solvabiliteitsratio blijft lager dan het gemiddelde van de Belgische ondernemingen als gevolg van de minder goede score in de haven van Antwerpen. De volgende sectoren scoorden het slechts in Antwerpen: brandstofproductie, wegvervoer en elektronica.

1.1.7.2 Beoordeling van de financiële gezondheid

Het model voor de evaluatie van de financiële gezondheid werd toegepast op een constante steekproef van ondernemingen die aan een aantal voorwaarden voldoen⁴⁴. Het is niet hetzelfde model als dat wat in voorgaande studies werd gebruikt, zodat de resultaten niet vergelijkbaar zijn met de cijfers die vorige jaren werden gepubliceerd. De ondernemingen worden - op basis van hun financiële gezondheid - niet langer geklasseerd in vier, maar wel in zes klassen. De klassen 4, 5 en 6 bevatten de ondernemingen waarvan het risico op faillissement beduidend hoger is dan het gemiddelde (verhoogd, hoog en zeer hoog risico). Voor de berekening van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid wordt bovendien een onderscheid gemaakt tussen ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het volledig schema en ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het verkort schema. Dat onderscheid is van belang vermits de percentages op een verschillende manier geïnterpreteerd dienen te worden. Immers, het percentage faillissementen ligt over het algemeen veel hoger bij ondernemingen die een verkort schema neerleggen dan bij ondernemingen die een volledig schema neerleggen. Bijgevolg mag op basis van de cijfers niet gesteld worden dat ondernemingen met een verkort schema financieel gezonder zouden zijn dan ondernemingen met een volledig schema.

TABEL 13 **FINANCIËLE GEZONDHEID IN DE VLAAMSE HAVENS VAN 2004 TOT 2006**
(percentage ondernemingen in financiële-gezondheidsklassen 4, 5 en 6)

	Verkort schema			Volledig schema		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Maritieme cluster	8,0	8,9	5,7	11,3	11,1	9,6
Handel	13,9	11,1	10,6	13,8	13,2	11,3
Industrie	10,5	8,2	7,6	11,7	11,6	6,3
Vervoer over land	14,6	8,5	10,9	1,9	3,8	7,4
Andere logistieke diensten	15,8	6,8	4,1	14,0	14,7	9,8
Totaal	11,0	9,0	7,3	11,5	11,5	9,1
Niet-financiële vennootschappen .	11,6	11,1	10,6	13,1	13,0	12,5

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

Het procentuele aandeel van ondernemingen met een financieel risico dat hoger ligt dan het gemiddelde, of m.a.w. ondernemingen die behoren tot de financiële-gezondheidsklassen 4, 5 en 6, is gedaald in 2006, zowel bij de verkorte als bij de volledige schema's (tabel 13). Deze evolutie stemt volledig overeen met die bij de Belgische niet-financiële vennootschappen. Uit de cijfers blijkt evenwel dat de ondernemingen in de Vlaamse havens financieel gezonder zijn. Dat verschil is het laatste jaar zelfs nog toegenomen.

De financiële gezondheid van ondernemingen in de handel is beduidend minder goed dan in de andere sectoren, al is de situatie wel verbeterd ten opzichte van 2005. Bij de verkorte schema's wordt tevens in het vervoer over land relatief meer financieel risico genomen. Ook bij de volledige schema's is de situatie in deze sector verslechterd. De vermelde percentages bestaan voornamelijk uit ondernemingen

⁴⁴ Zo moet de jaarrekening 12 maanden beslaan en moet de onderneming hetzij een omzet hebben van minstens 150.000 euro, hetzij gemiddeld minstens 2 voltijdse equivalenten te werk stellen. Het gebruik van bepaalde variabelen als noemer vereist bovendien de uitsluiting van een beperkt aantal ondernemingen die niet aan volgende voorwaarden voldoen: de kortlopende vlottende activa, de schulden op ten hoogste één jaar en het vreemd vermogen moeten strikt positief zijn. De constante steekproef omvat 1.507 ondernemingen, 12.365,8 miljoen euro toegevoegde waarde en 90.988 VTE, ofwel 42,8 pct. van de in 2006 voor de Vlaamse zeehavens beschouwde ondernemingen, 88,3 pct. van de directe toegevoegde waarde en 84 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd (enkel Vlaamse havens).

met een verhoogd financieel risico (klasse 4). Het procentuele aandeel van ondernemingen met een hoog of zeer hoog financieel risico (klassen 5 en 6) is daarentegen nagenoeg verwaarloosbaar.

Niet alleen tellen de Vlaamse havens relatief minder ondernemingen met een minder goede financiële gezondheid, het aantal arbeidsplaatsen (VTE) in de ondernemingen uit klassen 4, 5 en 6 bedroeg in 2006 slechts 2,6 pct. van de totale werkgelegenheid in de constante steekproef. Dit percentage lag niettemin wel hoger in de financieel minder gezonde handel (6,5 pct.) en in het transport over land (4,4 pct.).

1.2 HAVEN VAN ANTWERPEN

1.2.1 Recente ontwikkelingen⁴⁵

De trafiek in de haven van Antwerpen heeft voor de vijfde maal op rij een absoluut record bereikt: in 2006 werden 167 miljoen ton goederen gelost en geladen. Vooral de containertrafiek deed het opnieuw erg goed met een groeipercentage dat bijna dubbel zo groot is als dat van de globale trafiek. Deze uitstekende resultaten konden gerealiseerd worden dankzij het feit dat de haven tot nu toe congestievrij is. Ook het nieuwe Deurganckdok droeg zijn steentje bij tot het succes. Tijdens het eerste werkingsjaar werden er ongeveer 810.000 TEU overgeslagen. De containertrafiek werd niet alleen gestimuleerd door de groei van bestaande maritieme diensten, maar eveneens door het opstarten van nieuwe lijndiensten. Vooral de containertrafiek met de andere Europese landen en Noord-Amerika, alsook de importtrafiek vanuit Azië namen fors toe.

Om de doorgang van moderne bulkschepen en de steeds groter wordende containerschepen in de toekomst te kunnen verzekeren, alsook om de strategische kwetsbaarheid van maar één bestaande toegang tot de Waaslandhaven op Linkeroever in te dijen, werd in 2006 een studie opgestart voor de aanleg van een tweede sluis in de Waaslandhaven. De Antwerpse haven hoopt ten laatste tegen het begin van de zomer een definitieve goedkeuring te krijgen van de Vlaamse overheid, zodat de bouwwerken in de loop van 2008 nog zouden kunnen aanvangen en de sluis begin 2013 operationeel kan zijn.

Bovendien zou er volgens het Antwerpse havenbestuur tegen 2015 een tweede getijdedok - het Saefthinghedok - moeten komen, dat de nodige containercapaciteit in de toekomst zou moeten garanderen. Dit project stuit echter op veel verzet bij de publieke opinie. Zo toont het internationale studiebureau Ocean Shipping Consultants in één van haar studies⁴⁶ aan dat de huidige groei van de containeroverslag de komende jaren niet zal aanhouden. Daarenboven is volgens hen de overgrote meerderheid van deze containers bestemd voor doorvoer, zodat zij slechts een beperkte toegevoegde waarde genereren. De bijkomende containercapaciteit doet bij sommigen ook vragen rijzen omtrent de mobiliteitsproblemen in en om Antwerpen.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen streeft nochtans naar een evenwichtige modal split. De binnenvaart en het spoor nemen respectievelijk 30 en 15 pct. van het achterlandvervoer voor hun rekening. Het aandeel van beide vervoersmodi zou in de toekomst moeten toenemen, vooral voor het containertransport. Om deze modal shift te steunen heeft de Vlaamse overheid beslist om de komende vier jaar de containerbinnenvaart vanuit het Deurganckdok te stimuleren met behulp van een tijdelijke steunmaatregel.

1.2.2 Toegevoegde waarde

In 2006 daalde de directe toegevoegde waarde met 2,4 pct. (- 4,3 pct. tegen vaste prijzen, tabel 14). De totale toegevoegde waarde daarentegen steeg met 3,2 pct. De directe toegevoegde waarde vertegenwoordigde 5 pct. van het bbp van het Vlaamse Gewest, de totale toegevoegde waarde 10,3 pct., dat is voor allebei iets minder dan in 2005. In verhouding tot het bbp van het land bedroegen die percentages respectievelijk 2,9 en 5,9 pct.

⁴⁵ Bronnen: Havenbedrijf Antwerpen (2007), diverse krantenartikels.

⁴⁶ "The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015" (2006)

TABEL 14 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2001 TOT 2006
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	6.949,4	7.105,7	7.376,4	8.297,3	9.384,8	9.159,7	100,0	- 2,4	+ 5,7
MARITIEME CLUSTER.....	1.724,8	1.680,6	1.941,9	2.407,0	2.938,3	2.818,1	30,8	- 4,1	+ 10,3
Scheepsagenten en expediteurs	437,2	443,2	454,2	501,0	508,0	521,5	5,7	+ 2,7	+ 3,6
Goederenbehandeling	851,9	859,6	944,7	1.035,4	1.110,5	1.162,6	12,7	+ 4,7	+ 6,4
Rederijen.....	133,9	56,3	200,8	519,5	969,2	758,0	8,3	- 21,8	+ 41,5
Scheepsbouw en -herstelling.....	26,5	25,6	26,1	27,1	33,9	37,6	0,4	+ 10,8	+ 7,3
Havenaanleg en baggerwerken	86,4	102,5	126,8	126,4	100,2	108,6	1,2	+ 8,4	+ 4,7
Visserij.....	1,1	1,0	1,0	0,6	0,5	1,4	0,0	+ 179,4	+ 5,4
Maritieme handel	7,7	8,5	10,8	11,4	12,3	12,2	0,1	- 1,1	+ 9,6
Havenbedrijf.....	180,2	184,0	177,5	185,7	203,8	216,2	2,4	+ 6,1	+ 3,7
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>38,7</i>	<i>38,2</i>	<i>41,8</i>	<i>51,8</i>	<i>75,5</i>	<i>49,2</i>	<i>-</i>	<i>- 34,9</i>	<i>+ 4,9</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	5.224,6	5.425,1	5.434,5	5.890,3	6.446,5	6.341,6	69,2	- 1,6	+ 4,0
HANDEL	671,5	729,0	792,7	881,7	950,2	933,1	10,2	- 1,8	+ 6,8
INDUSTRIE.....	3.929,8	4.034,2	3.947,6	4.279,9	4.728,5	4.607,0	50,3	- 2,6	+ 3,2
Energie.....	199,1	191,3	84,2	178,1	191,9	227,8	2,5	+ 18,7	+ 2,7
Brandstofproductie.....	868,0	924,9	1.072,1	1.162,4	1.230,5	1.149,2	12,5	- 6,6	+ 5,8
Chemische nijverheid	2.136,5	2.131,9	2.043,0	2.182,7	2.557,8	2.424,6	26,5	- 5,2	+ 2,6
Automobielnijverheid	467,7	501,5	454,7	481,5	477,3	514,3	5,6	+ 7,8	+ 1,9
Elektronica	16,5	16,0	10,9	10,5	10,9	9,8	0,1	- 10,9	- 10,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	105,8	116,2	119,4	131,7	126,7	134,6	1,5	+ 6,2	+ 4,9
Bouw	89,5	95,4	107,6	93,4	84,4	93,5	1,0	+ 10,7	+ 0,9
Voedingsnijverheid	17,2	24,6	25,7	21,8	29,9	34,0	0,4	+ 13,6	+ 14,6
Andere industrie.....	29,6	32,5	30,1	17,9	19,0	19,2	0,2	+ 1,3	- 8,3
VERVOER OVER LAND	168,3	186,2	203,3	216,3	217,4	230,7	2,5	+ 6,1	+ 6,5
Wegvervoer.....	71,1	77,5	84,0	89,3	98,4	103,5	1,1	+ 5,2	+ 7,8
Ander vervoer over land	97,2	108,7	119,3	127,1	119,0	127,2	1,4	+ 6,9	+ 5,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	454,9	475,7	490,9	512,4	550,4	570,8	6,2	+ 3,7	+ 4,6
Andere diensten.....	347,1	368,3	388,0	406,9	435,6	450,1	4,9	+ 3,3	+ 5,3
Openbare sector	107,8	107,5	102,8	105,5	114,8	120,6	1,3	+ 5,1	+ 2,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	6.952,0	7.185,9	6.683,9	7.896,8	8.795,2	9.601,3	-	+ 9,2	+ 6,7
MARITIEME CLUSTER.....	2.532,7	2.576,1	2.317,5	2.399,5	2.601,3	2.763,3	-	+ 6,2	+ 1,8
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	4.419,3	4.609,8	4.366,3	5.497,2	6.194,0	6.838,0	-	+ 10,4	+ 9,1
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	13.901,4	14.291,6	14.060,2	16.194,1	18.180,0	18.761,0	-	+ 3,2	+ 6,2

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

De oorzaak van de daling van de toegevoegde waarde in de **maritieme cluster** moet bij de rederijen worden gezocht. Zo daalde de toegevoegde waarde van Bocimar International met 125,3 miljoen euro ten opzichte van het jaar ervoor. In 2005 werd immers een aanzienlijk bedrag andere bedrijfskosten geboekt. Het betrof hoofdzakelijk kosten die voortvloeien uit forward freight agreements. Forward freight agreements (FFAs) zijn afgeleide financiële instrumenten die gebruikt worden om risico's in te dekken in de sector van de vrachtschepen, meer bepaald het risico op toekomstige schommelingen in de vrachttarieven. Zo kunnen vrachttarieven op specifieke routes en data gekocht en verkocht worden, zonder dat daar fysieke levering aan te pas komt. Het aantal aangegane contracten kan sterk verschillen van jaar tot jaar en hangt onder andere af van de vrachtindexen. Vermits forward freight agreements een essentieel onderdeel zijn van de bedrijfsactiviteit van Bocimar International worden ze verwerkt als bedrijfskosten en -opbrengsten.

De toegevoegde waarde van Safmarine Container Lines nam eveneens drastisch af van 179,4 tot 70,1 miljoen euro, niettegenstaande de stijgende omzet. Deze omzetsijging is te danken aan de toegenomen volumes. De terugval van de toegevoegde waarde is dan ook voornamelijk toe te schrijven aan de druk op de vrachttarieven waardoor de bedrijfswinst terugliep met maar liefst 80 pct.

De groei in de andere maritieme sectoren was te beperkt om de impact van de rederijen te kunnen neutraliseren.

Ook in de **niet-maritieme cluster** ging de toegevoegde waarde achteruit, zij het slechts met 1,6 pct. De stijging van de toegevoegde waarde in de transportsector, de andere logistieke diensten en sommige industrietakken was onvoldoende om de opmerkelijke daling in de brandstofproductie en de chemische nijverheid te kunnen compenseren. De terugval in de chemische nijverheid is hoofdzakelijk toe te schrijven aan BASF Antwerpen. De eerste oorzaak hiervan is de lagere bedrijfswinst. De hogere verkoopprijzen en de grotere afgezette hoeveelheden wogen niet op tegen de toegenomen grondstoffenprijzen. De tweede oorzaak is het bedrag van de voorzieningen voor risico's en kosten. Daar waar in 2005 nog voor 63,5 miljoen euro sociale en andere voorzieningen werden aangelegd, werd in 2006 15,1 miljoen euro aangewend of teruggenomen.

De toegevoegde waarde van de brandstofproductie werd negatief beïnvloed door Exxonmobil Petroleum & Chemical en, zij het in minder mate, door Belgian Refining Corporation. Exxonmobil boekte in 2005 voor een aanzienlijk bedrag voorzieningen, hoofdzakelijk voor jubileumpremies en grote herstellings- en onderhoudswerken. In 2006 werd nog een groter bedrag aan voorzieningen aangewend of teruggenomen. Deze "negatieve kosten" hadden voornamelijk betrekking op grote herstellings- en onderhoudswerken. De toegevoegde waarde van Belgian Refining Corporation daalde met 23,6 miljoen euro door de lagere accijnsrechten⁴⁷.

In de energiesector evolueerde de toegevoegde waarde van Electrabel positief. Daarbovenop creëerde Slib en Co Verwerkingscentrale 14,1 miljoen euro méér toegevoegde waarde dan in 2005. Als gevolg van de ingebruikname van een installatie voor de productie van elektriciteit op basis van afval eind 2005, zijn de afschrijvingen fors toegenomen.

General Motors Belgium (automobielnijverheid), ten slotte, verhoogde haar toegevoegde waarde door een fikse groei van de bedrijfswinst waarvan het effect licht afgezwakt werd door een daling van de afschrijvingen als gevolg van de toepassing van de degressieve afschrijvingsmethode op modelgebonden investeringen.

Tabel 15 toont de tien ondernemingen met de hoogste toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen tijdens het jaar 2006. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van vorig jaar zijn de stijging van Euronav van de zevende naar de vijfde plaats en het verdwijnen van Bocimar International en Belgian Refining Corporation uit de lijst waardoor het havenbedrijf één plaats wint. De daling van de toegevoegde waarde van Bocimar en Belgian Refining Corporation werd hierboven reeds toegelicht. De toegevoegde waarde van Euronav steeg van 211,3 tot 297,6 miljoen euro als gevolg van de overname van de Griekse reder Tanklog in 2005.

⁴⁷ Deze maken deel uit van de andere bedrijfskosten.

TABEL 15 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2006⁴⁸

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

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

1.2.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de Antwerpse haven steeg in 2006 sneller dan gemiddeld over de laatste vijf jaar (tabel 16). De directe en totale werkgelegenheid vertegenwoordigden in dat jaar respectievelijk 3 en 7,8 pct. van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest, 0,1 procentpunt meer dan het jaar ervoor. Ze bereikten 1,7 (direct) en 4,5 pct. (totaal) van de Belgische werkgelegenheid. Deze laatste percentages bleven ongewijzigd ten opzichte van 2005.

De groei van de werkgelegenheid is volledig te danken aan de ondernemingen uit de **maritieme sector**. De maritieme tewerkstelling nam toe met 5,3 pct. Vooral de goederenbehandelaars zorgden voor dit goede resultaat. Door de sterke toename van de trafiek in de Antwerpse haven steeg het aantal gepresteerde arbeidstaken en dus ook het gemiddeld aantal personeelsleden van CEPA⁴⁹. Bovendien werd de overheidsdienst Administratie Waterwegen en Zeewezen in april 2006 opgeheven en werd het grootste deel van haar taken en personeelsleden ondergebracht bij de vennootschap Waterwegen en Zeekanaal⁵⁰.

Ook bij de scheepsagenten en expediteurs zat de tewerkstelling in de lift. Deze positieve evolutie is voor het merendeel echter niet het gevolg van het creëren van bijkomende jobs, maar wel van de overname van Frans Maas⁵¹ door DFDS Transport. Na de fusie werd de naam van het bedrijf gewijzigd in DSV Road⁵². Ook Hapag-Lloyd-Belgium tekende een toename van het gemiddeld personeelsbestand op door de overname van CP Ships.

⁴⁸ De "top tien" tabellen zijn gebaseerd op informatie uit de jaarrekening, op enquêtes, op jaarverslagen en op verdeelsleutels op basis van regionale statistieken. In deze publicatie worden geen individuele gegevens vrijgegeven vermits voor 2006 niet voor alle ondernemingen accurate cijfers verkregen konden worden.

⁴⁹ Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen, werkgeversorganisatie die alle sociaalrechtelijke verplichtingen met betrekking tot de havenarbeiders vervult en die deze havenarbeiders "ter beschikking" stelt aan de aangesloten werkgevers.

⁵⁰ Waterwegen en Zeekanaal is een maritieme onderneming die buiten de havengebieden gevestigd is en wordt bijgevolg opgenomen in het deel "buiten de havens" van de goederenbehandeling. Haar toegevoegde waarde en gemiddeld aantal VTE worden verdeeld over de vier Vlaamse havens.

⁵¹ Frans Maas werd ingedeeld bij het wegvervoer, en dit slechts voor een beperkt deel aangezien de meeste vestigingen buiten het havengebied van Antwerpen vallen.

⁵² DSV Road is een maritieme onderneming die buiten de havengebieden gevestigd is en wordt bijgevolg opgenomen in het deel "buiten de havens" van de scheepsagenten en expediteurs. Haar toegevoegde waarde en gemiddeld aantal VTE worden verdeeld over de vier Vlaamse havens.

TABEL 16 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2001 TOT 2006
(VTE)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	62.587	62.339	61.363	62.378	63.200	64.449	100,0	+ 2,0	+ 0,6
MARITIEME CLUSTER	22.334	22.555	22.931	23.905	24.720	26.036	40,4	+ 5,3	+ 3,1
Scheepsagenten en expediteurs	6.312	6.444	6.390	6.296	6.620	7.010	10,9	+ 5,9	+ 2,1
Goederenbehandeling	12.345	12.494	12.657	13.739	14.070	14.817	23,0	+ 5,3	+ 3,7
Rederijen	634	569	564	616	787	920	1,4	+ 17,0	+ 7,8
Scheepsbouw en - herstelling	530	543	556	507	548	547	0,8	- 0,1	+ 0,6
Havenaanleg en baggerwerken	715	744	986	953	887	919	1,4	+ 3,6	+ 5,1
Visserij	13	12	14	11	11	22	0,0	+ 98,9	+ 10,5
Maritieme handel	115	133	151	164	152	153	0,2	+ 1,1	+ 5,8
Havenbedrijf	1.669	1.615	1.614	1.619	1.646	1.647	2,6	+ 0,1	- 0,3
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>760</i>	<i>774</i>	<i>821</i>	<i>1.156</i>	<i>1.401</i>	<i>2.130</i>	<i>-</i>	<i>+ 52,0</i>	<i>+ 22,9</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	40.253	39.784	38.432	38.473	38.480	38.414	59,6	- 0,2	- 0,9
HANDEL	2.364	2.403	2.794	2.858	2.968	3.130	4,9	+ 5,5	+ 5,8
INDUSTRIE	28.543	28.102	26.535	26.315	26.049	25.613	39,7	- 1,7	- 2,1
Energie	1.075	954	857	858	949	935	1,5	- 1,5	- 2,7
Brandstofproductie	2.780	3.137	3.146	2.920	2.894	2.867	4,4	- 0,9	+ 0,6
Chemische nijverheid	12.210	11.731	10.987	10.740	10.836	10.636	16,5	- 1,8	- 2,7
Automobielenijverheid	7.883	7.523	6.696	6.957	6.698	6.531	10,1	- 2,5	- 3,7
Elektronica	208	162	130	127	127	100	0,2	- 21,8	- 13,7
Metaalverwerkende nijverheid	2.244	2.317	2.408	2.580	2.504	2.505	3,9	+ 0,0	+ 2,2
Bouw	1.515	1.553	1.549	1.469	1.310	1.321	2,0	+ 0,8	- 2,7
Voedingsnijverheid	302	382	405	411	443	439	0,7	- 0,8	+ 7,8
Andere industrie	327	343	356	251	288	280	0,4	- 2,7	- 3,1
VERVOER OVER LAND	3.313	3.352	3.334	3.566	3.539	3.593	5,6	+ 1,5	+ 1,6
Wegvervoer	1.229	1.299	1.242	1.362	1.457	1.493	2,3	+ 2,4	+ 4,0
Ander vervoer over land	2.084	2.053	2.092	2.204	2.081	2.100	3,3	+ 0,9	+ 0,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	6.033	5.926	5.770	5.735	5.924	6.078	9,4	+ 2,6	+ 0,1
Andere diensten	3.917	3.837	3.807	3.755	3.931	4.069	6,3	+ 3,5	+ 0,8
Openbare sector	2.116	2.089	1.963	1.980	1.993	2.009	3,1	+ 0,8	- 1,0
2. INDIRECTE EFFECTEN	95.093	88.458	81.460	93.031	105.085	105.650	-	+ 0,5	+ 2,1
MARITIEME CLUSTER	37.528	33.798	27.330	26.294	28.889	25.486	-	- 11,8	- 7,4
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	57.565	54.660	54.130	66.737	76.196	80.165	-	+ 5,2	+ 6,8
TOTAAL WERKGELEGENHEID	157.680	150.797	142.823	155.409	168.285	170.100	-	+ 1,1	+ 1,5

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

De daling van de werkgelegenheid in de **niet-maritieme cluster** is bijna verwaarloosbaar te noemen. Ze is het resultaat van een terugval in de industriesector en een toename in de handel en de andere logistieke diensten. Vooral in de chemische en de automobielnijverheid is de achteruitgang merkbaar. Bij BASF Antwerpen en General Motors Belgium liep het gemiddeld personeelsbestand terug met respectievelijk 136 en 149 VTE. Ineos Manufacturing Belgium⁵³ telde minder werknemers naar aanleiding van de verkoop van alle Innovene vennootschappen aan de Ineos groep. In het kader van deze verkoop werden verschillende personeelsleden ondergebracht bij een zustervennootschap. De toename van de tewerkstelling in de handel en de andere diensten kon de negatieve evolutie in de industriesector net niet compenseren. De cijfers van de andere diensten worden beïnvloed door de onderneming SVEX die eind 2005 werd opgericht als een joint venture tussen Indaver en Sita Belgium, alsook door Jacobs België waar het personeelsbestand met gemiddeld 53 VTE werd uitgebreid.

TABEL 17 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid
2	BASF ANTWERPEN	Chemische nijverheid
3	HESSE NOORD NATIE	Goederenbehandeling
4	OPENBAAR BESTUUR ⁵⁴	Openbare sector
5	NMBS-GROEP	Ander vervoer over land
6	GEMEENTELIJK AUTONOMIE HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Automobielnijverheid
9	EVONIK DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid
10	LANXESS	Chemische nijverheid

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

Ondanks deze uiteenlopende evoluties blijft de top tien van de ondernemingen met het grootste gemiddelde personeelsbestand ongewijzigd ten opzichte van vorig jaar (tabel 17).

1.2.4 Investerings

De investeringen in de Antwerpse haven zijn gedaald met 35,7 pct. ten opzichte van het voorgaande jaar (- 37,4 pct. tegen vaste prijzen, tabel 18). Na de buitengewoon hoge bedragen in 2005 liggen de cijfers opnieuw in lijn met die van 2004. Bijgevolg is het niet zozeer de daling in 2006 die onder de aandacht gebracht dient te worden, maar wel de opmerkelijk hoge investeringsbedragen in 2005.

De achteruitgang had vooral betrekking op de **maritieme sector**. Bij de rederijen daalden de investeringen zelfs met 56,8 pct. In 2005 investeerde Euronav nog een uitzonderlijk hoog bedrag van 1,3 miljard euro. In de loop van 2005 nam Euronav de Griekse reder Tanklog over en verwierf op die manier negen bestaande tankers en vijf tankers in aanbouw. Daarenboven verwierf Euronav vier VLCC's⁵⁵ en nog een aantal andere tankers. Euronav heeft fors geïnvesteerd met het oog op de IMO⁵⁶ vereiste die alle enkelwandige tankers uit internationale wateren bant vanaf 2010 en met het oog op de groeiende vraag naar het vervoer van ruwe olie. Reeds eind 2005 beschikte Euronav enkel nog over dubbelwandige tankers. Ook in 2006 breidde Euronav haar vloot verder uit. Het geïnvesteerde bedrag bleef echter beperkt tot 240 miljoen euro. Door de aanhoudende investeringen beschikt Euronav over één van de jongste vloeten in de olietankerindustrie. Bocimar International investeerde in 2006 eveneens 226,7 miljoen euro in de uitbreiding van haar vloot. Ten slotte investeerde Safmarine Container Lines verder in nieuwbouwschepen, zij het 127,1 miljoen euro minder dan het jaar ervoor.

⁵³ Het vroegere Innovene Manufacturing Belgium

⁵⁴ Voor informatie omtrent de inhoud van dit begrip wordt verwezen naar bijlage 4 van Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (Document series).

⁵⁵ Very Large Crude Carrier

⁵⁶ International Maritime Organization (<http://www.imo.org>)

TABEL 18**INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2001 TOT 2006**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	429,3	462,7	784,5	1.521,7	2.836,0	1.432,0	57,1	- 49,5	+ 27,2
Scheepsagenten en expediteurs	72,2	73,1	73,3	38,3	43,5	56,3	2,2	+ 29,4	- 4,9
Goederenbehandeling	201,6	155,1	187,3	348,1	669,5	366,0	14,6	- 45,3	+ 12,7
Rederijen	41,5	58,6	385,1	1.024,9	2.020,8	872,7	34,8	- 56,8	+ 83,9
Scheepsbouw en - herstelling	3,4	2,6	2,0	5,5	2,6	3,6	0,1	+ 40,8	+ 1,0
Havenaanleg en baggerwerken	23,9	86,4	57,7	13,4	48,4	89,6	3,6	+ 85,0	+ 30,2
Visserij	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	+ 398,2	- 5,4
Maritieme handel	1,2	2,3	2,7	3,1	0,8	0,9	0,0	+ 14,4	- 5,8
Havenbedrijf	85,2	84,5	76,4	88,2	50,5	42,7	1,7	- 15,5	- 12,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>25,7</i>	<i>24,9</i>	<i>33,6</i>	<i>58,2</i>	<i>113,9</i>	<i>117,0</i>	<i>-</i>	<i>+ 2,7</i>	<i>+ 35,4</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	1.148,8	1.008,9	1.073,9	1.097,6	1.068,5	1.077,2	42,9	+ 0,8	- 1,3
HANDEL	46,0	55,2	62,2	57,8	51,0	57,4	2,3	+ 12,7	+ 4,5
INDUSTRIE	893,0	771,1	786,7	850,6	827,2	819,5	32,7	- 0,9	- 1,7
Energie	23,3	5,5	5,7	61,0	99,5	63,9	2,5	- 35,8	+ 22,4
Brandstofproductie	98,0	108,9	112,8	170,8	174,4	149,2	5,9	- 14,5	+ 8,8
Chemische nijverheid	706,8	550,7	478,3	484,8	472,2	541,8	21,6	+ 14,7	- 5,2
Automobielenijverheid	23,8	72,9	165,0	99,4	59,0	35,1	1,4	- 40,5	+ 8,1
Elektronica	0,6	0,3	0,2	0,1	0,0	1,2	0,0	+ 2.740,6	+ 15,1
Metaalverwerkende nijverheid	3,2	3,1	5,2	9,2	3,9	6,8	0,3	+ 74,8	+ 16,0
Bouw	13,8	13,7	8,1	16,5	9,5	12,4	0,5	+ 29,9	- 2,1
Voedingsnijverheid	3,6	7,3	5,0	4,8	6,5	6,9	0,3	+ 6,1	+ 13,7
Andere industrie	19,9	8,6	6,3	3,9	2,2	2,3	0,1	+ 3,7	- 35,2
VERVOER OVER LAND	54,2	42,4	66,6	38,4	47,4	40,7	1,6	- 14,1	- 5,6
Wegvervoer	13,5	9,7	41,7	16,5	13,3	14,4	0,6	+ 8,3	+ 1,4
Ander vervoer over land	40,7	32,6	24,9	21,9	34,0	26,3	1,0	- 22,9	- 8,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	155,6	140,2	158,4	150,8	143,0	159,6	6,4	+ 11,7	+ 0,5
Andere diensten	117,7	70,3	89,3	68,7	70,7	127,7	5,1	+ 80,5	+ 1,7
Openbare sector	38,0	69,9	69,1	82,1	72,2	31,9	1,3	- 55,8	- 3,4
DIRECTE INVESTERINGEN	1.578,1	1.471,6	1.858,4	2.619,2	3.904,6	2.509,3	100,0	- 35,7	+ 9,7

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

De forse terugval van de investeringen liet zich ook opmerken bij de goederenbehandelaars. De daling bedroeg 45,3 pct. Terwijl Antwerp Gateway in 2005 nog 155,3 miljoen euro investeerde, bedroeg het geïnvesteerde bedrag in 2006 slechts 6,8 miljoen euro. In 2004 kende het Antwerps havenbedrijf aan Antwerp Gateway een concessie toe voor 40 jaar voor een terrein van 125 ha op de oostzijde van het Deurganckdok. In de loop van 2004 en 2005 werden de nodige werkzaamheden uitgevoerd om de terminal in september 2005 in gebruik te kunnen nemen. De werken zijn ondertussen voltooid en de terminal is volledig operationeel. Eind 2005 werd eveneens de containerterminal van Hesse-Noord Natie aan het Deurganckdok in gebruik genomen. De investeringen van Hesse-Noord Natie in 2006 bedroegen dan ook 93,7 miljoen euro minder dan het jaar ervoor. Ze hadden voornamelijk betrekking op

de verdere uitbreiding van de Deurganckterminal en de ombouw van het Churchilldok om meer ruimte te creëren voor de containeroverslag. De MSC Home Terminal aan het Delwaidedok speelde in 2005 al in op de sterke groei van de containertrafiek. Het geïnvesteerde bedrag daalde van 95,3 tot 53,4 miljoen euro doordat de renovatieplannen werden afgerond. In 2006 werden nog bijkomende containerkranen en 14 straddle carriers in gebruik genomen.

De **niet-maritieme cluster** toont een gemengd beeld. Globaal stegen de investeringen met 0,8 pct. Toch kunnen een aantal opmerkelijke evoluties vermeld worden. In de energiesector gingen de investeringen met 35,6 miljoen euro achteruit. Slib en Co Verwerkingscentrale heeft een installatie voor de productie van elektriciteit op basis van afval gebouwd. De belangrijkste werkzaamheden zijn ondertussen voltooid en de installatie werd eind 2005 voor het eerst in gebruik genomen.

Ook de investeringen bij de brandstofproducenten bereikten verre van het niveau van 2005. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat Total Raffinaderij Antwerpen in 2005 belangrijke investeringen had gedaan om de capaciteit van bepaalde eenheden te verhogen.

De resultaten in de chemische nijverheid verhullen de uiteenlopende situaties bij BASF Antwerpen, Evonik Degussa Antwerpen en BASF DOW HPPO Production. BASF Antwerpen investeerde in 2006 314,3 miljoen euro, 173,2 miljoen meer dan het jaar ervoor. De belangrijkste investeringsprojecten waren de uitbreiding van de stoomkraker, de verdere verhoging van de productie van superabsorberende polymeren en de bouw van de nieuwe salpeterzuurinstallatie. In 2007 zouden de investeringsuitgaven voor deze projecten hun top bereikt moeten hebben. Het investeringsbedrag van Evonik Degussa Antwerpen daarentegen slonk met 107,7 miljoen euro. De investeringsactiviteiten in het kader van de nieuwe methionine-installatie werden in 2006 immers succesvol afgerond. Ten slotte werd op 14 februari 2006 de vennootschap BASF DOW HPPO Production opgericht. Zij zal vanaf 2008 propyleen omwerken tot propyleenoxide. Daartoe werd na de oprichting onmiddellijk gestart met de bouw van de productie-installatie op het fabrieksterrein van BASF Antwerpen.

Het bedrag geïnvesteerd door de andere diensten steeg met 80,5 pct. Bermaso en Directlease investeerden respectievelijk 20,2 en 9 miljoen euro. Bermaso werd voor de eerste maal opgenomen vermits deze onderneming in de loop van 2006 is verhuisd naar het havengebied.

TABEL 19 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	BASF ANTWERPEN	Chemische nijverheid
2	EURONAV	Rederijen
3	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen
4	EXCELERATE	Rederijen
5	BASF DOW HPPO PRODUCTION	Chemische nijverheid
6	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Brandstofproductie
7	DREDGING, ENVIRONMENTAL AND MARINE ENGINEERING	Havenaanleg en baggerwerken
8	SAFMARINE CONTAINER LINES	Rederijen
9	M.S.C. HOME TERMINAL	Goederenbehandeling
10	SLIB-EN CO - VERWERKINGS CENTRALE	Energie

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

Rekening houdend met wat hierboven wordt toegelicht, verdwijnen Antwerp Gateway, Evonik Degussa Antwerpen en Hesse-Noord Natie uit de top tien van de ondernemingen met de meeste investeringen in de haven van Antwerpen, en moeten Euronav, Safmarine Container Lines en MSC Home Terminal één tot meerdere plaatsen prijsgeven (tabel 19). Excelsior verschijnt als nieuwkomer op de vierde plaats. In de loop van 2006 werd immers de LNGRV⁵⁷ Excelsior opgeleverd.

1.2.5 Financiële ratio's

De **netto-rentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen** viel drastisch terug, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster (tabel 20). De achteruitgang was zeer uitgesproken bij de scheepsagenten en expediteurs: de netto-rentabiliteit zakte tot onder het niveau van 2004. Het

⁵⁷ LNG-tanker waarbij de hervergassing aan boord van het schip kan gebeuren.

buitengewone resultaat van 44,9 pct. in 2005 was te danken aan Cobelfret. Deze onderneming realiseerde in dat jaar een uitzonderlijke meerwaarde van 250,7 miljoen euro op de verkoop van aandelen.

Bij de rederijen kromp de nettorentabiliteit met een derde. De winsten van enkele grote vennootschappen waaronder Euronav, Safmarine Container Lines en Victrix namen aanzienlijk af. Euronav moest het stellen zonder de zeer hoge financiële opbrengsten van vorig jaar, terwijl Safmarine Container Lines gebukt ging onder de druk op de vrachttarieven.

De maritieme handel daarentegen presteerde uitmuntend in 2006: de nettorentabiliteit liep op tot 33 pct. Detraco International realiseerde een uitzonderlijke opbrengst van 6 miljoen euro. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen ging eveneens verder op haar positieve elan. Op het einde van 2005 heeft het havenbedrijf de resterende pensioenverplichtingen overgedragen aan de federale overheid. Hierdoor werden de totale pensioenkosten, die in 2005 nog 44,9 miljoen euro bedroegen, tot quasi nihil herleid.

TABEL 20 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2004 TOT 2006

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
MARITIEME CLUSTER	21,6	29,0	19,2	0,94	1,06	1,06	37,6	39,9	39,8
Scheepsagenten en expediteurs...	15,5	44,9	10,9	1,04	1,47	1,55	25,7	39,3	41,0
Goederenbehandeling	12,3	12,1	14,2	1,00	1,03	0,85	38,3	36,4	32,1
Rederijen	53,5	45,4	29,7	1,00	0,89	0,91	35,5	36,7	38,1
Scheepsbouw en -herstelling	21,4	28,5	24,4	1,19	1,25	1,29	24,5	26,4	26,9
Havenaanleg en baggerwerken	15,8	10,2	15,3	0,68	0,68	0,79	37,1	34,1	30,4
Visserij	- 1,5	- 11,8	7,3	0,85	0,59	0,95	38,5	38,9	39,6
Maritieme handel	11,2	9,3	33,0	1,54	1,43	1,49	35,9	31,7	41,8
Havenbedrijf	0,4	4,9	11,4	0,48	0,55	1,11	60,2	66,0	68,5
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	21,8	32,9	20,4	0,67	0,66	0,81	24,7	30,6	32,0
HANDEL	6,5	9,4	6,2	1,24	1,24	1,31	30,6	29,8	31,4
INDUSTRIE	24,3	35,7	22,0	0,57	0,60	0,74	24,1	30,5	31,9
Energie	14,3	19,8	21,7	1,41	1,76	0,97	35,4	36,6	39,1
Brandstofproductie	34,6	91,3	49,9	0,99	0,27	0,62	21,3	19,7	20,0
Chemische nijverheid	15,1	7,3	7,2	0,43	0,73	0,74	26,9	43,4	45,4
Automobielnijverheid	25,6	13,4	31,2	0,92	1,04	1,28	20,9	27,2	32,8
Elektronica	2,8	1,3	2,9	0,73	0,76	0,74	19,5	21,4	23,6
Metaalverwerkende nijverheid	5,8	- 1,3	10,6	0,94	1,25	1,27	24,8	25,4	27,6
Bouw	11,3	- 1,0	2,8	1,18	1,23	1,34	23,3	22,9	24,2
Voedingsnijverheid	- 109,3	- 71,6	27,8	0,65	0,80	0,90	9,4	20,8	24,4
Andere industrie	12,2	10,5	14,7	1,22	1,29	1,32	32,8	43,5	43,9
VERVOER OVER LAND	-5,4	1,3	2,1	0,83	0,81	0,71	16,5	21,0	18,7
Wegvervoer	6,9	0,1	6,1	1,76	1,75	1,14	31,4	29,3	22,5
Ander vervoer over land	- 13,5	2,2	- 0,2	0,58	0,53	0,51	12,6	17,3	17,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.	9,5	14,1	10,3	1,15	1,13	1,22	32,5	35,5	36,4
Andere diensten	9,5	14,1	10,3	1,15	1,13	1,22	32,5	35,5	36,4
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	21,7	32,0	20,1	0,72	0,73	0,86	26,8	32,3	33,5

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

In de handel daalde de nettorentabiliteit van 9,4 tot 6,2 pct. Firma Leon Van Parys tekende in 2006 een verlies van 13,7 miljoen euro op. Het definitief afschaffen van invoerquota in de fruitindustrie en het openstellen van de markt voor vrije invoer deden de marktprijzen kelderen terwijl de invoerrechten stegen. Bij de brandstofproducenten is de nettorentabiliteit bijna gehalveerd. De oorzaak van het uitzonderlijke hoge percentage in 2005 is terug te vinden bij Exxonmobil Petroleum & Chemical. Exxonmobil boekte toen een uitzonderlijke meerwaarde van 3,4 miljard euro op de realisatie van vaste activa.

Sommige industrietakken konden dan weer een toename van de nettorentabiliteit voorleggen. In de voedingsnijverheid werd een negatief percentage zelfs omgebogen in een positief door de vennootschap Cargill. Na de twee voorgaande jaren telkens afgesloten te hebben met een verlies, boekte Cargill in 2006 een mooie winst. In de automobielnijverheid steeg de nettorentabiliteit tot 31,2 pct. onder impuls van New Holland Tractor Limited en General Motors Belgium. Beide vennootschappen behaalden in 2006 een zeer goed bedrijfsresultaat en New Holland Tractor Limited profiteerde daarenboven van gunstige wisselkoersresultaten.

Bij het wegvervoer was de verhoogde nettorentabiliteit het resultaat van twee verschillende gebeurtenissen. Enerzijds kon ABX Logistics Air & Sea Worldwide in 2006 haar verlies beperken. Het voorgaande jaar werd nog een uitzonderlijke waardevermindering van 6,4 miljoen euro geboekt waardoor het verlies groter was. Anderzijds werd het kapitaal van Noord Natie⁵⁸ verminderd met 13,9 miljoen euro.

In het algemeen werd voor de **liquiditeit in ruime zin** een verbetering waargenomen. In de maritieme sector bleef deze ratio echter onveranderd. In de niet-maritieme cluster liepen de resultaten soms uiteen. In de energiesector liep het vermogen om de niet-financiële kortetermijnverplichtingen na te komen flink terug. De kortlopende financiële schulden van Electrabel namen fors toe, terwijl de geldbeleggingen drastisch daalden. Bij de brandstofproducenten werd het tegenovergestelde vastgesteld: de liquiditeit steeg aanzienlijk doordat Exxonmobil Petroleum & Chemical en Total Raffinaderij Antwerpen een belangrijk deel van hun kortlopende financiële schulden hebben afgelost. Het nettobedrijfskapitaal van het wegvervoer, ten slotte, ging erop achteruit. De kortetermijnschulden van Noord Natie stegen immers met 38,2 miljoen euro.

De **solvabiliteit** boekte lichte vooruitgang ten opzichte van 2005. De situatie is dezelfde als voor de liquiditeit in ruime zin: de maritieme sector hield het min of meer bij een status quo, terwijl in de niet-maritieme cluster een verbetering werd waargenomen. De maritieme sector waar het verschil met het jaar ervoor het grootst is, is de maritieme handel. Dankzij de uitzonderlijke opbrengst van 6 miljoen euro steeg het eigen vermogen van Detracco International met 5 miljoen euro (het resterende 1 miljoen werd uitgekeerd).

De toename van de solvabiliteit in de automobielnijverheid is toe te schrijven aan New Holland Tractor Limited en General Motors Belgium en is, zoals bij Detracco, onlosmakelijk verbonden met de verbeterde nettorentabiliteit.

Bij de bespreking van de nettorentabiliteit werd reeds vermeld dat Noord Natie haar kapitaal heeft verminderd met 13,9 miljoen euro. Dit heeft er dan ook toe geleid dat de solvabiliteit in het wegvervoer is teruggelopen tot 22,5 pct.

⁵⁸ Het vroegere Movare.

1.3 HAVEN VAN GENT

1.3.1 Recente ontwikkelingen⁵⁹

2006 was een scharnierjaar, een jaar waarin de haven van Gent erin geslaagd is de neerwaartse spiraal te doorbreken, mede dankzij het Kluizendok dat in 2006 verder werd uitgebouwd. Zone II van het Kluizendok zal pas klaar zijn tegen 2009.

De haven van Gent kampt met het probleem van de maritieme toegang in de Gentse kanaalzone. De haven ijvert dan ook voor een significante verruiming van sluizencomplex en zeekanaal. In 2006 waren er enkele belangrijke doorbraken. Zo heeft Vlaanderen beslist de bijkomende kosten te betalen die nodig zijn om de Sluiskiltunnel aan te leggen op een waterdiepte die een latere verdieping van het zeekanaal tot 16 meter mogelijk maakt. Bovendien worden in het najaar van 2008, langs Vlaamse en Nederlandse zijde, concrete beleidsvoorstellen verwacht met betrekking tot een nieuwe zeesluis. Ondertussen werden de twee nieuwe bruggen over de Westersluis zes meter verder van de rand geplaatst zodat bij het afschaffen van een aantal sluisbeperkingen schepen met een breedte groter dan 34 meter kunnen worden geschut.

Met de opening van de Ghent Bio-energy Valley site wil de haven van Gent het centrum worden voor initiatieven op het gebied van biobrandstoffen en op het gebied van de productie van groene stroom. Drie projecten in de Gentse haven kregen samen een zeer groot deel van de quota die de federale regering toekent voor de productie van accijnsvrije biobrandstoffen. Dit betekent voor de haven van Gent een belangrijke stimulans aangezien hierdoor de toevoer van landbouwproducten zal toenemen en de haven van Gent zich kan ontwikkelen als draaischijf van de biobrandstofindustrie in Europa.

De haven van Gent wil zich echter ook op andere vlakken zoals de containertrafiek verder ontwikkelen. Om dit doel te bereiken zal het Havenbedrijf Gent continu moeten investeren in haar imagowerking. De troeven van de haven (waaronder het min of meer uitblijven van congestieproblemen, multimodale verbindingsmogelijkheden en de beschikbaarheid van ruimte) worden op die manier onder de aandacht gebracht.

1.3.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde steeg met 0,8 pct. (- 1,1 pct. tegen vaste prijzen, tabel 21). Door toedoen van de indirecte effecten daalde de totale toegevoegde waarde met 1,2 pct. Het aandeel van de directe toegevoegde waarde in het Vlaamse bbb beliep 1,9 pct., dat van de totale toegevoegde waarde 3,6 pct. Deze percentages liggen iets lager dan in 2005. Ook het aandeel in het Belgische bbb ging licht achteruit en bedroeg 1,1 pct. voor de directe toegevoegde waarde en 2,1 pct. voor de totale toegevoegde waarde.

Ondanks de sterke groei van de toegevoegde waarde bleef het belang van de **maritieme cluster** in Gent, een industriële haven bij uitstek, relatief beperkt. De toegevoegde waarde van de goederenbehandelaars steeg met 11,4 pct. Belgotank deed het uitstekend met een toename van de toegevoegde waarde met 5 miljoen euro die hoofdzakelijk toe te schrijven is aan de stijging van de bedrijfsbelastingen en -taksen. Ook Manuport kon dankzij een forse omzetgroei een hogere bedrijfswinst en dus bijkomende toegevoegde waarde realiseren. Antwerp Fruit Terminal had een positieve impact op de cijfers doordat zij haar eerste en meteen ook laatste jaarrekening neerlegde over boekjaar 2006. Deze onderneming werd ondertussen overgenomen door twee andere vennootschappen die tot dezelfde groep behoren.

⁵⁹ Bronnen: Havenbedrijf Gent GAB (2007), Lloyd Special Report "Port of Ghent".

TABEL 21 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2001 TOT 2006
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	2.653,6	2.819,4	2.818,4	3.382,3	3.509,2	3.537,4	100,0	+ 0,8	+ 5,9
MARITIEME CLUSTER.....	180,6	186,4	184,9	203,1	206,0	226,6	6,4	+ 10,0	+ 4,6
Scheepsagenten en expediteurs	43,9	50,8	38,9	42,1	45,0	50,1	1,4	+ 11,3	+ 2,7
Goederenbehandeling	103,5	101,2	111,0	122,6	125,0	139,3	3,9	+ 11,4	+ 6,1
Rederijen.....	10,3	10,4	11,3	10,8	8,7	7,9	0,2	- 9,4	- 5,1
Scheepsbouw en -herstelling.....	4,4	4,4	4,1	3,9	4,1	4,2	0,1	+ 3,5	- 0,7
Havenaanleg en baggerwerken	2,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Visserij.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	1,2	2,2	5,2	5,5	6,7	6,7	0,2	- 0,3	+ 40,8
Havenbedrijf.....	15,5	16,5	14,3	18,3	16,6	18,6	0,5	+ 11,9	+ 3,7
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Verdeling (p.m.)	4,7	4,7	4,6	4,6	4,6	4,3	-	- 8,2	- 2,0
NIET-MARITIEME CLUSTER	2.473,0	2.633,1	2.633,5	3.179,2	3.303,1	3.310,8	93,6	+ 0,2	+ 6,0
HANDEL	596,9	570,8	599,0	763,2	814,0	798,9	22,6	- 1,9	+ 6,0
INDUSTRIE.....	1.740,5	1.913,8	1.881,0	2.255,1	2.329,1	2.352,7	66,5	+ 1,0	+ 6,2
Energie.....	169,4	165,2	74,2	144,6	132,2	136,0	3,8	+ 2,8	- 4,3
Brandstofproductie.....	5,9	6,8	8,1	7,8	6,6	5,8	0,2	- 12,0	- 0,4
Chemische nijverheid	208,2	203,2	206,1	206,5	229,1	238,3	6,7	+ 4,0	+ 2,7
Automobielnijverheid	492,3	512,4	501,8	655,3	629,4	652,1	18,4	+ 3,6	+ 5,8
Elektronica	57,2	56,5	66,4	47,1	40,3	58,3	1,6	+ 44,6	+ 0,4
Metaalverwerkende nijverheid.....	511,0	689,2	768,2	955,0	1.027,0	947,1	26,8	- 7,8	+ 13,1
Bouw	125,5	109,9	104,8	73,6	73,8	77,9	2,2	+ 5,6	- 9,1
Voedingsnijverheid	58,7	70,8	69,2	57,8	61,1	64,4	1,8	+ 5,4	+ 1,9
Andere industrie.....	112,3	99,7	82,1	107,5	129,6	172,8	4,9	+ 33,4	+ 9,0
VERVOER OVER LAND	55,6	61,2	59,9	63,6	55,4	52,9	1,5	- 4,5	- 1,0
Wegvervoer.....	33,0	34,7	35,2	35,9	36,4	34,7	1,0	- 4,6	+ 1,0
Ander vervoer over land	22,7	26,5	24,7	27,8	19,0	18,2	0,5	- 4,4	- 4,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	79,9	87,3	93,7	97,2	104,6	106,3	3,0	+ 1,6	+ 5,9
Andere diensten.....	70,8	76,2	81,8	85,5	92,5	93,0	2,6	+ 0,6	+ 5,6
Openbare sector	9,1	11,1	11,9	11,8	12,2	13,4	0,4	+ 9,7	+ 7,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	2.932,5	3.007,6	3.021,3	3.290,0	3.199,3	3.091,4	-	- 3,4	+ 1,1
MARITIEME CLUSTER.....	221,0	246,8	191,7	198,0	199,5	212,0	-	+ 6,3	- 0,8
NIET-MARITIEME CLUSTER	2.711,5	2.760,7	2.829,6	3.092,0	2.999,8	2.879,3	-	- 4,0	+ 1,2
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	5.586,2	5.827,0	5.839,7	6.672,3	6.708,5	6.628,8	-	- 1,2	+ 3,5

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

De lichte vooruitgang in de **niet-maritieme cluster** is bijna verwaarloosbaar te noemen. De gedetailleerde cijfers geven echter enkele opmerkelijke verschillen tussen de sectoren bloot. Zo liep de terugval in de metaalverwerkende nijverheid op tot enkele tientallen miljoenen euro. Eind juni 2006 slorpte Arcelor Steel Belgium de vennootschappen Decosteel (te Geel), Sikel (te Genk) en Arcelor Produits Plats Wallonie op teneinde de juridische structuur in België te vereenvoudigen. Waar voorheen de resultaten van Arcelor Steel Belgium volledig aan de haven van Gent toegewezen konden worden, is dit vanaf 1 juli 2006 niet langer het geval. Op basis van de methodologie werd gepoogd om een correcte verdeling te bekomen teneinde de economische realiteit zo goed mogelijk te benaderen en de impact te beperken. Niettemin heeft de herstructurering op zich de toegevoegde waarde van de onderneming beïnvloed. Bovendien is het bedrag van de voorzieningen drastisch gedaald ten opzichte van het jaar ervoor doordat bepaalde voorzieningen werden teruggenomen en de waarderingsregels met betrekking tot voorzieningen voor vervroegd pensioen werden gewijzigd.

In de andere industrietakken werd daarentegen vooruitgang geboekt. Stora Enso Langerbrugge heeft in 2006 haar beste resultaat ooit gerealiseerd, onder andere dankzij het gestegen verkoopvolume, een hogere dagbladpapierprijs en een reductie van de variabele kosten.

De automobielnijverheid kon profiteren van de toename van de toegevoegde waarde van Volvo Group Belgium met 9,4 miljoen euro. Door de economische groei ging de vraag naar vrachtwagens de hoogte in zodat beslist werd om de productiesnelheid op te voeren. Er moesten dan ook bijna 300 nieuwe werknemers in dienst worden genomen waardoor de personeelskosten aanzienlijk stegen. Daarbovenop creëerde Plastal in 2006 7,3 miljoen extra toegevoegde waarde wegens het afsluiten van het project P14 waarvoor alle kosten en opbrengsten in één keer in resultaat werden genomen. Dit project betrof de productie van bumpers voor de automodellen S40 en V50 van Volvo. Ten slotte droeg ook Tower Automotive Belgium haar steentje bij: de toegevoegde waarde steeg van 30,7 tot 36,9 miljoen euro.

GE Power Controls Belgium is erin geslaagd een bedrijfsverlies om te buigen in een mooie bedrijfswinst en droeg zo bij tot de gunstige evolutie in de elektronicasector.

TABEL 22 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT IN 2006

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

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

Het uitmuntende resultaat van Stora Enso Langerbrugge in 2006 heeft als gevolg dat deze onderneming twee plaatsen stijgt in de lijst van bedrijven met de hoogste toegevoegde waarde in de haven van Gent (tabel 22).

1.3.3 Werkgelegenheid

De lichte daling van de tewerkstelling bij de ondernemingen in de haven van Gent werd ruimschoots gecompenseerd door de groei van de werkgelegenheid bij hun onderaannemers (tabel 23). De totale groei kwam ongeveer overeen met die van het Vlaamse Gewest. Het aandeel van de directe en de totale werkgelegenheid in de Vlaamse tewerkstelling bedroeg respectievelijk 1,3 en 3 pct. In verhouding tot de tewerkstelling in België bedroegen deze percentages 0,7 (direct) en 1,7 pct. (totaal).

In de **maritieme cluster** werd de stijgende trend van de twee voorgaande jaren sterk afgezwakt. De toename van de tewerkstelling was het sterkst bij de goederenbehandelaars. Het gemiddeld personeelsbestand van Logistiek Magazijn Gent verdrievoudigde bijna, aangezien deze onderneming in augustus 2005 werd opgericht en in haar eerste boekjaar nog in een opstartfase zat.

TABEL 23 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2001 TOT 2006
(VTE)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	28.201	27.634	27.392	27.883	28.130	28.099	100,0	- 0,1	- 0,1
MARITIEME CLUSTER.....	1.973	1.917	1.861	2.002	2.116	2.139	7,6	+ 1,1	+ 1,6
Scheepsagenten en expediteurs	523	573	553	536	565	586	2,1	+ 3,8	+ 2,3
Goederenbehandeling	1.082	972	957	1.099	1.192	1.227	4,4	+ 3,0	+ 2,6
Rederijen.....	88	102	97	103	94	64	0,2	- 31,9	- 6,3
Scheepsbouw en -herstelling.....	85	83	70	72	72	66	0,2	- 8,0	- 4,9
Havenaanleg en baggerwerken	29	11	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Visserij.....	0	0	0	0	0	0	0	n.	n.
Maritieme handel	15	30	39	42	46	46	0,2	+ 0,2	+ 24,3
Havenbedrijf.....	150	146	145	150	148	150	0,5	+ 1,4	+ 0,0
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>67</i>	<i>64</i>	<i>59</i>	<i>62</i>	<i>62</i>	<i>77</i>	<i>-</i>	<i>+ 22,7</i>	<i>+ 2,6</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	26.228	25.717	25.531	25.881	26.014	25.960	92,4	- 0,2	- 0,2
HANDEL	2.562	2.618	2.531	2.560	2.509	2.549	9,1	+ 1,6	- 0,1
INDUSTRIE.....	21.463	20.834	20.755	20.912	21.220	21.122	75,2	- 0,5	- 0,3
Energie.....	890	935	654	634	629	605	2,2	- 3,9	- 7,4
Brandstofproductie.....	63	56	58	63	59	52	0,2	- 11,9	- 3,8
Chemische nijverheid	1.835	1.779	1.772	1.712	1.702	1.686	6,0	- 1,0	- 1,7
Automobielnijverheid	6.903	6.857	7.382	8.365	8.831	8.770	31,2	- 0,7	+ 4,9
Elektronica	1.185	1.111	1.002	912	783	733	2,6	- 6,3	- 9,2
Metaalverwerkende nijverheid.....	7.228	6.774	6.534	6.473	6.530	6.579	23,4	+ 0,7	- 1,9
Bouw	1.680	1.629	1.664	1.160	1.072	1.050	3,7	- 2,0	- 9,0
Voedingsnijverheid	523	507	512	488	501	496	1,8	- 1,1	- 1,1
Andere industrie.....	1.158	1.186	1.177	1.104	1.113	1.152	4,1	+ 3,5	- 0,1
VERVOER OVER LAND	933	953	937	975	815	799	2,8	- 2,0	- 3,1
Wegvervoer.....	455	480	474	429	449	456	1,6	+ 1,5	+ 0,1
Ander vervoer over land	478	473	462	546	366	343	1,2	- 6,3	- 6,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1.270	1.312	1.309	1.435	1.470	1.490	5,3	+ 1,4	+ 3,2
Andere diensten.....	1.026	1.035	1.035	1.167	1.211	1.229	4,4	+ 1,5	+ 3,7
Openbare sector	244	277	274	268	259	261	0,9	+ 0,8	+ 1,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	36.832	35.686	36.359	37.776	37.414	37.631	-	+ 0,6	+ 0,4
MARITIEME CLUSTER.....	2.747	2.521	1.900	2.013	2.215	1.879	-	- 15,2	- 7,3
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	34.085	33.165	34.459	35.763	35.199	35.752	-	+ 1,6	+ 1,0
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	65.033	63.320	63.750	65.659	65.544	65.730	-	+ 0,3	+ 0,2

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

Bij de rederijen ging het aantal werknemers sterk achteruit in 2006. Door het faillissement van Rederij Victor Huygebaert gingen 14 arbeidsplaatsen (VTE) verloren. Rederij Interamas had geen personeel meer in dienst in 2006.

De tewerkstelling in de **niet-maritieme sectoren** is verminderd, al bleef de afname zeer beperkt. De daling was het meest uitgesproken in de industrietakken. De werkgelegenheid in de automobielnijverheid liep fors terug. De stijging van het gemiddeld aantal werknemers bij Volvo Group Belgium kon de daling bij Volvo Cars niet compenseren. Deze daling is het gevolg van een verminderde productie en van de rationalisatie op groepsniveau waartoe ook Volvo Cars moest bijdragen zodat een aantal bedienden het bedrijf moest verlaten. Ook bij Vyncolit (chemische nijverheid) en Punch Plastx Evergem (elektronica) werden als gevolg van een reorganisatie verschillende werknemers afgedankt en konden sommigen op brugpensioen.

De metaalverwerkende nijverheid en de andere industrietakken zijn de enige industrietakken waar een toename van de werkgelegenheid werd opgetekend. Industriële Buisleidingen (metaalverwerkende nijverheid) verhuisde in de loop van 2006 naar het havengebied van Gent. SCA Packaging Belgium (andere industrie) nam een deel van het personeel over van haar zusterbedrijf in Brussel dat gesloten werd en slurpte bovendien de vennootschap Kartonage D&B op.

TABEL 24 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT IN 2006

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

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

In de loop van 2006 hebben echter geen gebeurtenissen plaatsgevonden die ook maar enige wijziging hebben veroorzaakt in de lijst van ondernemingen met het grootste aantal personeelsleden in de haven van Gent (tabel 24).

1.3.4 Investerings

De investeringen in 2006 lagen opmerkelijk hoger dan in de twee voorgaande jaren. Gent is trouwens de enige Vlaamse haven waar de investeringen zijn toegenomen. De stijging bedroeg 10,2 pct. (+ 7,3 pct. tegen vaste prijzen, tabel 25).

De achteruitgang van de investeringen in de **maritieme cluster** is toe te schrijven aan de rederijen en het havenbedrijf. In de tweede helft van 2004 werd de vennootschap Marbia Shipping opgericht. Het bedrijf investeerde in 2005 3,7 miljoen euro in de afwerking van een motortankschip. Eind 2005 werd dit schip in gebruik genomen. De investeringen zijn in 2006 dan ook fors teruggelopen. Bovendien werd reeds vermeld dat Rederij Victor Huygebaert failliet ging. Deze onderneming investeerde in 2005 nog een bedrag van 1,4 miljoen euro. Het havenbedrijf investeerde 4 miljoen euro minder dan in 2005. Het grootste deel van het investeringsbedrag werd besteed aan de definitieve afwerking van enkele belangrijke projecten ten behoeve van het Kluizendokcomplex.

De heropleving van de investeringen in de haven van Gent is dus volledig te danken aan de **niet-maritieme sectoren**. Vooral de industrie droeg haar steentje bij, meer bepaald de brandstofproducenten. Eind 2005 kreeg Alco Bio Fuel van de Belgische regering een quatum toegewezen voor de productie van accijnsvrije bio-ethanol gedurende een periode van zes jaar. Na de bekendmaking is Alco Bio Fuel gestart met de werken voor de bouw van de fabriek aan het

Rodenhuizedok. De investeringen bedroegen in 2006 11,4 miljoen euro en zullen in 2007 nog hoger oplopen. Oleon Biodiesel kreeg op haar beurt een productiequotum toegewezen voor accijnsvrije biodiesel. In 2006 werd 10,4 miljoen euro geïnvesteerd in de bouw van de fabriek.

Niet alleen de vraag naar duurzame energie vormt een stimulans voor nieuwe projecten. In de voedingsnijverheid investeerde Fuji Oil Europe 8,2 miljoen euro in een nieuwe productie-eenheid voor compound chocolades en kant-en-klare vetgebaseerde vullingen. Bij Algist Bruggeman liepen de aanschaffingen van materiële vaste activa op tot 6,2 miljoen euro. Het betrof onder andere de automatisering van het productieproces, de uitbreiding van de inpakcapaciteit en energiebesparende investeringen.

TABEL 25 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2001 TOT 2006**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	43,3	49,0	47,4	38,9	56,2	49,1	12,5	- 12,6	+ 2,6
Scheepsagenten en expediteurs	4,5	4,3	8,4	7,3	2,4	2,3	0,6	- 1,4	- 12,4
Goederenbehandeling	17,7	8,6	19,9	11,3	23,8	25,0	6,4	+ 5,0	+ 7,2
Rederijen.....	4,0	12,0	5,4	2,3	8,8	4,3	1,1	- 51,3	+ 1,7
Scheepsbouw en - herstelling.....	0,6	0,7	0,6	1,2	0,2	0,5	0,1	+ 127,4	- 3,9
Havenaanleg en baggerwerken	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	+ 19,4	+ 70,1
Havenbedrijf.....	16,1	23,2	12,9	16,6	20,8	16,8	4,3	- 19,2	+ 0,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>2,6</i>	<i>2,8</i>	<i>3,2</i>	<i>3,1</i>	<i>3,8</i>	<i>4,3</i>	<i>-</i>	<i>+ 13,4</i>	<i>+ 11,1</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	554,8	740,0	704,2	305,9	300,7	344,2	87,5	+ 14,5	- 9,1
HANDEL	54,0	61,9	46,2	37,2	41,0	32,0	8,1	- 22,0	- 10,0
INDUSTRIE.....	455,7	645,2	626,9	235,1	217,3	244,8	62,2	+ 12,7	- 11,7
Energie.....	18,7	5,5	5,0	7,5	8,6	12,9	3,3	+ 50,2	- 7,1
Brandstofproductie.....	0,3	0,1	5,0	1,1	1,4	24,5	6,2	+ 1.702,5	+ 134,7
Chemische nijverheid	45,6	38,1	30,1	23,4	26,1	34,9	8,9	+ 34,0	- 5,2
Automobielnijverheid	77,3	148,2	188,5	64,7	80,6	56,2	14,3	- 30,4	- 6,2
Elektronica	13,8	9,7	4,7	4,9	3,8	3,2	0,8	- 16,8	- 25,5
Metaalverwerkende nijverheid.....	219,1	121,0	156,8	90,9	63,5	63,7	16,2	+ 0,3	- 21,9
Bouw	25,2	11,3	9,3	5,4	7,5	14,1	3,6	+ 87,6	- 11,0
Voedingsnijverheid	12,9	16,8	11,0	10,6	6,0	21,3	5,4	+ 255,0	+ 10,6
Andere industrie.....	42,7	294,5	216,4	26,8	19,7	14,0	3,6	- 28,9	- 20,0
VERVOER OVER LAND	8,8	9,0	12,7	11,8	6,4	15,9	4,1	+ 148,1	+ 12,6
Wegvervoer.....	7,0	6,8	9,9	9,5	3,6	12,0	3,0	+ 230,3	+ 11,4
Ander vervoer over land	1,8	2,2	2,8	2,3	2,8	4,0	1,0	+ 41,5	+ 16,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	36,3	24,0	18,4	21,8	36,0	51,5	13,1	+ 42,8	+ 7,2
Andere diensten.....	25,8	11,5	7,3	7,1	19,3	30,9	7,9	+ 60,0	+ 3,7
Openbare sector	10,5	12,5	11,1	14,7	16,7	20,6	5,2	+ 23,0	+ 14,4
DIRECTE INVESTERINGEN	598,1	789,1	751,5	344,8	356,9	393,3	100,0	+ 10,2	- 8,0

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

In de automobielnijverheid heeft het investeringsbedrag het laagste niveau van de laatste zes jaar bereikt. In 2005 installeerde Tower Automotive Belgium nog een waterzuiveringsinstallatie, zodat de investeringen in 2006 16,6 miljoen euro lager lagen. Bij Volvo Cars werden de voorbereidingen voor het in productie nemen van de Volvo C30 afgerond, waardoor de aanschaffingen van materiële vaste activa daalden.

In het wegvervoer en de andere diensten daarentegen hebben de investeringen een nieuw record bereikt. Bij Hallens (wegvervoer) liepen de uitgaven voor 40 trailers en 12 trucks op tot 5,3 miljoen euro. Siffer Dock Company (andere diensten) investeerde in terreinen en gebouwen en komt daardoor op de vijfde plaats in de lijst van ondernemingen met de meeste investeringen in de haven van Gent (tabel 26). Uit deze tabel blijkt ook duidelijk dat Gent werk maakt van haar bio-energiesite: Alco Bio Fuel en Oleon Biodiesel doen de nodige inspanningen om hun fabriek zo snel mogelijk in gebruik te kunnen nemen.

TABEL 26 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid
3	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
4	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Havenbedrijf
5	SIFFER DOCK COMPANY	Andere diensten
6	VOLVO GROUP BELGIUM	Automobielnijverheid
7	ALCO BIO FUEL	Brandstofproductie
8	ELECTRABEL	Energie
9	OLEON BIODIESEL	Brandstofproductie
10	OLEON	Chemische nijverheid

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

1.3.5 Financiële ratio's

De **nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen** is fors gedaald ten opzichte van 2005 (tabel 27). In de maritieme cluster nam deze ratio nochtans licht toe onder impuls van de goederenbehandelaars. Dankzij een opmerkelijke omzetstijging is Manuport erin geslaagd om het verlies van vorig boekjaar om te buigen in een mooie winst. Ook DSV Solutions (Automotive) droeg bij tot de verbetering van de nettorentabiliteit, zij het in mindere mate.

De verklaring voor de daling van de nettorentabiliteit in de haven van Gent moet dus in de niet-maritieme sectoren gezocht worden. De winstgevendheid van BP Belgium (handel) zakte in 2006 fors terug. Het voorgaande jaar verkocht BP Belgium haar "olefins en derivatives"-activiteiten wat leidde tot uitzonderlijk hoge winsten. Het negatieve effect op de cijfers van de handel werd gedeeltelijk gecompenseerd door de hogere winsten van onder andere Ghent Coal Terminal, Oiltanking Ghent en Honda Europe.

In de industrietakken was de daling het sterkst in de metaalverwerkende nijverheid, meer bepaald bij Arcelor Steel Belgium. Terwijl in 2005 nog meer dan de helft van het eigen vermogen werd uitgekeerd naar aanleiding van een kapitaalvermindering, verhoogde het kapitaal opnieuw aanzienlijk in 2006 als gevolg van de verschillende overnames en fusies. Een toename van het eigen vermogen verklaart eveneens de achteruitgang in het wegvervoer. Verbrugge Internationale Wegtransporten verhoogde begin 2006 haar kapitaal met 14,7 miljoen euro door inbreng in natura. De terugval in de andere diensten, ten slotte, is te wijten aan Sidarfin en Sidarsteel.

Niettegenstaande de algemene verslechtering van de nettorentabiliteit zijn er toch enkele industrietakken waarvoor een positieve evolutie kon opgetekend worden. ADPO Ghent (brandstofproductie) slaagde er in tegenstelling tot het voorgaande jaar in om een mooie winst te boeken. Dit was vooral te danken aan de verkoop van een aantal terreinen, een stijging van de omzet en de terugname van een waardevermindering op voorraden. Bij Rogers (elektronica) nam de rentabiliteit flink toe dankzij een grotere omzet die resulteerde in een hogere winst en dankzij een daling van het eigen vermogen als gevolg van dividenduitkeringen. In de voedingsnijverheid is de opwaartse sprong toe te schrijven aan Cargill, en in beperktere mate aan Etablissements P. Bruggeman.

TABEL 27 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2004 TOT 2006

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
MARITIEME CLUSTER.....	5,4	5,5	6,0	1,20	1,34	1,55	58,9	58,5	58,9
Scheepsagenten en expediteurs..	16,6	24,7	25,5	1,05	1,11	1,17	21,5	24,7	27,2
Goederenbehandeling	17,2	9,6	13,3	1,00	1,39	1,38	41,3	43,3	41,1
Rederijen.....	14,7	5,8	- 0,1	1,39	1,46	1,49	39,2	40,1	38,5
Scheepsbouw en -herstelling	13,7	12,1	11,5	1,45	1,64	1,57	53,5	59,0	57,8
Havenaanleg en baggerwerken....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij	- 4,8	9,3	7,2	49,66	26,16	n.	31,4	91,5	100,0
Maritieme handel	- 5,7	14,3	4,8	1,48	1,43	2,24	38,9	31,9	56,0
Havenbedrijf.....	1,5	2,2	2,3	1,78	1,53	3,24	81,3	81,3	81,5
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	22,2	27,1	14,7	1,20	1,23	1,21	45,5	44,0	45,8
HANDEL	18,7	21,3	15,3	0,80	0,95	1,56	38,5	44,8	52,8
INDUSTRIE.....	32,1	45,8	20,0	1,03	0,95	1,04	32,0	25,6	34,7
Energie.....	12,0	14,0	18,9	1,50	1,70	1,02	39,1	39,2	39,6
Brandstofproductie.....	- 4,2	- 12,2	29,8	2,07	2,83	2,98	50,7	53,1	57,1
Chemische nijverheid	9,4	19,1	17,1	1,42	1,62	1,90	46,6	51,3	52,5
Automobielnijverheid	14,4	7,2	8,5	0,77	0,81	0,89	20,8	22,3	21,5
Elektronica	6,9	22,1	40,3	1,48	1,69	1,59	58,3	54,8	50,7
Metaalverwerkende nijverheid.....	58,8	152,2	26,3	1,13	0,77	1,09	31,5	14,8	36,9
Bouw	3,0	11,1	10,4	1,17	1,27	1,15	43,2	42,6	38,4
Voedingsnijverheid	- 1,6	- 0,6	17,5	0,89	1,01	1,11	27,4	31,6	39,1
Andere industrie.....	4,6	- 7,3	- 0,8	1,32	1,28	1,16	43,9	38,1	34,5
VERVOER OVER LAND	3,0	9,3	6,1	0,73	0,82	0,86	17,9	26,7	34,3
Wegvervoer.....	25,4	16,5	9,7	1,26	1,36	1,56	37,3	40,4	54,0
Ander vervoer over land	- 13,6	- 0,7	- 3,4	0,58	0,54	0,53	13,0	18,1	17,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	14,2	16,7	5,8	9,71	7,81	3,03	90,0	87,8	83,1
Andere diensten.....	14,2	16,7	5,8	9,71	7,81	3,03	90,0	87,8	83,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE.....	21,2	25,7	14,1	1,20	1,23	1,22	46,1	44,7	46,5

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

De **liquiditeit in ruime zin** bleef min of meer stabiel: de opwaartse evolutie in de maritieme cluster compenseerde gedeeltelijk de lichte achteruitgang in de niet-maritieme sectoren. De toename van de overige vorderingen van het havenbedrijf Gent met 12,8 miljoen euro had een positieve impact op de liquiditeit. Ook in de maritieme handel ging de liquiditeit er sterk op vooruit. Als gevolg van de verkoop van een deel van de activiteiten aan een groepsentiteit daalden de kortetermijnverplichtingen - en in mindere mate de vlottende activa - van BRP Europe.

De overige vorderingen van Total Belgium (handel) schoten de hoogte in door de toekenning van een kortetermijnlening aan Petrofina. Tegelijkertijd loste Total Belgium een aanzienlijk bedrag af van haar overige leningen op ten hoogste één jaar.

In de energiesector liep het vermogen om de verplichtingen op korte termijn na te komen flink terug. De kortlopende financiële schulden van Electrabel namen fors toe, terwijl de geldbeleggingen drastisch daalden. De chemische nijverheid deed het beter dankzij Oleon en Cri Catalyst Company Belgium. Voor de cijfers van de metaalverwerkende nijverheid kan opnieuw verwezen worden naar Arcelor Steel Belgium.

De liquiditeit in het wegvervoer werd positief beïnvloed door Hallens als gevolg van een forse stijging van de geldbeleggingen en vorderingen op ten hoogste één jaar.

Een van de ondernemingen die de grootste impact had op de cijfers is Stora Enso Industrial Finance (andere diensten). Tijdens de eerste helft van 2006 werd beslist om het maatschappelijk kapitaal te verlagen met 904 miljoen euro. In het kader daarvan werden diverse intragroepsfinancieringscontracten overgedragen aan een andere onderneming binnen de groep waardoor de overige kortetermijnvorderingen verminderden met maar liefst 898 miljoen euro.

De financiële onafhankelijkheid van de bedrijven in de haven van Gent nam toe in 2006, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme cluster. Tailormade Logistics (scheepsagenten en expediteurs) verhoogde haar kapitaal waardoor het eigen vermogen meer dan verdrievoudigde. Niettegenstaande het feit dat slechts een beperkt percentage van de cijfers van DSV Road wordt toegewezen aan de haven van Gent, heeft deze onderneming toch een noemenswaardige impact op de **solvabiliteitsratio** van de scheepsagenten en expediteurs. Als gevolg van de fusie tussen Frans Maas en DFDS Transport - waarna de naam van de vennootschap werd gewijzigd in DSV Road - en als gevolg van de omzetting van de achtergestelde lening van Frans Maas, liep de solvabiliteit van DSV Road op tot 58,5 pct. De verkoop van een deel van de activiteiten door BRP Europe (maritieme handel) leidde niet alleen tot een betere liquiditeitspositie maar eveneens tot een grotere solvabiliteit.

Net zoals de liquiditeit werd de financiële autonomie van Total Belgium (handel) positief beïnvloed door de terugbetaling van overige kortetermijnleningen. Het effect hiervan werd nog versterkt door BP Belgium tengevolge van een vermindering van de overige kortetermijnschulden.

In de metaalverwerkende nijverheid steeg de solvabiliteitsratio tot 36,9 pct. Door de talrijke overnames en fusies is het eigen vermogen van Arcelor Steel Belgium - hét zwaargewicht binnen deze sector - bijna verviervoudigd. De gunstige evolutie in de voedingsnijverheid was minder sterk, maar toch ook opvallend. Zij is enerzijds te danken aan Algist Bruggeman. Daar waar de winst van het boekjaar het voorgaande jaar nog volledig werd uitgekeerd aan de aandeelhouders, werd deze in 2006 toegevoegd aan het eigen vermogen. Anderzijds droeg ook Fuji Oil Europe haar steentje bij, onder andere door de verhoging van haar maatschappelijk kapitaal met 5 miljoen euro. ADPO Ghent (brandstofproductie) kon dankzij het goede resultaat in 2006 haar eigen vermogen versterken.

De kapitaalverhoging ten belope van 14,7 miljoen euro bij Verbrugge Internationale Wegtransporten is de belangrijkste oorzaak van de grotere financiële onafhankelijkheid in het wegvervoer.

In de andere diensten, ten slotte, droegen verschillende ondernemingen in meer of mindere mate bij tot de terugval, onder andere Sidarfin, Sea-Invest, Volvo Europe Finance, Oleon Holding, Gas and Components International en Stora Enso Industrial Finance.

1.4 HAVEN VAN OOSTENDE

1.4.1 Recente ontwikkelingen⁶⁰

Sinds 1999 zijn de trafiekcijfers van de haven van Oostende gestaag toegenomen, en dat is in 2006 niet anders. Het roro-verkeer heeft nog steeds het grootste aandeel in de totale trafiek. Het containervervoer is echter voor het tweede jaar op rij drastisch teruggelopen, wat dankzij diversificatie ruimschoots gecompenseerd werd door een toename in de bulkgoederen.

Het groeipotentieel van de haven, in termen van oppervlakte, heeft echter zijn grens zo goed als bereikt. Om te blijven groeien zouden in de toekomst dus grotere schepen de haven moeten kunnen aandoen. De meeste schepen die momenteel de haven van Oostende aanlopen, hebben reeds een zekere ouderdom. De huidige generatie roro-schepen zijn te lang om Oostende binnen te varen. Er moet dan ook dringend werk gemaakt worden van een vernieuwde en verbeterde haventoeegang. Het Vlaamse Gewest heeft zijn akkoord gegeven om in 2006 en 2007 hierin 25 miljoen euro te investeren. De werken voor de verkorte versie (eerste fase) van de haventoeegang werden opgestart vóór de winter van 2007. De engineering zal vóór de zomer 2008 voltooid zijn, waarna de toegangsgeul nog dient uitgebaggerd te worden. Verwacht wordt dat de nieuwe haventoeegang in september 2008 in gebruik genomen kan worden. De tweede fase, meer bepaald de bouw aan de westelijke kant, zal hopelijk na de winter in 2009 opgestart worden.

Mede dankzij de ontwikkeling van de achterhaven (Plassendale-gebieden) presteert de haven van Oostende zeer goed op het gebied van toegevoegde waarde en tewerkstelling. Bovendien zijn er nog terreinen beschikbaar die in de toekomst ingevuld kunnen worden.

1.4.2 Toegevoegde waarde

De directe toegevoegde waarde in de haven van Oostende steeg in 2006 met 6,9 pct. (+ 4,8 pct. tegen vaste prijzen, tabel 28). De totale toegevoegde waarde, inclusief het deel gegenereerd door de toeleveringsbedrijven van de beschouwde ondernemingen, steeg met 8,7 pct. De Oostendse toegevoegde waarde kan eveneens vergeleken worden met het bbp van het Vlaamse Gewest: in 2006 bedroeg dat percentage voor de directe toegevoegde waarde 0,2 pct., evenveel als het jaar ervoor. Het aandeel van de totale toegevoegde waarde bleef eveneens ongewijzigd en bedroeg 0,4 pct. In 2006 bereikten de directe en totale toegevoegde waarde respectievelijk 0,1 en 0,3 pct. van het Belgische bbp.

De haven van Oostende haalde in 2006 weer een nieuw record wat betreft het creëren van toegevoegde waarde. De toename was meer uitgesproken in de **maritieme sectoren** waardoor deze iets aan belang wonnen. Deze goede resultaten zijn te danken aan de havenaanleg en baggerwerken alsook de visserij. De toegevoegde waarde van Baggerwerken Decloedt en Zoon steeg van 26,4 tot 35,4 miljoen euro. In 2006 werd immers een voorziening van 7,5 miljoen euro aangelegd voor herstellings- en onderhoudswerken. Bovendien stegen de personeelskosten met 2,1 miljoen euro. Geo@Sea droeg ook 3,3 miljoen euro méér bij aan het bbp dan in 2005. Deze vennootschap sloot voor het eerst een volledig boekjaar van 12 maanden af en legde daarenboven een voorziening aan voor verwachte verliezen op een project in Mexico.

De cijfers van de **niet-maritieme cluster** geven eveneens een positief beeld. In de handel boekte Oswald De Bruycker nog maar eens vooruitgang. De resultaten werden daarbovenop positief beïnvloed doordat Icemark voor de eerste maal werd opgenomen. Deze vennootschap verhuisde in 2006 haar maatschappelijke zetel naar het havengebied (Plassendale) van Oostende.

Electrawinds-Biomassa leverde een mooie bijdrage in de energiesector: haar toegevoegde waarde nam toe met 3,6 miljoen euro. Aangezien deze onderneming tot augustus 2005 in een opstartfase verkeerde, is 2006 het eerste jaar waarin Electrawinds-Biomassa 12 maanden operationeel was.

⁶⁰ Bron: AG Haven Oostende (2007)

TABEL 28 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2001 TOT 2006
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	321,3	330,8	345,0	370,1	418,2	447,0	100,0	+ 6,9	+ 6,8
MARITIEME CLUSTER	71,0	69,1	78,5	116,7	102,1	115,1	25,7	+ 12,7	+ 10,2
Scheepsagenten en expediteurs	2,6	4,2	3,0	3,6	3,8	3,9	0,9	+ 3,8	+ 8,7
Goederenbehandeling	3,9	4,8	6,3	7,3	6,6	7,0	1,6	+ 7,1	+ 12,4
Rederijen	- 1,4	- 3,9	1,0	3,4	3,3	1,3	0,3	- 62,3	n.
Scheepsbouw en -herstelling	5,1	4,8	6,5	6,7	5,9	5,1	1,1	- 14,2	+ 0,1
Havenaanleg en baggerwerken	21,3	28,5	29,9	47,5	31,8	44,4	9,9	+ 39,4	+ 15,8
Visserij	28,7	16,1	17,8	31,7	34,0	37,3	8,3	+ 9,7	+ 5,4
Maritieme handel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 2,5	+ 3,2
Havenbedrijf	2,9	3,2	3,1	4,8	5,2	4,3	1,0	- 16,7	+ 8,7
Openbare sector	7,8	11,2	10,8	11,4	11,3	11,6	2,6	+ 2,7	+ 8,2
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>10,3</i>	<i>8,6</i>	<i>9,2</i>	<i>9,6</i>	<i>8,5</i>	<i>11,3</i>	<i>-</i>	<i>+ 33,4</i>	<i>+ 1,8</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	250,3	261,6	266,5	253,4	316,1	331,9	74,3	+ 5,0	+ 5,8
HANDEL	23,2	20,8	20,6	21,9	23,3	25,9	5,8	+ 11,3	+ 2,3
INDUSTRIE	166,4	169,6	167,6	162,0	217,7	222,0	49,7	+ 2,0	+ 5,9
Energie	0,8	0,6	0,2	0,4	1,6	5,1	1,1	+ 221,5	+ 44,7
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	23,6	36,6	35,1	33,8	34,1	31,3	7,0	- 8,3	+ 5,8
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,1	- 5,7	- 4,3
Metaalverwerkende nijverheid	125,6	115,2	110,7	103,2	157,8	159,3	35,6	+ 0,9	+ 4,9
Bouw	6,4	5,7	6,1	6,5	8,3	10,2	2,3	+ 22,0	+ 9,8
Voedingsnijverheid	3,9	6,0	6,4	9,7	8,2	7,4	1,7	- 9,0	+ 13,9
Andere industrie	5,4	4,7	8,3	7,7	7,0	8,1	1,8	+ 15,4	+ 8,4
VERVOER OVER LAND	20,1	20,9	22,6	24,3	21,9	23,0	5,1	+ 5,1	+ 2,7
Wegvervoer	16,8	17,3	18,3	18,6	19,0	20,7	4,6	+ 8,7	+ 4,3
Ander vervoer over land	3,3	3,6	4,3	5,6	2,8	2,3	0,5	- 19,7	- 7,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	40,6	50,4	55,7	45,2	53,2	61,0	13,7	+ 14,8	+ 8,5
Andere diensten	16,6	25,7	34,2	24,8	27,7	34,7	7,8	+ 25,2	+ 15,8
Openbare sector	24,0	24,7	21,5	20,4	25,4	26,3	5,9	+ 3,5	+ 1,9
2. INDIRECTE EFFECTEN	267,0	185,8	274,6	294,4	316,4	351,8	-	+ 11,2	+ 5,7
MARITIEME CLUSTER	50,5	-46,4	70,0	104,5	90,0	106,3	-	+ 18,1	+ 16,1
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	216,5	232,2	204,6	189,9	226,4	245,5	-	+ 8,4	+ 2,5
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	588,2	516,6	619,6	664,4	734,5	798,8	-	+ 8,7	+ 6,3

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

Na een jaar van forse groei is de stijging van de toegevoegde waarde van Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid) eerder bescheiden te noemen (+ 1 miljoen euro).

In tegenstelling tot de meeste andere sectoren werd in de chemische nijverheid een daling opgetekend die volledig toe te schrijven is aan Proviron Fine Chemicals. Onder andere door de druk op de prijzen van grondstoffen en afgewerkte producten en de concurrentie uit Azië werd een bedrijfsverlies in plaats van -winst gerealiseerd.

De verhuis van XL Holding naar het havengebied (Plassendale) van Oostende gaf de toegevoegde waarde van de andere diensten een flinke duw in de rug (+ 3,3 miljoen euro). Daarenboven hadden nog enkele andere vennootschappen een positieve impact. Zo bedroeg de bedrijfswinst van Compagnie de Terrains Européens en Delight Information Systems respectievelijk 1,4 en 0,9 miljoen euro méér dan in 2005.

TABEL 29 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
3	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
4	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid
5	MORUBEL	Visserij
6	ZEEMACHT	Openbare sector
7	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer
8	OSWALD DE BRUYCKER	Handel
9	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid
10	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Energie

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

Door het bedrijfsverlies zakt Proviron Fine Chemicals van de tweede naar de vierde plaats in de lijst van ondernemingen met de hoogste toegevoegde waarde in de haven van Oostende (tabel 29). Verder verschijnt Electrawinds-Biomassa voor de eerste maal op de tiende plaats.

1.4.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Oostende steeg in dezelfde mate als de directe toegevoegde waarde, namelijk met 6,9 pct. (tabel 30). Het gemiddelde personeelsbestand in de onderzochte ondernemingen uit de haven kwam zoals vorig jaar overeen met 0,2 pct. van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest. De totale werkgelegenheid - de som van de directe en de indirecte tewerkstelling - bedroeg 0,4 pct. van de Vlaamse werkgelegenheid. In 2006 bereikten de directe en de totale tewerkstelling respectievelijk 0,1 en 0,2 pct. van de Belgische werkgelegenheid.

In de **maritieme cluster** is de toename van het gemiddeld personeelsbestand vooral te danken aan de visserij. Tal van ondernemingen, zoals Exploitatie Vismijn Oostende, Rederij De Toekomst, Saint-Antoine en OSFA, rapporteerden een groter gemiddeld aantal werknemers dan het voorgaande jaar.

De eerste opname van Icemark⁶¹ zorgde voor tien extra voltijdse equivalenten in de handel. De nieuwe opgerichte onderneming Taurus Europe en nog verschillende andere ondernemingen droegen op hun beurt, zij het in beperktere mate, bij tot de groei van de werkgelegenheid.

Ook andere **niet-maritieme sectoren** kunnen mooie groeicijfers voorleggen. Zo steeg het gemiddeld personeelsbestand van Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid) met 65 voltijdse equivalenten. De forse uitbreiding van de productiecapaciteit bij Bonar Xirion had een positieve impact op de tewerkstelling in de andere industrietakken. Daarenboven wierf Goekint Graphics eveneens 12 bijkomende personeelsleden⁶² aan. De chemische nijverheid is de enige niet-maritieme sector waar het gemiddeld personeelsbestand daalde als gevolg van de inkrimping bij Proviron Fine Chemicals (- 11 VTE) en Orac (- 6 VTE).

⁶¹ Als gevolg van de verplaatsing van de maatschappelijke zetel naar het havengebied van Oostende.

⁶² De evolutie van het gemiddeld aantal werknemers bedroeg + 10 VTE.

TABEL 30 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2001 TOT 2006
(VTE)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	4.134	4.284	4.456	4.532	4.533	4.847	100,0	+ 6,9	+ 3,2
MARITIEME CLUSTER	1.039	1.064	1.217	1.444	1.387	1.470	30,3	+ 6,0	+ 7,2
Scheepsagenten en expediteurs	27	55	46	53	57	54	1,1	- 5,3	+ 14,9
Goederenbehandeling	71	87	121	134	138	148	3,0	+ 7,3	+ 15,6
Rederijen	12	15	15	18	25	29	0,6	+ 15,0	+ 18,4
Scheepsbouw en - herstelling	105	99	114	110	82	95	2,0	+ 15,3	- 2,1
Havenaanleg en baggerwerken	199	254	324	396	353	361	7,5	+ 2,4	+ 12,6
Visserij	382	243	293	421	426	476	9,8	+ 11,6	+ 4,5
Maritieme handel	1	2	2	3	3	3	0,1	- 2,4	+ 18,0
Havenbedrijf	28	28	35	41	42	42	0,9	- 0,2	+ 8,7
Openbare sector	212	282	268	269	260	262	5,4	+ 0,8	+ 4,3
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>128</i>	<i>118</i>	<i>129</i>	<i>155</i>	<i>123</i>	<i>151</i>	<i>-</i>	<i>+ 23,5</i>	<i>+ 3,3</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	3.095	3.220	3.239	3.088	3.146	3.377	69,7	+ 7,3	+ 1,8
HANDEL	378	337	311	306	305	329	6,8	+ 7,7	- 2,8
INDUSTRIE	1.724	1.813	1.810	1.762	1.839	1.941	40,0	+ 5,6	+ 2,4
Energie	4	3	1	1	5	12	0,3	+ 165,2	+ 24,4
Brandstofproductie	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	307	408	405	403	380	365	7,5	- 3,9	+ 3,5
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica	11	12	12	12	10	10	0,2	+ 0,0	- 0,8
Metaalverwerkende nijverheid	1.109	1.142	1.051	997	1.127	1.197	24,7	+ 6,2	+ 1,5
Bouw	151	127	114	112	119	128	2,6	+ 7,1	- 3,3
Voedingsnijverheid	56	62	63	79	86	91	1,9	+ 5,7	+ 10,1
Andere industrie	86	59	166	159	112	138	2,8	+ 23,5	+ 9,9
VERVOER OVER LAND	297	290	310	328	310	329	6,8	+ 6,3	+ 2,1
Wegvervoer	231	226	233	237	244	257	5,3	+ 5,1	+ 2,2
Ander vervoer over land	66	65	77	91	65	73	1,5	+ 11,1	+ 1,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	696	780	807	692	693	778	16,0	+ 12,2	+ 2,3
Andere diensten	192	269	285	197	165	219	4,5	+ 32,7	+ 2,7
Openbare sector	504	511	522	495	528	559	11,5	+ 5,9	+ 2,1
2. INDIRECTE EFFECTEN	4.452	4.763	4.488	3.679	3.676	3.826	-	+ 4,1	- 3,0
MARITIEME CLUSTER	1.110	1.019	1.076	1.237	1.240	1.184	-	- 4,5	+ 1,3
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	3.341	3.744	3.412	2.442	2.436	2.642	-	+ 8,5	- 4,6
TOTAAL WERKGELEGENHEID	8.586	9.047	8.944	8.211	8.209	8.673	-	+ 5,6	+ 0,2

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

In het wegvervoer werd de toename van het gemiddeld aantal werknemers bij Transport Maenhout en Maenhout Logistics gedeeltelijk geneutraliseerd door de afname bij European Freight Services en Domestic Distribution Services.

De sterke groei van de werkgelegenheid in de andere diensten is opmerkelijk. Verschillende ondernemingen werden voor de eerste maal opgenomen. Take Off, XL Holding en Electro Center verplaatsten in de loop van 2006 hun maatschappelijke zetel naar het havengebied van Oostende.

TABEL 31 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
5	ZEEMACHT	Openbare sector
6	MORUBEL	Visserij
7	VAN HUELE GEBROEDERS	Havenaanleg en baggerwerken
8	EXPLOITATIE VISMIJN OOSTENDE	Visserij
9	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid
10	BONAR XIRION	Andere industrie

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

In de top tien van de werkgelegenheid in de haven van Oostende klimt Exploitatie Vismijn Oostende één plaats hoger en stoot Bonar Xirion de onderneming Marine Harvest Belgium van de tiende plaats (tabel 31).

1.4.4 Investeringsen

Na de opvallende toename in 2005 liepen de investeringen terug tot het niveau van 2004. De daling bedroeg 13,8 pct. (- 16,1 pct. tegen vaste prijzen, tabel 32).

De achteruitgang van de investeringen is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de **maritieme sectoren**. Terwijl Ferryways (rederijen) in 2005 materiële vaste activa aanschafte voor een bedrag van 13,5 miljoen euro, bedroegen de investeringen in 2006 nog slechts 0,7 miljoen euro. In juni 2007 werd de vennootschap door de Rechtbank van Koophandel in vereffening gesteld. Oorzaak van de problemen zijn de betwistingen die zijn ontstaan nadat de vennootschap van eigenaar veranderde. Op 7 februari 2008 werd het faillissement van Ferryways uitgesproken. Ook bij het havenbedrijf liepen de investeringen fors terug. Verschillende projecten zijn pas eind 2006 of in 2007 gestart⁶³. In de sector havenaanleg en baggerwerken was de stijging van de investeringen niet groot genoeg om enige impact te hebben op het geheel. Als gevolg van de stijgende bezettingsgraad diende Geo@Sea bijkomende installaties, machines en uitrusting aan te kopen. Het effect hiervan werd afgezwakt door de daling van het investeringsbedrag bij Baggerwerken Decloedt en Zoon.

In 2005 investeerde Electrawinds-Biomassa nog 16,7 miljoen euro in een nieuwe centrale. Deze is operationeel sinds augustus 2005. In 2006 diende dan ook slechts 2,3 miljoen euro geïnvesteerd te worden in de optimalisatie en uitbreiding van de productiecapaciteit. Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid) schafte op haar beurt materiële vaste activa aan voor een bedrag van 7,1 miljoen euro. Dat is 2,8 miljoen euro minder dan het jaar ervoor. Deze sterke dalingen werden slechts in beperkte mate gecompenseerd door de toename in de voedingsnijverheid die volledig toe te schrijven is aan Natrajacali. In de andere **industrieta**kken werd de terugval bij Goekint Graphics volledig geneutraliseerd door de stijging bij Bonar Xirion waar aanzienlijk geïnvesteerd werd in een capaciteitsuitbreiding. De evolutie in de andere logistieke diensten is compleet het tegenovergestelde van de evolutie in de industrie dankzij XL Holding, Debrufin en Société Forestière et Immobilière Soforim. Bovendien investeerde het openbaar bestuur 14,1 miljoen euro in 2006.

⁶³ Bijvoorbeeld: de verbreding van de zwaaicirkel ter hoogte van het Zeewezendok, een nieuwe verstevigde kaai voor C-Power, de werken aan de Vismijnlaan, enz.

TABEL 32

INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2001 TOT 2006

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	15,4	9,7	12,0	20,4	40,0	27,1	30,2	- 32,4	+ 12,0
Scheepsagenten en expediteurs	0,3	0,3	0,4	1,5	0,8	0,9	1,0	+ 7,5	+ 21,2
Goederenbehandeling	0,4	0,4	0,2	0,5	0,9	1,0	1,2	+ 11,4	+ 20,7
Rederijen	0,0	0,8	0,1	0,2	14,0	1,4	1,5	- 90,1	+ 103,2
Scheepsbouw en - herstelling	0,8	0,4	0,5	1,2	0,4	1,5	1,7	+ 247,8	+ 13,7
Havenaanleg en baggerwerken	0,5	0,8	1,0	5,1	11,9	15,3	17,1	+ 29,1	+ 96,9
Visserij	6,8	3,1	4,8	5,7	4,7	5,2	5,8	+ 10,4	- 5,5
Maritieme handel	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	+ 6,9	+ 16,4
Havenbedrijf	4,7	3,9	5,0	6,3	7,2	1,6	1,8	- 77,2	- 19,0
Openbare sector	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>3,3</i>	<i>1,8</i>	<i>1,2</i>	<i>2,9</i>	<i>1,9</i>	<i>3,1</i>	<i>-</i>	<i>+ 62,3</i>	<i>- 1,5</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	47,5	45,5	49,4	68,3	64,1	62,7	69,8	- 2,2	+ 5,7
HANDEL	4,2	5,9	5,6	20,7	7,3	7,2	8,0	- 1,6	+ 11,1
INDUSTRIE	30,3	17,8	22,6	21,5	39,6	25,1	28,0	- 36,5	- 3,6
Energie	0,1	0,0	0,0	1,0	16,9	2,4	2,7	- 85,7	+ 93,9
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	7,6	7,3	7,5	5,7	6,9	5,6	6,3	- 18,0	- 5,7
Automobielenijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	- 31,1	+ 4,9
Metaalverwerkende nijverheid	17,3	7,7	10,5	9,3	10,8	7,7	8,6	- 28,0	- 14,8
Bouw	0,6	0,6	0,7	0,9	0,6	1,5	1,6	+ 136,6	+ 20,7
Voedingsnijverheid	4,0	1,0	0,9	2,6	0,7	3,4	3,8	+ 395,6	- 3,1
Andere industrie	0,8	1,0	3,0	1,8	3,7	4,4	4,9	+ 19,6	+ 41,2
VERVOER OVER LAND	4,8	5,3	1,8	2,8	5,5	5,1	5,7	- 6,3	+ 1,4
Wegvervoer	4,5	3,4	1,3	2,3	3,3	2,9	3,2	- 13,7	- 8,7
Ander vervoer over land	0,3	1,9	0,5	0,6	2,2	2,3	2,5	+ 4,9	+ 52,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	8,2	16,5	19,4	23,3	11,7	25,2	28,1	+ 115,9	+ 25,1
Andere diensten	2,1	4,6	10,7	12,2	7,6	11,1	12,4	+ 47,0	+ 40,2
Openbare sector	6,2	12,0	8,6	11,1	4,1	14,1	15,7	+ 242,9	+ 17,9
DIRECTE INVESTERINGEN	62,9	55,2	61,5	88,7	104,1	89,8	100,0	- 13,8	+ 7,4

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

TABEL 33 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken
3	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid
4	GEO @ SEA	Havenaanleg en baggerwerken
5	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid
6	BONAR XIRION	Andere industrie
7	OSWALD DE BRUYCKER	Handel
8	NATRAJACALI	Voedingsnijverheid
9	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Energie
10	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer

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

1.4.5 Financiële ratio's

In de haven van Oostende zette de positieve evolutie van de **netto-rentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen** zich gestaag voort tengevolge van het overwicht van de niet-maritieme sectoren (tabel 34). In de maritieme cluster werd een verslechtering opgetekend, al bleef deze beperkt. Verschillende ondernemingen uit de sector scheepsbouw en -herstelling boekten opmerkelijk minder goede resultaten dan in 2005, waaronder Damen België, S.K.B. Yard, Metaco en S.K.B. Life Saving Equipment. Hetzelfde kan gezegd worden van Dekuyper Products (maritieme handel). Morubel (visserij) voegde opnieuw haar winst toe aan het eigen vermogen, waardoor de rentabiliteitsratio negatief beïnvloed werd.

In de industrietakken zien de cijfers er rooskleuriger uit. Dankzij lagere afschrijvingskosten en meer financiële opbrengsten, waaronder wisselkoerswinsten, sloot JM Huber Belgium (chemische nijverheid) het boekjaar af met winst in plaats van verlies. De oorzaak van de verbetering in de elektronicasector is de uitzonderlijke opbrengst gerealiseerd door Dekomte Benelux. De uitzonderlijke opbrengst van H. Deweert was echter veel signifikanter en leidde tot een spectaculair herstel van de rentabiliteit in de andere industrietakken. In de voedingsnijverheid is de ratio in twee jaar tijd in elkaar gezakt wegens de ontwikkelingen bij Natrajacali.

De **liquiditeit in ruime zin** ging er weer op vooruit in 2006. De resultaten in de maritieme en niet-maritieme sectoren lopen opnieuw uiteen. In de maritieme cluster overheerst de daling van het nettobedrijfskapitaal. Deze werd voornamelijk gestuwd door de sector havenaanleg en baggerwerken, meer bepaald door Baggerwerken Decloedt en Zoon. De belangrijkste redenen zijn de bijna-verdubbeling van de leveranciersschulden en een nieuwe lening op korte termijn. Bij de rederijen hadden zowel Sylmer Shipping als Bouline een negatieve impact. De goederenbehandelaars kunnen de beste cijfers voorleggen. Dit is grotendeels het gevolg van de verdrievoudiging van de handelsvorderingen van Ostend Handling.

Het vermogen van Total Belgium (handel) om de verplichtingen op korte termijn na te komen is verzevenvoudigd in 2006. Enerzijds stegen de overige vorderingen omwille van een kortetermijnlending aan Petrofina. Anderzijds werd het grootste deel van de overige leningen (passiefzijde van de balans) afgelost naar aanleiding van de verkoop van financiële participaties in verbonden ondernemingen. Het effect hiervan werd nog versterkt door de verbeterde liquiditeitspositie van Oswald De Bruycker en Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende.

In de industrietakken had Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid) een doorslaggevende invloed. Dankzij een verbeterde kaspositie konden de financiële schulden op ten hoogste één jaar worden afgebouwd. In de meeste andere industrietakken werd echter een vermindering van het nettobedrijfskapitaal opgetekend. In de voedingsnijverheid is deze toe te schrijven aan Natrajacali.

De liquiditeit van Daikin Europe Coordination Center (andere diensten), ten slotte, steeg van 3,1 tot 5,3 door de halvering van de financiële schulden op korte termijn.

Het eigen vermogen van Baggerwerken Decloedt en Zoon is geslonken door het toekennen van dividenden ten belope van 11 miljoen euro. Havenaanleg en baggerwerken is echter niet de enige maritieme sector waar de **solvabiliteit** terugliep. De cijfers van de visserij werden negatief beïnvloed

door nieuwe leningen bij Morubel. Scheepsbouw en -herstelling scoorde daarentegen wel beter dankzij Damen België. Naar aanleiding van het beëindigen van een project werden de ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen in opbrengst genomen, waardoor het grootste deel van de schulden is weggevallen.

In de niet-maritieme sectoren haalde de opwaartse evolutie de bovenhand. Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid) bouwde haar financiële schulden op korte termijn af en kon daarenboven een mooie winst toevoegen aan het overgedragen resultaat (eigen vermogen). H. Deweert (andere industrietakken) kon eveneens haar eigen vermogen opkrikken dankzij de gerealiseerde winst. De financiële onafhankelijkheid van de voedingsnijverheid verslechterde als gevolg van de toegenomen schulden bij Natrajacali.

Zoals voor de liquiditeitsratio is de verhoogde solvabiliteit van de andere diensten volledig toe te schrijven aan Daikin Europe Coordination Center.

TABEL 34 FINanciële ratio's in de haven van oostende van 2004 tot 2006

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
MARITIEME CLUSTER	10,2	7,8	7,2	1,52	1,48	1,25	38,3	40,9	38,5
Scheepsagenten en expediteurs...	21,9	22,3	20,6	0,94	0,92	1,02	10,8	11,7	15,3
Goederenbehandeling	2,5	17,5	16,0	1,05	1,42	1,90	51,7	59,3	67,9
Rederijen	1,6	- 2,1	2,5	0,84	1,26	0,54	30,3	29,3	15,9
Scheepsbouw en -herstelling	19,7	12,5	9,2	0,89	1,03	1,39	14,6	14,6	39,0
Havenaanleg en baggerwerken	6,7	5,0	6,3	2,20	1,95	1,03	31,2	32,9	23,6
Visserij	26,1	18,7	14,9	1,97	1,90	1,79	42,4	49,5	41,2
Maritieme handel	32,8	10,5	- 0,8	2,20	1,32	1,30	43,8	28,7	27,7
Havenbedrijf	3,8	2,3	1,0	1,33	1,03	1,47	86,9	87,8	91,3
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	6,0	9,5	11,4	1,36	1,40	1,62	47,9	44,9	53,2
HANDEL	3,1	2,5	4,3	1,64	1,47	1,67	53,2	48,1	50,1
INDUSTRIE	7,4	15,3	18,4	0,78	0,85	0,95	34,3	35,5	45,1
Energie	2,2	5,3	1,0	1,43	3,12	3,36	66,7	93,8	94,9
Brandstofproductie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	- 3,3	- 8,0	2,2	1,76	1,93	1,79	47,7	47,6	45,7
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	7,5	1,9	11,8	1,20	1,24	1,13	18,3	20,2	20,2
Metaalverwerkende nijverheid	8,9	22,5	22,2	0,59	0,68	0,74	30,2	32,6	46,2
Bouw	17,1	29,9	32,9	1,08	1,02	0,96	25,4	24,2	25,2
Voedingsnijverheid	55,1	19,5	12,4	2,13	3,15	2,14	41,0	52,5	43,7
Andere industrie	27,3	- 7,9	37,9	1,63	1,63	1,40	38,1	33,3	37,4
VERVOER OVER LAND	11,6	12,2	12,9	1,37	1,58	1,62	36,7	49,3	50,1
Wegvervoer	17,4	14,2	15,2	1,79	2,05	2,07	50,7	58,5	59,2
Ander vervoer over land	- 11,1	- 2,0	- 5,4	0,72	0,73	0,66	17,6	23,4	22,7
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.	4,8	5,3	5,2	3,73	2,76	3,70	71,0	56,8	66,2
Andere diensten	4,8	5,3	5,2	3,73	2,76	3,70	71,0	56,8	66,2
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	6,7	9,2	10,7	1,38	1,41	1,55	45,8	44,1	50,1

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

1.5 HAVEN VAN ZEEBRUGGE

1.5.1 Recente ontwikkelingen⁶⁴

Zeebrugge bereikte in 2006 een nieuw record van bijna 40 miljoen ton goederen. Op dit nieuwe record heeft men zes jaar moeten wachten, het vorige dateert van het jaar 2000. De haven van Zeebrugge behandelde dit jaar een volume van bijna 2 miljoen nieuwe wagens en blijft daarmee een leider in deze sector. Het parkinggebouw van Sea-Ro op het Minervaplein en de ingebruikname van de Bastenakenkade als nieuw roro-platform hebben voor de noodzakelijke uitbreiding van de capaciteit gezorgd.

Ook op het vlak van de containertrafiek is Zeebrugge sinds enkele jaren aan een opmars bezig. De containertrafiek is bijna verdrievoudigd in tien jaar tijd. In 2006 verkocht APM Terminals 40 pct. van haar containerterminal in Zeebrugge aan Shanghai International Port Group, de grootste havenoperator in China. Bij volledige afwerking zal de containercapaciteit van deze terminal 2 miljoen TEU op jaarbasis bedragen. Aangezien Shanghai de derde plaats in de wereld bekleedt als containerhaven vormt dit een uitgelezen kans om de groei van de containertrafiek in Zeebrugge een extra duw in de rug te geven. Ook in de CHZ⁶⁵ terminal wordt volop geïnvesteerd in de uitrusting, waardoor de jaarlijkse capaciteit in de toekomst meer dan 1 miljoen TEU zal bedragen. PSA/HNN is bovendien een derde containerterminal aan het bouwen in het Albert II-dok. Deze stimulansen komen van pas vermits de havenautoriteiten een doelstelling van 4 tot 5 miljoen TEU voorop hebben gesteld voor de toekomst. De haven van Zeebrugge is dan ook één van de weinige Europese havens die voldoende diepgang bieden om de grote, hedendaagse containerschepen probleemloos te ontvangen en te behandelen.

Zeebrugge blijft uiteraard een belangrijke draaischijf in de aanvoer van gas. De laatste twee decennia was de aanvoer via de LNG-terminal gemiddeld goed voor ongeveer 30 pct. van de bevoorrading voor de Belgische markt. De werkzaamheden voor de capaciteitsuitbreiding naderen hun voltooiing en vertegenwoordigen een investering van globaal 165 miljoen euro⁶⁶. Grosso modo gaat het om de bouw van een vierde LNG-opslagtank en bijkomende hervergassingsinstallaties. Op deze manier slaagt Fluxys erin om van Zeebrugge een aantrekkingspool voor nieuwe projecten te maken en de bevoorradingszekerheid van het land te versterken.

Het havenbedrijf van Zeebrugge neemt initiatieven om een meer evenwichtige modal split te bekomen. Zo is er sinds juni 2006 een vaste treinverbinding tussen Zeebrugge en Duisburg. Infrabel, dat het Belgische spoornetwerk beheert, is van plan om in de loop van de komende jaren bijna 200 miljoen euro te investeren in de spoorinfrastructuur van de haven van Zeebrugge. De inspanningen werpen duidelijk hun vruchten af: het aandeel van het wegvervoer daalde van 66 pct. in 2005 naar 60 pct. in 2006. In opdracht van de Vlaamse regering werd in 2007 een studie gestart naar de haalbaarheid van een nieuwe binnenvaartaansluiting met Nederland, Duitsland en Noord-Frankrijk voor binnenschepen tot 4.500 ton. De studieresultaten worden verwacht midden 2008. De eventuele werken zelf zullen dan ook niet aanvangen vóór 2012.

⁶⁴ Bronnen: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2007), Lloyd Special Report "Port of Zeebrugge", diverse krantenartikels.

⁶⁵ Container Handling Zeebrugge. Deze terminal is voor 65 pct. in handen van PSA/HNN, CMA-CGM is eigenaar van de overige 35 pct.

⁶⁶ Fluxys LNG, *Jaarverslag 2006*

1.5.2 Toegevoegde waarde

Na een minder goede prestatie in 2005 werd opnieuw een flinke vooruitgang geboekt. Opvallend is dat de evoluties in de maritieme en niet-maritieme cluster gelijk opgaan. De directe toegevoegde waarde steeg met 6,7 pct. tegenover 2005 (+ 4,6 pct. tegen vaste prijzen, tabel 35). De totale toegevoegde waarde, die de som is van de directe en indirecte effecten, nam toe met 7,1 pct. De directe en totale toegevoegde waarde vertegenwoordigden respectievelijk 0,5 en 0,8 pct. van het Vlaamse bbp, wat evenveel is als het voorgaande jaar. In verhouding tot het Belgische bbp bedroeg het aandeel 0,3 (direct) en 0,4 pct. (totaal).

In de **maritieme cluster** ging de bijdrage van de goederenbehandelaars aan het bbp er fors op vooruit. De toegevoegde waarde van Container Handling Zeebrugge is meer dan verdubbeld vermits 2005 het eerste boekjaar was en slechts zes maanden telde. Daarenboven nam de toegevoegde waarde van Sea-Ro Terminal en Combined Terminal Operators flink toe. Er werden grotere volumes behandeld waardoor de kosten voor havenarbeid alsook de bedrijfswinst (enkel bij Sea-Ro Terminal) stegen.

De toename van de trafieken had eveneens een positieve impact op het bedrijfsresultaat van het havenbedrijf. Bij de zeemacht (openbare sector) ging de toegevoegde waarde erop vooruit als gevolg van een uitbreiding van het personeelsbestand. Toch zijn er enkele maritieme sectoren waar een terugval werd opgetekend. Door de verkoop van een aantal schepen eind 2005 heeft Cobelfret Ferries aanzienlijk minder afschrijvingen geboekt, hetgeen de daling van de toegevoegde waarde bij de rederijen verklaart.

De handel oversteeg voor het eerst het niveau van 2001. Als gevolg van de omvorming van de vestiging in Brugge tot een distributiecentrum wordt Donaldson Europe vanaf 2006 opgenomen in de handel in plaats van de metaalverwerkende nijverheid. Vichiunai Europe realiseerde een toegevoegde waarde van 1,8 miljoen euro en werd voor het eerst opgenomen na de verhuis van de maatschappelijke zetel in de loop van 2006. De toegevoegde waarde van V.A.C. Machines nam toe van 2,6 tot 3,6 miljoen euro door een grotere bedrijfswinst en een stijging van de voorzieningen voor garantieverplichtingen. Ook Metalunion deed het beter dan het voorgaande jaar. De aangepaste verkoopspolitiek en de aanhoudende hoogconjunctuur in de staalsector hadden een positieve impact op de bedrijfswinst.

De sterke vooruitgang in de elektronicasector is hoofdzakelijk toe te schrijven aan Philips Innovative Applications waar een flinke verbetering van de bedrijfsresultaten werd opgetekend. In de chemische nijverheid is het opmerkelijke herstel voornamelijk te danken aan twee ondernemingen. De bedrijfswinst van Pemco Brugge is meer dan verdubbeld door het toepassen van toeslagen voor gestegen brandstofkosten en door een grotere afzet. Punch Plastics kon eveneens zeer goede resultaten voorleggen: het bedrijfsverlies van vorig jaar werd omgezet in een bedrijfswinst. De voedingsnijverheid is één van de weinige **niet-maritieme sectoren** waar de toegevoegde waarde achteruit ging. Dit is het gevolg van het verslechteren van de bedrijfsresultaten van PBI Fruit Juice Company, Kathy Chocolaterie en Voeders Huys.

Albion Tours verhuisde in de loop van 2006 naar het havengebied van Zeebrugge en gaf zo het ander vervoer over land een duwtje in de rug.

De toegevoegde waarde van de andere diensten is gestegen onder impuls van onder andere het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland (I.V.B.O.), Gems International en Bryggia die voor het eerst een jaarrekening neerlegde.

TABEL 35 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2001 TOT 2006
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	724,9	731,8	751,9	810,5	799,8	853,4	100,0	+ 6,7	+ 3,3
MARITIEME CLUSTER.....	281,1	278,0	291,7	307,6	325,3	349,6	41,0	+ 7,5	+ 4,5
Scheepsagenten en expediteurs	27,2	28,5	35,3	38,6	40,0	43,6	5,1	+ 9,2	+ 9,9
Goederenbehandeling	90,2	93,3	100,5	120,2	116,4	134,1	15,7	+ 15,1	+ 8,3
Rederijen.....	4,3	9,1	18,4	12,2	28,0	23,6	2,8	- 15,6	+ 40,3
Scheepsbouw en -herstelling.....	9,6	8,4	7,6	7,7	7,9	8,5	1,0	+ 7,1	- 2,5
Havenaanleg en baggerwerken	26,0	24,1	17,0	12,2	10,9	11,2	1,3	+ 2,9	- 15,5
Visserij.....	34,8	32,6	31,6	24,7	25,7	22,6	2,6	- 12,3	- 8,3
Maritieme handel	0,1	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4	0,0	- 5,4	+ 36,7
Havenbedrijf.....	18,5	20,8	14,7	21,3	22,1	26,1	3,1	+ 18,2	+ 7,1
Openbare sector	70,3	61,1	66,2	70,2	73,8	79,5	9,3	+ 7,7	+ 2,5
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>20,2</i>	<i>18,4</i>	<i>17,6</i>	<i>17,4</i>	<i>16,4</i>	<i>14,6</i>	<i>-</i>	<i>- 11,2</i>	<i>- 6,3</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	443,8	453,8	460,2	502,9	474,5	503,8	59,0	+6,2	+ 2,6
HANDEL	77,9	60,8	67,1	75,2	73,9	85,7	10,0	+ 16,0	+ 1,9
INDUSTRIE.....	257,0	271,4	267,5	284,2	262,5	270,9	31,7	+ 3,2	+ 1,1
Energie.....	49,3	78,6	57,8	63,6	56,6	58,0	6,8	+ 2,4	+ 3,3
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	29,0	29,4	26,5	26,0	23,6	27,2	3,2	+ 15,3	- 1,3
Automobielnijverheid	7,9	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	+ 10,7	- 53,4
Elektronica	65,4	66,1	80,4	84,5	79,0	90,4	10,6	+ 14,4	+ 6,7
Metaalverwerkende nijverheid.....	24,1	27,8	25,8	26,5	23,0	17,2	2,0	- 25,0	- 6,5
Bouw	57,1	44,8	40,9	40,0	41,2	40,8	4,8	- 1,0	- 6,5
Voedingsnijverheid	11,5	10,3	22,9	28,8	27,0	24,1	2,8	- 10,6	+ 16,0
Andere industrie.....	12,6	14,4	13,2	14,7	11,9	13,0	1,5	+ 8,9	+ 0,6
VERVOER OVER LAND	59,2	67,0	69,8	81,2	68,6	72,9	8,5	+ 6,3	+ 4,3
Wegvervoer.....	45,1	49,9	52,5	60,3	55,2	56,4	6,6	+ 2,3	+ 4,6
Ander vervoer over land	14,0	17,1	17,3	20,9	13,4	16,5	1,9	+ 23,0	+ 3,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	49,8	54,5	55,7	62,2	69,6	74,3	8,7	+ 6,7	+ 8,3
Andere diensten.....	32,5	37,1	38,3	44,3	50,5	54,1	6,3	+ 7,1	+ 10,7
Openbare sector	17,3	17,4	17,4	17,9	19,1	20,2	2,4	+ 5,8	+ 3,1
2. INDIRECTE EFFECTEN	604,7	687,2	558,3	547,7	529,6	571,0	-	+ 7,8	- 1,1
MARITIEME CLUSTER.....	230,4	362,6	247,3	222,4	228,8	250,0	-	+ 9,3	+ 1,6
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	374,3	324,6	311,0	325,2	300,8	321,0	-	+ 6,7	- 3,0
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	1.329,6	1.419,0	1.310,2	1.358,1	1.329,4	1.424,4	-	+ 7,1	+ 1,4

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

TABEL 36 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2006

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

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

Cobelfret Ferries verdwijnt uit de top tien van de toegevoegde waarde in de haven van Zeebrugge. Haar plaats wordt ingenomen door Container Handling Zeebrugge (tabel 36).

1.5.3 Werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge nam na een minder goed jaar in 2005 opnieuw toe en bereikte net niet de kaap van 11.000 voltijdse equivalenten (tabel 37). De resultaten voor de indirecte tewerkstelling zijn gelijkaardig, al is de toename minder uitgesproken. Deze groeicijfers wijzigden niets aan het aandeel van de directe en de totale werkgelegenheid in de Vlaamse en de Belgische tewerkstelling. Dit aandeel bedroeg respectievelijk 0,5 (direct) en 0,9 pct. (totaal) in verhouding tot de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest, terwijl het respectievelijk 0,3 (direct) en 0,5 pct. (totaal) bedroeg in verhouding tot de binnenlandse werkgelegenheid.

In de **maritieme cluster** kwamen er maar liefst 468 VTE bij. De goederenbehandelaars namen hiervan het grootste deel voor hun rekening. Het contingent havenarbeiders steeg sterk omwille van de toename van de arbeidsintensieve autotrafiek en de voortdurende groei van het containerverkeer. Verschillende goederenbehandelaars, zoals Combined Terminal Operators, Container Handling Zeebrugge en 2XL⁶⁷, stelden niet alleen meer havenarbeiders te werk, maar breidden daarenboven ook hun eigen personeelsbestand uit. Bij APM Terminals Zeebrugge diende een groot aantal werknemers aangeworven te worden voor de start van de bedrijfsactiviteiten in mei 2006.

De verhoogde activiteiten hadden eveneens een positieve weerslag op de werkgelegenheid bij Cobelfret Ferries (rederijen). De stijging bij de scheepsagenten en expediteurs is voor een groot deel te danken aan Norfolk Line en de oprichting van de nieuwe vennootschap United European Car Carriers (Belgium) eind 2005.

Door de groei in de maritieme sectoren en de terugval van de tewerkstelling in de **niet-maritieme sectoren** daalde het relatieve aandeel van deze laatste cluster. In de bouw werden heel wat minder arbeidsplaatsen opgetekend. Dit kan verklaard worden door het faillissement van Sanafbo, de verplaatsing van de maatschappelijke zetel van Bolliou naar Torhout en de overname van Centrotherm door CT-O uit Oostkamp. De verschuiving van werknemers van de metaalverwerkende nijverheid naar de handel weerspiegelt de omvorming van de vestiging van Donaldson Europe in het havengebied van Zeebrugge tot een distributiecentrum.

In de transportsector kon de toename in het ander vervoer over land, de afname in het wegvervoer niet volledig goedmaken. Bij Norbert Dentressangle Silo Belgium werden in de loop van 2006 26 mensen afgedankt wegens de slechte resultaten. In 2007 besliste de onderneming om over te gaan tot collectief ontslag en sluiting van de onderneming. Ook bij Transport De Sauter en Vandevoorde Peter gingen meerdere jobs verloren. Het ander vervoer over land dankt de positieve evolutie voornamelijk aan de verhuis van Albion Tours naar het havengebied van Zeebrugge, alsook aan de NMBS-Groep.

⁶⁷ 2XL ging van start met een nieuwe logistieke activiteit in het kader van een overeenkomst met Danone Waters UK.

TABEL 37 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2001 TOT 2006
(VTE)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	10.855	10.383	10.438	10.858	10.604	10.984	100,0	+ 3,6	+ 0,2
MARITIEME CLUSTER.....	4.834	4.432	4.366	4.444	4.585	5.053	46,0	+ 10,2	+ 0,9
Scheepsagenten en expediteurs	320	347	385	394	421	470	4,3	+ 11,7	+ 8,0
Goederenbehandeling	1.386	1.418	1.415	1.599	1.727	2.040	18,6	+ 18,2	+ 8,0
Rederijen.....	83	91	92	91	88	141	1,3	+ 60,1	+ 11,2
Scheepsbouw en -herstelling.....	193	167	150	146	148	136	1,2	- 7,7	- 6,7
Havenaanleg en baggerwerken	289	284	246	166	163	171	1,6	+ 4,8	- 10,0
Visserij.....	488	485	432	403	357	311	2,8	- 12,9	- 8,6
Maritieme handel	6	5	10	8	8	8	0,1	- 0,8	+ 6,6
Havenbedrijf.....	162	156	152	150	145	141	1,3	- 3,0	- 2,7
Openbare sector	1.907	1.480	1.484	1.486	1.527	1.633	14,9	+ 6,9	- 3,1
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>285</i>	<i>293</i>	<i>284</i>	<i>352</i>	<i>254</i>	<i>304</i>	<i>-</i>	<i>+ 19,7</i>	<i>+ 1,3</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	6.021	5.951	6.071	6.415	6.019	5.931	54,0	- 1,5	- 0,3
HANDEL	965	1.009	1.047	1.118	1.129	1.205	11,0	+ 6,7	+ 4,6
INDUSTRIE.....	3.172	2.881	2.926	2.858	2.657	2.489	22,7	- 6,3	- 4,7
Energie.....	192	184	161	132	124	124	1,1	+ 0,4	- 8,3
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	357	346	320	277	240	232	2,1	- 3,6	- 8,3
Automobielnijverheid	176	1	0	2	2	2	0,0	+ 0,0	- 59,1
Elektronica	799	777	862	897	785	786	7,2	+ 0,1	- 0,3
Metaalverwerkende nijverheid.....	384	399	389	408	382	265	2,4	- 30,6	- 7,1
Bouw	736	600	590	529	536	487	4,4	- 9,2	- 7,9
Voedingsnijverheid	267	275	313	343	347	352	3,2	+ 1,3	+ 5,7
Andere industrie.....	262	299	292	270	240	242	2,2	+ 0,7	- 1,6
VERVOER OVER LAND	1.034	1.137	1.176	1.366	1.151	1.150	10,5	- 0,0	+ 2,2
Wegvervoer.....	770	829	852	988	873	821	7,5	- 6,0	+ 1,3
Ander vervoer over land	264	309	323	378	277	330	3,0	+ 18,9	+ 4,6
ANDERE LOGISTIEKE									
DIENSTEN	851	923	924	1.073	1.082	1.086	9,9	+ 0,4	+ 5,0
Andere diensten.....	520	594	616	777	789	793	7,2	+ 0,5	+ 8,8
Openbare sector	331	329	308	296	294	294	2,7	+ 0,0	- 2,4
2. INDIRECTE EFFECTEN	10.597	10.001	8.614	8.304	8.024	8.134	-	+ 1,4	- 5,2
MARITIEME CLUSTER.....	4.570	4.461	3.573	3.262	3.327	3.454	-	+ 3,8	- 5,4
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	6.027	5.540	5.040	5.042	4.697	4.680	-	- 0,4	- 4,9
TOTAAL WERKGELEGENHEID	21.452	20.384	19.052	19.162	18.628	19.118	-	+ 2,6	- 2,3

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

TABEL 38 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2006

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

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

De groei van de trafieken heeft positieve gevolgen voor de goederenbehandelaars in het kader van de top tien van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge (tabel 38). Zo verstevigt Sea-Ro Terminal haar derde plaats en verschijnt Container Handling Zeebrugge op de achtste plaats ten koste van Jabil Circuit Belgium die uit de lijst verdwijnt.

1.5.4 Investerings

Na de recordtoename tijdens het voorgaande jaar gingen de investeringen sterk achteruit. De daling liep op tot 24,9 pct. (- 26,9 pct. tegen vaste prijzen, tabel 39). Nochtans bleef het niveau van de investeringen hoog ten opzichte van de periode vóór 2005.

De terugval is volledig toe te schrijven aan de **maritieme cluster**, meer bepaald aan Cobelfret Ferries (rederijen). De aankoop van zes schepen, die voorheen gecharterd werden, verklaart de uitzonderlijk hoge bedragen in 2005.

Tijdens de eerste helft van 2006 werd de nieuwe terminal van APM Terminals Zeebrugge (goederenbehandeling) aan het Albert II-dok verder afgewerkt en uitgerust met de nodige kranen en straddle carriers. Hierdoor stegen de aanschaffingen van materiële vaste activa van 23,3 tot 81,8 miljoen euro. Deze toename werd echter grotendeels geneutraliseerd door Container Handling Zeebrugge (wiens nieuwe infrastructuur in 2005 werd opgezet), 2XL, Combined Terminal Operators en Sea-Ro Terminal. 2XL beëindigde de bouw van een distributiecentrum in het kader van een overeenkomst met Danone Waters UK. Sea-Ro Terminal bouwde in 2005 drie loodsen bij op de terminal in het Wielingendok. Dit jaar liepen de investeringen nog op tot 13 miljoen euro, hoofdzakelijk door de vervanging van een groot deel van het machinepark door geluidsarme machines en door de afwerking van het parkinggebouw op het Minervaplein.

De **niet-maritieme** investeringen klommen opnieuw de hoogte in onder impuls van Fluxys LNG (energie). Fluxys LNG investeerde 57,1 miljoen euro, voornamelijk in de capaciteitsuitbreiding⁶⁸. In de handel werd eveneens een noemenswaardige stijging opgetekend die te danken is aan Donaldson Europe. In de transportsector, ten slotte, gingen de investeringen achteruit. De cijfers onthullen tegengestelde evoluties in het wegvervoer en het ander vervoer over land. De daling bij D.D.-Trans kon niet volledig gecompenseerd worden door Albion Tours en de NMBS-Groep.

Het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland (I.V.B.O., andere diensten) investeerde in 2006 slechts 2,2 miljoen euro in materiële vaste activa. Dit werd gecompenseerd door de toename van de investeringen bij Gems International en GAB-Invest, en door de verhuis van de maatschappelijke zetel van Odin naar het havengebied van Zeebrugge.

⁶⁸ Grosso modo gaat het om de bouw van een vierde LNG-opslagtank en bijkomende hervergassingsinstallaties.

TABEL 39 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2001 TOT 2006**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	60,1	54,8	63,4	65,4	273,7	163,5	53,3	- 40,3	+ 22,2
Scheepsagenten en expediteurs	10,5	6,5	8,3	14,5	11,4	10,1	3,3	- 11,4	- 0,9
Goederenbehandeling	19,9	15,7	15,2	28,2	125,3	127,2	41,5	+ 1,5	+ 44,9
Rederijen.....	2,1	8,5	4,7	4,0	123,2	10,1	3,3	- 91,8	+ 36,5
Scheepsbouw en - herstelling.....	0,5	0,4	0,4	1,3	1,0	0,7	0,2	- 32,5	+ 7,4
Havenaanleg en baggerwerken	1,7	1,3	1,6	1,5	1,0	1,4	0,5	+ 46,4	- 2,8
Visserij	10,1	9,3	7,4	4,0	2,3	2,5	0,8	+ 9,4	- 24,2
Maritieme handel	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	+ 15,2	+ 7,7
Havenbedrijf.....	14,4	13,1	25,9	11,8	9,5	11,4	3,7	+ 19,8	- 4,6
Openbare sector	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>9,2</i>	<i>8,4</i>	<i>6,7</i>	<i>13,0</i>	<i>9,3</i>	<i>12,2</i>	<i>-</i>	<i>+ 31,6</i>	<i>+ 5,7</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	79,2	108,9	94,9	135,9	134,2	143,0	46,7	+ 6,5	+ 12,6
HANDEL	12,8	10,4	13,7	9,7	9,6	14,0	4,6	+ 46,0	+ 1,8
INDUSTRIE.....	35,1	63,6	51,8	67,0	76,9	89,5	29,2	+ 16,4	+ 20,6
Energie.....	4,2	3,3	3,4	30,6	49,1	61,5	20,1	+ 25,3	+ 71,2
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	3,3	2,7	2,2	4,2	3,5	2,0	0,7	- 40,8	- 9,2
Automobielnijverheid	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 36,2
Elektronica	13,7	7,5	17,9	14,4	10,2	8,9	2,9	- 12,9	- 8,3
Metaalverwerkende nijverheid.....	3,0	2,2	2,1	1,2	1,7	1,9	0,6	+ 11,1	- 8,8
Bouw	7,7	5,1	6,6	5,2	4,4	6,8	2,2	+ 55,7	- 2,4
Voedingsnijverheid	1,2	37,6	16,3	8,6	7,0	6,1	2,0	- 12,6	+ 39,5
Andere industrie.....	1,8	5,2	3,4	2,8	1,2	2,3	0,7	+ 92,7	+ 4,6
VERVOER OVER LAND	11,0	24,1	17,9	18,3	20,6	17,9	5,8	- 13,0	+ 10,2
Wegvervoer.....	9,0	14,7	15,6	16,2	16,0	9,6	3,1	- 40,2	+ 1,1
Ander vervoer over land	2,0	9,3	2,3	2,1	4,6	8,3	2,7	+ 82,4	+ 33,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	20,3	10,8	11,4	40,8	27,2	21,6	7,1	- 20,4	+ 1,3
Andere diensten.....	8,9	6,4	6,0	24,1	13,5	13,6	4,4	+ 0,7	+ 8,8
Openbare sector	11,4	4,4	5,4	16,7	13,7	8,0	2,6	- 41,3	- 6,7
DIRECTE INVESTERINGEN	139,3	163,7	158,3	201,2	408,0	306,5	100,0	- 24,9	+ 17,1

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

TABEL 40 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	APM TERMINALS ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
2	FLUXYS LNG	Energie
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling
4	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling
5	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf
6	COBELFRET FERRIES	Rederijen
7	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector
8	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica
9	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Scheepsagenten en expediteurs
10	NMBS-GROEP	Ander vervoer over land

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

1.5.5 Financiële ratio's

De verslechtering van de **netto rentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen** in de maritieme cluster werd ruimschoots gecompenseerd door de verbetering van deze ratio in de niet-maritieme sectoren (tabel 41). Het verlies van Belgian New Fruit Wharf duwde de ratio van de goederenbehandelaars naar beneden. Dit werd nog versterkt door het kelderen van de winst van CdMZ. Om dezelfde reden kan de achteruitgang van de rentabiliteitsratio in de sector van de havenaanleg en baggerwerken toegeschreven worden aan Depret. De netto rentabiliteit van de rederijen was in 2005 hoger dan normaal. Cobelfret Ferries realiseerde op het einde van dat jaar uitzonderlijke meerwaarden op de verkoop van een aantal schepen.

De industrietakken tonen een positievere evolutie, hoewel de netto rentabiliteit in de chemische nijverheid negatief bleef. Ten opzichte van het voorgaande jaar is het verlies van Pemco Brugge meer dan gehalveerd. Deze verliezen komen voort uit waardeverminderingen op deelnemingen in dochterondernemingen en op vorderingen ten aanzien van deze dochterondernemingen.

De sluiting van de productie-eenheid van Donaldson Europe te Brugge en de omvorming van deze vestiging tot Europees distributiecentrum had een zeer belangrijke impact op de cijfers van de metaalverwerkende nijverheid. Als gevolg van deze herstructurering wordt Donaldson Europe vanaf 2006 immers ondergebracht bij de handel.

In de elektronicasector lag Philips Innovative Applications aan de basis van het mooie resultaat. Dit is onder meer te danken aan betere bedrijfsresultaten en een uitzonderlijke meerwaarde op de verkoop van de bedrijfseenheid Philips Sound Solutions. Het effect hiervan werd echter gedeeltelijk geneutraliseerd door Jabil Circuit Belgium. Deze vennootschap sloot boekjaar 2006 af met een verlies. In de loop van 2006 werd een intentie tot collectief ontslag en de sluiting van de vestiging in Brugge aangekondigd. Voor deze herstructurering werd dan ook een voorziening aangelegd die een negatieve impact had op het resultaat.

Denolf Recycling (andere industrie) slaagde erin haar winst meer dan te verdubbelen dankzij een ruimere brutomarge.

De toenemende rentabiliteit in het wegvervoer is toe te schrijven aan verschillende ondernemingen waaronder Lobbestael Vervoer, D.D.-Trans en Transport De Sauter.

De **liquiditeit in ruime zin** steeg, al is deze stijging minder uitgesproken in de maritieme cluster. Bij E.C.S. European Containers (scheepsagenten en expediteurs) namen zowel de kortetermijnvorderingen als de liquide middelen toe terwijl kortlopende kredieten vervangen werden door kredieten op middellange termijn. Daarenboven daalden de kortetermijnverplichtingen van Zeebrugge Shipping and Bunkering Company sterker dan de vlottende activa. Bij de rederijen was Cobelfret Ferries in grote mate verantwoordelijk voor de verbetering van de liquiditeitsratio. De Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen beschikte op het einde van 2006 over meer liquide middelen en geldbeleggingen waardoor het vermogen om de kortetermijnverplichtingen na te komen positief beïnvloed werd.

In de handel is de stijging van de liquiditeit volledig toe te schrijven aan Marine Harvest Pieters. De overige schulden op ten hoogste één jaar slonken fors als gevolg van een herschikking van een intragroepslening van korte naar lange termijn. Deze lening werd toegekend door Fjord Seafood

Services. Bijgevolg had de herschikking een tegenovergestelde impact op de ratio van de andere diensten.

TABEL 41 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2004 TOT 2006

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
MARITIEME CLUSTER.....	10,5	11,8	8,3	1,55	1,19	1,20	58,1	50,7	53,7
Scheepsagenten en expediteurs..	23,3	23,1	22,8	1,01	1,05	1,29	22,4	26,6	32,4
Goederenbehandeling	19,8	14,5	5,2	1,45	1,19	0,89	47,5	44,1	40,9
Rederijen.....	4,6	22,0	12,1	5,15	1,14	1,52	80,8	36,1	61,8
Scheepsbouw en -herstelling	16,6	17,4	15,1	1,52	1,62	1,63	35,2	36,0	35,0
Havenaanleg en baggerwerken....	45,6	30,1	17,4	1,31	1,52	1,43	33,0	34,4	28,2
Visserij	1,9	2,5	- 2,4	1,16	1,38	1,23	34,3	36,5	35,0
Maritieme handel	22,2	3,9	1,3	1,66	1,61	1,70	31,6	32,1	34,7
Havenbedrijf.....	6,4	5,6	6,4	0,90	1,54	1,87	81,2	85,5	86,5
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	9,5	5,4	7,8	1,09	1,16	1,21	46,4	46,9	45,8
HANDEL	14,7	10,1	11,5	0,83	1,01	1,27	26,3	27,6	28,2
INDUSTRIE.....	11,0	4,5	7,5	1,14	1,14	1,16	53,5	52,8	50,7
Energie.....	4,8	4,2	4,8	1,84	1,30	0,84	80,1	80,3	72,9
Brandstofproductie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	99,8	- 42,6	- 16,9	0,71	0,96	1,24	24,7	21,8	16,6
Automobielnijverheid	4,4	1,5	6,5	3,31	3,42	3,65	73,7	78,6	81,3
Elektronica	30,3	19,2	23,8	1,76	2,03	2,67	48,6	54,2	57,6
Metaalverwerkende nijverheid.....	13,8	2,1	11,1	1,48	1,44	1,51	35,6	34,7	39,4
Bouw	5,4	1,3	4,0	0,86	1,02	1,04	26,7	24,9	25,8
Voedingsnijverheid	17,9	- 0,9	2,4	0,55	0,58	0,62	17,4	15,4	14,6
Andere industrie.....	4,9	5,4	17,9	1,22	1,36	1,38	38,6	40,2	39,9
VERVOER OVER LAND	0,4	7,4	9,2	0,84	0,87	0,87	23,8	30,2	31,1
Wegvervoer.....	9,7	10,1	13,7	1,38	1,21	1,38	45,7	40,2	44,8
Ander vervoer over land	- 17,4	- 0,6	- 3,6	0,57	0,51	0,49	12,4	17,3	16,7
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	1,9	6,2	6,7	1,91	2,10	1,76	49,6	48,9	50,0
Andere diensten.....	1,9	6,2	6,7	1,91	2,10	1,76	49,6	48,9	50,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE.....	9,8	7,5	8,0	1,22	1,17	1,20	49,8	48,1	48,2

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

Het vermogen van Philips Innovative Applications (elektronica) om de verplichtingen op korte termijn na te komen verbeterde aanzienlijk. Enerzijds werden er nieuwe kortetermijnvorderingen geboekt als gevolg van de definitieve regeling van een geschil met de fiscus en als gevolg van de verkoop van de bedrijfsactiviteit Philips Sound Solutions. Anderzijds zijn de liquide middelen fors vermeerderd door een positieve cash flow tijdens het boekjaar. De liquiditeitsratio van de elektronicasector kreeg nog een bijkomende duw in de rug dankzij Jabil Circuit Belgium. De chemische nijverheid kon profiteren van het wegvallen van de schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen bij Pemco Brugge en van de betere liquiditeitspositie van Corn. Van Looke. In de energiesector ging het nettobedrijfskapitaal erop achteruit. Dit is niet alleen te wijten aan Electrabel, maar ook aan Fluxys en Huberator. De beslissing van Huberator om 12 miljoen euro aan dividenden uit te keren resulteerde in een overeenkomstige kortetermijnschuld.

In het wegvervoer bereikte de ratio terug haar niveau van 2004. Dit is in grote mate te danken aan de aflossing van een financiële schuld op korte termijn door D.D.-Trans.

Na een lichte inzinking het voorgaande jaar, lijkt de **solvabiliteit** zich terug hersteld te hebben in de maritieme sectoren. Vooral bij de rederijen was het herstel duidelijk merkbaar door de daling van de schulden van Cobelfret Ferries. Bij de scheepsagenten en expediteurs is de positieve evolutie hoofdzakelijk toe te schrijven aan twee ondernemingen. Als gevolg van de fusie tussen Frans Maas en DFDS Transport - waarna de naam van de vennootschap werd gewijzigd in DSV Road - en als gevolg van de omzetting van de achtergestelde lening van Frans Maas, liep de solvabiliteit van DSV Road op tot 58,5 pct. Bij Zeebrugge Shipping and Bunkering Company zorgde de afname van de leveranciersschulden voor een mooi cijfer.

De financiële onafhankelijkheid in de energiesector ging erop achteruit, al bleef de ratio wel vrij hoog. De beslissing van Huberator om 12 miljoen euro aan dividenden uit te keren speelde een belangrijke rol. Daarenboven leende Fluxys LNG een bedrag van 49,9 miljoen euro van Fluxys om de investeringen in verband met de uitbreiding van de LNG-terminal te financieren. De solvabiliteit in de chemische nijverheid zakte tot de op één na laagste. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt volledig bij Pemco Brugge. Enerzijds tastten de verliezen het eigen vermogen aan en anderzijds deed de herfinanciering van een kredietovereenkomst de schulden toenemen. De cijfers van de metaalverwerkende nijverheid geven een gunstiger beeld weer. Zij werden beïnvloed door de herindeling van Donaldson Europe bij de handel, alsook door de vermindering van de ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen bij Pattyn Packing Lines.

De aflossing van een financiële schuld op korte termijn door D.D.-Trans (wegvervoer) had niet alleen een positieve impact op het nettobedrijfskapitaal, maar eveneens op de financiële autonomie van de onderneming.

2 ECONOMISCH BELANG VAN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX EN DE HAVEN VAN BRUSSEL

2.1 HAVEN VAN LUIK

2.1.1 Recente ontwikkelingen⁶⁹

Ondersteund door de economische groei heeft het goederenverkeer via de binnenscheepvaart in de openbare havens van het Luikse bekken zich gedeeltelijk hersteld (tabel 42). Daarmee blijft het Luikse havencomplex de derde binnenhaven van Europa, na Duisburg en Parijs. Niettegenstaande de sluiting van hoogoven 6 in Seraing in 2005 bleef Arcelor via de openbare havens grondstoffen (mineralen en vaste brandstoffen) importeren voor de laatste hoogoven in Ougrée. Bovendien bevoorraadde Arcelor zich eveneens via de openbare havens met staalrollen van de koude staalindustrie in Duinkerke. Daartegenover staat dat de activiteiten in de private haven van Arcelor te Ougrée nagenoeg zijn stilgevallen.

TABEL 42 **AUTONOME HAVEN VAN LUIK**
(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)
Openbare havens	13.476	14.418	14.171	15.190	14.230	14.414	72,3
<i>Vershil in procent tegenover het voorgaande jaar</i>	+ 2,6	+ 7,0	- 1,7	+ 7,2	- 6,3	+ 1,3	
Private havens	7.204	6.455	6.695	6.944	6.231	5.518	27,7
Totaal	20.680	20.873	20.866	22.134	20.461	19.932	100

Bron: Autonome haven van Luik.

De containertrafiek heeft met een toename van 3 pct.⁷⁰ een nieuw record bereikt. Nochtans is deze groei te verwaarlozen in vergelijking met de manier waarop de containertrafiek zich ontwikkelt in andere havens. Het project TriLogiPort zou het containerverkeer vanaf 2010 op een heel wat hoger niveau moeten brengen. Het project raakte echter in een impasse nadat Electrabel verzet aantekende bij de Raad van State tegen de onteigening van een terrein in Hermall-sous-Argenteau. In februari 2008 hebben de betrokken partijen dan toch een voorakkoord bereikt. Verwacht wordt dat er weldra opnieuw schot in de zaak zal komen.

De toekomst ziet er dus rooskleurig uit voor de haven van Luik. Niet alleen TriLogiPort, maar ook de heropening van hoogoven 6 in Seraing die sinds april 2005 op non-actief stond, de nieuwe bio-ethanolfabriek van BioWanze in de haven van Statte en talrijke infrastructuurwerkzaamheden bieden goede vooruitzichten. Er wordt dan ook gehoopt dat het Luikse havencomplex Parijs als tweede Europese binnenhaven weer zal inhalen.

2.1.2 Toegevoegde waarde

De stijging van de toegevoegde waarde in het Luikse havencomplex bedroeg 3,6 pct. voor de ondernemingen in de haven en 4,2 pct. alle effecten inbegrepen. (+ 1,6 en + 2,2 pct. tegen vaste prijzen, tabel 43). De bijdrage van de directe toegevoegde waarde aan het bbp van het Waalse Gewest bleef constant, namelijk 1,8 pct. Ook de bijdrage van de totale toegevoegde waarde (3,4 pct.) bleef

⁶⁹ Bron: o.a. "Annuaire du Port Autonome de Liège 2007", Lloyd Special Report

⁷⁰ 18.478 TEU ten opzichte van 17.941 TEU in 2005

ongewijzigd. In 2006 en 2005 bereikten deze percentages 0,4 (direct) en 0,8 pct. (totaal) van het bbp van het land.

TABEL 43 TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2001 TOT 2006
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	1.126,6	1.140,6	1.001,0	1.258,9	1.299,5	1.346,9	100,0	+ 3,6	+ 3,6
MARITIEME CLUSTER	22,2	21,2	21,0	24,0	25,8	27,3	2,0	+ 6,0	+ 4,2
Scheepsagenten en expediteurs	5,1	4,3	4,7	6,2	5,9	6,8	0,5	+ 16,5	+ 6,2
Goederenbehandeling	10,4	10,5	11,2	11,6	12,6	13,1	1,0	+ 4,0	+ 4,8
Rederijen	3,9	3,1	2,3	3,1	4,2	4,0	0,3	- 4,7	+ 0,8
Scheepsbouw en -herstelling	0,6	0,9	1,0	1,3	1,3	1,3	0,1	- 1,4	+ 18,6
Havenaanleg en baggerwerken	0,6	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	2,1	0,2	+ 17,1	+ 3,0
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	1.104,4	1.119,3	980,0	1.234,9	1.273,7	1.319,5	98,0	+ 3,6	+ 3,6
HANDEL	67,7	68,9	81,9	77,9	95,6	94,9	7,0	- 0,7	+ 7,0
INDUSTRIE	992,8	1.002,1	849,1	1.108,7	1.127,4	1.167,5	86,7	+ 3,6	+ 3,3
Energie	247,1	206,0	122,1	287,3	265,8	271,9	20,2	+ 2,3	+ 1,9
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	96,6	104,8	91,2	99,2	110,1	104,9	7,8	- 4,7	+ 1,7
Automobielenijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	8,0	5,9	2,8	5,1	6,3	6,3	0,5	+ 0,8	- 4,6
Metaalverwerkende nijverheid	435,0	454,0	426,2	526,1	555,3	543,5	40,4	- 2,1	+ 4,6
Bouw	153,3	174,4	158,9	153,1	146,4	200,8	14,9	+ 37,2	+ 5,5
Voedingsnijverheid	36,3	40,0	33,4	24,0	30,4	25,2	1,9	- 17,2	- 7,0
Andere industrie	16,6	16,9	14,5	13,9	13,0	14,7	1,1	+ 12,9	- 2,3
VERVOER OVER LAND	4,6	7,9	7,9	8,2	7,3	6,6	0,5	- 10,8	+ 7,3
Wegvervoer	2,2	5,5	5,4	5,9	5,3	5,0	0,4	- 5,8	+ 18,2
Ander vervoer over land	2,5	2,5	2,5	2,3	2,1	1,6	0,1	- 23,5	- 8,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	39,3	40,4	41,1	40,1	43,4	50,6	3,8	+ 16,4	+ 5,2
Andere diensten	39,3	40,4	41,1	40,1	43,4	50,6	3,8	+ 16,4	+ 5,2
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
2. INDIRECTE EFFECTEN	1.090,5	1.089,6	1.013,5	1.062,6	1.107,9	1.161,1	-	+ 4,8	+ 1,3
MARITIEME CLUSTER	46,0	46,0	38,4	37,9	47,9	47,1	-	- 1,6	+ 0,5
NIET-MARITIEME CLUSTER	1.044,5	1.043,7	975,1	1.024,6	1.060,1	1.114,0	-	+ 5,1	+ 1,3
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	2.217,1	2.230,2	2.014,5	2.321,4	2.407,5	2.507,9	-	+ 4,2	+ 2,5

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

Het relatieve belang van de **maritieme sectoren** in de haven van Luik mag dan al beperkt zijn, deze cluster kan wel opnieuw een mooi groeipercentage voorleggen. De toegevoegde waarde van Magetra (scheepsagenten en expeditie) steeg met 0,8 miljoen euro. In 2006 slurpte Magetra de vennootschap Transports Lambert Frères op. Bij Société Industrielle de Renory (goederenbehandeling) had de aanwerving van bijkomend personeel een positief effect op de toegevoegde waarde.

De **niet-maritieme cluster** boekte eveneens vooruitgang, vooral de bouw deed het goed. Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier verdubbelde haar bedrijfswinst en boekte voor een aanzienlijk bedrag bijkomende voorzieningen. Daarbovenop is CBR Cementbedrijven erin geslaagd om een bedrijfsverlies om te buigen in een mooie bedrijfswinst, hoofdzakelijk door de verkoop van CO2-emissierechten en een grotere omzet.

In de energiesector evolueerde de toegevoegde waarde van Electrabel positief. De groei bij Electrabel werd echter afgevlakt door de terugval van de toegevoegde waarde van S.P.E.

De negatieve evolutie in de metaalverwerkende nijverheid heeft te maken met de reorganisaties binnen de Arcelor groep. In 2005 werd de hoogoven in Seraing gesloten. Verder splitste Cockerill Sambre de "vertinde staalplaat"-divisie en de "downstream fase" af en bracht deze in in respectievelijk Arcelor Packaging Belgium en Arcelor Produits Plats Wallonie. Arcelor Produits Plats Wallonie werd vervolgens opgeslorpt door Arcelor Steel Belgium. Deze onderneming werd voorheen volledig opgenomen in de cijfers van de haven van Gent. Op basis van de methodologie werd gepoogd om een correcte verdeling te bekomen teneinde de economische realiteit zo goed mogelijk te benaderen en de impact te beperken. Niettemin heeft de herstructurering op zich de toegevoegde waarde van de betrokken ondernemingen beïnvloed.

Prayon (chemische nijverheid) sloot het boekjaar 2006 af met een bedrijfsverlies, voornamelijk doordat de marges werden aangetast door hogere grondstofprijzen. Imerys Minéraux Belgique kon de negatieve impact van Prayon enigszins beperken. De bedrijfswinst klom de hoogte in, onder andere door een toename van de intragroep facturaties. Ook de personeelskosten stegen: deze hadden zowel betrekking op eigen personeel als op personeel van andere entiteiten waarvoor de kosten doorgerekend worden.

De achteruitgang in de voedingsnijverheid is toe te schrijven aan Tiense Suikerraffinaderij die met betrekking tot de verkopen onderworpen aan de suikerquota moest afrekenen met een vermindering van het verkoopsvolume, alsook een vermindering van de gemiddelde verkoopprijs.

In de andere diensten, ten slotte, nam de bijdrage van Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel) aan het bbp toe, hoofdzakelijk doordat de personeelskosten hoger en de exploitatiesubsidies ⁷¹ lager waren dan het voorgaande jaar. Ook Prayon - Rupel Technologies heeft flink bijgedragen: dankzij een verdrievoudiging van de omzet werd een negatieve toegevoegde waarde omgebogen in een positieve.

TABEL 44 TOP-10 VAN DE TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2006

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

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

Bovenstaande toelichtingen vertalen zich in een flink aantal verschuivingen in de lijst van ondernemingen met de grootste toegevoegde waarde in het Luikse havencomplex (tabel 44).

⁷¹ Immers, exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen vertegenwoordigen geen waarde die de onderneming creëert en worden bijgevolg in mindering gebracht bij de berekening van de toegevoegde waarde.

2.1.3 Werkgelegenheid

TABEL 45 WERKGELEGENHEID IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2001 TOT 2006
(VTE)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	13.925	13.715	12.231	12.158	11.954	11.674	100,0	- 2,3	- 3,5
MARITIEME CLUSTER	354	349	326	342	389	425	3,6	+ 9,2	+ 3,7
Scheepsagenten en expediteurs	69	61	64	83	82	106	0,9	+ 29,6	+ 8,9
Goederenbehandeling	162	158	158	141	163	176	1,5	+ 7,8	+ 1,7
Rederijen	55	52	42	52	72	71	0,6	- 1,7	+ 5,3
Scheepsbouw en - herstelling	12	24	26	31	35	32	0,3	- 8,5	+ 21,5
Havenaanleg en baggerwerken	19	17	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Visserij	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf	37	37	37	36	37	40	0,3	+ 8,1	+ 1,6
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	13.571	13.366	11.905	11.816	11.566	11.249	96,4	- 2,7	- 3,7
HANDEL	483	502	641	462	450	439	3,8	- 2,6	- 1,9
INDUSTRIE	12.604	12.351	10.729	10.795	10.402	10.112	86,6	- 2,8	- 4,3
Energie	1.239	1.135	1.070	1.291	1.257	1.211	10,4	- 3,7	- 0,5
Brandstofproductie	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	1.078	1.083	1.040	1.021	1.016	1.020	8,7	+ 0,4	- 1,1
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica	132	119	98	74	83	92	0,8	+ 11,5	- 6,9
Metaalverwerkende nijverheid	8.020	7.885	6.618	6.634	6.219	6.042	51,8	- 2,8	- 5,5
Bouw	1.619	1.627	1.537	1.417	1.452	1.387	11,9	- 4,4	- 3,0
Voedingsnijverheid	200	193	162	126	164	149	1,3	- 9,2	- 5,8
Andere industrie	317	309	205	232	212	212	1,8	+ 0,2	- 7,7
VERVOER OVER LAND	83	134	135	141	133	120	1,0	- 9,5	+ 7,6
Wegvervoer	37	89	90	102	96	93	0,8	- 3,5	+ 19,8
Ander vervoer over land	46	45	45	39	37	28	0,2	- 25,0	- 9,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	401	380	400	417	581	578	5,0	- 0,4	+ 7,6
Andere diensten	401	380	400	417	581	578	5,0	- 0,4	+ 7,6
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
2. INDIRECTE EFFECTEN	17.009	17.779	16.373	16.513	16.384	16.407	-	+ 0,1	- 0,7
MARITIEME CLUSTER	901	859	677	647	851	833	-	- 2,1	- 1,5
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	16.108	16.921	15.696	15.866	15.532	15.573	-	+ 0,3	- 0,7
TOTAAL WERKGELEGENHEID	30.934	31.495	28.604	28.671	28.338	28.081	-	- 0,9	- 1,9

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

De directe werkgelegenheid in de haven van Luik kromp voor het vijfde jaar op rij (tabel 45) en kwam overeen met 1,2 pct. van de tewerkstelling in het Waalse Gewest, net als in 2005. De totale werkgelegenheid bedroeg 2,8 pct. van de Waalse tewerkstelling. In verhouding tot de werkgelegenheid in België bleven deze percentages eveneens ongewijzigd, namelijk 0,3 (direct) en 0,7 pct. (totaal).

Van de achteruitgang van de tewerkstelling in het Luikse havencomplex viel in de **maritieme cluster** niets te merken. Doordat Magetra (scheepsagenten en expediteurs) de vennootschap Transports Lambert Frères opslopte en daarbovenop nog werknemers aanwierf, steeg haar gemiddeld personeelsbestand met 21 VTE. Bij Société Industrielle de Renory (goederenbehandeling) konden 19 nieuwe mensen aan de slag terwijl slechts 3 werknemers het bedrijf verlieten.

De netto-uitredingen bij Anciens Etablissements Robert Collette hadden een negatieve impact op de werkgelegenheid in de handel, terwijl de reeds aangehaalde reorganisaties in de Arcelor groep niet alleen de toegevoegde waarde, maar ook de tewerkstelling in de metaalverwerkende nijverheid beïnvloedden. In de energiesector is de daling van het gemiddeld aantal werknemers toe te schrijven aan Electrabel.

In het kader van de herstructurering ging een aanzienlijk aantal personeelsleden van CBR Cementbedrijven met brugpensioenen. Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier en Holcim (België) versterkten de daling van het gemiddeld aantal werknemers in de bouw.

TABEL 46 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2006

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

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

Door de ontwikkelingen in de Arcelor groep verdwijnen Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel) en Segal uit de top tien van de werkgelegenheid in de haven van Luik (tabel 46).

2.1.4 Investeringsen

De investeringen in het Luikse havencomplex stegen met 6 pct. (+ 3,2 pct. tegen vaste prijzen, tabel 47). Daardoor werd bijna terug het niveau van 2002 bereikt. Verwacht wordt dat de investeringen de komende jaren nog verder zullen groeien.

De oorzaak van de terugval in de **maritieme cluster** moet bij de goederenbehandelaars gezocht worden. In 2005 werd de vennootschap Terminal Frais Liégeois opgericht waarin een deel van Terminal Euro Combi Est werd ingebracht. Tijdens haar eerste (boek)jaar investeerde de onderneming opmerkelijk méér in terreinen en gebouwen. De impact hiervan werd licht afgezwakt doordat CTB Logistics in 2006 bijna 2,2 miljoen euro investeerde.

Bose Automobiles, Indumet en Total Belgium droegen allen bij tot de daling in de handel. Wat de metaalverwerkende nijverheid betreft, kan opnieuw verwezen worden naar de herstructurering in de Arcelor groep. In de chemische nijverheid is de achteruitgang volledig toe te schrijven aan Imerys Minéraux Belgique. Vorig jaar werd nog 10,6 miljoen euro geboekt voor materiële vaste activa in aanbouw. Deze werkzaamheden werden in de loop van 2006 voltooid.

Nochtans zijn er ook enkele **niet-maritieme sectoren** waar een mooie vooruitgang werd opgetekend. In de energiesector is deze te danken aan Electrabel en S.P.E., en in de sector van de brandstofproductie aan BioWanze. BioWanze werd midden 2006 opgericht. De federale overheid kende aan deze vennootschap een quotum voor zes jaar toe voor de productie van bio-ethanol. De investeringen in 2006 weerspiegelen de eerste fase van de bouw van de bio-ethanolfabriek op de oever van de Maas. Eveneens in 2006 ging Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel, andere diensten) van start met de bouw van haar nieuwe productie-eenheid voor energiewinning. Met deze installatie zal het huishoudelijk afval worden omgezet in elektriciteit. De eenheid wordt normaal midden 2009 in gebruik genomen.

TABEL 47 **INVESTERINGEN IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2001 TOT 2006**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	3,0	4,3	4,6	5,4	7,2	6,2	4,1	- 14,3	+ 15,2
Scheepsagenten en expediteurs	0,8	0,6	0,9	1,6	0,3	0,4	0,2	+ 27,5	- 15,1
Goederenbehandeling	1,7	3,2	3,1	3,3	6,3	4,1	2,7	- 34,9	+ 19,2
Rederijen	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	- 9,5	+ 36,5
Scheepsbouw en - herstelling	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,3	0,2	+ 594,8	+ 74,0
Havenaanleg en baggerwerken	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenbedrijf	0,3	0,4	0,3	0,1	0,5	1,3	0,8	+ 178,8	+ 34,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	279,0	147,9	115,9	137,4	134,8	144,4	95,9	+ 7,1	- 12,3
HANDEL	5,3	5,8	5,6	2,7	6,3	3,5	2,3	- 44,3	- 7,6
INDUSTRIE	254,8	119,9	96,3	124,4	121,8	129,2	85,8	+ 6,1	- 12,7
Energie	24,5	5,9	7,8	11,2	19,9	25,8	17,1	+ 29,5	+ 1,1
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,8	7,9	n.	n.
Chemische nijverheid	19,8	21,2	24,0	14,1	29,4	21,4	14,2	- 27,4	+ 1,6
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	0,6	0,1	0,1	0,2	0,6	0,9	0,6	+ 48,3	+ 8,1
Metaalverwerkende nijverheid	63,9	52,7	37,2	75,8	40,7	31,8	21,1	- 21,9	- 13,0
Bouw	139,0	31,3	21,4	18,1	25,1	28,7	19,1	+ 14,4	- 27,1
Voedingsnijverheid	4,5	5,5	4,1	2,8	2,9	3,4	2,2	+ 16,8	- 5,5
Andere industrie	2,6	3,1	1,7	2,5	3,1	5,4	3,6	+ 74,3	+ 16,0
VERVOER OVER LAND	4,7	5,4	5,2	2,4	0,6	0,6	0,4	+ 3,8	- 34,1
Wegvervoer	3,4	3,5	3,6	0,9	0,4	0,4	0,3	+ 4,9	- 33,7
Ander vervoer over land	1,3	1,9	1,6	1,5	0,2	0,2	0,1	+ 0,9	- 35,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	14,2	17,0	8,8	7,8	6,2	11,1	7,4	+ 79,5	- 4,9
Andere diensten	14,2	17,0	8,8	7,8	6,2	11,1	7,4	+ 79,5	- 4,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
DIRECTE INVESTERINGEN	282,1	152,2	120,5	142,8	142,0	150,6	100,0	+ 6,0	- 11,8

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

In de bouwnijverheid werden de toegenomen investeringen bij CBR Cementbedrijven, Gravibeton en Holcim (België) gedeeltelijk geneutraliseerd door de terugval bij Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier.

TABEL 48 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2006

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector
1	ELECTRABEL	Energie
2	ARCELOR STEEL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid
3	PRAYON	Chemische nijverheid
4	BIOWANZE	Brandstofproductie
5	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw
6	ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE TRAITEMENT DES DECHETS DE LA REGION LIEGEOISE	Andere diensten
7	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw
8	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid
9	S.P.E.	Energie
10	IMPRIMERIE FORTEMPS	Andere industrie

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

2.1.5 Verdeling van de variabelen naar ondernemingsgrootte⁷²

TABEL 49 VERDELING VAN DE VARIABLEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2006

Aantal ondernemingen ⁷³		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
Grote ondernemingen	KMO's	Grote ondernemingen	KMO's	Grote ondernemingen	KMO's	Grote ondernemingen	KMO's
75	124	1.297,2	49,6	10.999	675	140,8	9,8

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

In 2006 behoorde 62,3 pct. van de ondernemingen in de haven van Luik tot de categorie van de kmo's (tabel 49). Hun aandeel nam licht toe ten opzichte van het voorgaande jaar en dit op alle vlakken, zodat ze ook relatief meer toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen genereerden. De percentages bedroegen respectievelijk 3,7, 5,8 en 6,5 pct.

2.1.6 Sociale balans in het Luikse havencomplex⁷⁴

De sociale balans bevat een samenhangend geheel van gegevens met betrekking tot uiteenlopende aspecten van de tewerkstelling in ondernemingen: samenstelling van het personeelsbestand, personeelsverloop, aard van de arbeidsovereenkomsten, studieniveau, arbeidsduur, arbeidskosten, maatregelen ten gunste van de werkgelegenheid en opleidingsinspanningen. De hierna voorgestelde resultaten aangaande de directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex zijn niet exhaustief. De

⁷² Worden beschouwd als groot: de ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers meer dan 100 personen bedraagt en de ondernemingen die meer dan één van de volgende drie criteria overschrijden: jaargemiddelde van het aantal werknemers 50 eenheden; jaarlijkse omzet (excl. BTW) 7,3 miljoen euro; balanstotaal 3,65 miljoen euro. Deze criteria zijn van kracht sinds het boekjaar 2005. Artikel 15 van het Wetboek van Vennootschappen (wet van 7 mei 1999).

⁷³ Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen in de havenzone. Het is immers mogelijk dat eenzelfde onderneming in de onderzoekspopulatie van meerdere havens opgenomen wordt.

⁷⁴ De hier vermelde nationale gegevens zijn afkomstig van Delhez Ph., Heuse P. en Zimmer H. (2007). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen met een sociale balans over een boekjaar van 12 maanden afgesloten op 31 december opgenomen zijn in deze nationale studie. Het gaat met andere woorden om een beperkte steekproef.

cijfers werden berekend op basis van een constant staal⁷⁵ dat betrekking heeft op de periode 2004 - 2006. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2006 zijn opgenomen in bijlage 1.

2.1.6.1 Arbeidsduur en arbeidskosten

Terwijl de gemiddelde tewerkstelling in de maritieme cluster toenam met maar liefst 13,1 pct. in de loop van 2006, daalde ze met 2,3 pct. in de niet-maritieme sectoren. De scheepsagenten, expediteurs en goederenbehandelaars breidden hun personeelsbestand uit. In de handel, de energiesector, de metaalverwerkende nijverheid en de bouw daarentegen kromp het gemiddeld aantal werknemers.

TABEL 50 GEPRESTEERDE UREN EN KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL

	2004	2005	2006
Evolutie van het gemiddeld aantal werknemers ingeschreven in het personeelsregister (pct.)		- 1,8	- 1,9
Evolutie van het aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (pct.)		- 2,6	- 0,8
Evolutie van de personeelskosten (pct.)		+ 1,2	+ 4,3
Gemiddeld aantal gepresteerde uren op jaarbasis per voltijds equivalent.....	1.461	1.448	1.464
Gemiddelde jaarlijkse personeelskosten per voltijds equivalent (euro's)	58.179	59.963	63.762
Gemiddelde personeelskosten per gewerkt uur (euro's)	40	41	44

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Niettegenstaande het feit dat het gemiddeld aantal gewerkte uren in 2006 terug steeg (tabel 50), bleef het veruit onder het nationale gemiddelde dat 1.532 uren bedroeg. In de maritieme cluster werden merkkelijk meer uren per VTE gepresteerd dan in de niet-maritieme sectoren. Vooral in de energiesector, de elektronicasector en de metaalverwerkende nijverheid lag de gemiddelde arbeidsduur vrij laag.

Zowel de gemiddelde personeelskosten per VTE als de gemiddelde personeelskosten per uur bleven stijgen en liggen aanzienlijk hoger dan de nationale gemiddelden. Eén van de redenen is dat de constante steekproef enkel bestaat uit grote ondernemingen. Over het algemeen neemt het niveau van de uurloonkosten toe met de omvang van de onderneming als gevolg van de verschillende krachtverhoudingen tussen werkgevers en werknemers. Het gemiddeld uurloon verbeterde vooral in de niet-maritieme cluster, meer bepaald in de handel (+ 15,2 pct.), de metaalverwerkende nijverheid (+ 8,8 pct.) en de andere industrietakken (+ 7,4 pct.). Een arbeidsuur bleef het goedkoopst in het wegvervoer en de goederenbehandeling, de kosten bedroegen er respectievelijk 21,4 en 24,8 euro.

2.1.6.2 Samenstelling van het personeelsbestand

De arbeiders versterkten hun aandeel in het personeelsbestand in vergelijking met het voorgaande jaar (tabel 51). De verklaring voor het overwicht van de arbeiders is het relatief belang van arbeidsintensieve industrie in deze studie, alsook andere sectoren waar veel lagergeschoolden te werk worden gesteld. In de goederenbehandeling, de scheepsbouw en -herstelling en het wegvervoer bestond zelfs meer dan 84 pct. van het personeelsbestand uit arbeiders. In de energiesector daarentegen was slechts één op de twintig werknemers een arbeider.

Om dezelfde reden werden in de constante steekproef van het Luikse havencomplex procentueel meer mannen te werk gesteld dan gemiddeld op nationaal niveau. De oververtegenwoordiging van de mannen was zelfs nog meer uitgesproken dan in de Vlaamse havens. Dat komt omdat in de scheepsbouw en -herstelling, de goederenbehandeling en de metaalverwerkende nijverheid respectievelijk 98, 95 en 94 pct. van de werknemerspopulatie van het mannelijke geslacht was. De

⁷⁵ De constante steekproef werd bepaald op basis van de ondernemingen die, over de volledige periode 2004 - 2006, hun jaarrekening volgens het volledig schema hebben neergelegd en de rubrieken van de sociale balans hebben ingevuld die nodig zijn voor deze studie. Voor het Luikse havencomplex omvat de constante steekproef 86 ondernemingen en 11.014 VTE, ofwel 43,2 pct. van de in 2006 voor het Luikse havencomplex beschouwde ondernemingen en 94,3 pct. van de in deze studie berekende directe werkgelegenheid (enkel haven van Luik).

vrouwen waren verhoudingsgewijs het talrijkst bij de scheepsagenten en expediteurs, in de energiesector en in de handel, maar dan nog bedroeg hun aandeel slechts tussen 25 en 30 pct.

TABEL 51 INTERN PERSONEELSBESTAND OP HET EINDE VAN HET BOEKJAAR

	2004	2005	2006
Volgens de beroepscategorie			
<i>Bedienden (pct.)</i>	39	39	38
<i>Arbeiders (pct.)</i>	57	57	58
<i>Overig personeel (pct.)</i>	4	4	4
Volgens het geslacht			
<i>Mannen (pct.)</i>	90	90	90
<i>Vrouwen (pct.)</i>	10	10	10
Volgens de werktijdregeling			
<i>Voltijds (pct.)</i>	96,4	96,3	95,8
<i>Deeltijds (pct.)</i>	3,6	3,7	4,2

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Uit de cijfers blijkt dat meer en meer mensen hun weg lijken te vinden naar het stelsel van de deeltijdarbeid. In de niet-maritieme cluster is de terugval van het gemiddeld aantal personeelsleden volledig toe te schrijven aan de voltijdwerkers. Het aantal deeltijdwerkers mag dan wel fors toegenomen zijn, toch bleef deeltijdarbeid minder belangrijk dan in de Vlaamse havens. Bij de vrouwen werkte 22,1 pct. deeltijds, terwijl bij de mannen slechts één op vijftig. De sectoren waar deeltijdarbeid het meest succes had, zijn het ander vervoer over land (20,9 pct.), de handel (14,2 pct.) en de scheepsagenten en expediteurs (13,9 pct.). Merk op dat in deze laatste twee sectoren relatief meer vrouwen werkten.

2.1.6.3 Extern personeel

In 2006 ging het relatief belang van het externe personeel licht achteruit (tabel 52). De daling is toe te schrijven aan de niet-maritieme cluster, meer bepaald aan de energiesector, de andere diensten en de handel. De maritieme sectoren deden verhoudingsgewijs het meest beroep op uitzendarbeid en ter beschikking gestelde werknemers; transportbedrijven deden dat daarentegen quasi nooit. 41,5 pct. van het externe personeel werd te werk gesteld in de metaalverwerkende nijverheid.

TABEL 52 UITZENDKRACHTEN EN TER BESCHIKKING GESTELD PERSONEEL

	2004	2005	2006
Belang van het externe personeel in verhouding tot de totale tewerkstelling (op basis van het aantal daadwerkelijk gepresteerde uren) (pct.)	6,0	6,2	6,1
Evolutie van het aantal daadwerkelijk gepresteerde uren (pct.)		+ 0,7	- 3,2
Evolutie van de kosten (pct.)		- 17,3	+ 23,8

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Niettegenstaande het feit dat het aantal uren gepresteerd door extern personeel afnam, stegen de kosten aanzienlijk onder impuls van de metaalverwerkende nijverheid. De gemiddelde kosten per uur bedroegen er 32,1 euro ten opzichte van 26,4 euro in 2005.

2.1.6.4 Personeelsverloop

Het verschil tussen in- en uitredingen van werknemers was in 2006 opmerkelijk groot (tabel 53). Als gevolg van de reorganisatie binnen de Arcelor-groep, geven deze cijfers echter een vertekend beeld. Begin 2006 splitste Cockerill Sambre onder andere de "downstream fase" af en bracht deze in in Arcelor Produits Plats Wallonie. Arcelor Produits Plats Wallonie werd vervolgens opgeslorpt door Arcelor Steel Belgium. Deze onderneming werd voorheen volledig opgenomen in de cijfers van de haven van Gent.

Door de overdracht van de "downstream fase" worden de cijfers van Arcelor Steel Belgium vanaf 2006 gedeeltelijk toegewezen aan het Luikse havencomplex. Zo wordt een bepaald percentage toegepast op alle cijfers. De intredingen in 2006 hadden echter voor het grootste deel betrekking op de overgenomen divisie van Cockerill Sambre. In de sociale balans van Cockerill Sambre werden de betrokken werknemers overeenkomstig opgenomen als uitgetreden personeelsleden. Bijgevolg leidt de gedeeltelijke toewijzing van Arcelor Steel Belgium tot een onderschatting van het aantal ingetreden personeelsleden.

TABEL 53 **PERSONEELSVERLOOP**

	2004	2005	2006
Netto-intredingen tijdens het boekjaar	- 202	- 150	- 1.593
Intredingen volgens het studieniveau			
<i>Universitair onderwijs (pct.)</i>	7,5	11,2	9,0
<i>Hoger niet-universitair onderwijs (pct.)</i>	14,2	17,7	20,9
<i>Secundair onderwijs (pct.)</i>	71,0	55,3	63,4
<i>Lager onderwijs (pct.)</i>	7,3	15,8	6,8
Uittredingen volgens de reden voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst			
<i>Pensioen (pct.)</i>	3,3	3,0	1,9
<i>Brugpensioen (pct.)</i>	18,9	16,5	7,8
<i>Ontslag (pct.)</i>	11,4	14,0	4,4
<i>Andere reden (pct.)</i>	66,5	66,5	85,7

Bron: NBB (enkel volledig schema)

Ondernemingen nemen werknemers met een uiteenlopende scholingsgraad in dienst. Het relatief belang van hoogopgeleid personeel is uiteraard afhankelijk van de activiteiten van de onderneming. In vergelijking met voorgaand jaar werden relatief minder houders van een diploma lager onderwijs aangeworven. Hun aandeel daalde het sterkst in de andere diensten. Daarentegen werden in verhouding meer houders van een diploma secundair onderwijs in dienst genomen. In verschillende sectoren (scheepsagenten en expediteurs, goederenbehandelaars, scheepsbouw en -herstelling, en wegvervoer) werd zelfs bijna uitsluitend deze categorie van werknemers aangeworven.

Bij de uittredingen daalde het aandeel van de werknemers die met (brug)pensioen gingen, evenals dat van de ontslagen werknemers. Daarentegen gingen relatief meer mensen uit dienst om een andere reden. De spectaculaire groei van deze laatste categorie is hoofdzakelijk te wijten aan de afgesplitste divisies bij Cockerill Sambre. De werknemers die werden overgedragen aan andere vennootschappen werden in deze rubriek opgenomen.

2.1.6.5 Opleiding⁷⁶

Het percentage ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans steeg tot 21,1 pct. (tabel 54) en lag daarmee boven het nationale percentage van om en bij 7 pct.

De situatie voor de vrouwen is fors verbeterd ten opzichte van het voorgaande jaar: vrouwen kregen in 2006 quasi even makkelijk toegang tot opleiding dan mannen. In de maritieme cluster kreeg slechts 12,2 pct. van de personeelsleden opleiding aangeboden. In de niet-maritieme sectoren daarentegen liep de participatiegraad op tot 80 (voedingsnijverheid), en zelfs 96,3 pct. (energiesector).

Ook wat het gemiddeld aantal uren opleiding per persoon betreft, stonden mannen en vrouwen meer op gelijke voet dan in 2005. De hoeveelheid opleiding varieerde in functie van de bedrijfsactiviteit. In het ander vervoer over land kregen de begunstigen gemiddeld 57 uren opleiding. Dat aantal bedroeg in de chemische nijverheid en de andere diensten respectievelijk slechts 13 en 16 uren.

⁷⁶ Het gaat hier over opleiding in de formele zin van het woord, met andere woorden de opleiding die gegeven wordt in hiervoor bestemde ruimten, binnen de onderneming of erbuiten. Opleidingen op de werkvloer, mentorschap en zelfstudie bijvoorbeeld, vallen buiten het toepassingsgebied van de sociale balans.

TABEL 54

INSPANNINGEN IN HET KADER VAN FORMELE OPLEIDINGEN

	2004	2005	2006
Pct. ondernemingen dat opleidingen vermeldt in de sociale balans.....	17,7	19,3	21,1
Participatiegraad.....	55,8	55,2	62,4
<i>Mannen (pct.)</i>	57,0	57,1	62,6
<i>Vrouwen (pct.)</i>	44,8	38,7	60,9
Aantal uren opleiding per persoon.....	33,4	43,8	39,0
<i>Mannen (pct.)</i>	33,6	45,1	39,7
<i>Vrouwen (pct.)</i>	30,6	26,9	33,3
Opleidingskosten per uur.....	74,6	50,0	57,0
<i>Mannen (pct.)</i>	74,9	49,2	55,9
<i>Vrouwen (pct.)</i>	70,1	67,6	67,7
Pct. van het aantal gewerkte uren dat werd besteed aan opleiding.....	1,3	1,7	1,7
Opleidingskosten in verhouding tot de totale personeelskosten.....	2,4	2,0	2,2

Bron: NBB (enkel volledig schema)

De opleidingskosten per uur namen sneller toe (+ 14 pct.) dan de gemiddelde uurloonkosten (+ 7,3 pct.) van het interne personeel. In de handel en de voedingsnijverheid waren de opleidingen meer dan driedubbel zo duur als in de rederijsector, de andere diensten en de andere industrietakken.

2.1.7 Financiële situatie

2.1.7.1 Financiële ratio's

De studie van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, van de liquiditeit in ruime zin en van de solvabiliteit is gebaseerd op een constante steekproef⁷⁷ die werd opgemaakt voor de jaren 2004 tot 2006. Bijgevolg zijn de in het financiële deel van dit verslag bestudeerde ondernemingen niet gelijk aan die in de constante steekproef van het vorige verslag, wat bepaalde verschillen tussen de cijfers van beide publicaties kan verklaren. Om te kunnen vergelijken met de nationale gegevens, d.w.z. alle Belgische niet-financiële ondernemingen, werd dezelfde berekeningsmethode, namelijk de globalisatie, toegepast.

De **nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen** is flink toegenomen en leunt nu dichter aan bij het nationale gemiddelde (tabel 55). De lichte achteruitgang in de maritieme cluster had quasi geen impact. Bij de rederijen is deze achteruitgang volledig toe te schrijven aan Somef. Naar aanleiding van de sluiting van de hoogovens in het Waalse Gewest, diende Somef een commerciële politiek te voeren om toegang te verwerven tot nieuwe markten, waardoor de winst aanzienlijk afnam. De winst van het boekjaar na belastingen daalde ook opmerkelijk bij Meuse et Sambre (scheepsbouw en -herstelling).

De verbetering van de nettorentabiliteit was het sterkst in het wegvervoer. Zo slaagde Cuypers Logistics erin het verlies van voorgaand boekjaar om te buigen in een mooie winst, dankzij een vermindering van de afschrijvingen. Ook Simex boekte winst in plaats van verlies, als gevolg van de inkrimping van het personeelsbestand. Uitzonderlijke opbrengsten krikten de winst van Belimpex (handel) op van 6.696 euro tot maar liefst 6 miljoen euro. In de meeste industrietakken werd eveneens een noemenswaardige groei van de nettorentabiliteit opgetekend. In 2006 realiseerde Electrabel (energie) een belangrijke meerwaarde, voornamelijk op de vervreemding van deelnemingen in de Vlaamse

⁷⁷ De constante steekproef die werd bepaald voor de studie van de ratio's omvat alle ondernemingen die in 2004, 2005 en 2006 hun jaarrekening hebben neergelegd, en waarvan de rubrieken uit de jaarrekening voldoen aan de voorwaarden voor de berekening van deze ratio's. Voor de berekening van de rentabiliteit bijvoorbeeld, moet het boekjaar 12 maanden omvatten en moet het eigen vermogen strikt positief zijn. Deze constante steekproef omvat 154 ondernemingen, 1.325,7 miljoen euro toegevoegde waarde en 11.218 VTE, ofwel 77,4 pct. van de in 2006 voor het Luikse havencomplex beschouwde ondernemingen, 98,4 pct. van de directe toegevoegde waarde en 96,1 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd (enkel havencomplex van Luik).

intercommunales. S.P.E. kon op haar beurt - in tegenstelling tot het voorgaande jaar - het boekjaar afsluiten met winst. Door de fusie door overname van City Power, Luminus en ALG Négoce zijn de cijfers echter moeilijk te vergelijken. De chemische nijverheid profiteerde van de goede prestatie van Imerys Minéraux Belgique die onder andere te danken was aan de meerwaarde op de verkoop van de aandelen in Timcal. Deze positieve evolutie werd echter gedeeltelijk afgevlakt door de kapitaalsverhoging van Imerys Minéraux Belgique met 104 miljoen euro. Daarenboven leed Prayon fors verlies, voornamelijk doordat de marges werden aangetast door hogere grondstofprijzen.

TABEL 55 FINANCIËLE RATIO'S IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2004 TOT 2006

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
MARITIEME CLUSTER	18,4	13,5	13,1	1,12	1,20	1,16	25,7	30,6	28,0
Scheepsagenten en expediteurs...	17,2	10,4	6,4	1,10	1,13	1,09	15,8	16,8	16,4
Goederenbehandeling	17,7	10,4	15,0	0,90	1,05	1,07	34,0	38,6	37,1
Rederijen	18,8	32,1	18,0	1,61	1,73	1,66	20,4	31,1	30,6
Scheepsbouw en -herstelling	34,2	15,5	2,9	1,31	1,69	1,20	35,9	43,9	23,1
Havenaanleg en baggerwerken	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Havenbedrijf	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	8,1	7,8	9,4	1,24	1,35	1,02	47,4	47,4	41,4
HANDEL	19,9	19,3	24,4	1,13	1,13	1,95	33,4	37,2	47,7
INDUSTRIE	8,1	7,7	9,1	1,22	1,33	0,94	47,5	47,3	40,5
Energie	11,7	13,2	18,5	1,51	1,69	1,03	39,5	39,6	39,7
Brandstofproductie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	0,3	- 4,3	1,2	0,79	0,76	0,70	33,1	29,9	41,9
Automobielenijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	26,4	21,6	18,6	1,27	1,42	1,74	21,2	25,2	33,9
Metaalverwerkende nijverheid	14,8	8,0	4,9	2,01	2,19	1,29	55,2	57,7	30,4
Bouw	- 0,5	3,5	4,5	0,45	0,47	0,61	51,7	49,4	49,3
Voedingsnijverheid	- 2,4	5,9	7,0	0,18	0,25	0,20	51,0	47,4	46,0
Andere industrie	19,7	7,1	9,2	0,99	1,03	1,02	22,2	22,2	21,8
VERVOER OVER LAND	- 20,5	- 13,2	6,0	0,75	0,70	0,68	12,1	13,5	15,1
Wegvervoer	- 26,8	- 46,8	20,5	0,97	0,90	0,85	11,5	8,5	13,2
Ander vervoer over land	- 17,6	- 0,7	- 3,6	0,56	0,51	0,48	12,3	17,1	16,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.	4,3	5,6	7,7	1,88	2,14	2,17	52,1	55,3	57,1
Andere diensten	4,3	5,6	7,7	1,88	2,14	2,17	52,1	55,3	57,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	8,1	7,8	9,4	1,24	1,35	1,02	47,3	47,3	41,3
Niet-financiële vennootschappen⁷⁸	6,9	10,1	9,5	1,24	1,29	1,30	41,6	43,4	44,9

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

⁷⁸ Deze cijfers hebben betrekking op alle Belgische niet-financiële vennootschappen. Ze werden herberekend door Verduyn F. en Vivet D. (2007) volgens de globalisatiemethode en kunnen dus verschillen van de cijfers die gepubliceerd werden in het verslag 2005.

De industrietakken waar de nettorentabiliteit afnam, zijn de elektronicasector en de metaalverwerkende nijverheid. De winsten van zowel Constructions Electroniques + Télécommunications als SGL Carbon⁷⁹ (elektronica) liepen in dezelfde lijn als in 2005. Vermits beide ondernemingen hun volledige winst echter overdroegen - of met andere woorden, opnamen in het eigen vermogen - daalde de nettorentabiliteit. In de metaalverwerkende nijverheid moest Cockerill Sambre een aanzienlijk verlies verwerken.

Na een fikse groei in 2005 dook de **liquiditeit in ruime zin** tot onder het gemiddelde van de Belgische niet-financiële ondernemingen. De liquiditeit van Meuse et Sambre (scheepsbouw en -herstelling) verslechterde naar aanleiding van de bouw van het schip La Belle de l'Adriatique. De ontvangen voorschotten waren immers groter dan het geactiveerde werk in uitvoering. In de energiesector is de achteruitgang van de ratio volledig te wijten aan Electrabel. Het vermogen om de financiële verplichtingen op korte termijn na te komen halveerde bijna in de metaalverwerkende nijverheid. De oorzaak ligt hoofdzakelijk bij de reorganisaties in de Arcelor groep. Zo bedroeg de liquiditeit van Cockerill Sambre vóór de afsplitsing 2,6 (in 2005) en era 1,6 (in 2006).

In tegenstelling tot de algemene trend werd in de handel een verbetering van de liquiditeit opgetekend. Deze is grotendeels toe te schrijven aan Total Belgium. Enerzijds stegen de overige vorderingen omwille van een kortetermijnlening aan Petrofina. Anderzijds werd het grootste deel van de overige leningen (passiefzijde van de balans) afgelost als gevolg van de verkoop van financiële participaties in verbonden ondernemingen. Ook in de elektronicasector was de evolutie positief. Zowel SGL Carbon als Constructions Electroniques + Télécommunications hebben kortetermijnschulden afgelost. De liquiditeitsratio van CBR Cementbedrijven (bouw) steeg van 0,4 tot 0,6. De voornaamste oorzaak hiervan is de stijging van de deposito's bij CBR International Services en de toekenning van leningen aan HeidelbergCement. Daarenboven werd de ratio in de bouwnijverheid positief beïnvloed door de gedeeltelijke terugbetaling van een kortetermijnlening door Holcim (België).

De financiële onafhankelijkheid van de ondernemingen uit de constante steekproef daalde onder het nationale gemiddelde. In de maritieme cluster springt Meuse et Sambre (scheepsbouw en -herstelling) het meest in het oog. De **solvabiliteit** halveerde ten opzichte van het voorgaande jaar. Als gevolg van de bouw van het schip La Belle de l'Adriatique steeg het balanstotaal terwijl het eigen vermogen nagenoeg niet wijzigde. In de niet-maritieme sectoren was het vooral de metaalverwerkende nijverheid - en meer specifiek, de reorganisatie binnen de Arcelor groep - die haar stempel drukte op het gewogen gemiddelde.

In een aantal andere niet-maritieme sectoren ging de solvabiliteit erop vooruit. De reeds vermelde terugbetaling van het grootste deel van de overige leningen van Total Belgium (handel) had een negatieve impact op het balanstotaal wat de solvabiliteit deed toenemen. De financiële onafhankelijkheid van Belimpex (handel) verdubbelde doordat de uitzonderlijke winst van het boekjaar volledig werd overgedragen, waardoor het eigen vermogen aanzienlijk steeg. In de chemische nijverheid is de verbetering van de solvabiliteit voornamelijk toe te schrijven aan de kapitaalsverhoging bij Imerys Minéraux Belgique. De terugbetaling van schulden door zowel SGL Carbon (elektronica), Constructions Electroniques + Télécommunications (elektronica), Simex (wegvervoer) als Cuypers Logistics (wegvervoer) ligt aan de basis van de positieve evolutie in de respectievelijke sectoren.

2.1.7.2 Beoordeling van de financiële gezondheid

Het model voor de evaluatie van de financiële gezondheid werd toegepast op een constante steekproef van ondernemingen die aan een aantal voorwaarden voldoen⁸⁰. Het is niet hetzelfde model dat in voorgaande studies werd gebruikt, zodat de resultaten niet vergelijkbaar zijn met de cijfers die voorgaande jaren werden gepubliceerd. De ondernemingen worden - op basis van hun financiële gezondheid - niet langer geklasseerd in vier, maar wel in zes klassen. De klassen 4, 5 en 6 bevatten de

⁷⁹ Deze vennootschap werd eind 2007 ontbonden.

⁸⁰ Zo moet de jaarrekening 12 maanden beslaan en moet de onderneming, hetzij een omzet hebben van minstens 150.000 euro, hetzij gemiddeld minstens 2 voltijdse equivalenten te werk stellen. Het gebruik van bepaalde variabelen als noemer vereist bovendien de uitsluiting van een beperkt aantal ondernemingen die niet aan volgende voorwaarden voldoen: de kortlopende vlottende activa, de schulden op ten hoogste één jaar en het vreemd vermogen moeten strikt positief zijn. De constante steekproef omvat 119 ondernemingen, 1.314,9 miljoen euro toegevoegde waarde en 10.985 VTE, ofwel 59,8 pct. van de in 2006 voor het Luikse havencomplex beschouwde ondernemingen, 97,6 pct. van de directe toegevoegde waarde en 94,1 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd (enkel haven van Luik).

ondernemingen waarvan het risico op faillissement beduidend hoger is dan het gemiddelde (verhoogd, hoog en zeer hoog risico). Voor de berekening van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid wordt bovendien een onderscheid gemaakt tussen ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het volledig schema en ondernemingen die een jaarrekening neerleggen volgens het verkort schema. Dat onderscheid is van belang vermits de percentages op een verschillende manier geïnterpreteerd dienen te worden. Immers, het percentage faillissementen ligt over het algemeen veel hoger bij ondernemingen die een verkort schema neerleggen dan bij ondernemingen die een volledig schema neerleggen. Bijgevolg mag op basis van de cijfers niet gesteld worden dat ondernemingen met een verkort schema financieel gezonder zouden zijn dan ondernemingen met een volledig schema.

TABEL 56 **FINANCIËLE GEZONDHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 2004 TOT 2006**
(percentage ondernemingen in financiële-gezondheidsklassen 4, 5 en 6)

	Verkort schema			Volledig schema		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Totaal	5,4	5,3	0,0	6,3	6,3	6,0
Niet-financiële vennootschappen ...	11,6	11,1	10,6	13,1	13,0	12,5

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

Tabel 56 toont het procentuele aandeel van ondernemingen met een financieel risico dat hoger ligt dan het gemiddelde, of m.a.w. het procentuele aandeel van ondernemingen die behoren tot de financiële-gezondheidsklassen 4, 5 en 6. Vermits de constante steekproef voor de haven van Luik slechts uit een beperkt aantal ondernemingen bestaat, wordt geen onderverdeling gegeven per cluster. De cijfers tonen aan dat de financiële gezondheid de laatste drie jaar vrij stabiel is gebleven. Bij de verkorte schema's was er in 2006 zelfs geen enkele onderneming meer met een verhoogd financieel risico. De financiële situatie is opmerkelijk beter dan bij de Belgische niet-financiële vennootschappen. De laatste twee jaar kampte niet één van de ondernemingen uit de constante steekproef met een hoog of zeer hoog financieel risico (klasse 5 en 6). Bovendien vertegenwoordigden de ondernemingen uit klasse 4 slechts 2 pct. van de totale werkgelegenheid in het constant staal.

2.2 HAVEN VAN BRUSSEL

2.2.1 Inleiding

In deze editie wordt voor het eerst een onderdeel gewijd aan de haven van Brussel. De Nationale Bank heeft reeds in het verleden haar medewerking verleend aan een studie omtrent de haven van Brussel, meer bepaald de studie "*Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*" van het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007). Dit jaar wordt deze haven echter voor de eerste maal opgenomen in de publicatie van de Nationale Bank. Vermits de analyse van deze haven zich nog in een opstartfase bevindt, wordt de economische impact enkel verduidelijkt op basis van de drie variabelen toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen. Een analyse van de sociale balans en de financiële toestand van de ondernemingen zal in de toekomst eveneens opgenomen worden.

Voor de afbakening van de haven van Brussel werd het gebied genomen dat langs het kanaal van Brussel op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt. Het wordt onderverdeeld in vier zones: Voorhaven 1, Voorhaven 2, Haven en TIR-Centrum, en Biestebroekdok. De selectie van straten voor de bepaling van het havengebied is gebaseerd op de studie van het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties⁸¹. Zo omvat het onderzochte territorium behalve de zone voor haven- en vervoersactiviteit zoals bepaald in het Gewestelijk Bestemmingsplan ook de Picardstraat omwille van de fysieke nabijheid van en voornamelijk de functionele verwantschap met het kanaal. Op die manier werd een 35-tal straten geselecteerd die gelegen zijn in zes verschillende gemeenten (Brussel-Centrum, Laken, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Neder-Over-Heembeek en Haren). Vervolgens werden alle ondernemingen geselecteerd die tot één van de in aanmerking komende bedrijfstakken behoren en waarvan hetzij de hoofdzetel, hetzij een vestiging in één van de geselecteerde straten ligt. Voor een overzicht van de bedrijfstakken die op die manier vertegenwoordigd zijn in de haven van Brussel wordt verwezen naar bijlage 3.

2.2.2 Recente ontwikkelingen⁸²

De haven van Brussel is de tweede Belgische binnenhaven en speelt een essentiële rol als bevoorradings- en verdelingscentrum voor de regio en het hinterland. De tonnages geloste en geladen goederen hebben zich de laatste twee jaar min of meer gestabiliseerd (tabel 57). In 2006 werden stijgingen in bepaalde goederencategorieën (zoals erts, schroot en landbouwproducten) gecompenseerd door het verlies van de trafieken met baggerspecie, alsook door een daling van de olieproducten omwille van de relatief zachte winter en de hoge petroleumprijzen. De bouwmaterialen blijven wel de belangrijkste goederencategorie in de Brusselse haven. In 2006 realiseerde de haven een mooie vooruitgang met betrekking tot het containerverkeer dankzij een diversifiëring van de gebruikers en een aantal nieuwe trafieken. Opvallend is dat Nederland, met 51 pct. van het totale volume, de belangrijkste handelspartner van de haven van Brussel is.

TABEL 57 **HAVEN VAN BRUSSEL**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Goederenverkeer (gelost en geladen, duizenden ton).....	3.675	3.752	3.844	4.279	4.191	4.200
Vershil in procent tegenover het voorgaande jaar...	+ 6,4	+ 2,1	+ 2,4	+ 11,3	- 2,0	+ 0,2
Containers (in TEU).....	-	-	-	3.400	10.633	12.053
Vershil in procent tegenover het voorgaande jaar...				n.	+ 212,7	+ 13,4

Bron: Haven van Brussel.

⁸¹ Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*

⁸² Bronnen: Haven van Brussel, diverse krantenartikels uit De Lloyd.

De stabilisering van de tonnages in de haven van Brussel beklemtoont de grens die bereikt werd op het gebied van beschikbare oppervlakte voor havengerelateerde activiteiten. Vandaar wordt momenteel ruime aandacht besteed aan de uitbreiding van de haveninfrastructuur. Zo zal de groep Katoen Natie op de site van de oude cokesfabriek Carcoke een Europees distributiecentrum vestigen. Daarenboven zouden 7 ha, na sanering, opnieuw geactiveerd worden. Deze initiatieven zijn van belang om het goederenverkeer opnieuw een duw in de rug te geven. Dit is nodig indien het havenbedrijf van Brussel haar doelstellingen, vastgelegd in de nieuwe beheersovereenkomst, wil bereiken. Zo wordt immers gemikt op een verhoging van de trafiek met 50 pct. tegen 2012. Wat de containerterminal betreft, wordt een jaarlijks volume van 25.000 TEU vooropgesteld.

2.2.3 Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde in de haven van Brussel week ook in 2006 niet af van de opwaartse koers die zij de laatste vier jaar vaarde (tabel 58). Hierdoor steeg het aandeel van zowel de directe als de totale toegevoegde waarde in het bbp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met 0,1 procentpunt. Dit aandeel bedroeg in 2006 respectievelijk 1,8 en 3,2 pct. De verhouding tot het nationale bbp bleef ongewijzigd, met name 0,3 (direct) en 0,6 pct. (totaal).

De stijging was in relatieve termen indrukwekkender in de **maritieme cluster**. CEI - De Meyer (havenaanleg en baggerwerken) droeg flink bij aan het bbp. De personeelskosten stegen aanzienlijk: als gevolg van de verhoogde activiteit werd het personeelsbestand uitgebreid. Daarenboven werd een waardevermindering geboekt op bestellingen in uitvoering. Terwijl het havenbedrijf van Brussel het voorgaande jaar nog een negatieve toegevoegde waarde optekende, konden in 2006 opnieuw positieve cijfers worden voorgelegd. Het havenbedrijf legde immers een noemenswaardig bedrag aan voorzieningen aan, voornamelijk voor baggerwerken. Bij de goederenbehandelaars nam de toegevoegde waarde van T.R.W.⁸³ toe met 1 miljoen euro doordat, in tegenstelling tot het jaar ervoor, geen exploitatiesubsidies⁸⁴ werden ontvangen.

De hogere toegevoegde waarde van Belgian Shell (handel) werd gedeeltelijk teniet gedaan door Ineos Solutions. De verkoop van alle ex-Innovene vennootschappen aan de Ineos groep heeft een aantal veranderingen teweeg gebracht qua organisatie. Zo worden de activiteiten van Ineos Solutions sinds 2006 gecentraliseerd in het Verenigd Koninkrijk en werden de personeelsleden geleidelijk naar andere Europese juridische entiteiten overgebracht. Om die reden liep de toegevoegde waarde van Ineos Solutions terug van 24,9 tot 7 miljoen euro. Een ander gevolg van de inbreng was de herziening van de onderzoeksactiviteiten. Om deze activiteiten te Neder-Over-Heembeek te kunnen behouden diende Ineos Services Belgium (andere diensten) over te gaan tot herstructurering. De bijkomende personeelskosten en afschrijvingen op onderzoeks- en ontwikkelingskosten die daaruit voortvloeiden hadden een positieve impact op de toegevoegde waarde.

De toename in de energiesector is toe te schrijven aan Sibelga. Deze onderneming boekte in 2006 voor een belangrijk bedrag voorzieningen voor risico's en kosten. Het effect hiervan werd echter voor een deel geneutraliseerd door de lagere bedrijfswinst van Elia System Operator. Solvay⁸⁵ (chemische nijverheid) krikte haar toegevoegde waarde flink op dankzij een afname van het bedrijfsverlies, meer afschrijvingen op onderzoeks- en ontwikkelingskosten en meer andere bedrijfskosten. De automobielnijverheid ging erop vooruit dankzij Inergy Automotive Systems Research, hoofdzakelijk als gevolg van meer afschrijvingen op onderzoek en ontwikkeling.

Bij Spie Belgium stegen zowel de personeelskosten als de overige bedrijfskosten. Op die manier neemt deze onderneming een deel van de stijging in de bouwsector voor haar rekening. Een ander deel is toe te schrijven aan Imtech Maintenance omwille van de uitbreiding van het personeelsbestand, en aan Inter-Beton. Inter-Beton slaagde erin haar bedrijfsverlies fors terug te dringen, onder andere door de transportkosten en de administratieve kosten beter te beheersen en door de betonprijs te verhogen.

De enige **niet-maritieme sector** waar de toegevoegde waarde gedaald is, is de voedingsnijverheid. In tegenstelling tot het jaar ervoor moest Ceres afrekenen met een bedrijfsverlies.

⁸³ Voluit: Belgische N.V. voor Transport door middel van het Gecombineerd Rail-Weg Systeem

⁸⁴ Immers, exploitatiesubsidies en vanwege de overheid ontvangen compenserende bedragen vertegenwoordigen geen waarde die de onderneming creëert en worden bijgevolg in mindering gebracht bij de berekening van de toegevoegde waarde.

⁸⁵ In de cijfers werd enkel het onderzoekscentrum te Neder-Over-Heembeek (Solvay Research & Technology) in rekening gebracht en niet het hoofdkantoor.

TABEL 58 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2001 TOT 2006
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	630,1	715,9	859,9	917,0	1.012,8	1.083,9	100,0	+ 7,0	+ 11,5
MARITIEME CLUSTER.....	19,6	22,8	27,4	37,7	23,2	37,2	3,4	+ 59,9	+ 13,6
Scheepsagenten en expediteurs	7,3	9,1	9,7	8,3	11,0	12,2	1,1	+ 10,8	+ 10,8
Goederenbehandeling	5,9	6,3	7,2	7,0	6,1	7,2	0,7	+ 19,3	+ 4,0
Rederijen.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 365,5	- 170,4
Scheepsbouw en -herstelling.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenaanleg en baggerwerken	2,0	5,8	7,1	16,1	11,1	14,1	1,3	+ 27,6	+ 48,0
Visserij.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	1,7	1,6	2,2	2,6	0,8	0,7	0,1	- 11,9	- 17,1
Havenbedrijf.....	2,6	0,0	1,2	3,8	-5,7	2,9	0,3	- 150,8	+ 1,9
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	610,4	693,2	832,5	879,3	989,5	1.046,7	96,6	+ 5,8	+ 11,4
HANDEL	201,1	219,8	218,3	233,3	291,4	299,2	27,6	+ 2,7	+ 8,3
INDUSTRIE.....	401,7	377,7	517,5	517,8	522,1	555,4	51,2	+ 6,4	+ 6,7
Energie.....	180,8	180,3	323,8	320,8	321,8	336,0	31,0	+ 4,4	+ 13,2
Brandstofproductie.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	127,4	109,6	96,8	120,8	114,1	129,3	11,9	+ 13,4	+ 0,3
Automobielnijverheid	3,1	-1,0	11,9	10,6	13,1	16,5	1,5	+ 26,2	+ 39,6
Elektronica	4,5	4,1	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	10,0	8,3	5,6	2,1	1,9	1,9	0,2	+ 0,4	- 28,3
Bouw	54,9	50,9	48,7	44,8	46,9	51,1	4,7	+ 9,0	- 1,4
Voedingsnijverheid	17,1	20,8	21,4	15,0	20,7	16,2	1,5	- 21,5	- 1,0
Andere industrie.....	3,9	4,7	5,0	3,6	3,6	4,3	0,4	+ 17,4	+ 2,0
VERVOER OVER LAND	27,0	26,8	25,8	28,8	24,6	27,2	2,5	+ 10,2	+ 0,1
Wegvervoer.....	15,5	16,1	14,7	14,0	11,1	11,2	1,0	+ 1,2	- 6,2
Ander vervoer over land	11,5	10,7	11,0	14,8	13,5	15,9	1,5	+ 17,5	+ 6,7
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	-19,4	68,9	70,9	99,4	151,5	165,0	15,2	+ 8,9	- 253,5
Andere diensten.....	-23,2	65,1	67,1	95,5	147,5	160,9	14,8	+ 9,1	- 247,3
Openbare sector	3,8	3,8	3,8	3,9	4,0	4,1	0,4	+ 3,4	+ 1,4
2. INDIRECTE EFFECTEN	715,2	705,2	699,1	725,8	778,4	841,5	-	+ 8,1	+ 3,3
MARITIEME CLUSTER.....	48,8	48,3	49,7	56,4	40,7	59,6	-	+ 46,4	+ 4,1
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	666,4	656,9	649,4	669,3	737,7	782,0	-	+ 6,0	+ 3,3
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	1.345,2	1.421,1	1.559,1	1.642,8	1.791,2	1.925,4	-	+ 7,5	+ 7,4

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

2.2.4 Werkgelegenheid⁸⁶

De tewerkstelling in de haven van Brussel ging erop achteruit, zowel bij de bedrijven in de haven als bij hun onderaannemers (tabel 59). De directe en totale werkgelegenheid in de haven van Brussel vertegenwoordigden in 2006 respectievelijk 1,1 en 2,7 pct. van de werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In verhouding tot de tewerkstelling in België bedroeg het aandeel 0,2 pct. voor de directe effecten en 0,4 pct. voor de directe en indirecte effecten samen. Ten opzichte van het jaar ervoor bleven al deze percentages ongewijzigd.

De daling van de tewerkstelling in de haven van Brussel is volledig toe te schrijven aan de niet-maritieme cluster. In de **maritieme cluster** werd een lichte stijging opgetekend. Het havenbedrijf van Brussel wierf 17 mensen aan, terwijl slechts 4 personen het bedrijf verlieten. Enkele goederenbehandelaars versterkten eveneens hun personeelsbestand, waaronder T.R.W.

De terugval in de **niet-maritieme cluster** is het gevolg van positieve en negatieve evoluties in de verschillende sectoren. De handel heeft de grootste negatieve impact. Theunissen stelde in 2005 gemiddeld 44 VTE te werk. Ondertussen heeft deze vennootschap het faillissement aangevraagd. De hierboven reeds vermelde veranderingen in de Ineos groep hebben ertoe geleid dat de meeste personeelsleden van Ineos Solutions geleidelijk naar andere Europese juridische entiteiten overgebracht werden.

In de energiesector nam Sibelga Operations bijkomende personeelsleden in dienst, terwijl in het wegvervoer en het ander vervoer over land respectievelijk ATU Transport en G4S Courier Services Belgium de groei voor hun rekening namen. Zowel Imtech Maintenance als Imtech Projects (bouw) breidden eveneens hun personeelsbestand uit. Het effect hiervan werd echter afgezwakt door de vervroegde ontbinding van Asphalte Trojan waardoor 12 werknemers werden getroffen.

In de andere diensten, ten slotte, zijn meerdere ondernemingen verantwoordelijk voor de achteruitgang. N'lil verhuisde haar maatschappelijke zetel waardoor zij niet langer opgenomen wordt. Bij Faceo Belgium werd het contract met één van hun grootste klanten beëindigd, zodat onderhandeld moest worden over een herstructurering. Uiteindelijk werden in 2006 18 mensen ontslagen of op brugpensioen gestuurd.

⁸⁶ Voor de tewerkstellingscijfers werd niet alleen gebruik gemaakt van informatie uit de jaarrekening, maar eveneens van de resultaten van de enquêtes uitgevoerd door het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties in het kader van de studie *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven* (2007), zoals voor sommige multiarrondissementale ondernemingen.

TABEL 59 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2001 TOT 2006
(VTE)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief belang in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	5.749	5.660	5.578	6.213	6.452	6.402	100,0	- 0,8	+ 2,2
MARITIEME CLUSTER.....	459	536	579	742	692	709	11,1	+ 2,4	+ 9,1
Scheepsagenten en expediteurs	148	146	174	140	139	138	2,1	- 1,0	- 1,4
Goederenbehandeling	136	134	144	135	129	136	2,1	+ 6,1	+ 0,0
Rederijen.....	0	0	3	0	0	0	0,0	n.	n.
Scheepsbouw en -herstelling.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Havenaanleg en baggerwerken	38	115	118	329	305	305	4,8	- 0,1	+ 51,9
Visserij.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	21	21	22	22	6	6	0,1	+ 0,0	- 21,9
Havenbedrijf.....	116	120	118	117	114	124	1,9	+ 8,8	+ 1,3
Openbare sector	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.290	5.124	4.999	5.471	5.759	5.693	88,9	- 1,2	+ 1,5
HANDEL	1.651	1.683	1.670	1.712	1.796	1.697	26,5	- 5,5	+ 0,6
INDUSTRIE.....	2.567	2.355	2.314	2.295	2.221	2.264	35,4	+ 1,9	- 2,5
Energie.....	1	2	69	140	198	211	3,3	+ 6,6	+ 191,7
Brandstofproductie.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	1.062	955	934	938	808	814	12,7	+ 0,7	- 5,2
Automobielnijverheid	53	34	35	39	44	47	0,7	+ 6,4	- 2,5
Elektronica	83	86	89	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	215	165	75	37	32	31	0,5	- 2,6	- 32,2
Bouw	851	813	828	861	878	904	14,1	+ 3,0	+ 1,2
Voedingsnijverheid	219	216	213	231	210	205	3,2	- 2,6	- 1,3
Andere industrie.....	82	84	72	48	52	52	0,8	+ 1,7	- 8,6
VERVOER OVER LAND	498	482	490	563	511	532	8,3	+ 4,1	+ 1,3
Wegvervoer.....	253	260	256	220	161	171	2,7	+ 6,3	- 7,5
Ander vervoer over land	245	222	234	343	350	361	5,6	+ 3,1	+ 8,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	574	604	525	900	1.231	1.199	18,7	- 2,6	+ 15,9
Andere diensten.....	474	504	425	800	1.131	1.099	17,2	- 2,8	+ 18,3
Openbare sector	100	100	100	100	100	100	1,6	+ 0,0	+ 0,0
2. INDIRECTE EFFECTEN	9.614	9.402	8.312	9.382	9.458	9.268	-	- 2,0	- 0,7
MARITIEME CLUSTER.....	1.247	1.253	1.204	1.192	1.150	1.037	-	- 9,8	- 3,6
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	8.367	8.149	7.107	8.190	8.309	8.231	-	- 0,9	- 0,3
TOTAAL WERKGELEGENHEID	15.363	15.061	13.890	15.594	15.910	15.670	-	- 1,5	+ 0,4

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

2.2.5 Investerings

De investeringen in 2006 lagen opmerkelijk hoger dan het jaar ervoor, maar bereikten toch niet het niveau van 2004. Brussel is trouwens één van de drie havens waar de investeringen zijn toegenomen. De stijging bedroeg 31,3 pct. (+ 27,8 pct. tegen vaste prijzen, tabel 60).

TABEL 60 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN BRUSSEL VAN 2001 TOT 2006**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Relatief aandeel in 2006 (in pct.)	Verloop 2005 - 2006 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2001 en 2006 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	21,3	10,4	8,7	7,5	6,2	6,9	4,0	+ 11,0	- 20,1
Scheepsagenten en expediteurs	15,3	2,4	2,8	1,1	1,2	2,1	1,2	+ 73,1	- 32,5
Goederenbehandeling	0,1	0,7	2,8	3,0	0,4	0,8	0,5	+ 104,2	+ 46,4
Rederijen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Scheepsbouw en - herstelling	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Havenaanleg en baggerwerken	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	+ 4,3	- 0,1
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Maritieme handel	0,2	0,9	0,1	1,5	0,0	0,1	0,0	+ 2.524,1	- 18,4
Havenbedrijf	5,5	6,2	2,9	1,7	4,5	3,8	2,2	- 15,9	- 7,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	152,0	137,5	197,0	199,7	125,2	165,7	96,0	+ 32,3	+ 1,7
HANDEL	21,6	19,4	18,1	13,4	21,7	29,1	16,9	+ 34,5	+ 6,2
INDUSTRIE	111,2	87,3	125,4	81,8	69,2	85,8	49,7	+ 23,9	- 5,1
Energie	49,1	51,4	90,7	65,6	52,0	68,6	39,8	+ 31,9	+ 6,9
Brandstofproductie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	50,9	23,1	16,2	5,8	5,8	6,2	3,6	+ 6,4	- 34,5
Automobielenijverheid	0,7	1,8	0,6	0,8	2,3	3,1	1,8	+ 33,8	+ 34,4
Elektronica	0,3	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Metaalverwerkende nijverheid	0,9	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	- 9,4	- 36,7
Bouw	5,2	3,9	4,3	2,1	3,8	3,3	1,9	- 15,1	- 8,8
Voedingsnijverheid	3,1	5,9	11,7	7,0	4,1	3,6	2,1	- 12,1	+ 3,0
Andere industrie	1,0	0,7	1,4	0,5	1,0	0,9	0,5	- 11,4	- 2,2
VERVOER OVER LAND	4,9	3,1	2,5	2,6	2,4	1,4	0,8	- 42,6	- 22,6
Wegvervoer	3,9	2,7	2,0	1,8	1,5	0,9	0,5	- 41,6	- 26,0
Ander vervoer over land	1,0	0,5	0,4	0,8	0,9	0,5	0,3	- 44,2	- 13,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	14,3	27,6	51,1	101,9	32,0	49,4	28,6	+ 54,6	+ 28,2
Andere diensten	14,3	27,6	51,1	101,9	32,0	49,4	28,6	+ 54,6	+ 28,2
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
DIRECTE INVESTERINGEN	173,3	147,9	205,7	207,2	131,5	172,6	100,0	+ 31,3	- 0,1

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

De aanschaffingen van materiële vaste activa namen licht toe in de **maritieme cluster**, hoofdzakelijk onder impuls van de scheepsagenten en expediteurs. Ook bij T.R.W. (goederenbehandeling) lagen de investeringsuitgaven hoger dan in 2005. De investeringen van het havenbedrijf van Brussel daarentegen bereikten niet meer het niveau van 2005. Tijdens dat jaar werden de bedrijfsactiviteiten van Bruport

Invest overgenomen, zodat op die manier een portaalkraan en plaveisel verworven werden. In 2006 liepen de uitgaven toch nog op tot 3,8 miljoen euro, voornamelijk omwille van een aantal activa in aanbouw waaronder de zeilschool.

In de **niet-maritieme sectoren** werd een sterkere groei opgetekend. In de handel bereikten de investeringen zelfs een recordniveau. Solvin investeerde fors in materiële vaste activa in aanbouw. Maar ook bij Sibelga (energie) schoten de uitgaven de hoogte in. Deze hadden voor het grootste deel betrekking op installaties, machines en uitrusting, en in mindere mate op meubilair en rollend materieel. Inergy Automotive Systems Research (automobielnijverheid) investeerde 0,8 miljoen euro méér dan in 2005. De meeste uitgaven kaderden in het opstarten van een validatiecentrum voor brandstoftanken afkomstig van de diverse productie-eenheden van de groep. In april 2006 werden de eerste brandstoftanken gevalideerd. De investeringen van de andere diensten worden in grote mate beïnvloed door Aquiris. Deze vennootschap kreeg de opdracht toevertrouwd voor het ontwerp, de bouw en de exploitatie gedurende 20 jaar van het waterzuiveringsstation van Brussel-Noord. In 2006 bedroegen de uitgaven voor dit project enkele tientallen miljoenen euro's. De stijging in de andere diensten werd echter afgezwakt doordat de investeringen bij Brussel Energie terugliepen.

3 SAMENVATTING

Onder impuls van de groeiende wereldhandel bereikte het goederenverkeer in Antwerpen, Oostende en Zeebrugge een nieuw record. Maar ook voor Gent was 2006 een uitstekend jaar: na de terugval het jaar ervoor steeg de maritieme trafiek opnieuw met 8,6 pct. De snelle ontwikkeling van de Aziatische en andere opkomende landen vormde vooral voor de containertrafiek een sterke stimulans. In Antwerpen en Zeebrugge is een groot deel van de groeicijfers dan ook te danken aan deze goederencategorie. Het Deurganckdok zorgde voor de nodige capaciteitsuitbreiding in de haven van Antwerpen, terwijl in Zeebrugge gewerkt wordt aan nieuwe containerterminals en de verdere uitbouw van bestaande terminals. Voornamelijk dankzij de containervolumes konden de Vlaamse havens hun positie in de Hamburg - Le Havre range verstevigen. Niet alleen de goederentrafiek via de zeevaart, maar ook die via de binnenscheepvaart profiteerde van de groeiende wereldhandel. Het verkeer via de openbare havens in Luik herstelde gedeeltelijk en zelfs het aantal behandelde containers (TEU) nam toe. In Brussel daarentegen hebben de tonnages zich de laatste jaren gestabiliseerd als gevolg van de grens die bereikt werd op het gebied van beschikbare oppervlakte voor havengerelateerde activiteiten.

Om in de toekomst goede resultaten te kunnen blijven verzekeren, spitst elke haven zich toe op haar eigen deelmarkten en specifieke niches. Zo wil Antwerpen haar positie als containerhaven verzekeren. Om die reden zijn de maritieme toegankelijkheid en de verdere capaciteitsuitbreiding de twee belangrijkste thema's die momenteel worden besproken en/of aangepakt. De maritieme toegang vormt niet alleen in Antwerpen een hinderpaal, ook in Gent en Oostende baart dit onderwerp kopzorgen. De verdere uitbouw van het Kluizendok zorgde in Gent alvast voor een herstel van de volumes en ook de Ghent Bio-energy Valley betekent een stimulans voor de komende jaren. In Oostende zou de eerste fase van de nieuwe haventoeegang in september 2008 operationeel moeten zijn. Voor Zeebrugge daarentegen vormen de grote, hedendaagse schepen geen probleem. Deze haven behoudt dan ook haar positie als leider in de shortsea ro-ro en kan zich dankzij de talrijke investeringen ook op het gebied van de containertrafiek profileren. Het havencomplex van Luik mikt met het TriLogiPort-project eveneens op een forse uitbreiding van de containervolumes in de toekomst. Maar niet alleen daarom gaat deze binnenhaven gunstige tijden tegemoet: onder andere de heropening van de hoogoven in Seraing, alsook de bouw van een nieuwe bio-ethanolfabriek in Wanze bieden perspectieven. De haven van Brussel wil niet achterblijven en heeft ambitieuze doelstellingen vooropgesteld. Om deze te halen wordt momenteel ruime aandacht besteed aan de uitbreiding van de haveninfrastructuur.

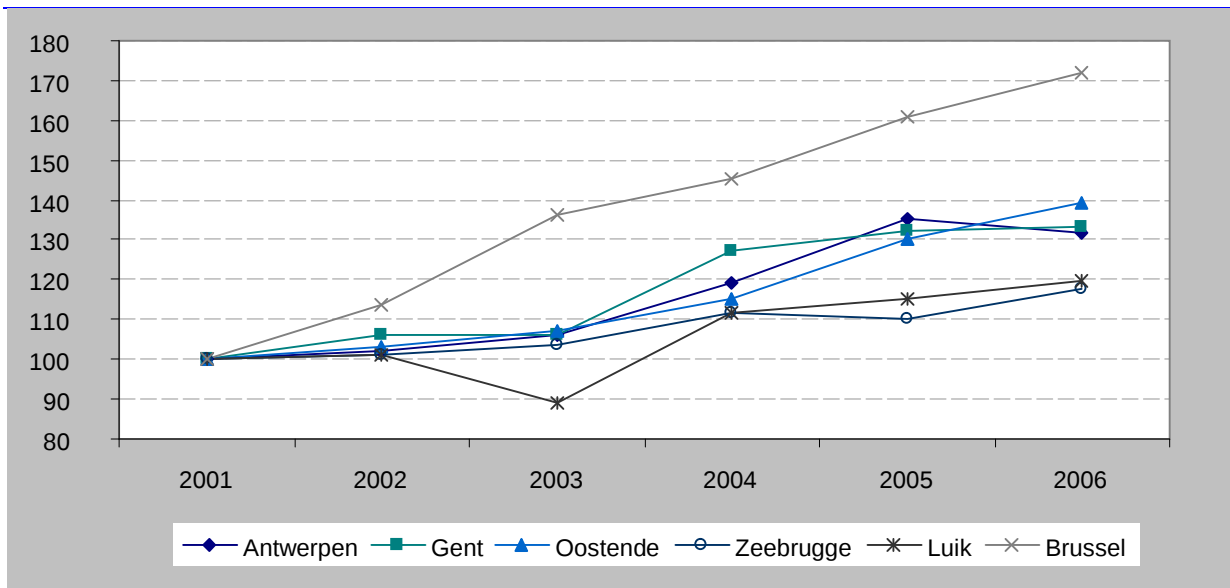
Niettegenstaande de positieve resultaten op het gebied van behandelde volumes, bleef de directe toegevoegde waarde van de zes havens samen stabiel (- 1,9 pct. tegen vaste prijzen). De daling van de directe toegevoegde waarde in Antwerpen werd gecompenseerd door stijgingen in Brussel, Oostende, Zeebrugge, Luik en, in mindere mate, Gent. Vooral bij de Antwerpse rederijen en brandstofproducenten, in de Antwerpse chemische nijverheid en de Gentse metaalverwerkende nijverheid liep de achteruitgang hoog op. De trafiekgroei heeft er, in alle havens behalve Antwerpen, wel voor gezorgd dat de directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster sneller toenam dan die van de niet-maritieme cluster. Vooral in Zeebrugge en Gent was de hogere toegevoegde waarde in de goederenbehandeling opmerkelijk. In Oostende springen havenaanleg en baggerwerken in het oog. In de niet-maritieme cluster kon een aantal bedrijfstakken de terugval in de brandstofproductie, de chemische en de metaalverwerkende nijverheid min of meer opvangen, meer bepaald de automobielnijverheid (Antwerpen en Gent), de bouw (Luik), de energiesector (Antwerpen, Brussel, Luik en Oostende), de andere industrietakken (Gent), de elektronicasector (Gent en Zeebrugge) en de andere diensten (Antwerpen, Brussel, Luik en Oostende).

De onderaannemers konden de stabilisatie van de directe effecten meer dan goedmaken zodat de totale toegevoegde waarde steeg met 2,9 pct. (+ 0,9 pct. tegen vaste prijzen). Toch daalde het aandeel van de totale toegevoegde waarde in het Belgische bbp van 10,3 tot 10,1 pct.

Grafiek 1 geeft de ontwikkelingen weer tijdens de periode 2001 - 2006:

GRAFIEK 1

ONTWIKKELING VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE
(lopende prijzen, index 2001 = 100)



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

De enige havens die tijdens de afgelopen vijf jaar geen enkele inzinking hebben gekend, zijn die van Oostende en Brussel. Zowel Gent als Luik tekenden de grootste groei op in 2004, terwijl voor Antwerpen en Oostende 2005 het meest gunstig was.

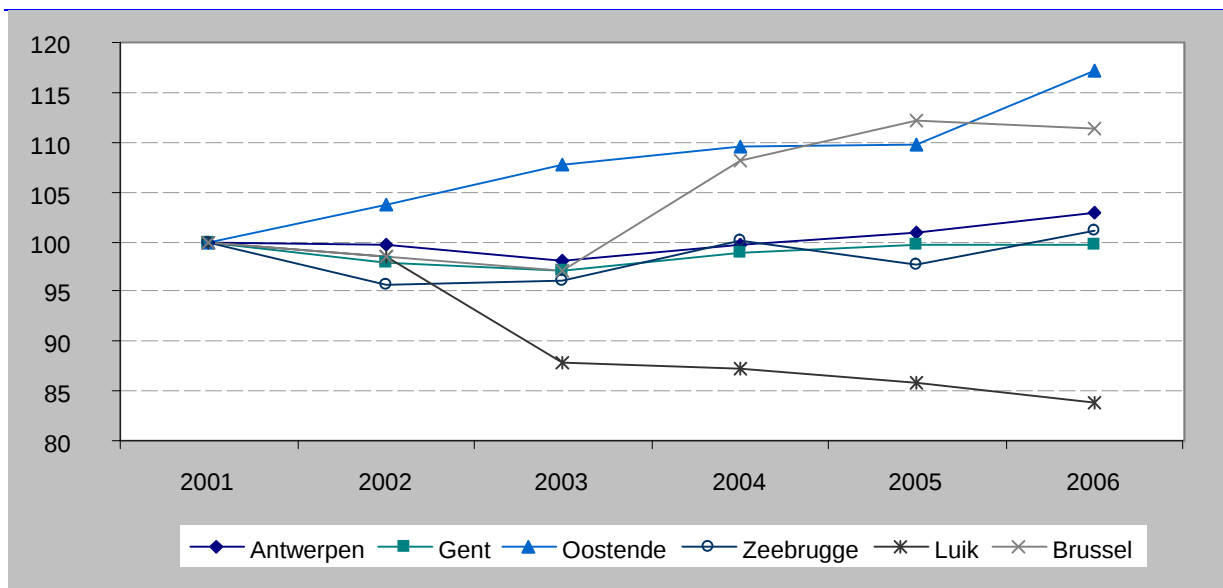
De directe werkgelegenheid in de zes havens nam toe met 1,3 pct. Deze toename werd volledig geschraagd door de trafiekgroei. Ze was dan ook het resultaat van een flinke personeelsuitbreiding in de maritieme cluster. De tewerkstelling in de goederenbehandeling nam zelfs toe in alle zes havens, waarbij de stijging in Antwerpen en Zeebrugge spectaculair genoemd kan worden. Maar ook de scheepsagenten, expediteurs en rederijen droegen bij tot het positieve resultaat. In de niet-maritieme cluster daarentegen werd het gemiddeld aantal werknemers teruggedrongen. Dalingen in de bouw (Luik en Zeebrugge), de chemische (Antwerpen, Gent en Oostende), automobiel- (Antwerpen en Gent) en metaalverwerkende nijverheid (Luik) werden nog enigszins afgezwakt door stijgingen in de handel (Antwerpen en Oostende) en de andere diensten (Antwerpen en Oostende). Onder andere dankzij de Plassendale-gebieden is Oostende de enige haven waar het aantal personeelsleden in de niet-maritieme cluster groeide, zelfs met 7,3 pct.

De indirecte werkgelegenheidsgroei was beperkter, zodat de totale werkgelegenheid met 0,8 pct. toenam. Daarmee bleef het aandeel in de binnenlandse tewerkstelling 8,1 pct.

De analyse van de sociale balans toonde aan dat ondernemingen in de havens - in vergelijking met andere ondernemingen in België - meer arbeiders in dienst hebben en meer mannen te werk stellen. Het stelsel van de deeltijdarbeid is gestaag aan een opmars bezig en was het meest populair in de sector van het ander vervoer over land. Bij de ingetreden werknemers daalde het aandeel van houders van een diploma lager onderwijs, terwijl dat van houders van een diploma secundair onderwijs het grootste bleef. De opleidingspolitiek, ten slotte, verschilde sterk afhankelijk van de bedrijfsactiviteit. Zo kregen werknemers in de maritieme cluster opmerkelijk minder gemakkelijk toegang tot opleiding dan personeelsleden in, bijvoorbeeld, de energiesector.

Grafiek 2 geeft de ontwikkelingen weer tijdens de periode 2001 - 2006:

GRAFIEK 2 ONTWIKKELING VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID
(VTE, index 2001 = 100)



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

Na de uitzonderlijke groei van de investeringen in 2005, is het niet verwonderlijk dat de uitgaven zijn teruggevallen met 28,2 pct. (- 30,1 pct. tegen vaste prijzen). De Antwerpse en Zeebrugse rederijen namen het grootste deel van de terugval voor hun rekening, maar als gevolg van de voltooiing van het Deurganckdok lagen ook de investeringsuitgaven van de Antwerpse goederenbehandelaars aanzienlijk lager. Brussel, Gent en Luik zijn de drie havens waar meer materiële vaste activa werden aangeschaft dan het jaar ervoor. Deze toename is nochtans volledig te danken aan de niet-maritieme cluster, die haar investeringen trouwens in alle havens - behalve Oostende - verhoogde. De stijgingen in de chemische nijverheid (Antwerpen) en de andere diensten (Antwerpen, Brussel, Gent, Luik en Oostende) konden de daling in de automobielnijverheid (Antwerpen en Gent) ruimschoots compenseren. De opkomst van de biobrandstoffen uitte zich enkel in Gent (Ghent Bio-energy Valley) en Luik (bio-ethanolfabriek van BioWanze in de haven van Statte). In Zeebrugge werd de grootste stijging opgetekend in de energiesector (Fluxys LNG).

In 2006 werd in de havens van Antwerpen en Gent een duidelijke verslechtering opgetekend van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen. Niettemin bleef deze ratio in beide havens hoger dan het gemiddelde van de Belgische ondernemingen. In Oostende, Zeebrugge en Luik daarentegen ging de nettorentabiliteit erop vooruit. Het gemiddelde nettobedrijfskapitaal was positief in alle havens behalve Antwerpen, al was er in Luik wel een aanzienlijke achteruitgang ten opzichte van het jaar ervoor. Oostende is de enige haven waar de gemiddelde liquiditeit hoger was dan het nationale gemiddelde. Op het gebied van financiële onafhankelijkheid scoorden Gent, Oostende en Zeebrugge beter dan het gemiddelde van de Belgische niet-financiële vennootschappen, terwijl Antwerpen en Luik slechter scoorden. In de Vlaamse zeehavens was er wel een verbetering van de solvabiliteit waar te nemen. De analyse van de synthetische indicator voor de financiële gezondheid toonde aan dat ondernemingen in de Vlaamse havens en de haven van Luik over het algemeen financieel gezonder waren dan de Belgische niet-financiële vennootschappen. De situatie is de laatste twee jaar zelfs nog verbeterd. In de Vlaamse handel werd het meeste risico genomen, maar toch bleef het aantal betrokken arbeidsplaatsen relatief beperkt.

Uit wat in deze studie uitvoerig wordt toegelicht blijkt duidelijk dat bedrijven die een rechtstreeks band hebben met de havens, op het gebied van toegevoegde waarde en tewerkstelling, van cruciaal belang zijn voor de Belgische economie. In het huidige kader van hevige internationale concurrentie is het belangrijk dat de Belgische havens alert blijven waken over hun prestaties en positie. Onder meer als gevolg van de globalisering, infrastructuuruitbreidingen en schaalvergroting zal deze concurrentie immers nog blijven toenemen. Het zal er in de toekomst voor elke haven meer en meer op aankomen om zich te concentreren op haar troeven en deze doelbewust uit te spelen. Daarenboven moet er plaats

gemaakt worden voor onderling overleg vermits de goederenstromen alsmaar meer geconcentreerd worden op bevoorrechte zeeroutes die een beperkt aantal havens aanlopen. Opvallend is dat zowel op Europees als op regionaal niveau de toekomstige ontwikkeling van de havens wordt gekoppeld aan actuele thema's inzake duurzaamheid, zoals zorg voor milieu en natuur, duurzame energie en mobiliteit.

LIJST AFKORTINGEN

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

BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS IN 2006

TABEL 61 GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2006

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN										Ter beschikking gesteld			
	Aantal		Gepresteerde uren (1)		Personeelskosten (2)		Uitzendkrachten		Gepresteerde uren (1)		aantal		gespresteerde uren (1)	
	volgtijds	deeltijds	totaal	volgtijds	deeltijds	totaal	volgtijds	deeltijds	totaal	volgtijds	deeltijds	volgtijds	deeltijds	kosten (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1502	1512	1522
MARITIEME CLUSTER	24.747	1.824	26.053	37,9	1,9	39,8	1.451,1	71,3	1.522,5	1823	3,41	6.934	11,63	467,3
Scheepsagenten en expeditieuren	5.702	896	6.343	9,3	1,0	10,3	305,4	33,8	339,4	562	1,07	467	0,78	26,1
Goederenbehandelaars	14.264	675	14.750	19,8	0,6	20,4	840,9	25,6	866,5	1157	2,14	6.373	10,69	435,1
Rederijen	751	58	792	1,7	0,1	1,7	64,1	4,0	68,1	7	0,01	80	0,14	5,4
Scheepsbouw en -herstelling	388	25	406	0,6	0,0	0,6	19,8	0,8	20,6	39	0,07	4	0,01	0,2
Havenaanleg en baggerwerken	1.344	63	1.390	2,4	0,1	2,5	92,5	3,0	95,5	14	0,03	0	0,00	0,0
Visserij	283	33	308	0,3	0,0	0,4	9,2	0,9	10,1	32	0,06	0	0,00	0,0
Maritieme handel	78	7	83	0,1	0,0	0,1	5,5	0,4	5,8	2	0,00	0	0,00	0,0
Havenbedrijf	1.936	68	1.980	3,6	0,1	3,7	113,7	2,8	116,5	10	0,02	10	0,02	0,5
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	57.364	6.316	61.996	88,3	7,0	95,4	3.893,3	288,9	4.182,2	3.109	5,77	307	0,51	19,6
HANDEL	4.632	741	5.142	7,5	0,8	8,3	286,5	27,9	314,3	363	0,70	83	0,15	5,7
INDUSTRIE	44.773	4.178	47.860	68,0	4,6	72,6	3.160,9	207,7	3.368,6	2.217	4,09	133	0,21	8,9
Energie	1.584	102	1.662	2,2	0,1	2,3	145,8	6,0	151,8	19	0,03	0	0,00	0,0
Brandstofproductie	2.718	269	2.916	4,4	0,4	4,8	347,4	23,2	370,6	31	0,06	1	0,00	0,1
Chemische nijverheid	11.834	1.106	12.598	17,8	1,2	19,0	993,2	66,5	1.059,7	247	0,46	8	0,01	0,9
Automobielenijverheid	13.776	1.542	14.976	20,7	1,7	22,4	753,2	65,1	818,3	1.168	2,16	4	0,01	0,2
Elektronica	1.325	251	1.512	2,0	0,3	2,3	77,7	9,5	87,2	76	0,14	0	0,00	0,0
Metaalverwerkende nijverheid	9.442	550	9.851	14,5	0,6	15,1	617,3	24,1	641,4	323	0,59	104	0,16	6,8
Bouw	1.910	126	1.998	2,9	0,1	3,0	104,4	5,0	109,4	91	0,16	2	0,00	0,1
Voedingsnijverheid	780	102	853	1,2	0,1	1,3	46,2	3,9	50,1	147	0,28	11	0,02	0,5
Andere industrie	1.403	130	1.496	2,1	0,1	2,3	75,7	4,4	80,2	115	0,21	4	0,01	0,3
VERVOER OVER LAND	4.138	623	4.631	6,5	0,7	7,2	203,1	23,8	226,9	180	0,35	90	0,15	5,0
Wegvervoer	1.947	109	2.027	3,3	0,1	3,4	93,3	3,5	96,8	164	0,32	81	0,14	4,2
Ander vervoer over land	2.191	513	2.604	3,2	0,6	3,8	109,8	20,3	130,1	15	0,03	8	0,02	0,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	3.821	775	4.362	6,4	0,9	7,2	242,9	29,6	272,5	349	0,63	1	0,00	0,0
Andere diensten	3.821	775	4.362	6,4	0,9	7,2	242,9	29,6	272,5	349	0,63	1	0,00	0,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal	82.111	8.140	88.048	126,2	9,0	135,2	5.344,4	360,2	5.704,7	4.932	9,17	7.241	12,14	486,9

Bron: NBB.

TABEL 61 (VERVOLG)

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2006

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDATUM										OPLEIDINGEN								
	Aantal					Mannen					Vrouwen					Aantal		Mannen	
	vollijds	deeltijds	totaal in VTE)	vollijds	deeltijds	totaal in VTE)	vollijds	deeltijds	totaal in VTE)	vollijds	deeltijds	totaal in VTE)	bedienden	arbeiders	aantal	uren (1)	kosten (2)		
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1213	1343	1323	5801	5802	5803				
MARIETIME CLUSTER.....	24.841	1.802	26.133	20.647	591	21.054	4.200	1.217	5.080	10.628	14.748	4.569	0.19	0.19	7,7				
Scheepsagenten en expeditieus	5.770	897	6.417	3.499	159	3.607	2.270	738	2.811	5.612	681	818	0.03	0.03	1,1				
Goederenbehandelaars	14.331	643	14.797	12.994	331	13.235	1.337	313	1.562	3.006	11.664	1.787	0.08	0.08	3,4				
Rederijen.....	789	58	829	660	15	670	129	43	159	462	187	200	0.01	0.01	0,4				
Scheepsbouw en -herstelling.....	399	26	418	382	22	398	17	4	20	77	337	96	0.01	0.01	0,3				
Havenaanleg en baggerwerken.....	1.345	68	1.395	1.249	24	1.267	96	44	128	543	846	808	0.04	0.04	2,0				
Visserij.....	204	34	223	154	9	148	56	32	75	61	162	44	0.00	0.00	0,0				
Maritieme handel	73	6	77	49	1	50	24	5	27	60	16	10	0.00	0.00	0,0				
Havenbedrijf	1.931	69	1.977	1.660	31	1.679	271	38	298	807	854	807	0.01	0.01	0,4				
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
NIET-MARIETIME CLUSTER	57.255	6.319	61.809	50.070	3.357	52.524	7.185	2.962	9.285	24.438	35.215	36.238	1.36	1.36	75,5				
HANDEL.....	4.642	753	5.156	3.489	224	3.635	1.153	529	1.521	3.154	1.833	1.629	0.03	0.03	1,8				
INDUSTRIE.....	44.607	4.125	47.578	39.853	2.465	41.650	4.754	1.660	5.928	16.563	29.201	30.886	1.17	1.17	66,8				
Energie.....	1.519	103	1.599	1.204	33	1.230	315	70	369	1.238	29	1.147	0.05	0.05	4,1				
Brandstofproductie.....	2.736	263	2.920	2.354	149	2.456	382	113	465	2.434	440	2.328	0.16	0.16	9,9				
Chemische nijverheid	11.909	1.093	12.664	10.939	620	11.361	971	472	1.302	6.182	5.733	9.649	0.29	0.29	21,9				
Automobielenijverheid	13.671	1.542	14.811	12.203	1.144	13.068	1.468	399	1.743	2.078	12.373	9.219	0.35	0.35	15,3				
Elektronica	1.240	211	1.403	979	55	1.022	261	156	380	539	845	549	0.04	0.04	1,0				
Metaalverwerkende nijverheid.....	9.427	550	9.824	8.632	310	8.865	795	240	958	2.864	6.839	5.900	0.23	0.23	12,9				
Bouw	1.913	123	1.998	1.796	71	1.843	117	52	155	588	1.325	835	0.02	0.02	0,8				
Voedingsnijverheid.....	800	104	873	591	31	613	209	72	259	291	503	353	0.01	0.01	0,5				
Andere industrie.....	1.390	137	1.487	1.154	52	1.192	236	85	295	349	1.115	908	0.02	0.02	0,5				
VERVOER OVER LAND	4.149	654	4.667	3.728	471	4.108	420	183	559	1.679	2.910	2.333	0.11	0.11	5,1				
Wegvervoer.....	1.975	111	2.055	1.784	35	1.808	190	76	247	503	1.502	453	0.00	0.00	0,1				
Ander vervoer over land	2.174	543	2.612	1.944	436	2.300	230	107	312	1.176	1.409	1.880	0.10	0.10	4,9				
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	3.857	787	4.409	2.999	197	3.132	858	591	1.277	3.042	1.270	1.390	0.04	0.04	1,9				
Andere diensten.....	3.857	787	4.409	2.999	197	3.132	858	591	1.277	3.042	1.270	1.390	0.04	0.04	1,9				
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Totaal	82.096	8.121	87.943	70.717	3.948	73.577	11.385	4.180	14.365	35.066	49.962	40.807	1.54	1.54	83,2				

Bron: NBB.

TABEL 61 (VERVOLG)

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2006

Sectoren	OPLEIDINGEN			INGETREDEN			Mannen					Vrouwen					UITGETREDEN		
	Vrouwen			aantal (in VTE)	kosten (2)	onbep. duur	lager	secundair	hoger	univer- sitair	univer- sitair	lager	secundair	hoger	univer- sitair	aantal (in VTE)	onbep. duur		
	aantal	uren (1)																	
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103				
MARITIEME CLUSTER	1.468	0,04	1,6	6.456	4.508	867	2.892	1.040	344	121	824	283	84	5.891	4.272				
Scheepsagenten en expediteurs	609	0,01	0,5	1.715	1.314	81	677	233	59	21	454	154	38	1.398	1.184				
Goederenhandelaars	408	0,02	0,6	2.796	2.302	473	1.575	176	63	85	318	84	23	2.748	2.263				
Rederijen	84	0,00	0,1	1.148	145	219	420	406	62	2	16	14	10	992	110				
Scheepsbouw en -herstelling	2	0,00	0,0	76	63	11	50	7	2	1	4	1	0	56	43				
Havenaanleg en baggenwerken	77	0,00	0,2	587	568	58	124	212	151	1	14	19	9	558	543				
Visserij	46	0,00	0,0	7	6	3	4	0	0	0	0	0	0	10	9				
Maritieme handel	10	0,00	0,0	21	19	1	10	1	1	0	3	4	1	27	24				
Havenbedrijf	232	0,00	0,2	107	92	22	33	6	7	11	17	8	4	101	96				
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
NIET-MARITIEME CLUSTER	5.667	0,18	10,0	11.407	7.562	1.184	5.493	1.407	714	234	1.436	556	384	9.496	6.405				
HANDEL	748	0,01	0,7	1.443	997	88	541	170	78	83	333	104	47	1.303	897				
INDUSTRIE	4.383	0,15	8,4	7.090	4.668	591	3.797	987	480	124	634	297	180	5.676	3.911				
Energie	408	0,01	1,1	261	138	0	38	69	39	0	25	67	23	354	253				
Brandstofproductie	243	0,01	0,7	270	202	0	66	76	68	0	12	23	24	262	224				
Chemische nijverheid	1.070	0,03	2,4	1.300	653	48	595	200	111	22	180	87	57	1.187	626				
Automobielenijverheid	1.473	0,04	2,6	1.320	510	221	758	81	38	65	119	27	13	1.529	1.058				
Elektronica	242	0,02	0,4	250	76	6	98	21	8	1	108	4	4	408	197				
Metaalverwerkende nijverheid	486	0,02	0,8	2.826	2.435	181	1.730	475	196	6	126	62	49	1.062	863				
Bouw	72	0,00	0,1	402	327	65	264	32	12	1	9	14	5	439	389				
Voedingsnijverheid	140	0,00	0,1	153	136	30	43	14	5	24	29	5	2	126	106				
Andere industrie	248	0,01	0,2	309	190	40	204	20	3	5	27	9	1	309	194				
VERVOER OVER LAND	146	0,01	0,4	846	752	262	414	33	24	18	62	21	11	830	743				
Wegvervoer	56	0,00	0,0	672	599	224	356	19	9	14	33	12	4	659	593				
Ander vervoer over land	90	0,01	0,3	174	153	38	58	14	15	4	29	9	7	170	149				
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	391	0,01	0,5	2.028	1.146	242	741	217	132	8	407	134	146	1.688	854				
Andere diensten	391	0,01	0,5	2.028	1.146	242	741	217	132	8	407	134	146	1.688	854				
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Totaal	7.136	0,23	11,5	17.863	12.070	2.051	8.385	2.447	1.058	356	2.260	839	468	15.387	10.677				

Bron: NBB.

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

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

TABEL 62

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK: 2006

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN												Ter beschikking gesteld			
	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten			gespresteerde uren			
	volgtijds	deeltijds	totaal (in VTE)	volgtijds	deeltijds	totaal	volgtijds	deeltijds	totaal	aantal	gepresteerde uren	kosten (2)	aantal	gepresteerde uren	kosten (2)	
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522	
MARITIEME CLUSTER	316	19	328	0,5	0,0	0,5	13,4	0,5	13,9	76	0,14	3,2	3	0,01	0,2	
Scheepsagenten en expeditieus	81	13	89	0,1	0,0	0,1	3,6	0,3	3,9	5	0,01	0,2	2	0,00	0,1	
Goederenbehandelaars	162	3	164	0,3	0,0	0,3	6,6	0,1	6,7	28	0,05	1,0	0	0,00	0,0	
Rederijen	62	3	64	0,1	0,0	0,1	2,8	0,1	2,9	33	0,07	1,5	0	0,00	0,0	
Scheepsbouw en -herstelling	11	1	12	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,5	10	0,02	0,4	1	0,00	0,1	
Havenaanleg en baggerwerken	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Visserij	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Maritieme handel	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Havenbedrijf	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
NIET-MARITIEME CLUSTER	10.363	470	10.686	15,1	0,5	15,6	667,9	20,5	688,4	419	0,78	22,6	80	0,12	4,0	
HANDEL	267	41	293	0,4	0,0	0,5	13,6	1,2	14,8	14	0,03	0,6	0	0,00	0,0	
INDUSTRIE	9.465	361	9.724	13,6	0,4	14,0	625,0	17,8	642,8	367	0,68	20,2	80	0,12	4,0	
Energie	1.153	76	1.211	1,6	0,1	1,7	106,3	4,3	110,5	29	0,05	1,3	0	0,00	0,0	
Brandstofproductie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Chemische nijverheid	980	50	1.013	1,6	0,1	1,6	65,0	2,1	67,2	94	0,18	5,3	0	0,00	0,0	
Automobielenijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Elektronica	88	8	92	0,1	0,0	0,1	4,1	0,2	4,4	14	0,02	0,6	0	0,00	0,0	
Metaalverwerkende nijverheid	5.909	146	6.017	8,3	0,2	8,5	370,0	7,2	377,1	160	0,30	9,3	79	0,12	4,0	
Bouw	1.151	74	1.202	1,7	0,1	1,8	68,7	3,8	72,5	59	0,11	3,2	0	0,00	0,0	
Voedingsnijverheid	90	2	92	0,1	0,0	0,1	6,4	0,1	6,5	5	0,01	0,3	0	0,00	0,0	
Andere industrie	94	6	97	0,1	0,0	0,1	4,5	0,1	4,6	5	0,01	0,3	0	0,00	0,0	
VERVOER OVER LAND	105	8	111	0,2	0,0	0,2	4,7	0,3	5,0	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Wegvervoer	84	3	86	0,2	0,0	0,2	3,7	0,0	3,7	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Ander vervoer over land	21	5	25	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2	1,3	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	528	60	558	0,9	0,0	0,9	24,6	1,2	25,7	38	0,07	1,8	0	0,00	0,0	
Andere diensten	528	60	558	0,9	0,0	0,9	24,6	1,2	25,7	38	0,07	1,8	0	0,00	0,0	
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Totaal	10.680	489	11.014	15,6	0,5	16,1	681,3	20,9	702,3	495	0,92	25,8	83	0,12	4,1	

Bron: NBB.

TABEL 62 (VERVOLG)

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX
VAN LUIK: 2006

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.....	340	21	353	307	6	310	32	15	43	107	238	35	0,00	0,0	
Scheepsagenten en expediteurs	90	15	99	70	4	71	21	11	28	67	32	8	0,00	0,0	
Goederenbehandelaars	170	3	172	163	1	164	7	2	9	25	145	0	0,00	0,0	
Rederijen.....	68	2	70	64	0	64	4	2	6	15	51	27	0,00	0,0	
Scheepsbouw en -herstelling	11	1	12	11	1	11	0	0	0	1	10	0	0,00	0,0	
Havenaanleg en baggerwerken.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Visserij.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Maritieme handel	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Havenbedrijf	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
NIET-MARITIEME CLUSTER	10.265	447	10.579	9.363	198	9.499	903	249	1.080	4.083	6.085	6.145	0,24	13,7	
HANDEL	241	40	267	194	9	199	47	31	68	172	91	14	0,00	0,0	
INDUSTRIE.....	9.386	357	9.639	8.593	152	8.700	793	205	939	3.702	5.534	5.985	0,24	13,5	
Energie.....	1.109	79	1.169	840	23	858	269	55	311	877	66	798	0,03	2,8	
Brandstofproductie.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Chemische nijverheid	1.027	54	1.062	920	22	933	108	32	129	412	630	736	0,01	0,5	
Automobielenijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Elektronica.....	91	7	94	75	4	77	16	3	17	40	54	50	0,00	0,1	
Metaalverwerkende nijverheid	5.823	144	5.928	5.524	67	5.574	299	77	354	1.961	3.884	3.699	0,17	9,1	
Bouw	1.160	67	1.205	1.076	33	1.097	83	34	108	349	787	622	0,02	0,9	
Voedingsnijverheid	82	2	83	71	0	71	11	2	12	43	37	57	0,00	0,2	
Andere industrie.....	95	5	98	87	3	89	8	2	9	19	75	23	0,00	0,0	
VERVOER OVER LAND	105	8	111	99	6	104	5	3	7	19	92	20	0,00	0,1	
Wegvervoer.....	84	3	86	80	1	81	4	2	6	9	78	0	0,00	0,0	
Ander vervoer over land	21	5	25	19	5	23	1	1	2	10	15	20	0,00	0,1	
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	533	42	562	476	31	497	57	11	65	190	368	126	0,00	0,1	
Andere diensten.....	533	42	562	476	31	497	57	11	65	190	368	126	0,00	0,1	
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Totaal	10.605	468	10.932	9.670	204	9.809	935	264	1.123	4.190	6.324	6.180	0,25	13,7	

Bron: NBB.

TABEL 62 (VERVOLG)

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX
VAN LUIK: 2006

Sectoren	OPLEIDINGEN		INGETREDEN				UITGETREDEN								
	aantal	Vrouwen uren (1)	kosten (2)	Aantal (in VTE)	Onbep. duur	lager	secundair	hoger	univer- sitair	lager	secundair	hoger	univer- sitair	Aantal (in VTE)	Onbep. duur
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARITIEME CLUSTER	9	0,00	0,0	116	98	3	105	5	0	0	2	0	0	78	71
Scheepsagenten en expeditieurs	9	0,00	0,0	64	60	0	60	1	0	0	2	0	0	49	46
Goederenbehandelaars	0	0,00	0,0	37	24	0	36	1	0	0	0	0	0	19	16
Rederijen	0	0,00	0,0	13	13	3	7	3	0	0	0	0	0	8	8
Scheepsbouw en -herstelling	0	0,00	0,0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2	2
Havenaanleg en baggerwerken	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Visserij	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Maritieme handel	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Havenbedrijf	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	721	0,02	1,6	2.592	1.945	173	1.494	399	179	7	114	161	66	4.223	3.729
HANDEL	7	0,00	0,0	72	39	1	43	2	0	0	17	8	0	132	90
INDUSTRIE	709	0,02	1,6	2.350	1.810	164	1.328	386	175	7	85	143	63	3.934	3.540
Energie	345	0,01	1,0	277	182	0	27	78	34	0	23	92	23	255	180
Brandstofproductie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	115	0,00	0,1	94	54	12	33	21	11	0	2	10	4	87	61
Automobielenijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	14	0,00	0,0	22	13	1	10	6	0	0	3	0	1	15	8
Metaalverwerkende nijverheid	180	0,01	0,4	1.759	1.435	137	1.131	261	117	2	46	35	29	3.325	3.100
Bouw	45	0,00	0,1	145	115	7	102	14	12	0	4	3	4	191	173
Voedingsnijverheid	10	0,00	0,0	41	4	5	13	6	2	4	6	3	1	46	9
Andere industrie	1	0,00	0,0	13	9	1	12	0	0	0	0	0	0	14	9
VERVOER OVER LAND	1	0,00	0,0	30	29	0	27	1	0	0	1	0	0	28	27
Wegvervoer	0	0,00	0,0	29	28	0	27	1	0	0	1	0	0	27	27
Andere vervoer over land	1	0,00	0,0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	5	0,00	0,0	140	67	8	96	9	3	0	12	10	2	128	71
Andere diensten	5	0,00	0,0	140	67	8	96	9	3	0	12	10	2	128	71
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal	730	0,02	1,6	2.708	2.044	176	1.599	404	179	7	116	161	66	4.301	3.800

Bron: NBB.

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

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

BIJLAGE 2: HAVENGEBIEDEN

BIJLAGE 2 A : VLAAMSE ZEEHAVENGEBIEDEN

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

Plattegrond van de havens

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

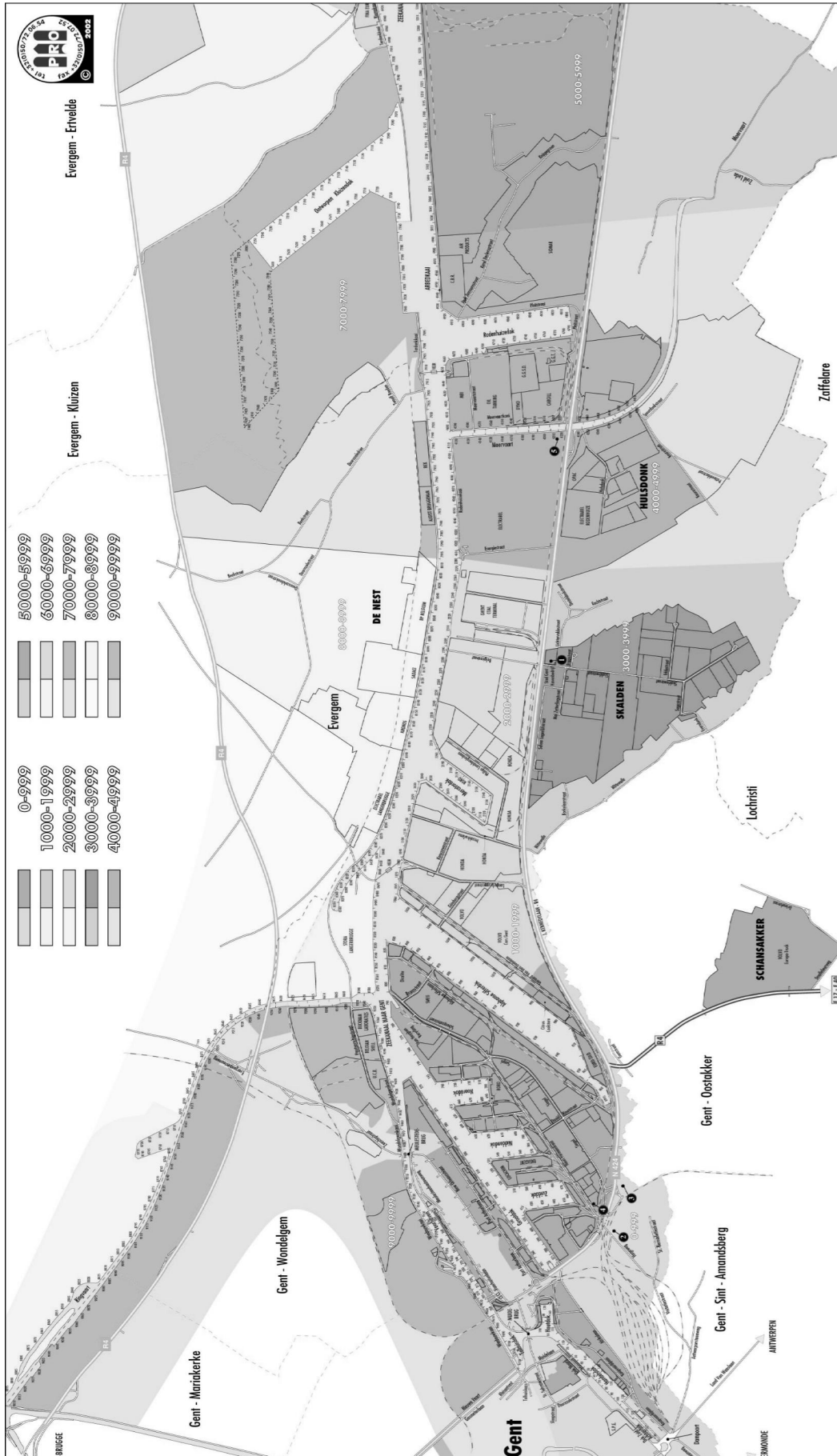
Haven van Antwerpen⁸⁷



Bron: Havenbedrijf Antwerpen

⁸⁷ Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.portofantwerp.be.

Haven van Gent



Bron: Havenbedrijf Gent GAB.

[illegible]

NBB WORKING PAPER No. 134 - JUNE 2008

PLAN VAN DE HAVEN 2006

- 01 Pas van het Zand
02 Wielingendok
03 Albert II-dok
04 Brittanniadok
05 Pierre Vandammesluis
06 Verbindingsdok
07 Noordelijk Insteekdok
08 Zuidelijk Kanaaldok
09 Visartsluis
10 Boudewijnkanaal
11 Ontworpen Noorderkanaal
12 Prins Albertdok
13 Prins Filipsdok
14 Oud-Ferrydok
15 Leopoldkanaal (Afdelingskanaal)
16 Schipdonkanaal (Afdelingskanaal)
21 Westdam
22 Oostdam
23 L.N.G.-dam
24 Leopold II-dam
25 Marinebasis
- ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING**
- 30 Toyota Terminal
31 C.T.O. - PSA Terminal (Wielingendok)
32 Sea-Ro Terminal - StoraEnso (Wielingendok)
33 P&O Ferries Terminal
34 Superfast Terminal
35 Sea-Ro Terminal/CdM (Zweedse Kaai)
36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittanniadok - Minervaplein)
37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
38 CdM2
39 Wallenius Wilhelmsen Logistics
40 Sea-Ro Terminal
41 C.T.O. Terminal
42 C.T.O. Terminal
43 Roro terminal
44 Ontworpen Roro terminal
- CONTAINERBEHANDELING**
- 45 APMT Container Terminal Albert II-dok Zuid
46 Container Handling Zeebrugge
47 Ontworpen container terminal - PSA
- STUKGOEDBEHANDELING**
- 51 Polyvalente terminal C.T.O.
52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
54 Tropicana
- BULKBEHANDELING**
- 61 Tameco
62 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
63 Alzagni (zand en grint terminal)
64 Seaport Shipping & Trading
65 Minne Port Services
66 Hanson (zand en grint terminal)
- GAS**
- 71 L.N.G.-terminal (Fluxys)
72 Zeepipe-terminal (Statolil)
73 Interconnector-terminal (Interconnector Baccze)
74 Piekbesnoeiingsinstallatie (Fluxys)
- DISTRIBUTIE**
- 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
76 Bridgestone
77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)
78 Geplande maritieme logistieke distributiezone
- Geplande havenzone
Industriezone
Bestaande waterwegen of dokken
Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland
Woonzones
- Wegenis
Spoonwegen
Aardgaspijpleiding
- Wind turbines
Radartoren
Steigers



Bron: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

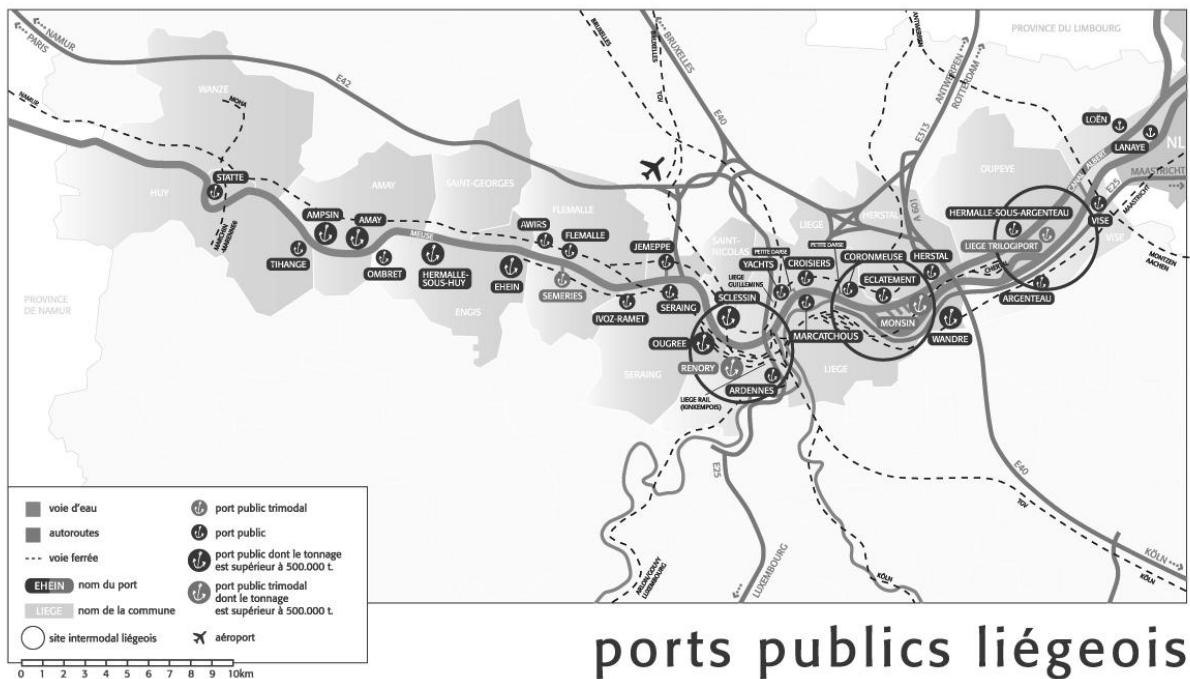
⁸⁸ Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.zeebruggeport.be.

BIJLAGE 2 B : LUIKS HAVENGEBIED⁸⁹

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

Het havengebied groepeer, in oostelijke richting, 31 openbare havens die samen de PAL vormen, alsook een reeks privé-kaaien. Het geheel dat op die manier gevormd wordt, is het Luikse havencomplex. Ongeveer een honderdtal straten werden op die manier geselecteerd, geheel of gedeeltelijk (even of oneven nummers, enz.), voor de bepaling van het havengebied.

Havencomplex van Luik



Bron: Autonome Haven van Luik.

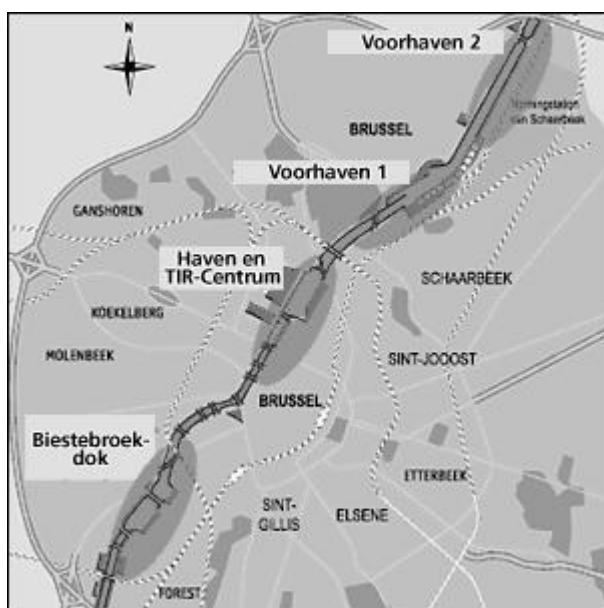
⁸⁹ Gedetailleerde plattegrond en informatie op www.portdeliege.be.

BIJLAGE 2 C : HAVENGEBIED VAN BRUSSEL

Dit gebied ligt langs het kanaal van Brussel op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het wordt onderverdeeld in vier zones: Voorhaven 1, Voorhaven 2, Haven en TIR-Centrum, en Biestebroekdok. Voor een gedetailleerde plattegrond en informatie over deze vier zones wordt verwezen naar de website van de Haven van Brussel (www.havenvanbrussel.be).

De selectie van straten voor de bepaling van het havengebied is gebaseerd op de studie van het Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties⁹⁰. Op die manier werd een 35-tal straten geselecteerd die gelegen zijn in zes verschillende gemeenten (Brussel-Centrum, Laken, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Neder-Over-Heembeek en Haren).

Haven van Brussel



Bron: Haven van Brussel

⁹⁰ Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*

BIJLAGE 3: LIJST VAN DE NACE-BEL BEDRIJFSTAKKEN⁹¹

TABEL 63 LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
05A1	05010	MA	VI	*	*	*	*			Visserij
14A1	14211	IN	AI	*						Winning van zand
14A1	14212	IN	AI					*		Winning van grind
14A1	14300	IN	AI	*		*				Winning van mineralen voor de chemische en de kunstmestindustrie
14A1	14500	IN	AI		*					Overige winning van delfstoffen, n.e.g.
15A1	15131	IN	VO		*	*	*		*	Productie van verse vleeswaren en van vleesconserven
15B1	15201	MA	VI			*	*			Verwerking en conservering van vis en vervaardiging van verse visproducten
15B1	15202	MA	VI			*	*			Productie van diepgevroren vis en visproducten
15C1	15320	IN	VO		*		*			Vervaardiging van groente- en fruitsappen
15D1	15420	IN	VO	*	*					Raffinage van plantaardige oliën en vetten
15E1	15510	IN	VO	*						Zuivelfabrieken en kaasmakerijen
15F1	15610	IN	VO		*			*	*	Maalderijen
15G1	15710	IN	VO		*		*	*		Vervaardiging van veevoeders
15H1	15812	IN	VO		*		*			Artisanale brood- en banketbakkerijen
15I1	15830	IN	VO					*		Vervaardiging van suiker
15I1	15840	IN	VO	*	*	*	*			Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
15J1	15890	IN	VO		*					Vervaardiging van overige voedingsmiddelen, n.e.g.
15K1	15910	IN	VO		*					Vervaardiging van gedistilleerde alcoholische dranken
17A1	17110	IN	AI		*		*			Bewerken en spinnen van katoen- of katoenachtige vezels
17A1	17150	IN	AI			*				Twijnen, voorbereiden en spinnen van zijde en textureren van synthetisch of kunstmatig vezelgaren
17B1	17402	IN	AI	*	*	*				Confectie van overige textielartikelen
20A1	20101	IN	AI	*	*	*				Zagen en schaven van hout
20A1	20102	IN	AI		*				*	Impregneren van hout
20A1	20300	IN	AI	*	*	*		*		Vervaardiging van schrijn- en timmerwerk
20A1	20400	IN	AI	*	*				*	Vervaardiging van houten emballage
21A1	21121	IN	AI		*		*			Vervaardiging van papier
21A1	21210	IN	AI	*	*		*			Vervaardiging van golfkarton en van verpakkingsmateriaal van papier en karton
21A1	21250	IN	AI	*						Vervaardiging van overige artikelen van papier en karton
22B1	22220	IN	AI	*	*	*	*	*	*	Overige drukkerijen
22B1	22240	IN	AI	*		*	*	*	*	Zetwerk en fotogravure
23A1	23200	IN	BP	*	*			*		Vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten
24A1	24110	IN	CH	*	*					Vervaardiging van industriële gassen
24A1	24120	IN	CH		*			*		Vervaardiging van kleurstoffen en pigmenten
24A1	24130	IN	CH	*	*	*		*	*	Vervaardiging van overige anorganische chemische basisproducten
24A1	24140	IN	CH	*	*	*		*	*	Vervaardiging van overige organische chemische basisproducten
24A1	24151	IN	CH		*		*			Vervaardiging van kunstmeststoffen
24A1	24152	IN	CH					*		Vervaardiging van aan de kunstmeststoffen verwante stikstofverbindingen
24A1	24160	IN	CH	*	*		*			Vervaardiging van kunststoffen in primaire vormen
24A1	24170	IN	CH	*						Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vormen
24B1	24200	IN	CH	*						Vervaardiging van verdelgingsmiddelen en van chemische producten voor de landbouw
24C1	24300	IN	CH	*			*	*	*	Vervaardiging van verf, vernis en drukinkt
24D1	24410	IN	CH	*						Vervaardiging van farmaceutische grondstoffen
24D1	24421	IN	CH	*	*					Vervaardiging van geneesmiddelen
24E1	24520	IN	CH	*						Vervaardiging van parfums en cosmetische artikelen
24F1	24620	IN	CH	*	*				*	Vervaardiging van lijm en gelatine
24F1	24640	IN	CH	*						Vervaardiging van fotochemische producten
24F1	24660	IN	CH	*	*			*	*	Vervaardiging van diverse chemische producten

⁹¹ De nomenclatuur opgenomen in deze lijst komt overeen met de aangepaste NACE-Bel van 2003 (Rev. 1.1).

TABEL 63 (VERVOLG)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

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

TABEL 63 (VERVOLG)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
35A1	35110	MA	SB	*	*	*	*	*		Bouw en reparatie van schepen
35A1	35120	MA	SB	*		*	*			Bouw en reparatie van plezier- en sportvaartuigen
35A1	35200	IN	AI	*		*		*		Vervaardiging van rollend materieel voor spoor- en tramwegen
36A1	36112	IN	AI		*					Vervaardiging van stoelen en zetels voor theaters, bioscopen en dergelijke en voor voertuigen en andere transportmiddelen
36C1	36630	IN	AI	*	*		*			Overige industrie, n.e.g.
37A1	37100	IN	AI	*	*		*	*	*	Recuperatie van recycleerbaar metaalafval
37A1	37200	IN	AI	*	*		*	*	*	Recuperatie van overig recycleerbaar afval
40A1	40110	IN	EN	*	*	*	*	*	*	Productie van elektriciteit
40A1	40120	IN	EN						*	Transmissie van elektriciteit
40A1	40130	IN	EN					*	*	Distributie van en handel in elektriciteit
40A1	40220	IN	EN				*			Distributie van en handel in gasvormige brandstoffen via leidingen
45A1	45111	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Slopen van gebouwen
45A1	45112	IN	CS	*	*		*	*	*	Grondverzet
45B1	45211	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Bouw van individuele huizen
45B1	45213	IN	CS	*	*			*		Optrekken van gebouwen voor industrieel of commercieel gebruik, voor landbouwdoeleinden, enz.
45B1	45214	IN	CS	*	*	*	*	*		Bouw van tunnels, bruggen, viaducten en dergelijke
45B1	45215	IN	CS	*	*					Aanleg van pijpleidingen, telecommunicatieleidingen en hoogspanningsleidingen
45B1	45220	IN	CS	*	*			*	*	Dakbedekking en bouw van dakconstructies
45C1	45230	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Aanleg van spoorwegen, wegen, straten, vliegvelden en sportaccomodaties
45C1	45241	MA	CS	*	*	*	*	*	*	Baggerwerken
45C1	45242	MA	CS	*	*	*	*			Overige waterbouw
45C1	45250	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Overige werkzaamheden in de bouw
45D1	45310	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Elektrische installatie
45D1	45320	IN	CS	*						Isolatiwerkzaamheden
45D1	45331	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Installatie van verwarming, klimaatregeling en ventilatie
45D1	45332	IN	CS	*		*	*	*	*	Overig loodgieterswerk
45D1	45340	IN	CS	*			*			Overige bouwinstallatie
45E1	45421	IN	CS	*	*	*	*		*	Schrijnwerk van hout of van kunststof
45E1	45422	IN	CS	*	*				*	Metaalschrijnwerk
45E1	45441	IN	CS	*	*		*	*	*	Schilderen
45E1	45500	IN	CS		*		*			Verhuur van machines voor de bouwrijverheid 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
51A1	51410	CO	CO	*	*	*			*	Groothandel in textiel
51A1	51421	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in kleding, kledingaccessoires en bontartikelen

TABEL 63 (VERVOLG)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
51A1	51430	CO	CO	*	*	*	*		*	Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten en audio- en videoapparatuur
51A1	51442	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in behang en onderhoudsproducten
51A1	51460	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in farmaceutische producten
51A1	51478	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige groothandel in consumentenartikelen, n.e.g.
51A1	51510	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in brandstoffen
51A1	51520	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in metalen en metaalertsen
51A1	51531	CO	CO	*	*	*		*	*	Groothandel in hout
51A1	51532	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in verf, vernis en bouwmaterialen, inclusief sanitair
51A1	51541	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in ijzerwaren
51A1	51550	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in chemische producten
51A1	51562	CO	CO	*	*		*			Groothandel in overige intermediaire producten, n.e.g.
51A1	51570	CO	CO	*	*		*	*	*	Groothandel in afval en schroot
51A1	51810	CO	CO	*	*		*		*	Groothandel in gereedschapswerktuigen
51A1	51820	CO	CO	*	*	*		*	*	Groothandel in machines voor mijnbouw, de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw
51A1	51840	CO	CO	*	*	*	*		*	Groothandel in computers, randapparatuur en programmatuur
51A1	51871	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in elektrisch en elektronisch materiaal, inclusief installatiemateriaal
51A1	51872	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in vervoermiddelen, met uitzondering van auto's, motorrijwielen en rijwielen, in meetapparaten en -instrumenten, in navigatieapparatuur en andere diverse machines en uitrusting voor nijverheid n.e.g.
51A1	51873	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Groothandel in diverse machines en uitrusting voor handel en dienstverlening n.e.g.
51A1	51900	MA	CO	*	*	*	*		*	Overige groothandel
52A1	52230	CO	CO	*		*	*		*	Kleinhandel in vis
52A1	52461	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in ijzerwaren, verf en bouwmaterialen (inclusief doe-het-zelfzaken) met een verkoopsopp. van minder dan 400m ²
52A1	52481	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Kleinhandel in vaste en vloeibare brandstoffen
52A1	52482	CO	CO	*		*	*	*		Kleinhandel in sport- en kampeerartikelen
52A1	52487	CO	CO	*	*	*	*		*	Kleinhandel in kantooruitrusting en computers
52A1	52498	CO	CO	*	*	*	*		*	Overige gespecialiseerde kleinhandel in winkels, n.e.g.
52A1	52502	CO	CO	*					*	Kleinhandel in tweedehandsgoederen
52A1	52621	CO	CO	*		*			*	Markt- en straathandel in voedingsmiddelen
52A1	52740	CO	CO	*	*	*	*	*		Overige reparaties, n.e.g.
55B1	55301	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Restaurants van het traditionele type
55B1	55302	CO	CO	*		*	*	*	*	Fast food-zaken, snackbars, frituren en dergelijke
55B1	55522	CO	CO	*	*		*			Uitzendkoks en verzorgen van feesten en recepties
60A1	60100	TR	TP	*	*	*	*	*		Vervoer per spoor
60B1	60230	TR	TP	*	*	*	*		*	Overig vervoer van personen te land
60C1	60241	TR	TP	*	*				*	Verhuisdiensten
60C1	60242	TR	WE	*	*	*	*	*	*	Goederenvervoer over de weg
60C1	60300	TR	TP	*			*			Vervoer via pijpleidingen
61A1	61100	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Zee- en kustvaart
61B1	61200	MA	RE	*	*	*	*	*		Binnenvaart
62A1	62200	TR	TP	*		*	*			Luchtvaart zonder dienstregeling
63B1	63111	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Vrachtbehandeling in zeehavens
63B1	63112	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Overige vrachtbehandeling
63B1	63121	MA	GO	*	*		*		*	Opslag in koelpakhuizen
63B1	63122	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Overige opslag
63B1	63210	LO	AD	*		*	*		*	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer te land
63B1	63220	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water
63A1	63301	LO	AD	*		*			*	Reisbureaus
63B1	63401	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Expedietkantoren
63B1	63402	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Bevrachting
63B1	63403	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Scheepsagenturen
63B1	63404	MA	SE	*	*		*	*	*	Douaneagentschappen
63B1	63405	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Vervoersbemiddeling
63B1	63406	MA	SE	*	*		*		*	Overige activiteiten i.v.m. de organisatie van het vrachtvervoer

TABEL 63 (VERVOLG)

LIJST VAN DE BEDRIJFSTAKKEN (NACE-BEL CODES)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Sector	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Omschrijving
64A1	64120	TR	TP	*	*	*	*		*	Koerierdiensten
64B1	64200	TR	TP	*	*	*	*	*	*	Telecommunicatie
66A2	66031	LO	AD			*				Rechtstreekse verzekeringsverrichtingen niet-leven
67A1	67130	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen
67A1	67201	LO	AD	*	*	*		*	*	Verzekeringsmakelaars en -agenten
67A1	67202	LO	AD	*	*		*			Schade- en risico-experten
67A1	67203	LO	AD		*					Overige hulpbedrijven i.v.m. het verzekeringswezen
70A1	70111	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Projectontwikkeling voor woningbouw
70A1	70113	LO	AD	*		*	*		*	Projectontwikkeling voor infrastructuurwerken
70A1	70201	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verhuur van woningen, exclusief sociale woningen
70A1	70203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verhuur van niet-residentiële gebouwen
70A1	70311	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Bemiddeling bij de aankoop, verkoop en verhuur van onroerend goed
70A1	70321	LO	AD	*	*	*			*	Beheer van residentiële gebouwen
70A1	70322	LO	AD	*	*	*		*	*	Beheer van overig onroerend goed
71A1	71100	LO	AD	*	*	*		*	*	Verhuur van personenwagens en lichte bestelwagens (max. 3,5 t)
71A1	71210	LO	AD	*	*		*	*	*	Verhuur van overige transportmiddelen voor vervoer te land
71A1	71220	MA	RE	*		*	*	*	*	Verhuur van schepen
71B1	71320	LO	AD	*	*				*	Verhuur van machines en installaties voor de bouwnijverheid
71B1	71340	LO	AD	*	*	*	*		*	Verhuur van overige machines en werktuigen
71B1	71408	LO	AD	*		*			*	Verhuur van overige roerende goederen voor persoonlijk of huishoudelijk gebruik, n.e.g.
72A1	72220	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige advisering in verband met programmatuur en levering van programmatuur
73A1	73100	LO	AD	*					*	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk
74A1	74124	LO	AD	*			*		*	Belastingconsulenten
74A1	74131	LO	AD	*	*		*	*	*	Marktonderzoekbureaus
74B1	74142	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Overige adviesbureaus op het gebied van bedrijfsvoering en beheer
74B1	74151	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Managementactiviteiten van holdings
74B1	74152	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Coördinatiecentra
74C1	74203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Technische studiën en ingenieursactiviteiten
74C1	74302	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Overige technische testen en analyses
74D1	74401	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Publiciteitsagentschappen
74E1	74502	LO	AD	*					*	Interimkantoren en tijdelijke tewerkstelling
74F1	74601	LO	AD	*	*	*	*		*	Bewakingsbedrijven en beveiligingsdiensten
74F1	74700	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Industriële reiniging
74F1	74820	LO	AD	*	*					Verpakkingsbedrijven
74F1	74855	LO	AD	*		*			*	Overige activiteiten i.v.m. administratie, n.e.g.
74F1	74879	LO	AD	*	*	*	*		*	Overige zakelijke dienstverlening, n.e.g.
75B3	75220	MA	PU							Defensie
90A1	90010	LO	AD	*					*	Afvalwaterinzameling en -behandeling
90A1	90021	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Verzamelen, sorteren en verwerken van huisvuil, industrieel afval, landbouwafval en bouw- en sloopafval
91A1	91110	LO	AD	*		*	*		*	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
92D1	92613	LO	AD	*		*		*	*	Exploitatie van overige sportinstallaties en -accommodaties
92D1	92723	LO	AD	*						Exploitatie van strandfaciliteiten, fietsen, waterfietsen, pony's en dergelijke

Bron: NBB.

De asterisken wijzen op de aanwezigheid van de bedrijfstakken in de havens gedurende minstens één jaar tijdens de periode 2001 - 2006. Bijvoorbeeld, de bedrijfstak 40.110 is of was aanwezig in de zes havens, tegelijkertijd of minstens gedurende één jaar in elk van die havens tussen 2001 en 2006, terwijl de bedrijfstak 51.391 enkel in Zeebrugge en Brussel aanwezig was.

Legende:

Code haven **Volledige benaming**

AN	Haven van Antwerpen
GN	Haven van Gent
OO	Haven van Oostende
ZB	Haven van Zeebrugge
LG	Havencomplex van Luik
BR	Haven van Brussel

Code cluster **Omschrijving cluster** **Code sector** **Omschrijving sector**

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

Bibliografie

- AG Haven Oostende (2007), *Jaarverslag 2006*, Oostende
- Amerini G. (2008), *Statistics in Focus - Short Sea Shipping of Goods 2000-2006*, Eurostat, januari 2008, Luxemburg
- Brussels Observatorium van de Arbeidsmarkt en Kwalificaties (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*, Brussel
- De Lloyd (2007), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port Autonome de Liège 2007*, Antwerpen
- De Lloyd (2007), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Antwerpen
- De Lloyd (2007), *Lloyd Special Report - Port of Zeebrugge*, Antwerpen
- De Lloyd, diverse krantenartikels van 2006 tot 2008, Antwerpen
- Delhez Ph, Heuse P. en Zimmer H. (2007), *De sociale balans 2006*, NBB, Economisch tijdschrift, december 2007, Brussel
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2007), *Jaarverslag 2006*, Antwerpen
- Havenbedrijf Gent GAB (2007), *Jaarverslag 2006*, Gent
- Instituut voor de nationale rekeningen, *Aanbod- en gebruikstabellen in België voor 1995 en geactualiseerde gegevens*, INR, Brussel
- Instituut voor de nationale rekeningen (2008), *Regionale rekeningen 1997 - 2006*, Brussel
- Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (Document series), Brussel
- Lagneaux F. (2007), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2005*, NBB, Working Paper nr. 115 (Document series), Brussel
- Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2007), *Jaarverslag 2006*, Zeebrugge
- Merckx J-P. en Neyts D., Vlaamse Havencommissie (2007), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006*, SERV Brussel
- NBB (2007), *Jaarverslag 2006 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel
- NBB, Departement Algemene statistiek, *Belgostat On-line*, Brussel
- NBB, Dienst Balanscentrale, Jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale, 2001 tot 2006, Brussel
- United Nations Conference on Trade and Development (2007), *Review of Maritime Transport 2007*, UNCTAD New York en Genève
- Verduyn F. en Vivet D. (2007), *Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2006*, NBB, Economisch tijdschrift, december 2007, Brussel
- Zeebrugge Shipping Bulletin nr 412 (2007), november 2007, Zeebrugge

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

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

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

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

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

131. "Do survey indicators let us see the business cycle? A frequency decomposition", by L. Dresse and Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, March 2008.
132. "Searching for additional sources of inflation persistence: the micro-price panel data approach", by R. Raciborski, *Research series*, April 2008.
133. "Short-term forecasting of GDP using large monthly datasets - A pseudo real-time forecast evaluation exercise", by K. Barhoumi, S. Benk, R. Cristadoro, A. Den Reijer, A. Jakaitiene, P. Jelonek, A. Rua, G. Rünstler, K. Ruth and C. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, June 2008.
134. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - report 2006", by S. Vennix, *Document series*, June 2008.