

ECONOMISCH BELANG VAN DE HAVENS

Auteur Dirk Neyts
(Vlaamse Havencommissie)

Lector Theo Notteboom
(ITMMA of Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, Universiteit Antwerpen)

> WAAROM DEZE INDICATOR?

De havens vormen een belangrijke pijler in de Vlaamse en Belgische economie. De kusthavens Zeebrugge en Oostende én de havens van Antwerpen en Gent in het binnenland hebben elk hun eigen voorgeschiedenis, dimensie en specialisatie. Ze opereren onafhankelijk van elkaar, maar zijn op een functionele wijze toch sterk verbonden. Zowel rechtstreeks als onrechtstreeks kennen ze een enorme bedrijvigheid: transport, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie, enz. Als concentratiegebieden van industriële en logistieke functies genereren ze heel wat tewerkstelling en toegevoegde waarde.

> WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

De economische impact van de havens wordt o.m. bepaald aan de hand van de toegevoegde waarde van de zeehavens tot de nationale economie. De directe en indirecte werkgelegenheid, die ze voortbrengen, zijn eveneens merkbaar in de hele kustzone. Havens en scheepvaart zijn echter sectoren, die te maken krijgen met een uiterst scherpe internationale concurrentie, die ook in de toekomst nog zal toenemen. Deze groeiende concurrentie is bv. een gevolg van de ontwikkelingen van de internationale markt van het goederenverkeer, de vorming van internationale logistieke netwerken en de schaalvergroting in het maritieme vervoer. Bij een inschatting van het belang van de Vlaamse havens, is het dan ook noodzakelijk, om de ruimere context in overweging te nemen.

> WAT ZIJN DE RESULTATEN?

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range situeert zich sinds 2001 tussen de 23,3% en 24,4%. Het marktaandeel van de West-Vlaamse havens Oostende en Zeebrugge in diezelfde range m.b.t. maritiem verkeer bedroeg in 2011 respectievelijk 0,3% en 4,3%. Antwerpen en Gent stonden in voor respectievelijk 17,0% en 2,5%.

De haven van Zeebrugge behandelde in 2011 een totaal volume van 47,0 miljoen ton. Dit was een daling van 5,3% ten opzichte van 2010. Niettegenstaande deze daling, boekte Zeebrugge in 2011 zijn op één na beste jaarcijfer. De Oostendse haven is dan weer een typische roll-on-roll-offhaven (rorohaven). Als gevolg van de economische crisis, daalde de internationale handel, vooral die met het Verenigd Koninkrijk. Vermits de goederentrafiek van Oostende bijna uitsluitend op de UK gericht is, werd de haven sterk getroffen. Dit blijkt duidelijk uit de cijfers van Oostende, die sinds 2010 sterk dalen. In 2011 bedroeg de totale goederenoverslag 3,8 miljoen ton, een daling van 22,1% tegenover het jaar daarvoor.

De economische impact van deze havens wordt o.m. bepaald aan de hand van de toegevoegde waarde van de zeehavens tot de nationale economie. In de haven van Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 1.453,7 miljoen euro in 2005 tot 1.678,0 miljoen euro in 2010 (+15,4%). Oostende kende een groei van 28,6%, of een toename van 726,5 miljoen euro tot 934,2 miljoen euro in de periode 2005-2010.

De aanwezigheid van de havens creëert ook directe en indirecte werkgelegenheid. Oostende en Zeebrugge hadden in 2010 een totale werkgelegenheid van respectievelijk 20.569 voltijdse equivalenten of VTE (+7,8% t.o.v. 2005) en 9.390 VTE (+8,5% t.o.v. 2005).

Beide havens zijn belangrijk voor Short Sea Shipping (SSS). Hierbij wordt kustvaart gebruikt als alternatief voor wegvervoer. Zeebrugge vervoerde in 2011 28 miljoen ton via SSS, of bijna twee derde van de totale trafiek. In Oostende is bijna het volledige scheepvaartverkeer te omschrijven als SSS.

> WAT VOOR DE TOEKOMST?

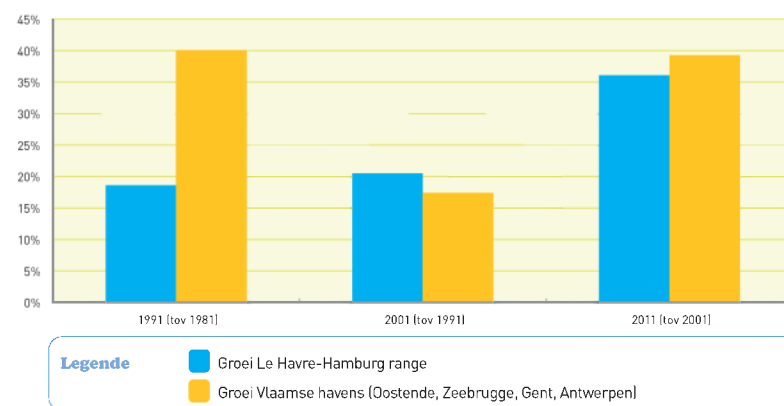
De economische waarde van de zeehavens zegt weinig over de duurzame wijze waarop een haven kan functioneren. Naast de verdere economische ontplooiing vormen ook ecologische en sociale aspecten een uitdaging voor de toekomst. Zo moet bv. aandacht uitgaan naar het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit. Naast de verdere ontwikkeling van Short Sea Shipping, dienen de multimodale hinterlandontsluitingen en overslagfaciliteiten verbeterd te worden. Inzake luchtverontreiniging leiden bijkomende internationale maatregelen op het gebied van scheepvaartemissies tot een verbetering van de leefomgeving rond de havens. Samen met o.m. de ontvangstverplichting voor scheepswafer en ladingresidu's in havens, zullen deze ontwikkelingen resulteren in een meer duurzame scheepvaart, met respect voor zowel de ecologische als economische ontplooiing van de haven.

Teksten gebaseerd op de publicaties van de Vlaamse Havencommissie, de Nationale Bank van België en prof. Theo Notteboom (ITMMA, Universiteit Antwerpen).

De zeehavens fungeren als poorten naar de rest van de wereld. Zo vormen ze een belangrijke bron van welvaart. Het marktaandeel m.b.t. maritiem verkeer van de West-Vlaamse havens Oostende en Zeebrugge in de Le Havre-Hamburg range (de groep havens langsheen de kustlijn tussen Le Havre in Frankrijk en Hamburg in Duitsland) bedroeg in 2011 respectievelijk 0,3% en 4,3%. Naar de toekomst toe ligt de grote uitdaging voor de zeehavens in het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit.

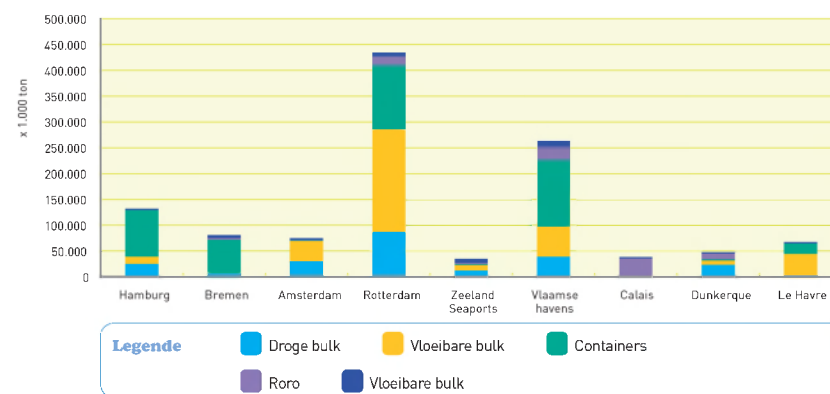
Grafiek 1 Groei van de Vlaamse havens tegenover de groei van de Hamburg-Le Havre range*

(* De Le Havre-Hamburg range omvat volgende havens: Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Zeeland Seaports, Vlaamse havens, Calais, Dunkerque en Le Havre)



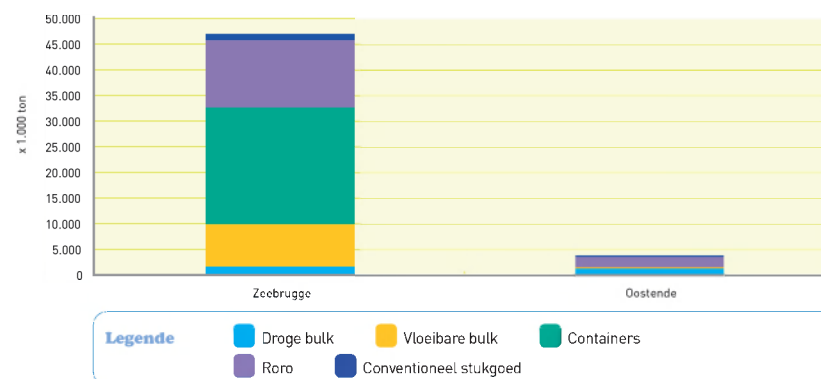
bron: Vlaamse Havencommissie

Grafiek 2 Maritieme overslag in de Le Havre-Hamburg range, 2011



bron: Vlaamse Havencommissie

Grafiek 3 Maritieme overslag in Zeebrugge en Oostende, 2011



bron: Vlaamse Havencommissie