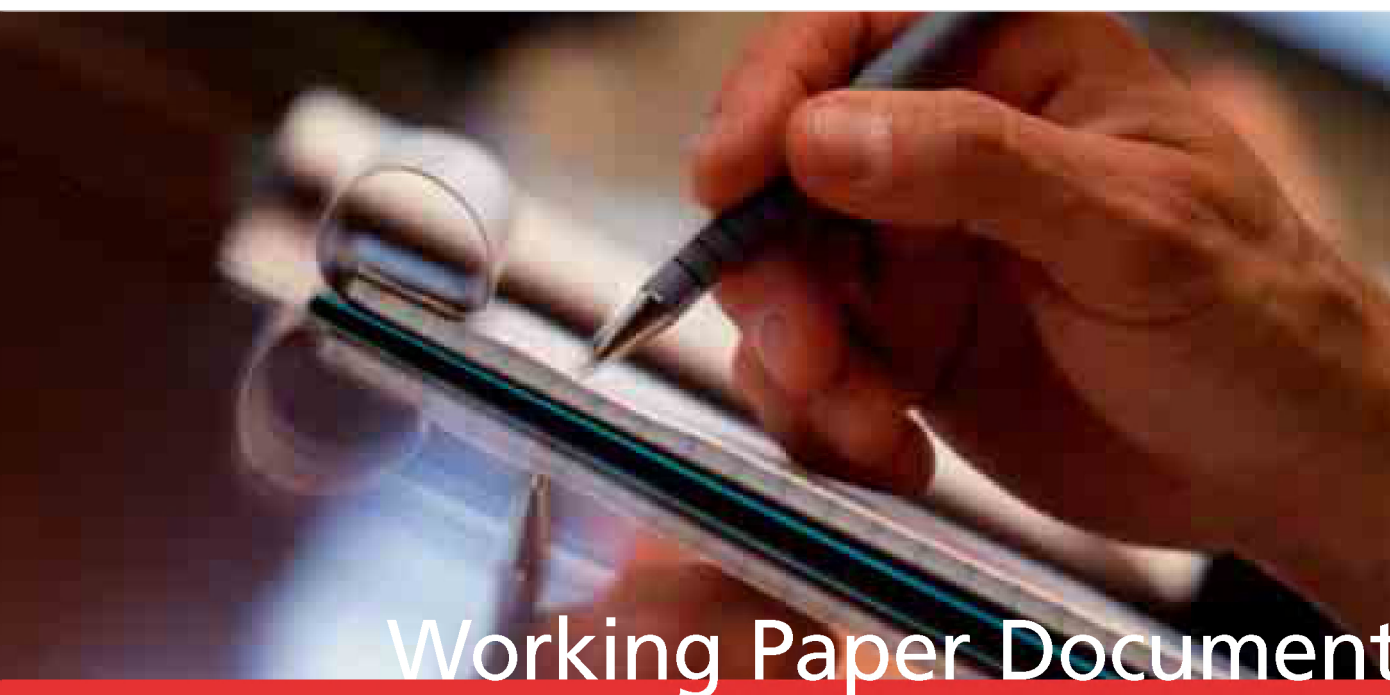


Economisch belang van de Belgische havens:
Vlaamse zeehavens en
Luiks havencomplex – verslag 2005



Working Paper Document

door Frédéric Lagneaux

Mei 2007 **Nr 115**

NATIONAL BANK OF BELGIUM
WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES

ECONOMISCH BELANG VAN DE BELGISCHE HAVENS: VERSLAG 2005

Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex

Frédéric Lagneaux

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 - and the Autonomous Port of Liège play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of 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 and the Liège port complex in the period 2000 - 2005, with an emphasis on 2005. 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. A global indication concerning the financial health of the companies studied is also provided. 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 five ports in 2004 - 2005 are summarised in this table:

Changes from 2004 to 2005 (in percentages)	Value added (constant prices)	Employment (Full-Time Equivalents)	Investment (constant prices)	Tonnage (metric tonnes)
<u>Flemish maritime ports</u>				
Direct	+ 7.3	+ 0.4	+ 42.7	+ 3.7
Indirect	+ 3.8	+ 4.4	-	(seaborne)
Total	+ 5.6	+ 2.6	-	
<u>Liège port complex</u>				
Direct	+ 1.1	- 2.4	- 2.2	- 6.3
Indirect	+ 0.3	- 3.0	-	(inland)
Total	+ 0.7	- 2.8	-	

2005 was a year of steady growth for most Flemish maritime ports, in terms of quantity of cargo handled and value added, although there was a slight deceleration in comparison to the previous year. The employment situation was, by contrast, somewhat mixed, while investment soared, far exceeding the pace recorded since 2000. The current changes in world trade patterns are having a substantial impact on the operations of the Flemish and Liège ports, situated at the heart of one of the wealthiest and busiest trading regions of the world. To cope with the accelerating internationalisation of port competition and the tremendous growth of containerised seaborne transport, the ports concerned 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. Accessibility and seamless connections with the hinterland are key to their success and

¹ Update of Lagneaux F. (2006), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2004*, NBB, Working Paper No. 86 (Document series). All figures have been updated.

durability. This has become absolutely vital in a climate of growing regional and international competition, accentuated by the booming Asian economies.

The port of Liège is striving to turn a threat into an opportunity. In the wake of the Cockerill Sambre blast furnace closure, the Liège port complex is undergoing a major restructuring. Cargo figures were down sharply in 2005, while the economic situation of the area was dominated by stagnation or decline in terms of value added, employment and investment. However, this fall could be short-lived since the revival expected from the development of value-added logistics will also generate increased activity, traffic and demand for manpower.

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 2005.

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

INHOUDSTAFEL:

Voorwoord.....	1
Inleiding.....	2
1 Economisch belang van de Vlaamse zeehavens.....	5
1.1 Algemene situatie.....	5
1.1.1 Concurrentiepositie van de Vlaamse havens in de range Hamburg - Le Havre	5
1.1.2 Directe en indirecte toegevoegde waarde (TW) in de Vlaamse zeehavens: synthese.....	7
1.1.3 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens: synthese	7
1.1.4 Investerings in de Vlaamse zeehavens: synthese.....	8
1.1.5 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte.....	9
1.1.6 Sociale balans in de Vlaamse zeehavens	9
1.1.7 Financiële situatie in de Vlaamse zeehavens: synthese.....	14
1.1.8 Maritiem goederenverkeer in de Vlaamse zeehavens: verdeling volgens conditionering.....	17
1.2 Haven van Antwerpen.....	19
1.2.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005	19
1.2.2 Toegevoegde waarde.....	20
1.2.3 Werkgelegenheid	22
1.2.4 Investerings.....	24
1.2.5 Financiële ratio's.....	26
1.3 Haven van Gent	28
1.3.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005	28
1.3.2 Toegevoegde waarde.....	28
1.3.3 Werkgelegenheid	30
1.3.4 Investerings.....	32
1.3.5 Financiële ratio's.....	34
1.4 Haven van Oostende.....	37
1.4.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005	37
1.4.2 Toegevoegde waarde.....	38
1.4.3 Werkgelegenheid	40
1.4.4 Investerings.....	42
1.4.5 Financiële ratio's.....	44
1.5 Haven van Zeebrugge	46
1.5.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005	46
1.5.2 Toegevoegde waarde.....	46
1.5.3 Werkgelegenheid	49
1.5.4 Investerings.....	51
1.5.5 Financiële ratio's.....	53
2 Economisch belang van het Luikse havencomplex	55
2.1 Haven van Luik	55
2.1.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005	55
2.1.2 Toegevoegde waarde.....	56
2.1.3 Werkgelegenheid	58
2.1.4 Investerings.....	60
2.1.5 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte.....	62
2.1.6 Sociale balans in het Luikse havencomplex.....	63
2.1.7 Financiële situatie.....	68
2.1.8 Ontwikkeling van het goederenverkeer in de Autonome haven van Luik	71
3 Samenvatting	73

Afkortingenlijst.....	77
Bijlage 1: Gedetailleerde sociaal balans in 2005.....	79
Bibliografie	85
National Bank of Belgium working paper series.....	87

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 voor het eerst de studies betreffende de Vlaamse zeehavens – Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge – en het Luikse havencomplex. Deze editie doet dat opnieuw, maar iets beknopter, waardoor de publicatiedatum kon worden vervroegd. De statistische gegevens bestrijken de periode 2000 - 2005, maar enkel de belangrijkste evoluties die in de periode 2004 - 2005 werden waargenomen werden nader toegelicht. Het aantal bijlagen werd beperkt, enkel de gedetailleerde sociale balans voor 2005³ werd in bijlage opgenomen. De methodologie bleef ongewijzigd: de criteria voor de selectie van de ondernemingen en de analyse zijn identiek aan die in de voorgaande edities.

Ter herinnering: de onderzochte Vlaamse havens zijn de vier belangrijkste zeehavens van Vlaanderen en de Autonome Haven van Luik (PAL) is de grootste binnenhaven van België en per definitie dus van Wallonië. Voor de haven van Brussel werd, gezien haar specifieke structurele kenmerken, onlangs een afzonderlijke studie uitgevoerd door de BGDA in samenwerking met de Bank⁴.

Na een korte inleiding volgt de analyse die bestaat uit twee delen. Het ene deel betreft de Vlaamse zeehavens, het andere het Luikse havencomplex. De resultaten van het jaar 2005 bevestigen de geaggregeerde ramingen, afkomstig van de "flash-ramingen" die voor het eerst werden gepubliceerd in december 2006⁵. De directe toegevoegde waarde berekend via deze ramingen voor het jaar 2005 was slechts 0,2 pct. lager dan het resultaat vermeld voor alle havens tezamen in de huidige studie. De afwijking voor de werkgelegenheid bedraagt 0,5 pct. De publicatiedatum van de resultaten zal dit jaar nog meer vervroegd worden, met in het najaar van 2007, een eerste raming van de resultaten van 2006. De volledige en gedetailleerde gegevens zullen, zoals gewoonlijk, worden gepresenteerd in de maand mei van het volgende jaar.

² Lagneaux F. (2006), *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex - verslag 2004*, NBB, Working Paper nr. 86 (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 2005 werden geregistreerd. Alle aanvragen kunnen worden gericht aan microeconomic.analysis@nbb.be.

⁴ BGDA (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*.

⁵ Zie <http://www.nbb.be/doc/ts/Enterprise/Press/2006/N/cp20061218NI.pdf>

INLEIDING

Doel van de studie

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. Deze band wordt gedefinieerd op grond van zowel een functioneel als een geografisch criterium.

De belangrijkste ontwikkelingen hebben, voor de periode 2000 - 2005, betrekking op de studie van de volgende variabelen:

- de toegevoegde waarde (TW) tegen lopende prijzen⁶: de waarde die een onderneming toevoegt aan haar *inputs* tijdens het boekjaar via het productieproces. De TW 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 investering tegen lopende prijzen⁷: 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. Maar ook de werkgelegenheid en de sociale balans komen aan bod bij het onderzoek van hun sociale impact. In dat deel wordt in het bijzonder 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 falingspredictie, aan de hand van een door de NBB⁸ 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 te voldoen aan 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. Het falingspredictiemodel analyseert op zijn beurt de verschillen in financieel profiel tussen twee soorten ondernemingen: de niet-faillerende ondernemingen en de faillerende ondernemingen, die theoretisch kans maken om, binnen de drie daaropvolgende jaren, failliet te gaan of een gerechtelijk akkoord aan te vragen. De ondernemingen worden geklasseerd op basis van hun risico. De klassen 3 en 4 bevatten de ondernemingen in moeilijkheden en in grote moeilijkheden, waarvan het risico op faillissement beduidend hoger is dan het gemiddelde.

De gebruikte micro-economische gegevens zijn afkomstig van de jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale⁹ en van de statistieken verstrekt door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR¹⁰).

⁶ 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 op basis van de deflator van de bruto toegevoegde waarde.

⁷ 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 op basis van de deflator van de brutovorming van vast kapitaal.

⁸ Zie Vivet D. (2005).

⁹ Dienst van het departement Micro-economische informatie van de Bank. Zie www.nbb.be / Balanscentrale.

¹⁰ 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 – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie),

De laatste jaarrekeningen, over 2005, werden bij de Balanscentrale afgesloten in maart 2007¹¹. Ook de cijfers van de TW en de werkgelegenheid, die nodig zijn voor de raming van de indirecte effecten tot 2005, worden door het INR met een zekere vertraging gepubliceerd. De laatste bijwerkingen werden in de berekeningen opgenomen, terwijl de methodologie onveranderd gebleven is in vergelijking met vroeger. Voor meer informatie wordt de lezer verwezen naar het vorig jaar gepubliceerde verslag over 2004¹².

Context

Het jaar 2005 werd, op wereldvlak, nog steeds gekenmerkt door een robuuste groei van de activiteit, hoewel deze iets lager lag dan in 2004. De Aziatische en Noord-Amerikaanse economieën lieten nog steeds de hoogste groei cijfers optekenen, ondanks aanzienlijke stijgingen van de grondstoffenprijzen, meer bepaald van de olieprijs. De groei van de wereldhandel stagneerde trouwens enigszins tegenover 2004, maar het groeitempo bedraagt toch nog steeds bijna het dubbele van dat van het mondiale bbp. De Europese economie kreeg opnieuw vaart in het tweede halfjaar, zij het onder impuls van de binnenlandse vraag, zoals in Ierland en Spanje, of van de uitvoer, zoals in Duitsland. Het conjunctuurprofiel van België volgde het profiel van de eurozone, en de uitvoer steeg opnieuw in de tweede helft van het jaar¹³.

Op commercieel vlak is de Europese Unie (EU) voor 90 pct. van haar handel met de rest van de wereld, afhankelijk van de zee. De steeds grotere openheid¹⁴ van de Belgische economie maakt deze ook steeds afhankelijker van haar zeehavens. De Belgische en Europese havens profiteren rechtstreeks van de groei van de internationale handel. In deze context van mondialisering van de havenactiviteiten heeft het containertransport, door zijn ongekeerde expansie, zijn overwicht op de andere vormen van goederenbehandeling bevestigd. Deze ontwikkeling is vooral duidelijk in Antwerpen en Zeebrugge, maar ook in de hele *range* Hamburg - Le Havre (zie punt 1.1.1). De haven van Luik, die in volle mutatie is, profileert zich op haar beurt steeds meer als achterhaven van Antwerpen en verwacht tegen 2009 een groeiend aantal containers. De specifieke geografische kenmerken hebben de Belgische havens gaandeweg genoopt tot specialisatie. Antwerpen ontwikkelde haar internationale en intercontinentale activiteiten en haalt bovendien voordeel uit de belangrijke verbindingen met Rotterdam, Amsterdam en Luik. Gent ontwikkelde nauwe relaties met Frankrijk en de Baltische landen, Zeebrugge, de belangrijkste wereldhaven voor het transport van nieuwe voertuigen, en Oostende zijn leiders op het gebied van *shortsea shipping*¹⁵ (SSS), vooral met het Verenigd Koninkrijk. De concurrentie waartegen ze moeten optornen komt uit het binnenland maar ook en vooral van buiten onze grenzen, in het bijzonder van de *range*, waarbij elke haven zijn positie tracht te verdedigen tegenover de Aziatische landen die de belangrijkste handelspartners zijn geworden, en waarvan sommige havens trouwens een plaats hebben veroverd aan de top van de wereldrangschikking.

Impact

De belangstelling van de Bank voor deze sector heeft uiteraard te maken met zijn 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 vijf onderzochte havens, en dat is ook het geval voor 3,1 pct. van de

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 2002.

¹¹ 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 2007 was dit aantal praktisch nihil en is de impact van deze ontbrekende informatie te verwaarlozen.

¹² De methodologie wordt toegelicht in de inleiding van Lagneaux F. (2006) en de volledige tekst is te vinden in de bijlagen 1 tot 4.

¹³ Zie voor meer details deel 1 van het Jaarverslag van de NBB of Belgostat On-Line.

¹⁴ Het aandeel van de in- en uitvoer in het Belgische bbp is sinds de oprichting van de Europese eenheidsmarkt onafgebroken gestegen. In 2005 bedroeg dit aandeel respectievelijk 83 pct. en 86 pct..

¹⁵ 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. Bron: UN/ECE (2001), *Terminology on combined transport*. Er zij op gewezen dat ruim 40 pct. van de intra-EU-handel verloopt via de zee. Zie ook <http://europa.eu>.

binnenlandse werkgelegenheid. Indien we de indirecte effecten meerekenen (onderaanneming en toeleveranciers van de beschouwde ondernemingen), lopen deze cijfers op tot respectievelijk 9,8 en 7,3 pct. In termen van evolutie is de toegevoegde waarde de laatste jaren toegenomen evenals de trafiek; de werkgelegenheid daarentegen is relatief stabiel gebleven en, in sommige havens, zelfs gedaald. Die verschillen wijzen op de complexiteit van de strategische keuzes die voor de toekomst van deze economische sector moeten worden gemaakt. Dit aspect komt verder ook nog aan bod.

1 ECONOMISCH BELANG VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS

1.1 ALGEMENE SITUATIE

In 2005 steeg de directe TW die werd gegenereerd door de activiteiten van de ondernemingen, gevestigd in de Vlaamse havens, met 7,3 pct. tegen vaste prijzen, ten opzichte van het voorgaande jaar. Met een bedrag van 14,1 miljard euro vertegenwoordigde deze TW 8,2 pct. van het bbp van het Vlaamse Gewest en 4,7 pct. van het Belgische bbp. Daarbij komen nog de indirecte effecten, die worden geraamd op 12,8 miljard euro.

De directe werkgelegenheid vertoonde geen bijzondere verschuivingen (+ 0,4 pct.) en beliep bijna 106.700 VTE. Dit komt overeen met 4,9 pct. van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest en met 2,8 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid. Rekening houdend met de indirecte tewerkstelling bedraagt dit 247.200 VTE. De stijging van de deeltijdse arbeid, de daling van het aantal arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur en de vervrouwelijking van het personeel waren opnieuw kenmerkend voor de Vlaamse havens in 2005. Hoewel de gemiddelde jaarlijkse kosten voor een VTE nog steeds beduidend hoger lagen dan het nationale gemiddelde, zijn de uitgaven voor opleiding aanzienlijk gedaald.

De investeringen in materiële vaste activa lieten een ongekennde stijging optekenen tijdens de periode; ze lagen driemaal hoger dan het gemiddelde tijdens de jaren 2000 tot 2005, namelijk + 42,7 pct. tegen vaste prijzen, of 4,6 miljard euro.

De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen is in 2005 opnieuw gestegen in de vier Vlaamse havens, tot een niveau dat meer dan tweemaal hoger lag dan het nationale gemiddelde. De liquiditeit in ruime zin en de solvabiliteit deden het echter minder goed, en bleven onder de resultaten van de gezamenlijke niet-financiële Belgische ondernemingen. De ondernemingen die zijn gevestigd in de Vlaamse zeehavens blijken dus rendabeler te zijn dan het nationale gemiddelde, maar lijken meer financiële risico's te nemen.

De maritieme vracht is in 2005 verder gestegen (+ 3,7 pct.), vooral in de havens van Antwerpen en Zeebrugge, die voordeel haalden uit de sterke groei van het containertransport.

1.1.1 Concurrentiepositie van de Vlaamse havens in de range Hamburg - Le Havre

De Vlaamse havens van Antwerpen en Zeebrugge zagen hun goederenverkeer in 2005 duidelijk vooruitgaan, terwijl het tempo enigszins vertraagde in Oostende en er in Gent zelfs een terugval was. In totaal lieten de vier Vlaamse zeehavens in 2005 een stijging van hun volume aan overgeslagen maritieme vracht optekenen met 3,7 pct., dit is meer dan het gemiddelde over de periode 2000 - 2005 (tabel 1). De haven van Antwerpen – die hetzelfde groeipercentage vertoont als de haven van Rotterdam, en bovendien tweede Europese haven en vierde zeehaven ter wereld is op het gebied van internationale maritieme trafiek – brak een nieuw record met meer dan 160 miljoen ton overgeslagen maritieme goederen, en behield zijn elfde plaats voor containeroverslag. Voor alle transportvormen en bestemmingen samen zakte deze haven echter van de tiende naar de elfde plaats, en werd hij voorbijgestoken door de Chinese haven Dalian.

Deze verscherpte concurrentie manifesteert zich tegen de achtergrond van een groeiversnelling van het handelsverkeer met de Aziatische landen, die samengaat met het einde van de suprematie van de Europese havens¹⁶. De havens van Sjanghai en Singapore plaatsten zich sinds 2004 bovenaan de wereldrangschikking, en verdreven Rotterdam naar de derde plaats. Het is nu de vraag welke havens in de *range* als winnaars naar voren zullen komen in het licht van dit groeiende verkeer en een Aziatisch continent dat, steunend op een ontwikkeling zonder voorgaande en een toenemende behoefte aan grondstoffen, het mondiale maritieme verkeer werkelijk uit zijn voegen doet barsten.

¹⁶ Momenteel zijn de Europese havens echter nog steeds verantwoordelijk voor bijna 2 miljard ton overgeslagen goederen per jaar, waarbij de Europese rederijen bijna 40 pct. van de wereldvloot controleren. Bron: <http://europa.eu>.

TABEL 1

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2000 tot 2005	Verloop van 2004 tot 2005	Gemiddeld relatief aandeel in de range van 2000 tot 2005	Relatief aandeel in de range in 2005
Haven							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
Hamburg	85,1	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	+ 8,1	+ 9,8	12,0	13,1
Bremen	44,8	46,0	46,5	48,9	52,3	54,3	+ 3,9	+ 3,8	5,7	5,7
Amsterdam ¹⁷	44,6	49,4	50,3	44,5	51,9	53,8	+ 3,8	+ 3,7	5,7	5,6
Rotterdam	322,3	314,7	321,9	328,1	352,4	370,2	+ 2,8	+ 5,1	38,9	38,7
Antwerpen	130,5	130,1	131,6	142,9	152,3	160,1	+ 4,2	+ 5,1	16,4	16,7
Gent	24,1	23,5	24,0	23,5	25,0	22,2	- 1,6	- 11,0	2,8	2,3
Oostende	4,3	4,8	6,2	7,2	7,5	7,7	+ 12,4	+ 1,8	0,7	0,8
Zeebrugge	35,5	32,1	32,9	30,6	31,8	34,6	- 0,5	+ 8,8	3,8	3,6
Totaal voor de Vlaamse havens	194,4	190,5	194,7	204,2	216,6	224,6	+ 2,9	+ 3,7	23,7	23,5
Duinkerke	45,3	44,5	47,6	50,1	51,0	53,4	+ 3,3	+ 4,7	5,7	5,6
Le Havre	68,0	69,4	68,1	71,9	76,8	75,2	+ 2,0	- 2,1	8,3	7,9
Totaal voor de tien havens	804,5	806,8	826,8	854,1	915,5	957,2	+ 3,5	+ 4,6	100,0	100,0
Totaal wereldtrafiek	5.983	6.020	6.127	6.480	6.758	7.110	+ 3,5	+ 5,2		
Aandeel van de tien havens in de wereldtrafiek (in pct.)	13,4	13,4	13,5	13,2	13,5	13,5				

Bronnen: Voor de trafiek van de *range*: gegevens van de havenautoriteiten – waaronder de statistieken van de haven van Rotterdam – en *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2005* van de Vlaamse Havencommissie; voor de wereldtrafiek: UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2006*.

Tot nu toe namen de vier Vlaamse havens bijna 24 pct. van de totale geregistreerde tonnage in de *range* (Oostende inbegrepen) voor hun rekening, of ruim 3 pct. van de wereldtrafiek. In het jaar 2006 boekten de Vlaamse havens opnieuw vooruitgang, met een nieuw overslagrecord, waarbij het containertransport een cruciale rol speelde. De havens met een infrastructuur die de grootste containerschepen kunnen ontvangen, zijn uiteraard bevoordeeld in de jacht op marktaandeel. Diepzeehavens, zoals Rotterdam, die ULCS (*Ultra Large Container Ships*) kunnen ontvangen, met een capaciteit van 12.000 TEU¹⁸ en meer, hebben een duidelijke voorsprong op die havens waarvan de toegang tot de zee beperkt is tot middelgrote tonnages, zoals de Vlaamse havens¹⁹. Ondanks deze beperkingen op het gebied van toegankelijkheid van de infrastructuur en het absorberend vermogen van het hinterland, bezitten de Vlaamse havens sterke troeven, zoals blijkt uit de punten 1.2 tot 1.5, en kunnen ze doeltreffend reageren door onder andere te mikken op de *shortsea* en het gecombineerde transport.

¹⁷ Les chiffres mentionnés ici sont ceux du seul port d'Amsterdam et non de l'ensemble du complexe comprenant également les ports de Beverwijk, Velsen/IJmuiden et Zaanstad.

¹⁸ Twenty-foot Equivalent Unit. Equivalent twintig voet in het Nederlands. Een meeteenheid die overeenkomt met een ISO-container van 20 voet, ofwel 6,10 meter, en wordt gebruikt om de capaciteit of de transportstromen uit te drukken. Bron: UN/ECE (2001).

¹⁹ Maximaal VLCS – *Very Large Container Ships* – van 9.500 TEU in Antwerpen en van 11.000 TEU in Zeebrugge.

1.1.2 Directe en indirecte toegevoegde waarde (TW) in de Vlaamse zeehavens: synthese

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2000 tot 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	10.808,9	10.688,8	11.032,3	11.315,0	12.875,6	14.089,2	100,0	+ 9,4	+ 5,4
Antwerpen	6.938,3	6.919,3	7.070,7	7.338,8	8.250,6	9.273,7	65,8	+ 12,4	+ 6,0
Gent	2.818,7	2.654,6	2.818,2	2.822,7	3.394,1	3.520,2	25,0	+ 3,7	+ 4,5
Oostende	258,1	312,1	323,1	337,1	360,4	410,6	2,9	+ 13,9	+ 9,7
Zeebrugge	715,9	727,0	748,1	723,8	791,0	783,8	5,6	- 0,9	+ 1,8
Buiten de havens ²⁰	77,8	75,8	72,3	92,5	79,5	101,0	0,7	+ 27,1	+ 5,4
2. INDIRECTE EFFECTEN...	10.359,1	10.894,6	11.079,5	11.091,2	12.131,9	12.844,9	-	+ 5,9	+ 4,4
Totaal toegevoegde waarde	21.167,9	21.583,5	22.111,8	22.406,2	25.007,5	26.934,1	-	+ 7,7	+ 4,9

Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale en van de Belgische IOT's)²¹.

De stijging van de toegevoegde waarde zette zich in 2005 voort, maar tegen een trager tempo dan het voorgaande jaar (tabel 2). Er werden mooie resultaten opgetekend in de bedrijfstakken van de Antwerpse en Zeebrugse rederijen, de Antwerpse chemie, de Gentse handel en de Oostendse metaalverwerkende nijverheid. Deze stijgingen werden gedeeltelijk tenietgedaan door de achteruitgang in de – vooral industriële – sectoren zoals de Gentse automobielsector, de Zeebrugse energie- en elektronica-sector, evenals in de Antwerpse en Oostendse havenaanleg.

Tijdens de periode 2004 - 2005 bedroeg de groei van de directe toegevoegde waarde 9,4 pct. tegen lopende prijzen en 7,3 pct. tegen vaste prijzen. Deze TW kwam in 2005 overeen met 8,2 pct. van het bbp van Vlaanderen en met 4,7 pct. van het Belgische bbp²². Indien rekening wordt gehouden met de indirecte effecten bedragen deze percentages respectievelijk 15,7 en 9 pct. Het is hierbij interessant te weten dat deze percentages hoger liggen dan het jaar ervoor, wat betekent dat de economische activiteit in de Vlaamse havens in deze periode sneller is gestegen dan de economie in zijn geheel.

1.1.3 Directe en indirecte werkgelegenheid in de Vlaamse zeehavens: synthese

De werkgelegenheid in de Vlaamse havens bleef in 2005 opvallend stabiel (tabel 3). Gematigde stijgingen werden gecompenseerd door gematigde dalingen. De groei in de maritieme cluster en de Antwerpse chemie en energie werd gecompenseerd door dalingen in de automobielsector en de bouwnijverheid. In Gent werd het effect van de aanwervingen in de automobielnijverheid geneutraliseerd door het verdwijnen van banen in de elektronica en het wegvervoer. In Oostende werd een toename opgetekend van de werkgelegenheid in de metaalverwerkende nijverheid, in tegenstelling tot een achteruitgang in de maritieme cluster. In Zeebrugge ten slotte was er alleen bij de goederenbehandeling een duidelijke stijging van de werkgelegenheid, terwijl deze daalde in de meeste andere maritieme bedrijfstakken, evenals in de industrie.

²⁰ Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. punten 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5) volgens de verdeelsleutel voor de TW.

²¹ De in deze studie gebruikte methodologie houdt geen rekening met buitenlandse jaarrekeningen.

²² Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (2007), *Regionale rekeningen 1995 - 2005*.

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2000 tot 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	103.918	106.511	105.231	104.327	106.212	106.683	100,0	+ 0,4	+ 0,5
Antwerpen.....	60.166	62.174	61.814	60.769	61.498	61.821	57,9	+ 0,5	+ 0,5
Gent	28.064	28.215	27.582	27.493	28.081	28.272	26,5	+ 0,7	+ 0,1
Oostende	3.844	4.039	4.197	4.353	4.389	4.431	4,2	+ 1,0	+ 2,9
Zeebrugge.....	10.502	10.792	10.348	10.028	10.598	10.422	9,8	- 1,7	- 0,2
Buiten de havens ²³	1.341	1.290	1.290	1.685	1.646	1.736	1,6	+ 5,5	+ 5,3
2. INDIRECTE EFFECTEN ...	140.387	147.314	139.321	132.468	134.645	140.540	-	+ 4,4	+ 0,0
Totaal werkgelegenheid	244.305	253.825	244.552	236.796	240.857	247.223	-	+ 2,6	+ 0,2

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

De stabiliteit van de Belgische binnenlandse werkgelegenheidscijfers is niet vreemd aan deze bijna onveranderde toestand. In 2005 waren de vier Vlaamse havens goed voor 4,9 pct. van de interne werkgelegenheid in het Gewest en voor 2,8 pct. van de Belgische werkgelegenheid²⁴. Indien we de werkgelegenheid bij de onderaannemers meetellen, bedragen deze percentages respectievelijk 11,4 en 6,6 pct. Deze percentages komen overeen met de cijfers van het voorgaande jaar, wat de bovenvermelde stelling bevestigt.

1.1.4 Investerings in de Vlaamse zeehavens: synthese

TABEL 4 **INVESTERINGEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop van 2000 tot 2005 (in pct.)
Antwerpen.....	1.389,5	1.558,6	1.451,4	1.829,0	2.559,7	3.739,1	80,7	+ 46,1	+ 21,9
Gent	572,1	596,5	788,3	751,2	342,1	363,2	7,8	+ 6,1	- 8,7
Oostende	99,3	60,0	53,5	61,2	79,4	101,1	2,2	+ 27,2	+ 0,4
Zeebrugge.....	172,8	134,3	157,1	149,8	191,9	351,3	7,6	+ 83,1	+ 15,3
Buiten de havens ²⁵	50,6	41,3	38,2	46,5	40,5	77,9	1,7	+ 92,6	+ 9,0
Directe investerings	2.284,3	2.390,7	2.488,6	2.837,7	3.213,7	4.632,6	100,0	+ 44,2	+ 15,2

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

In 2005 stegen de investeringen aanzienlijk (tabel 4), en vertoonden ze een forse versnelling tegenover het voorgaande jaar, namelijk + 44,2 pct. tegen lopende prijzen, ofwel + 42,7 pct. tegen vaste prijzen, dit is ver boven de gemiddelde jaarlijkse stijging tijdens de periode 2000 - 2005. Gedurende het laatste jaar werden de markantste stijgingen opgetekend bij de rederijen en in de goederenbehandeling in alle havens, aangevoerd door Zeebrugge en Antwerpen. De havenaanleg boekte eveneens grote vooruitgang in de Scheldehaven. Met uitzondering van de energiesector, schroefden echter alle

²³ Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. punten 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5) volgens de verdeelsleutel voor de TW.

²⁴ Bron: Instituut voor de Nationale Rekeningen (2007), *Regionale rekeningen 1995 - 2005*.

²⁵ Deze cijfers worden verdeeld over de Vlaamse havens (cf. punten 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5) volgens de verdeelsleutel voor de TW.

industriële ondernemingen van beide vermelde havens hun investeringsuitgaven terug. De Oostendse chemie, de Gentse automobielenijverheid en het Zeebrugse vervoer over land volgden deze trend echter niet.

1.1.5 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte²⁶

TABEL 5 VERDELING VAN DE RESULTATEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS IN 2005

Havens	Aantal ondernemingen ²⁷		Directe TW (in miljoenen euro's)		Directe werkgelegenheid (in VTE)		Directe investeringen (in miljoenen euro's)	
	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's	Grote onder- nemingen	KMO's
Antwerpen	369	1.443	8.762,4	511,2	55.219	6.602	3.487,2	251,9
Gent	148	495	3.335,3	184,9	25.791	2.480	306,1	57,1
Oostende	29	251	333,0	77,5	3.368	1.063	67,0	34,0
Zeebrugge	78	345	645,5	138,3	8.358	2.064	323,6	27,8
Buiten de havens	18	328	44,7	56,3	1.071	665	62,2	15,8
TOTAAL	642	2.862	13.121,0	968,3	93.808	12.875	4.246,0	386,6

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

In 2005 vertegenwoordigen de kmo's 81,7 pct. van de ondernemingen in de Vlaamse zeehavens, maar slechts 6,9 pct. van de toegevoegde waarde, 12,1 pct. van de werkgelegenheid en 8,3 pct. van de directe investeringen (tabel 5).

1.1.6 Sociale balans in de Vlaamse zeehavens²⁸

De sociale balans omvat verschillende aspecten met betrekking tot de werkgelegenheid in de onderneming: aanwerving en samenstelling van het personeel, contractueel statuut en onderwijsniveau van de werknemers, personeelskosten, opleidingsbeleid en redenen voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. De hierna voorgestelde resultaten betreffende de directe werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens zijn niet exhaustief. Ze hebben betrekking op een constant staal²⁹ dat voor de vijf onderzochte havens werd samengesteld en betrekking heeft op de periode 2003 - 2005.

De toelichting heeft hoofdzakelijk betrekking op de ontwikkelingen tijdens de laatste drie beschouwde jaren. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2005 zijn weergegeven in bijlage 1.

²⁶ 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; balans totaal 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).

²⁷ Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen in de havenzone. Het is immers mogelijk dat eenzelfde onderneming in de onderzoekspopulatie van meerdere havens opgenomen wordt. Vandaar dat het totale aantal ondernemingen in de tabellen 5 en 43 meer dan 3.622 bedraagt, dat is het totale aantal ondernemingen (of BTW-nummers) die effectief worden beschouwd in de studie van de vijf havens voor 2005. In de loop van dat jaar werden zevenenvijftig ondernemingen in minimum twee havens vermeld.

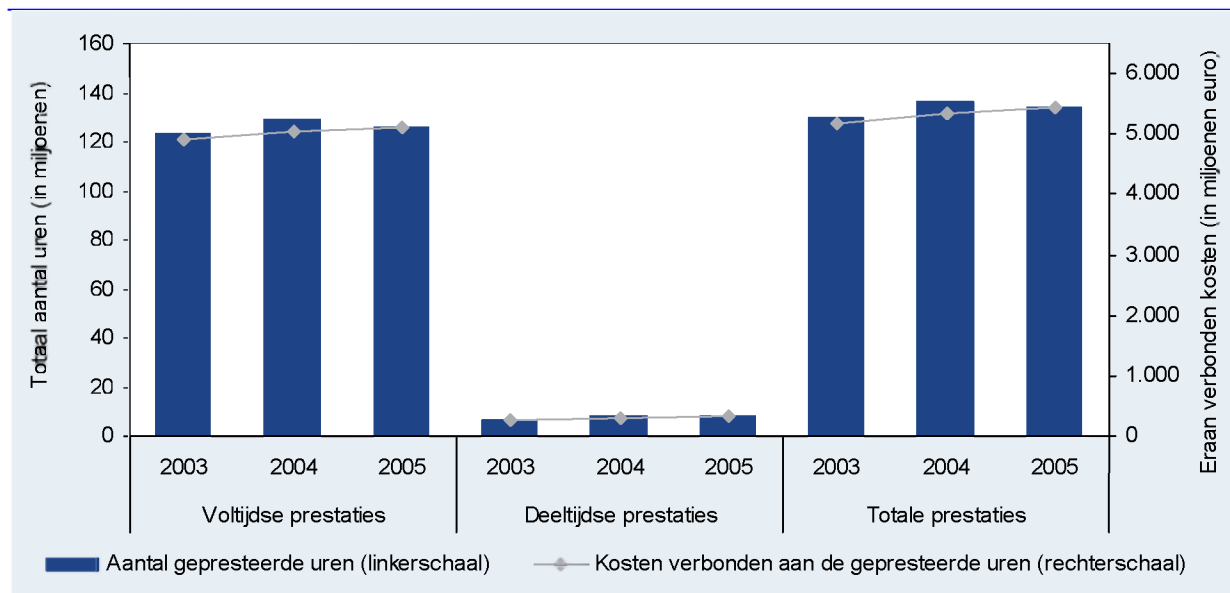
²⁸ De hier vermelde nationale gegevens zijn afkomstig van Heuse P. en Ph. Delhez (2006). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen die hun sociale balans over een boekjaar van 12 maanden en afgesloten op 31 december hebben neergelegd, opgenomen zijn in de Sociale Balans 2005. Hier gaat het om een beperkte steekproef.

²⁹ De constante steekproef werd voor alle bestudeerde havens – de Vlaamse havens en de Luikse haven – bepaald op basis van de ondernemingen die, over de volledige periode 2003 - 2005, hun jaarrekening volgens het volledig schema hebben neergelegd en de rubrieken hebben ingevuld van de bijlage "sociale balans" van de jaarrekening die nodig zijn voor deze studie. De constante steekproef omvat 828 ondernemingen en 98.622 VTE, ofwel 22,9 pct. van de populatie van de in 2005 beschouwde ondernemingen en 83,2 pct. van de in deze studie berekende directe werkgelegenheid.

1.1.6.1 Soort arbeidsovereenkomst en personeelsbestand

Bij de afsluiting van het boekjaar 2005 bedroeg de verhouding van het aantal bedienden tegenover het aantal arbeiders 66,6 pct., ofwel 1,6 pct. meer dan het voorgaande jaar. Op de lange termijn blijft deze verhouding vrij constant.

GRAFIEK 1 GEPRESTEERDE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL³⁰

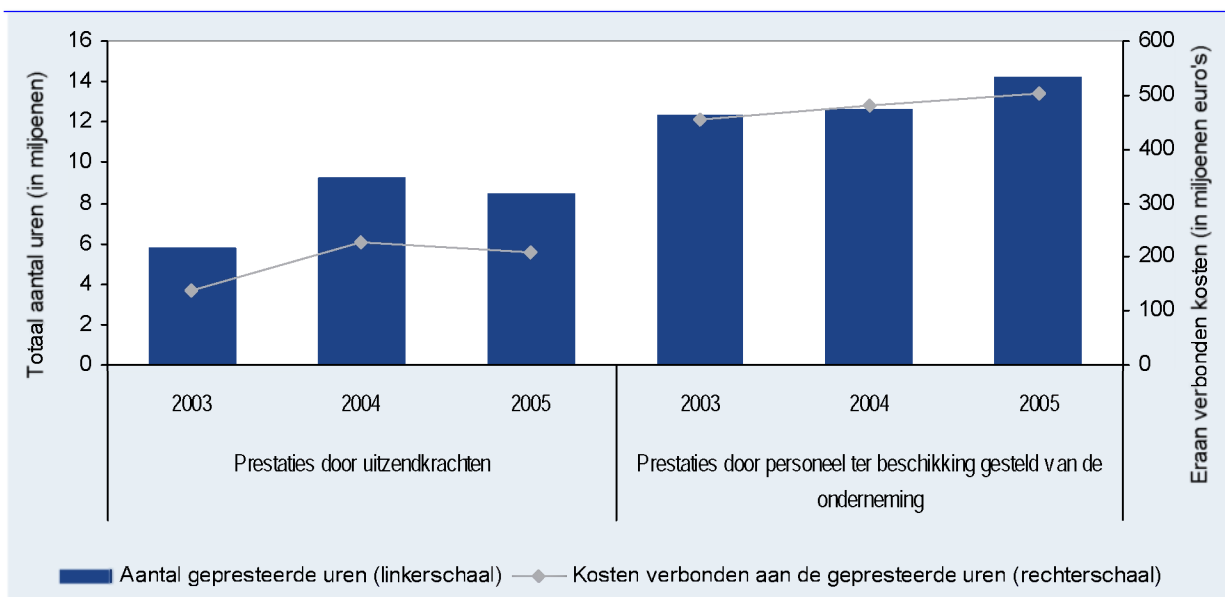


Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het aantal gewerkte uren daalde in totaal met 1,8 pct. als gevolg van de daling van de voltijdse arbeid met 2,4 pct., terwijl de deeltijdse arbeid blijft groeien (+ 7 pct., grafiek 1). De deeltijdse arbeid steeg vooral in de handel, de energie, de automobielnijverheid, de voedingsnijverheid en het wegvervoer, terwijl de voltijdse arbeid daalde in de meeste niet-maritieme bedrijfstakken die werden onderzocht. De voltijdse arbeid beliep aldus in 2005 93,7 pct., tegenover 94,3 pct. een jaar eerder. De personeelskosten zijn daarentegen verder gestegen met in totaal 2,3 pct., waarvan 1,6 pct. voor de voltijdse arbeid en 13,8 pct. voor de deeltijdse arbeid. Deze laatste stijging contrasteert met de meer gematigde stijging van de overeenkomstige arbeidsvorm, wat onder meer werd vastgesteld in de chemische en de metaalverwerkende nijverheid. Voor alle categorieën samen bedroegen de uurloonkosten 40,7 euro, tegenover 39 euro in 2004. De gemiddelde jaarlijkse kosten per VTE bedroegen 63.226 euro, dit is 2,7 pct. meer dan in 2004 en beduidend boven het nationale niveau (48.764 euro in 2005³¹).

³⁰ Werknemers die in het personeelsregister van de bestudeerde ondernemingen zijn opgenomen.

³¹ Jaarlijks gemiddelde, berekend voor een beperkte populatie. Bron: Heuse P. et Ph. Delhez (2006).

GRAFIEK 2
GEPRESTEERDE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EXTERNE PERSONEEL³²


Bron: NBB (enkel volledig schema).

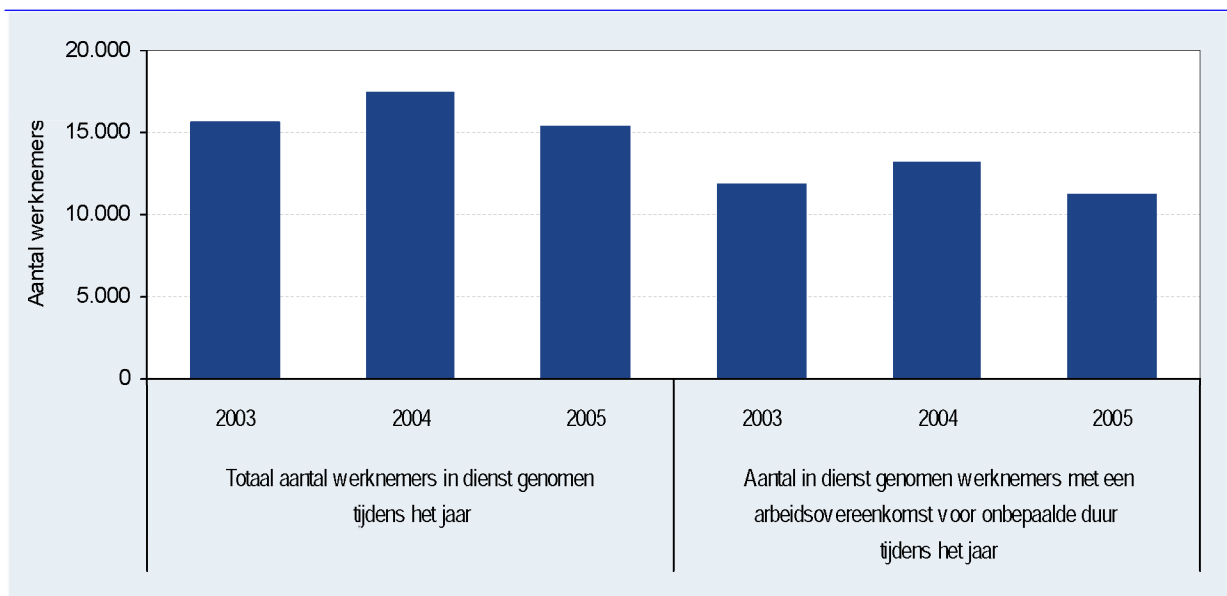
De prestaties van het externe personeel lieten in 2005 een gemengd beeld zien: de uitzendarbeid daalde met 8,7 pct. tegenover het voorgaande jaar, terwijl het aantal gewerkte uren van het personeel dat ter beschikking van de ondernemingen werd gesteld over dezelfde periode is gestegen met 12,4 pct. (grafiek 2). De kosten voor beide categorieën daalden met 7,9 pct. voor de eerste categorie, terwijl ze stegen met 4,8 pct. voor de tweede categorie. De belangrijkste dalingen in de uitzendarbeid werden opgetekend in de goederenbehandeling, de handel, de automobielenijverheid, de elektronica en het ander vervoer over land. De prestaties van het personeel dat ter beschikking werd gesteld van de ondernemingen stegen aanzienlijk in de goederenbehandeling, bij de rederijen, in de handel, de petroleumindustrie, de chemie en de automobielsector, alsook in de andere logistieke diensten.

1.1.6.2 In- en uittreding van werknemers

De ontwikkelingen in grafiek 3 moeten samen met de cijfers uit grafiek 6 worden geanalyseerd. Het aantal werknemers dat in de loop van het jaar werd aangeworven, daalde met 11,7 pct. tegenover 2004. Deze achteruitgang is voornamelijk toe te schrijven aan de indienstneming van personeel voor onbepaalde duur (- 15,2 pct.). Dat is het geval bij de rederijen en in alle niet-maritieme bedrijfstakken, met uitzondering van de energie, de bouwnijverheid en de andere industrietakken.

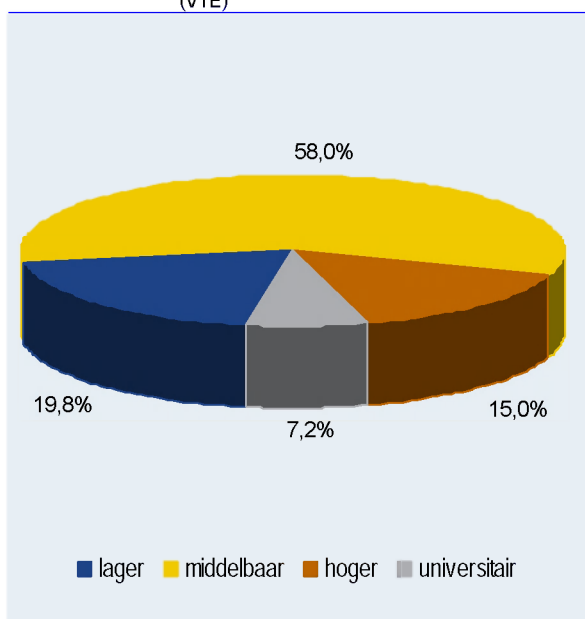
³² Uitzendkrachten en personeel dat ter beschikking van de ondernemingen wordt gesteld. Onder ter beschikking stellen van personeel wordt verstaan dat een werkgever bepaalde werknemers, waarmee hij echter wel verbonden blijft via een arbeidsovereenkomst, ter beschikking stelt van gebruikers die een gedeelte van het gezag uitoefenen dat normaal aan de eigenlijke werkgever toekomt. Definitie volgens de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers.

GRAFIEK 3 AANTAL PERSONEELSAANWERVINGEN IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS (VTE)



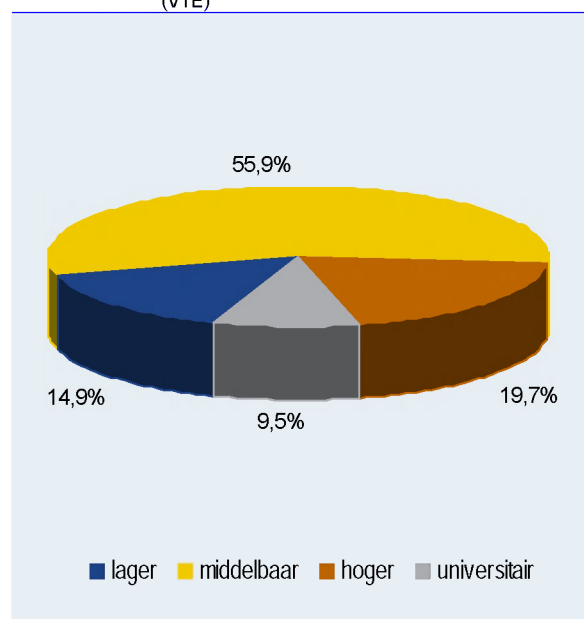
Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 4 SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2005 AANGEWORVEN MANNELIJKE PERSONEEL (VTE)



Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 5 SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2005 AANGEWORVEN VROUWELIJKE PERSONEEL (VTE)



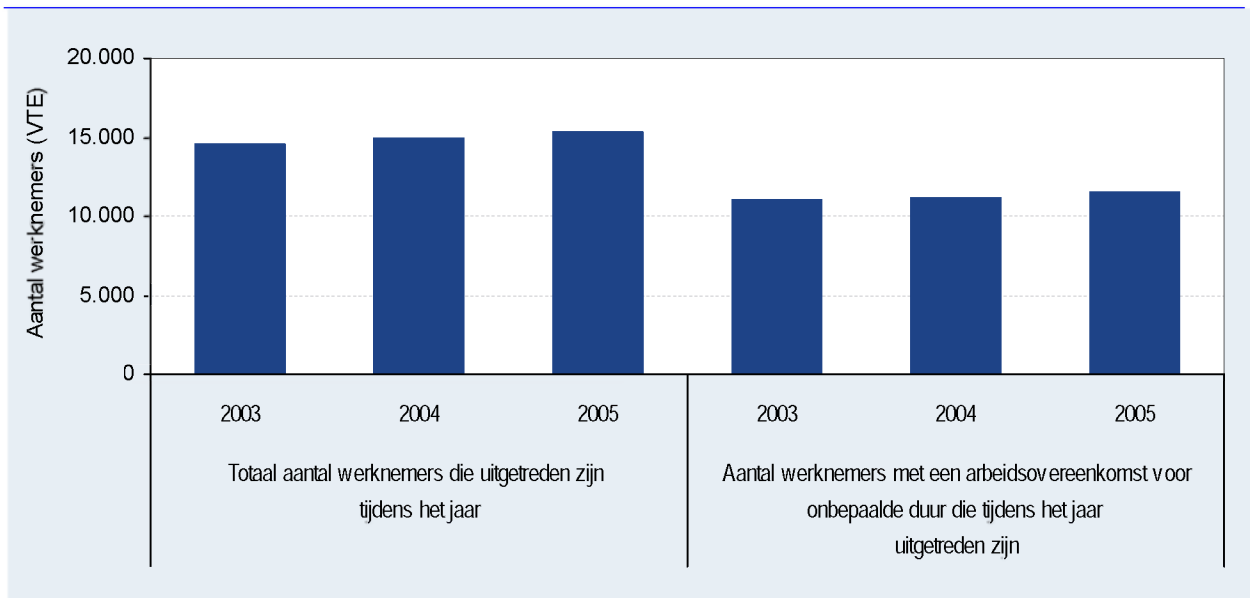
Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het aandeel van de vrouwen in de ondernemingen van de Vlaamse havens is gestegen tot 16,2 pct., ofwel 0,4 procentpunt meer dan in 2004. Het aandeel van de mannen daalde derhalve tot 83,8 pct.

Het aandeel van de aangeworven mannen daalde in 2005 bij de laagstgeschoolden (lager en middelbaar onderwijs), namelijk van 21,3 naar 19,8 pct. voor de houders van een diploma lager onderwijs en van 60,3 naar 58 pct. voor de houders van een diploma middelbaar onderwijs (grafiek 4). Daartegenover steeg het aandeel van mannelijke werknemers met een diploma hoger en universitair onderwijs, respectievelijk van 12,1 pct. naar 15 pct. en van 6,3 pct. naar 7,2 pct.

De situatie bij hun vrouwelijke collega's laat een ander beeld zien, vermits het aandeel van de indienstnemingen steeg bij de vrouwen met een diploma middelbaar en universitair onderwijs, terwijl het daalde voor de andere onderwijsniveaus (grafiek 5). Slechts 14,9 pct. van de aanwervingen betroffen de laaggeschoolden, tegenover 16,3 pct. een jaar eerder, en 19,7 pct. waren gediplomeerden van het hoger onderwijs, tegenover 22,3 pct. in 2004. Het aandeel van de aanwervingen van gediplomeerden uit het middelbaar en universitair onderwijs steeg van 53 naar 55,9 pct. voor de eerste categorie en van 8,4 naar 9,5 pct. voor de tweede categorie.

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



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het totale aantal uittredingen steeg tussen 2004 en 2005 met 2,3 pct. (grafiek 6). Ook deze trend lijkt te worden aangevoerd door de beëindiging van arbeidsovereenkomsten voor onbepaalde duur, want hun aantal nam tijdens deze periode toe met 3,4 pct. Deze stijgingen werden opgetekend in de meeste maritieme bedrijfstakken, met uitzondering van de rederijen, de voedingsindustrie en de andere diensten. Als gevolg van de sterke dalingen in de industrie als geheel bleef de algemene stijging van het aantal contractbeëindigingen beperkt. Deze gegevens moeten worden geïnterpreteerd in vergelijking met de gegevens in grafiek 3.

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

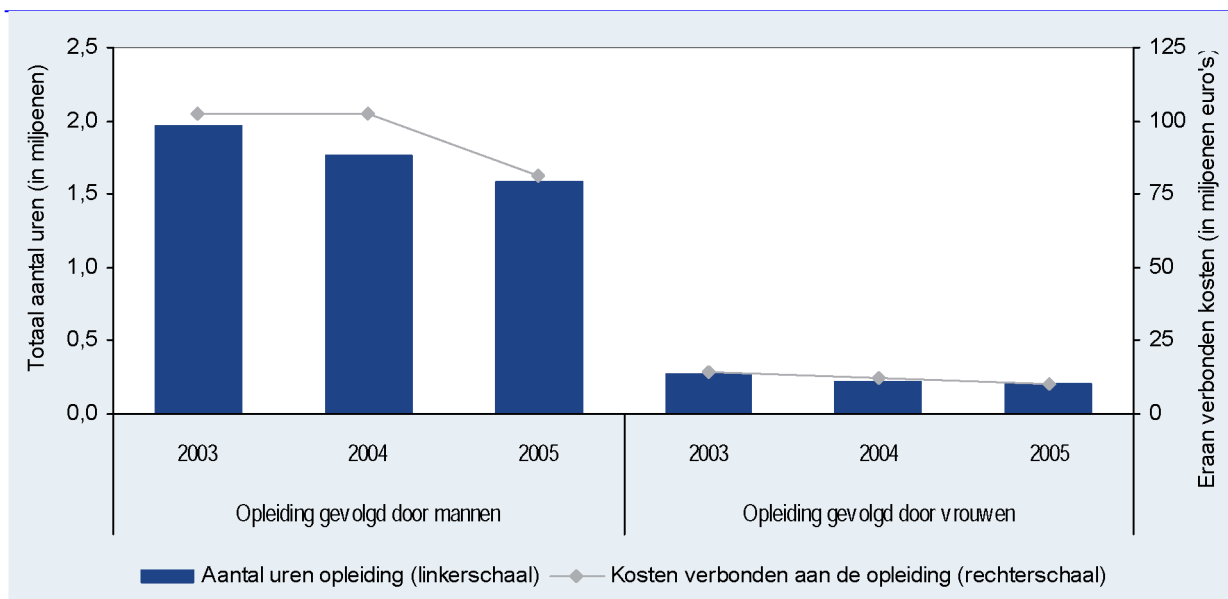
	2003	2004	2005
Pensioen.....	3,8	4,1	4,3
Brugpensioen.....	8,5	7,0	6,0
Ontslag	17,2	17,1	19,1
Ander motief.....	70,5	71,8	70,5

Bron: NBB (enkel volledig schema).

Wat betreft de contractbeëindigingen, lijkt het aandeel van de ontslagen in 2005 opnieuw te zijn toegenomen (tabel 6). Het aandeel van de vervroegde pensioneringen liep verder terug, zoals in de hele economie. Het percentage uittredingen wegens pensionering steeg slechts marginaal, terwijl het percentage uittredingen om andere redenen – beëindiging van tijdelijke contracten en spontane uittredingen – gelijk was aan dat in 2003.

1.1.6.3 Opleiding³³

GRAFIEK 7 UREN OPLEIDING EN RESPECTIEVE KOSTEN



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Hoewel het aantal mannen dat een opleiding heeft gevolgd, stabiel is gebleven t.o.v. 2004, namelijk 55,2 pct., daalde het aantal opleidingsuren met 10,3 pct. (grafiek 7), vooral in de handel en een groot deel van de industrie. Het aantal vrouwen dat een opleiding volgde, steeg daarentegen in 2005, tot 45 pct. tegenover 44,1 pct. het jaar ervoor. Desondanks daalde ook hier het aantal uren met 7,5 pct., en dat voor alle bedrijfstakken, met uitzondering van enkele maritieme sectoren, in de industrie en in de andere diensten. Daardoor daalden de opleidingskosten met 20,6 pct. bij de mannen en met 17,6 pct. bij de vrouwen. Die daling is in verhouding groter dan die van het aantal uren. Het aandeel van deze kosten in de totale personeelskosten is tussen 2004 en 2005 dan ook teruggelopen van 2,1 pct. tot 1,7 pct., een niveau dat onder de doelstelling ligt van 1,9 pct., die werd vastgelegd in het generatiepact. Deze verhouding daalde bij de havenbedrijven, alsook in alle niet-maritieme bedrijfstakken, met uitzondering van de elektronicasector, de bouwnijverheid en het wegvervoer.

1.1.7 Financiële situatie in de Vlaamse zeehavens: synthese

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 havens samen, waarbij bepaalde vergelijkingen kunnen worden gemaakt, en geeft een aanwijzing betreffende de financiële risico's die in de periode 2003 - 2005 werden genomen door de in de Vlaamse havens gevestigde ondernemingen. 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.

³³ Het gaat hier over opleiding in de formele zin van het woord, met andere woorden de opleiding die gegeven wordt in hiervoor bestemde ruimten, binnen de onderneming of erbuiten. Opleidingen tijdens het werk, mentorschap en zelfstudie, bijvoorbeeld, blijven buiten beschouwing.

De studie van de financiële ratio's heeft betrekking op een constant staal³⁴ dat werd bepaald voor de jaren 2003 tot 2005 en gelijk is voor de vijf bestudeerde havens. Bijgevolg verschillen de ondernemingen die in het financiële gedeelte van dit verslag worden bestudeerd van die in de constante steekproef van het vorige verslag, waardoor de cijfers van beide publicaties kunnen verschillen. Voor de vergelijking met de nationale gegevens, d.w.z. alle niet-financiële Belgische vennootschappen, werd dezelfde berekeningsmethode, namelijk de globalisatiemethode³⁵, in beide gevallen toegepast.

TABEL 7 **ONTWIKKELING VAN DE FINANCIËLE RATIO'S IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS VAN 2003 TOT 2005**

Havens	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Antwerpen	13,4	17,4	26,1	1,36	0,85	0,85	36,8	31,3	36,5
Gent	6,2	20,8	25,2	1,05	1,19	1,23	45,7	47,5	46,0
Oostende	7,5	6,9	9,5	1,39	1,39	1,42	46,2	45,3	43,5
Zeebrugge	7,1	9,4	7,1	1,19	1,21	1,17	49,3	48,3	46,7
Gewogen gemiddelde	11,2	17,6	24,6	1,27	0,95	0,95	39,3	35,5	38,8
Niet-financiële vennootschappen³⁶	7,6	6,8	10,1	1,22	1,24	1,29	40,6	41,6	43,4

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

De ontwikkeling van de drie ratio's in tabel 7 illustreert duidelijk de gestage toename van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, die in 2005 ruimschoots het dubbele bedroeg van de gemiddelde stijging voor de Belgische niet-financiële vennootschappen. De markantste stijgingen werden opgetekend in Antwerpen en Oostende. De liquiditeit in ruime zin steeg in datzelfde jaar slechts lichtjes in Gent en Oostende, stagneerde in Antwerpen en zakte ietwat in Zeebrugge. Het vermogen van de beschouwde ondernemingen om hun financiële verplichtingen op korte termijn na te komen lag onder het gemiddelde van het land. Het gemiddelde nettobedrijfskapitaal was in Antwerpen voor het tweede opeenvolgende jaar zelfs negatief. De solvabiliteit scoorde beter dan de liquiditeit maar ook hier bleef het niveau onder het gemiddelde van de Belgische ondernemingen, en dat ondanks een aanzienlijke stijging in Antwerpen. De ondernemingen in de Vlaamse zeehavens zijn dus rendabeler dan het nationale gemiddelde, maar zijn meer geneigd om financiële risico's te nemen, zoals in het volgende punt zal blijken.

³⁴ De constante steekproef die werd bepaald voor de studie van de ratio's is gelijk voor de vijf onderzochte havens. Het omvat alle ondernemingen die in 2003, 2004 en 2005 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 2.268 ondernemingen en 96.311 VTE, ofwel 62,6 pct. van de populatie van de onderzochte ondernemingen in 2005 en 81,3 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd.

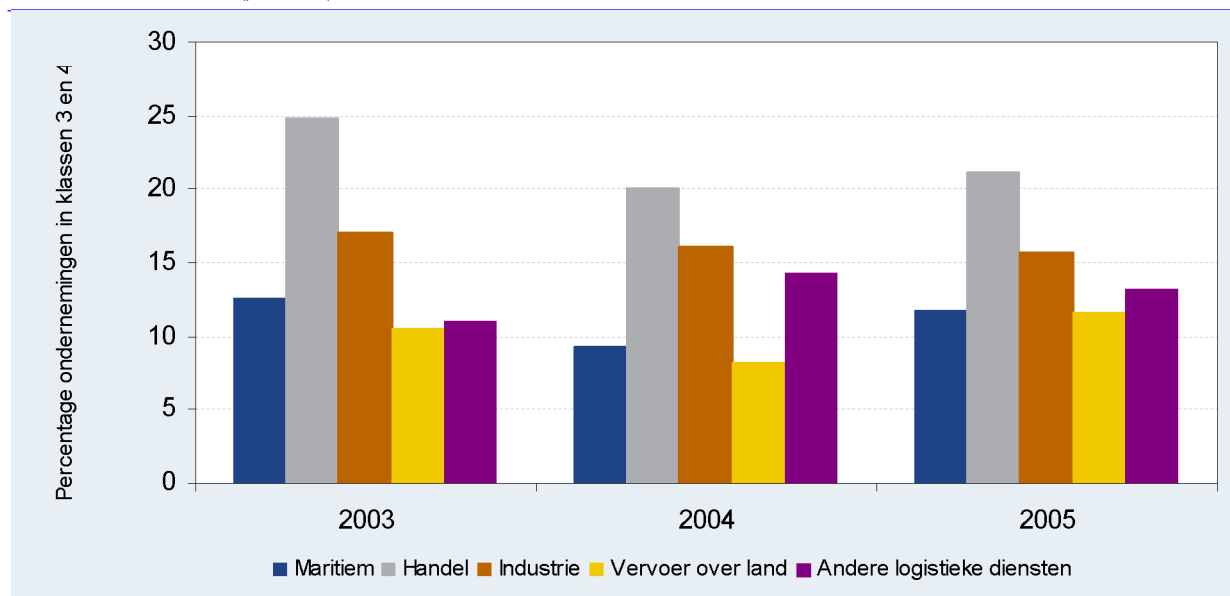
³⁵ In Lagneaux F. en D. Vivet (2006) werd de methode van de mediaanratio en die van de globalisatie gebruikt.

³⁶ Deze cijfers hebben betrekking op alle Belgische niet-financiële vennootschappen. Ze werden in 2007 herberekend door Lagneaux F. en D. Vivet (2006) volgens de globalisatiemethode en verschillen dus van de cijfers die gepubliceerd werden in het verslag 2004

1.1.7.2 Beoordeling van de financiële gezondheid

Het hier gebruikte falingspredictiemodel is van toepassing op de ondernemingen uit de constante steekproef met meer dan vijf werknemers³⁷.

GRAFIEK 8 FINANCIËLE RISICO'S IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS VAN 2003 TOT 2005
(procenten)



Bron: NBB.

Het procentuele aandeel van de ondernemingen in moeilijkheden, m.a.w. ondernemingen die behoren tot de risicoklassen 3 en 4, steeg tussen 2004 en 2005 van 13,2 pct. naar 14,5 pct. De grote ondernemingen lieten de sterkste stijging zien, namelijk van 10,2 tot 12,6 pct., terwijl het aandeel van de kmo's slechts licht toenam, namelijk van 15,3 tot 16 pct. Deze ontwikkeling contrasteert met de situatie van de niet-financiële vennootschappen die, in de gehele economie, financieel gezonder bleken, vooral de kmo's, terwijl het percentage ondernemingen in moeilijkheden bij de grote ondernemingen stabiel bleef.

Grafiek 8 toont voor elk activiteitssegment van de Vlaamse zeehavens het percentage ondernemingen dat meer financiële risico's nam dan het gemiddelde (klassen 3 en 4). Het blijkt dat er in 2005 verhoudingsgewijs meer maritieme en handelsondernemingen en ondernemingen in het vervoer over land in deze situatie verkeerden dan in 2004. De financiële gezondheid van de industrietakken en de andere logistieke diensten is in deze periode daarentegen enigszins verbeterd. Vooral de automobielnijverheid en de voedingsnijverheid zagen hun financiële situatie het meest verbeteren. Wat de handel betreft blijft de risiconame, ondanks een stijging t.o.v. 2004, beduidend lager dan het recordpeil van 2003.

Vertaald naar het niveau van het aantal betrokken banen kunnen de bovenstaande vaststellingen enigszins gerelativeerd worden. De ondernemingen in financiële moeilijkheden vertegenwoordigden in vergelijking met 2004 proportioneel minder arbeidsplaatsen bij de rederijen, de scheepsagenten en expediteurs, in de chemie en in de handel. Uit deze analyse blijkt bovendien dat het aantal ondernemingen uit de chemie en de voeding in financiële moeilijkheden, in de Vlaamse havens lager ligt dan in de rest van het land. In de andere diensten, de handel, de bouwnijverheid, de metaalverwerkende nijverheid en het transport geldt het tegenovergestelde. Daartegenover ligt het procentuele aandeel dat deze ondernemingen in moeilijkheden vertegenwoordigen in de

³⁷ Deze constante steekproef omvat 1.071 ondernemingen en 97.875 VTE, ofwel 29,6 pct. van de populatie van de onderzochte ondernemingen in 2005 en 82,6 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt beschouwd. Aan de hand van een constante steekproef kunnen verschillende jaren met elkaar worden vergeleken, maar kan ook het resultaat van deze analyse positief worden beïnvloed.

werkgelegenheid, voor alle genoemde sectoren, systematisch lager in de Vlaamse havens, waardoor de op het eerste gezicht kritieke financiële balans enigszins wordt gerelativeerd.

1.1.8 Maritiem goederenverkeer in de Vlaamse zeehavens: verdeling volgens conditionering

TABEL 8 **MARITIEM GOEDERENVERKEER IN DE VLAAMSE HAVENS IN 2005**
(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge	Totaal havens	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Aandeel 2005 (in pct.)
Containers	74.593	230	44	15.604	90.471	+ 9,5	40,3
Verloop 2004 - 2005 (pct.)	+ 9,2	- 12,9	- 43,9	+ 11,4	+ 9,5	-	-
Roll-on-roll-off ³⁸	3.646	1.719	6.146	11.777	23.288	+ 3,8	10,4
Conventioneel stukgoed ³⁹	17.855	1.882	24	1.011	20.772	+ 2,0	9,2
Vloeibare bulkgoederen	37.030	2.795	52	4.480	44.357	+ 4,6	19,8
Vaste bulkgoederen	26.931	15.596	1.415	1.719	45.661	- 6,4	20,3
TOTAAL	160.054	22.223	7.681	34.591	224.549	+ 3,7	100,0
Verloop 2004 - 2005 (p.c.)	+ 5,1	- 11,0	+ 1,8	+ 8,8	+ 3,7	-	-

Bron: Jaaroverzicht Vlaamse havens 2005 van de Vlaamse Havencommissie en de respectieve havens.

Het jaar 2005 bevestigde andermaal een sterke trend in de Vlaamse havens, net als in de rest van de *range* Hamburg - Le Havre: het containerverkeer blijft fors stijgen, althans in de twee best gepositioneerde havens in dit zeer concurrentiële segment, namelijk Antwerpen en Zeebrugge, en komt op een jaar tijd opnieuw in de buurt van 10 pct. (tabel 8). Deze stijging contrasteert met de daling in de vaste bulkgoederen, die hun volume zagen inkrimpen met 6,4 pct. tegenover 2004, vooral door de terugval in Gent. Tussen deze twee uitersten handhaafde het ro-roverkeer zijn groei op 3,8 pct., onder impuls van Oostende en Zeebrugge, terwijl de vloeibare bulkgoederen opnieuw zijn gestegen, in tegenstelling tot het conventionele stukgoed, dat een lichte daling vertoonde, vooral in Antwerpen.

De haven van Zeebrugge kende de grootste doorbraak in 2005: zij zag haar totale maritieme verkeer met bijna 9 pct. toenemen, terwijl Antwerpen de kaap van 160 miljoen ton overschreed na een stijging met meer dan 5 pct., aangevoerd door de containers. De Gentse haven maakte een moeilijk jaar door, en de haven van Oostende ging lichtjes vooruit. Over het algemeen neemt de *shortsea* (SSS) gestaag toe in de Vlaamse havens – in 2005 met + 5,3 pct. – een stijging die groter was dan voor het totale maritieme verkeer. Deze transportvorm, die zowat de helft van de overgeslagen tonnage in de Vlaamse havens uitmaakt, is het antwoord van deze havens op het feit dat ze niet in staat zijn om de grootste bulkcarriers (ULCS, *capsize*⁴⁰, enz.) te ontvangen. Die laatste zijn voorbehouden voor de grote vaart die de diepzeehavens met elkaar verbindt. De havens van Oostende en Zeebrugge, waarvan een groot deel van de havenactiviteit van oudsher gericht is op de SSS, krijgen hierbij gaandeweg het gezelschap van Antwerpen en Gent. Dit getuigt van het groeiende succes van deze transportvorm, die door steeds meer gebruikers als zeer betrouwbaar wordt beschouwd, wat het respect van leveringstermijnen betreft, in vergelijking met andere modi.

De beperkte maritieme toegankelijkheid vormt echter een niet onbelangrijke handicap voor de Vlaamse havens, in het bijzonder voor de havens van Antwerpen en Gent. Ondanks een onafgebroken groei van

³⁸ Afgekort als *Ro-ro*. Horizontale goederenbehandeling met behulp van rollend materieel zowel in als buiten het schip, verschillend van *lo-lo* (lift-on/lift-off) waarbij de goederen verticaal overgeslagen worden. De cijfers voor het *ro-roverkeer* in dit verslag zijn exclusief containergoederen, aangezien deze categorie is opgenomen in het segment "containers".

³⁹ De benaming "stukgoed" groepeert de volgende categorieën: containergoederen, *ro-roverkeer* en conventionele stukgoederen.

⁴⁰ *Capesize* komt overeen met een diepgang van meer dan 17 meter of een breedte van meer dan 70 meter (toegestaan in het Suezkanaal). De maximale lading van deze schepen bedraagt meer dan 150.000 ton.

haar trafiek, ziet de haven van Antwerpen haar marktaandeel in het Aziatische gebied sinds enkele jaren achteruitgaan, in vergelijking met haar twee belangrijkste concurrenten, Rotterdam en Hamburg. De betere maritieme toegang van deze twee havens zijn het resultaat van ambitieuze investeringsprojecten in de infrastructuur, die – in tegenstelling tot sommige Vlaamse havens – niet zijn gestuit op grote politieke obstakels. De haven van Gent kende op haar beurt een jaar van achteruitgang waarbij de trafiek in deze haven daalde tot een niveau dat vergelijkbaar is met dat van 1996. Een en ander wijst op de noodzakelijkheid van een betere maritieme toegang van beide havens, waarvan ook hun imago afhangt.

Wat de verbindingen met het hinterland betreft krijgen deze – meer bepaald de binnenvaart – bijzondere aandacht van de bevoegde regionale en Europese instanties⁴¹. Hoewel het wegvervoer, ondanks de groeiende verzadiging van de grote verkeersaders, zijn onstuitbare opmars voortzet, is de binnenvaart de laatste zes jaar (1999 - 2005) het sterkst gegroeid, en haalt deze transportwijze volgens de statistische dienst van FOD Economie⁴² stilaan zijn achterstand in. Het project voor de verbinding Seine - Noord-Europa blaast de dynamiek op dat gebied nieuw leven in. Deze schakel tussen het Seinebekken en het waterwegennetwerk in Noord-Europa, waaronder de Leie en de Schelde, zou vanaf 2013 operationeel moeten zijn en tegen 2020 een binnenvaartverkeer van 18 miljoen ton moeten genereren. Hieruit zouden alle Vlaamse havens voordeel moeten halen. Gent is nu al zeer goed geplaatst tegenover Frankrijk en gaat meer dan ooit een draaischijfrol vervullen. De havens van Antwerpen en Zeebrugge zouden ook rechtstreeks profiteren van dat project: Antwerpen waar, ondanks een goed evenwicht tussen de transportvormen, momenteel slechts 2 pct. van het binnenvaartverkeer plaatsvindt met Frankrijk, en Zeebrugge dat, gezien de grote achterstand van de binnenvaart op het wegvervoer, vast van plan is om dit project aan te grijpen o.a. om het traject Noorderkanaal, de verbinding met het kanaal Gent - Terneuzen voor grote schepen, terug op de agenda te plaatsen. De belangrijke stijging van de trafiek in deze twee havens verantwoordt deze werkzaamheden.

⁴¹ Voor meer informatie hieromtrent, zie ook de besluiten van het colloquium NMBS Holding, VBO, FEBIAC (2007), *Rail meets road 2007: Ontmoetingen rond mobiliteit en intermodaliteit* (<http://www.railmeetsroad.be>).

⁴² Uitgedrukt in ton-kilometer (tkm) bedroeg de groei van het wegvervoer en de binnenvaart tijdens deze periode respectievelijk 25 pct. en meer dan 50 pct. In dezelfde eenheden uitgedrukt, was het binnenlandse goederentransport als volgt verdeeld over het nationale territorium: 13 pct. voor de binnenvaart, 15 pct. voor het spoorverkeer en 75 pct. voor het wegvervoer. Zie <http://statbel.fgov.be>.

1.2 HAVEN VAN ANTWERPEN

1.2.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005⁴³

2005 was voor de haven van Antwerpen een nieuw recordjaar. De maritieme overslag van goederen overschreed de grens van 160 miljoen ton, gestimuleerd door de groei met twee cijfers van het aantal overgeslagen containers (hetzij + 9,2 pct. in tonnage⁴⁴). Deze ontwikkeling heeft evenzeer te maken met het aantrekken van nieuwe scheepvaartlijnen als met een aanhoudende groei van de wereldhandel. Hoewel de haven van Antwerpen in absolute cijfers rechtstreeks voordeel haalt uit deze groei, is haar aandeel in de handel met Azië binnen de *range* Hamburg - Le Havre in 2005 gedaald, onder andere ten voordele van Rotterdam en Hamburg. De Scheldehaven zette haar expansie naar het Amerikaanse continent voort, en blijft hier de onbetwiste leider binnen de *range*. De toename van het containerverkeer is gestimuleerd door de opening van het Deurganckdok in juli 2005. Dit dok zal op termijn zorgen voor een verdubbeling van de ontvangst- en behandelingscapaciteit voor containers, waarvan het aantal in vijftien jaar tijd al verviervoudigde en dat tegen 2010 - 2015 zowat 13 miljoen TEU zou moeten bedragen. Na jarenlange uitbreiding op de rechteroever van de Schelde, is dit project de start van de verdere ontwikkeling van de haven op de linkeroever.

Andere projecten worden onderzocht, zoals een tweede maritieme toegang naar de Waaslandhaven, die tegen 2012 concrete vorm zou moeten krijgen, met de indienstneming van een nieuwe sluis. Een tweede toegang via het spoor en de openstelling van de nieuwe Liefkenshoektunnel, evenals de nieuwe Oosterweelverbinding over de weg, zullen zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer in het onmiddellijke hinterland van de haven en voor een verdere ontsluiting van de linkeroever. De toegankelijkheid is een belangrijke zorg voor de havenautoriteiten, die vrezen dat de aanhoudende toename van het verkeer zal leiden tot een onbeheersbare verzadiging in en rond Antwerpen. De maritieme toegankelijkheid van de volledige haven zal worden verbeterd dankzij een uitdieping van de Schelde tot 13,1 meter⁴⁵, ongeacht het getijdenniveau. Deze werkzaamheden zullen eind 2007 starten en in 2009 voltooid zijn. Ze zijn het resultaat van jarenlange intensieve onderhandelingen tussen de Vlaamse en de Nederlandse regeringen. In de overeenkomst van december 2005 werd deze diepgang vastgelegd. Een ander gevoelig project is de heropening van de spoorwegverbinding van de IJzeren Rijn, die sinds 1993 niet meer wordt gebruikt. Aan Nederlandse kant zijn nog niet alle obstakels uit de weg geruimd, maar een eerste strook van 7 kilometer, tussen Budel en Weert, kon in maart 2007 opnieuw in gebruik worden genomen, wat misschien de voorbode is van een volledige heropening van deze lijn die Antwerpen verbindt met het Ruhrgebied.

De Antwerpse haven wil het centrum zijn van een nieuwe dynamiek, op het gebied van toegankelijkheid en intermodaliteit, maar ook inzake creatie van toegevoegde waarde. Dit laatste is cruciaal voor deze haven die, ofschoon ze profiteert van de aanhoudende groei van de containervracht, grote hoeveelheden tonnage heeft verloren in het conventionele stukgoed, waar nochtans het meeste werkgelegenheid en toegevoegde waarde per ton wordt gecreëerd. Om hieraan het hoofd te bieden zijn bijkomende inspanningen nodig op het vlak van investering en innovatie, alsook op het gebied van de prestaties van de havendiensten. Dankzij een aangepaste *branding* kan en moet deze haven zich, volgens de autoriteiten van het havenbedrijf, profileren als een toonaangevend centrum. Een en ander verklaart wellicht waarom de investeringen er in 2005 met bijna 50 pct., dankzij o.a. de reder Euronav, zijn gestegen en ook de toegevoegde waarde fors toenam. De werkgelegenheid groeide echter niet tegen hetzelfde tempo, en gaf een gemengd beeld te zien, naargelang de bedrijfstakken.

⁴³ Bronnen: onder andere Havenbedrijf Antwerpen, Vlaamse Havencommissie (2006) en Lloyd Special Report "Port of Antwerp".

⁴⁴ Ondanks deze zeer positieve ontwikkeling van de containeroverslag, blijft het aantal lege containers in Antwerpen beperkt. Meer informatie hierover op <http://www.portofantwerp.be>.

⁴⁵ De doelstelling van de Antwerpse havenautoriteiten is om, op termijn, deze diepte naar 14,5 meter te brengen. Dit plan is momenteel echter voor onbepaalde tijd uitgesteld.

1.2.2 Toegevoegde waarde

TABEL 9 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2000 TOT 2005
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief belang in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	6.986,5	6.959,5	7.110,9	7.395,4	8.298,4	9.342,7	100,0	+ 12,6	+ 6,0
MARITIEME CLUSTER.....	1.784,4	1.728,7	1.686,2	1.968,7	2.410,4	2.912,0	31,2	+ 20,8	+ 10,3
Scheepsagenten en expediteurs	484,9	466,5	470,5	482,7	582,4	646,5	6,9	+ 11,0	+ 5,9
Goederenbehandeling	797,6	824,6	832,7	922,0	984,5	1.092,8	11,7	+ 11,0	+ 6,5
Rederijen.....	193,5	134,6	59,7	220,5	490,7	820,3	8,8	+ 67,2	+ 33,5
Scheepsbouw en -herstelling.....	23,5	26,5	25,6	26,1	27,2	34,2	0,4	+ 25,4	+ 7,7
Havenaanleg en baggerwerken	99,7	86,9	103,7	126,9	126,5	100,3	1,1	- 20,7	+ 0,1
Visserij.....	1,0	1,1	1,0	1,0	0,6	0,5	0,0	- 15,5	- 13,3
Maritieme handel	9,4	8,3	9,1	12,0	12,7	13,7	0,1	+ 7,9	+ 7,8
Havenbedrijf.....	174,7	180,2	184,0	177,5	185,7	203,8	2,2	+ 9,7	+ 3,1
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>48,1</i>	<i>40,2</i>	<i>40,3</i>	<i>56,6</i>	<i>47,7</i>	<i>69,0</i>	<i>-</i>	<i>+ 44,5</i>	<i>+ 7,5</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.202,1	5.230,9	5.424,7	5.426,6	5.888,0	6.430,7	68,8	+ 9,2	+ 4,3
HANDEL	704,7	677,9	735,4	797,7	890,8	962,4	10,3	+ 8,0	+ 6,4
INDUSTRIE.....	3.952,7	3.933,9	4.038,0	3.951,2	4.269,8	4.719,0	50,5	+ 10,5	+ 3,6
Energie.....	163,7	199,1	191,3	84,2	178,1	191,9	2,1	+ 7,8	+ 3,2
Petroleumindustrie	1.008,2	868,0	924,9	1.072,1	1.162,4	1.230,5	13,2	+ 5,9	+ 4,1
Chemische nijverheid	2.070,7	2.137,1	2.132,6	2.043,8	2.183,9	2.561,6	27,4	+ 17,3	+ 4,3
Automobielnijverheid	492,2	467,7	501,5	454,7	481,5	477,3	5,1	- 0,9	- 0,6
Elektronica	13,2	16,5	16,0	10,9	10,5	10,9	0,1	+ 4,4	- 3,6
Metaalverwerkende nijverheid	87,2	105,8	116,2	119,4	117,2	112,0	1,2	- 4,5	+ 5,1
Bouw	71,0	92,9	98,4	110,3	96,5	87,0	0,9	- 9,9	+ 4,2
Voedingsnijverheid	14,8	17,2	24,6	25,7	21,8	28,8	0,3	+ 32,5	+ 14,3
Andere industrie.....	31,8	29,6	32,5	30,1	17,9	19,0	0,2	+ 5,9	- 9,8
VERVOER OVER LAND	160,5	170,3	188,1	204,9	217,8	220,1	2,4	+ 1,1	+ 6,5
Wegvervoer.....	80,5	73,1	79,4	85,5	90,7	101,1	1,1	+ 11,5	+ 4,7
Ander vervoer over land	79,9	97,2	108,7	119,3	127,1	119,0	1,3	- 6,3	+ 8,3
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	384,2	448,8	463,3	472,9	509,6	529,1	5,7	+ 3,8	+ 6,6
Andere diensten.....	292,9	353,4	369,2	383,0	416,1	429,6	4,6	+ 3,3	+ 8,0
Openbare sector	91,3	95,4	94,1	89,8	93,5	99,5	1,1	+ 6,4	+ 1,7
2. INDIRECTE EFFECTEN	6.807,2	7.116,7	7.175,7	7.057,8	7.629,9	8.361,5	-	+ 9,6	+ 4,2
MARITIEME CLUSTER.....	2.545,2	2.756,3	2.576,6	2.594,7	2.817,5	3.120,0	-	+ 10,7	+ 4,2
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	4.262,0	4.360,3	4.599,0	4.463,1	4.812,4	5.241,4	-	+ 8,9	+ 4,2
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE	13.793,7	14.076,2	14.286,6	14.453,1	15.928,3	17.704,1	-	+ 11,1	+ 5,1

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

1.2.2.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De directe TW tegen vaste prijzen in de haven van Antwerpen steeg in 2005 met 10,4 pct. (+ 12,6 pct. tegen lopende prijzen, tabel 9). De totale TW, die ook de TW omvat die werd gegenereerd door de toeleveringsbedrijven van de beschouwde ondernemingen, steeg met 9 pct., ongerekend het prijseffect. De omvang van de Antwerpse TW kan eveneens vergeleken worden met het aandeel dat ze vertegenwoordigt in het bbp van het Vlaamse Gewest: in 2005 vertegenwoordigde de directe TW 5,5 pct. van dat bbp, tegenover 5 pct. het voorgaande jaar. Wat betreft de totale TW was dit respectievelijk 10,3 en 9,6 pct. In 2005 bereikte de directe en totale TW respectievelijk 3,1 en 5,9 pct. van het Belgische bbp.

- Maritieme cluster:

De TW nam aanzienlijk toe bij Cobelfret Bulk Carriers (scheepsagenten en expediteurs), evenals bij MSC Home Terminal en Havenbedrijf Antwerpen (goederenbehandeling), Bocimar Belgium, Safmarine Container Lines en Euronav (rederijen). Ze daalde bij Dredging International (havenaanleg en baggerwerken), waar de bedrijfswinst stagneerde.

- Niet-maritieme cluster:

De toename die werd opgetekend in de handel is vooral afkomstig van Kuwait Petroleum-Belgium, dat zijn winst zag stijgen. Deze was groot genoeg om de bij Pioneer Europe en Belgische Oliemaatschappij opgetekende dalingen te compenseren.

De stijging van de TW in de industrie is eerst en vooral afkomstig van de chemie, in het bijzonder van BASF Antwerpen – toename van de personeelskosten en de bedrijfswinst –, Fina Antwerp Olefins en Lanxess, en vervolgens van de groei bij Electrabel (energie), waar de bedrijfswinst sterk toenam, Exxonmobil Petroleum and Chemical, Total Raffinaderij Antwerpen, en dat ondanks de achteruitgang van Belgian Refining Corporation (petroleumindustrie). Er werden ook stijgingen opgetekend in de voedingsindustrie, terwijl de metaalverwerkende nijverheid en de bouwnijverheid achteruitgingen.

Het wegvervoer boekte een flinke vooruitgang, in tegenstelling tot NMBS Holding (ander vervoer over land), als gevolg van de herstructurering bij de historische operator van de Belgische spoorwegen⁴⁶. De NMBS Holding maakte in 2005 opnieuw winst, maar boekhoudkundige wijzigingen veroorzaakten een daling in de rubrieken van de afschrijvingen en de personeelskosten, wat de daling verklaart van de TW van de onderneming, die trouwens geldt voor alle onderzochte havens samen (zie hierna). De Liefkenshoektunnel en SGS Belgium deden het goed bij de andere diensten, terwijl het openbaar bestuur zijn TW eveneens met enkele procentpunten zag stijgen.

⁴⁶ Op 1 januari 2005 wijzigde de NMBS haar structuur, teneinde in overeenstemming te zijn met de Europese richtlijnen die voorschrijven dat de infrastructuur en de exploitatie van het spoorwegverkeer gescheiden moeten zijn. Voortaan bestaan de Belgische spoorwegen uit drie aparte entiteiten, die elk een autonoom statuut hebben: (1) Infrabel is de beheerder van de infrastructuur. Het bedrijf beheert onafhankelijk alles wat te maken heeft met de infrastructuur van het spoorwegennet (onder andere de sporen en de veiligheidssystemen); (2) de NMBS is de exploitant van het spoorwegennet en is verantwoordelijk voor alle treinverkeer, zowel personen- als goederenvervoer. De NMBS is dus een spoorwegoperator naast de andere private maatschappijen die het spoorwegennet gebruiken; (3) de NMBS Holding is belast met de coördinatie van de activiteiten van Infrabel en van de NMBS, en is tevens de moedermaatschappij. Deze laatste entiteit werd meegerekend in deze havenstudie. Voor meer informatie over dit onderwerp: <http://www.belrail.be>.

1.2.2.2 Top-10 van de TW in de haven van Antwerpen in 2005

TABEL 10 **TOP-10 VAN DE TW IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	1.198,1
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	754,2
3	KUWAIT PETROLEUM-BELGIUM	Handel	693,0
4	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid	309,4
5	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Petroleumindustrie	243,5
6	HESSE - NOORD NATIE	Goederenbehandeling	220,4
7	EURONAV	Rederijen	211,3
8	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen	209,5
9	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf	203,8
10	BELGIAN REFINING CORPORATION	Petroleumindustrie	200,9
TOTAAL top-10			4.244,1

Bron: NBB.

1.2.3 Werkgelegenheid

1.2.3.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De aanzienlijke stijging van de werkgelegenheid in de maritieme bedrijfstakken zoals de rederijen en de goederenbehandeling – die meestal sterk afhankelijk zijn van onderaanneming – verklaart de relatief hogere stijging van de indirecte werkgelegenheid in vergelijking met de directe werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in 2005 (tabel 11). De directe werkgelegenheid vertegenwoordigde er, in dat jaar, 2,9 pct. van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest, dit is hetzelfde percentage als het jaar ervoor, terwijl het aandeel van de totale werkgelegenheid, inclusief indirecte effecten, 7 pct. bedroeg, zijnde een stijging met 0,2 procentpunt. In 2005 bereikte de directe en totale werkgelegenheid respectievelijk 1,7 en 4,1 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

○ Maritieme cluster:

De meeste werkgelegenheidsindicatoren stijgen bij de scheepsagenten en expediteurs, zoals MSC Belgium en Logisport. Tabaknatie, Belgian New Fruit Wharf en P&O Ports Antwerp (goederenbehandeling) gingen er licht op vooruit. Het personeelsbestand van URS Ocean Towage (gerangschikt bij de rederijen) nam behoorlijk toe, terwijl het bij Dredging International (havenaanleg en baggerwerken) afnam.

○ Niet-maritieme cluster:

De werkgelegenheid steeg lichtjes bij Kuwait Petroleum Belgium en Pioneer Europe (handel).

In de industrie was de situatie verschillend. Het personeelsbestand nam toe bij Electrabel⁴⁷ (energie), BASF Antwerpen (chemie) en Rob-Montagebedrijf (metaalverwerkende nijverheid), bleef stabiel in de petroleumindustrie, en ging achteruit bij Degussa Antwerpen, Lanxess en Bayer Antwerpen (chemie), alsook bij General Motors Belgium, GM Automotive Services Belgium en New Holland Tractor Limited (automobielnijverheid), Fabricom GTI (metaalverwerkende nijverheid), Mourik en BPB Belgium (bouw).

De werkgelegenheid steeg bij het wegvervoer, meer bepaald bij EKB Container Logistics Belgium en Anné Gebroeders, terwijl ze daalde bij NMBS Holding. In de andere logistieke diensten bleef ze stabiel.

⁴⁷ In 2005 trok Electrabel - op groepsniveau - meer dan 1.200 nieuwe medewerkers aan, tegenover ruim 900 het voorgaande jaar.

TABEL 11**WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2000 TOT 2005**
(VTE)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	61.012	62.977	62.623	61.896	62.578	63.080	100,0	+ 0,8	+ 0,7
MARITIEME CLUSTER.....	22.111	22.401	22.624	23.399	23.918	24.609	39,0	+ 2,9	+ 2,2
Scheepsagenten en expediteurs.....	6.453	6.379	6.509	6.683	6.650	7.024	11,1	+ 5,6	+ 1,7
Goederenbehandeling.....	11.877	12.316	12.455	12.759	13.310	13.562	21,5	+ 1,9	+ 2,7
Rederijen.....	711	653	593	615	682	760	1,2	+ 11,4	+ 1,3
Scheepsbouw en - herstelling.....	544	530	543	556	507	548	0,9	+ 8,1	+ 0,2
Havenaanleg en baggerwerken.....	603	720	757	987	954	888	1,4	- 6,9	+ 8,0
Visserij.....	15	13	12	14	12	11	0,0	- 4,5	- 5,9
Maritieme handel.....	133	121	141	170	183	168	0,3	- 8,5	+ 4,8
Havenbedrijf.....	1.775	1.669	1.615	1.614	1.619	1.650	2,6	+ 1,9	- 1,5
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>846</i>	<i>803</i>	<i>808</i>	<i>1.127</i>	<i>1.080</i>	<i>1.259</i>	-	+ 16,5	+ 8,3
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	38.901	40.576	39.998	38.497	38.661	38.471	61,0	- 0,5	- 0,2
HANDEL.....	2.359	2.460	2.500	2.871	2.973	3.117	4,9	+ 4,8	+ 5,7
INDUSTRIE.....	27.730	28.626	28.184	26.604	26.089	25.758	40,8	- 1,3	- 1,5
Energie.....	1.022	1.075	954	857	858	949	1,5	+ 10,6	- 1,5
Petroleumindustrie.....	2.797	2.780	3.137	3.146	2.920	2.894	4,6	- 0,9	+ 0,7
Chemische nijverheid.....	11.920	12.217	11.740	10.996	10.751	10.812	17,1	+ 0,6	- 1,9
Automobielenijverheid.....	8.158	7.883	7.523	6.696	6.957	6.698	10,6	- 3,7	- 3,9
Elektronica.....	182	208	162	130	127	127	0,2	+ 0,2	- 6,9
Metaalverwerkende nijverheid.....	1.797	2.244	2.317	2.408	2.276	2.196	3,5	- 3,5	+ 4,1
Bouw.....	1.247	1.591	1.626	1.610	1.536	1.371	2,2	- 10,8	+ 1,9
Voedingsnijverheid.....	281	302	382	405	411	424	0,7	+ 3,1	+ 8,6
Andere industrie.....	326	327	343	356	251	288	0,5	+ 14,3	- 2,5
VERVOER OVER LAND.....	3.275	3.342	3.373	3.348	3.580	3.556	5,6	- 0,7	+ 1,7
Wegvervoer.....	1.462	1.259	1.320	1.256	1.376	1.475	2,3	+ 7,2	+ 0,2
Ander vervoer over land.....	1.813	2.084	2.053	2.092	2.204	2.081	3,3	- 5,6	+ 2,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	5.538	6.148	5.941	5.673	6.019	6.040	9,6	+ 0,3	+ 1,8
Andere diensten.....	3.398	4.032	3.855	3.710	4.039	4.047	6,4	+ 0,2	+ 3,6
Openbare sector.....	2.140	2.116	2.086	1.963	1.980	1.993	3,2	+ 0,7	- 1,4
2. INDIRECTE EFFECTEN.....	90.677	95.190	88.398	82.621	83.661	89.551	-	+ 7,0	- 0,2
MARITIEME CLUSTER.....	35.922	37.261	33.668	31.900	32.107	33.476	-	+ 4,3	- 1,4
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	54.755	57.928	54.730	50.721	51.554	56.075	-	+ 8,8	+ 0,5
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	151.690	158.167	151.020	144.517	146.239	152.631	-	+ 4,4	+ 0,1

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

1.2.3.2 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen in 2005

TABEL 12 **TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2005**
(VTE's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Automobielnijverheid	3.905
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	3.377
3	HESSE - NOORD NATIE	Goederenbehandeling	2.694
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	1.993
5	N.M.B.S. HOLDING	Ander vervoer over land	1.789
6	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Havenbedrijf	1.650
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	1.572
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Automobielnijverheid	1.249
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	1.056
10	LANXESS	Chemische nijverheid	1.036
TOTAAL top-10			20.321

Bron: NBB.

1.2.4 Investeringsen

1.2.4.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De investeringen tegen vaste prijzen stegen in de Antwerpse haven stegen in 2005 met 45,8 pct. t.o.v. het voorgaande jaar (+ 47,2 pct. tegen lopende prijzen, tabel 13). Het betreft de sterkste stijging voor de volledige periode.

○ Maritieme cluster:

Tussen 2004 en 2005 verdrievoudigden de investeringen bij Hesse-Noord Natie, dankzij de ingebruikneming van het Deurganckdok, en stegen ze iets gematigder bij MSC Home Terminal en Tabaknatie (goederenbehandeling). In dezelfde sector vertoonden de investeringen bij Belgian New Fruit Wharf daarentegen een sterke daling. De forse opstoot van de investeringen in Antwerpen in 2005 is vooral toe te schrijven aan Euronav (rederijen). Niet minder dan 1,3 miljard euro werd onder materiële vaste activa geboekt. Het betreft een uitbreiding van de vloot (nieuwe tankers). Ook Safmarine vertoonde een stijging, terwijl bij Bocimar Belgium en Exmar Shipping een daling werd genoteerd. De investeringen bij Dredging Environmental and Marine Engineering (DEME), dat zijn vloot uitbreidde als antwoord op de enorme groei van de baggersector, meer bepaald in het Midden-Oosten, en Dredging International (havenaanleg en baggerwerken) vertoonden een forse stijging, terwijl de investeringen binnen het havenbedrijf fors terugliepen.

○ Niet-maritieme cluster:

De sterke daling bij Kuwait Petroleum-Belgium en bij Pionier Europe verklaart de daling in de handel; de toename bij Motrac Handling volstond niet om deze trend om te buigen.

De daling in de industrie is het gevolg van de terugloop van de investeringen in de chemie en de automobielnijverheid. Wat betreft de chemie werden dalingen opgetekend bij BASF Antwerpen en Eval Europe, die niet werden goedge maakt door de stijgingen bij Degussa Antwerpen en Bayer Antwerpen. De daling in de automobielsector is vooral toe te schrijven aan General Motors Belgium. De stijgingen in de energiesector en de petroleumindustrie zijn respectievelijk afkomstig van Electrabel – voortzetting van de investeringen in de koeltorens en de stoomgeneratoren in Doel – en van Exxonmobil Petroleum & Chemical. Deze stijging wordt echter getemperd door de dalingen bij Total Raffinaderij

Antwerpen - waar het jaar voordien grote investeringen hadden plaatsgevonden – en bij Belgian Refining Corporation.

TABEL 13 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2000 TOT 2005**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
MARITIEME CLUSTER	417,9	431,7	465,9	786,1	1.467,7	2.599,0	68,3	+ 77,1	+ 44,1
Scheepsagenten en expediteurs	88,5	92,4	82,5	75,3	149,1	184,6	4,8	+ 23,8	+ 15,8
Goederenbehandeling	167,9	177,4	138,2	180,6	274,8	445,7	11,7	+ 62,1	+ 21,6
Rederijen	70,5	47,6	68,9	391,3	933,3	1.866,3	49,0	+ 100,0	+ 92,5
Scheepsbouw en - herstelling	3,2	3,4	2,6	2,0	5,5	2,6	0,1	- 53,2	- 4,2
Havenaanleg en baggerwerken	14,9	24,1	86,6	57,7	13,4	48,4	1,3	+ 260,6	+ 26,6
Visserij	0,6	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	- 83,4	- 49,0
Maritieme handel	2,0	1,3	2,5	2,8	3,3	1,0	0,0	- 70,7	- 13,5
Havenbedrijf	70,2	85,2	84,5	76,4	88,2	50,5	1,3	- 42,8	- 6,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>25,4</i>	<i>26,1</i>	<i>25,1</i>	<i>35,0</i>	<i>27,9</i>	<i>68,8</i>	<i>-</i>	<i>+ 146,6</i>	<i>+ 22,0</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	997,0	1.153,1	1.010,7	1.077,8	1.119,9	1.208,9	31,7	+ 7,9	+ 3,9
HANDEL	38,8	46,7	55,7	65,8	60,0	52,1	1,4	- 13,2	+ 6,1
INDUSTRIE	724,5	893,2	771,3	787,1	850,6	822,7	21,6	- 3,3	+ 2,6
Energie	17,7	23,3	5,5	5,7	61,0	99,5	2,6	+ 63,2	+ 41,2
Petroleumindustrie	154,1	98,0	108,9	112,8	170,8	174,4	4,6	+ 2,1	+ 2,5
Chemische nijverheid	485,9	707,0	550,9	478,4	485,0	472,2	12,4	- 2,6	- 0,6
Automobielnijverheid	41,7	23,8	72,9	165,0	99,4	54,8	1,4	- 44,9	+ 5,6
Elektronica	2,8	0,6	0,3	0,2	0,1	0,0	0,0	- 72,1	- 57,1
Metaalverwerkende nijverheid	5,3	3,2	3,1	5,2	9,0	3,7	0,1	- 58,8	- 6,9
Bouw	8,4	13,9	13,8	8,4	16,6	9,6	0,3	- 42,0	+ 2,6
Voedingsnijverheid	4,8	3,6	7,3	5,0	4,8	6,3	0,2	+ 30,1	+ 5,7
Andere industrie	3,7	19,9	8,6	6,3	3,9	2,2	0,1	- 43,8	- 10,0
VERVOER OVER LAND	79,3	56,8	42,5	66,7	38,4	48,0	1,3	+ 25,1	- 9,5
Wegvervoer	18,4	16,1	9,9	41,8	16,5	14,0	0,4	- 15,4	- 5,4
Ander vervoer over land	60,8	40,7	32,6	24,9	21,9	34,0	0,9	+ 55,7	- 11,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	154,4	156,3	141,1	158,3	170,8	286,1	7,5	+ 67,5	+ 13,1
Andere diensten	107,7	118,3	71,3	89,2	92,4	225,7	5,9	+ 144,4	+ 16,0
Openbare sector	46,7	38,0	69,9	69,1	78,5	60,3	1,6	- 23,1	+ 5,2
DIRECTE INVESTERINGEN	1.414,9	1.584,7	1.476,6	1.864,0	2.587,6	3.807,9	100,0	+ 47,2	+ 21,9

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

De stijging van de investeringen bij de spoorwegmaatschappij was groter dan de daling bij het wegvervoer. De toename in de andere diensten is toe te schrijven aan Antwerp Gateway, TIP Trailer Rentals, Cuypers Vorkliften en Indaver, terwijl er bij het openbaar bestuur een daling werd opgetekend.

1.2.4.2 Top-10 van de investeringen in de haven van Antwerpen in 2005

TABEL 14 **TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	EURONAV	Rederijen	1.314,4
2	SAFMARINE CONTAINER LINES	Rederijen	180,8
3	ANTWERP GATEWAY	Andere diensten ⁴⁸	155,2
4	B.A.S.F. ANTWERPEN	Chemische nijverheid	141,1
5	DEGUSSA ANTWERPEN	Chemische nijverheid	132,2
6	HESSE - NOORD NATIE	Goederenbehandeling	121,5
7	BOCIMAR INTERNATIONAL	Rederijen	95,3
8	M.S.C. HOME TERMINAL	Goederenbehandeling	95,3
9	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Petroleumindustrie	79,6
10	SLIB-EN CO - VERWERKINGS CENTRALE	Energie	73,9
TOTAAL top-10			2.389,4

Bron: NBB.

1.2.5 Financiële ratio's

- De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen nam in 2005 sterk toe in de haven van Antwerpen, zowel in de maritieme cluster als in de niet-maritieme cluster (tabel 15). De stijging bij de scheepsagenten en expediteurs is toe te schrijven aan de winsten die werden gerealiseerd door Cobelfret en SDV Transami. De dalingen in de goederenbehandeling en de havenaanleg en baggerwerken zijn het gevolg van, enerzijds, de verliezen bij Katoen-Natie en Hesse-Noord Natie, en, anderzijds, de daling van de winsten bij DEME en Herbosch-Kiere. Deze ratio ging er flink op vooruit in de handel, onder andere bij Firma Leon Van Parys, de Belgische Olie Maatschappij en Kuwait-Petroleum Belgium, evenals in de industrie, bij Electrabel (energie), Exxon Petroleum & Chemical (petroleumnijverheid), ondanks de dalingen bij Bayer Antwerpen, Total Petrochemicals Antwerpen (chemie) en New Holland Tractor Limited (automobielnijverheid). De verliezen werden lager bij de NMBS Holding, waardoor de ratio in het andere vervoer over land steeg.
- De liquiditeit bleef op het niveau van 2004, een jaar waarin een aanzienlijke achteruitgang werd opgetekend. Het nettobedrijfskapitaal van de maritieme ondernemingen vertoonde een aanzienlijke stijging, terwijl het enkele procentpunten daalde bij de niet-maritieme ondernemingen. Het vermogen van Cobelfret (scheepsagenten en expediteurs) om zijn financiële verplichtingen op korte termijn na te komen, steeg fors, terwijl het daalde bij URS (goederenbehandeling) en Cobelfret Ferries (rederijen). Dit vermogen liep ook ietwat terug in de handel maar, met uitzondering van de petroleumsector, nam het enkele procentpunten toe in de industrie, onder andere bij New Holland Tractor Limited (automobielnijverheid), Stork Mercantile Engineers and Contractors, en Fabricom GTI (metaalverwerkende nijverheid). De stijging in het wegvervoer kon de daling in het ander vervoer over land niet goedmaken. De stijging in de andere diensten is toe te schrijven aan het coördinatiecentrum Bayer International.

⁴⁸ Deze onderneming wordt in de nationale rekeningen, bij de andere diensten geklasseerd, hoewel ze een containerterminal uitbaat.

TABEL 15 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ANTWERPEN VAN 2003 TOT 2005

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
MARITIEME CLUSTER	5,8	16,8	22,9	0,83	0,98	1,12	40,4	39,6	42,1
Scheepsagenten en expediteurs...	13,2	16,6	43,9	0,97	1,01	1,48	27,4	25,9	39,7
Goederenbehandeling	5,0	7,7	5,9	0,74	1,03	0,96	42,4	41,7	38,6
Rederijen	4,5	55,7	46,9	0,89	1,23	1,08	40,5	39,7	40,3
Scheepsbouw en -herstelling	13,3	15,1	23,7	1,27	1,13	1,17	26,8	21,8	21,1
Havenaanleg en baggerwerken	12,3	15,8	10,2	0,65	0,68	0,68	31,4	37,1	34,2
Visserij	11,0	- 2,2	- 12,3	1,27	0,84	0,59	38,1	38,9	39,2
Maritieme handel	9,8	0,9	8,5	1,67	1,44	1,35	38,0	32,0	27,9
Havenbedrijf	0,4	0,4	4,9	0,42	0,48	0,55	65,5	60,2	66,0
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	14,9	17,6	26,8	1,57	0,83	0,80	36,1	29,9	35,5
HANDEL	6,5	6,7	9,6	1,25	1,29	1,27	32,0	30,6	30,1
INDUSTRIE	20,6	24,3	35,6	1,36	0,57	0,60	29,7	24,1	30,4
Energie	31,5	14,2	19,2	1,23	1,32	1,60	36,1	34,4	34,9
Petroleumindustrie	20,2	34,6	91,3	1,09	0,99	0,27	24,9	21,3	19,7
Chemische nijverheid	19,4	15,1	7,3	1,57	0,43	0,73	39,1	26,9	43,4
Automobielnijverheid	35,7	25,6	13,4	0,88	0,92	1,04	20,0	20,9	27,2
Elektronica	1,4	3,7	7,7	0,74	0,78	0,81	18,5	20,6	22,9
Metaalverwerkende nijverheid	9,8	5,8	- 1,3	1,03	0,94	1,25	27,6	24,8	25,4
Bouw	12,1	11,4	- 0,4	1,09	1,17	1,21	14,4	22,5	22,1
Voedingsnijverheid	- 7,0	- 109,3	- 71,6	0,74	0,65	0,80	20,3	9,4	20,8
Andere industrie	8,6	8,2	7,5	0,79	1,12	1,16	46,2	30,9	39,5
VERVOER OVER LAND	- 5,1	- 5,0	4,7	0,87	0,67	0,66	25,4	15,5	20,7
Wegvervoer	9,1	13,9	9,4	1,21	1,06	1,18	29,4	31,7	31,2
Ander vervoer over land	- 8,3	- 13,4	2,1	0,76	0,58	0,53	24,7	12,7	17,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.	4,3	5,0	5,0	3,34	3,17	3,65	72,9	69,6	72,7
Andere diensten	4,3	5,0	5,0	3,34	3,17	3,65	72,9	69,6	72,7
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	13,4	17,4	26,1	1,36	0,85	0,85	36,8	31,3	36,5

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

- De solvabiliteit bereikte opnieuw een niveau dat vergelijkbaar is met dat van 2003, dankzij een stijging in de maritieme en de niet-maritieme bedrijfstakken. Cobelfret en Mediterranean Shipping Company Belgium liggen aan de oorsprong van de stijging bij de scheepsagenten en expediteurs, terwijl de daling in de goederenbehandeling toe te schrijven is aan Hesse-Noord Natie. De forse stijgingen in de chemie, de automobielnijverheid, de voedingsindustrie en de andere industrietakken zijn respectievelijk toe te schrijven aan Solvay, Bayer Antwerpen, Cargill en Lumipaper. De toename was eveneens aanzienlijk in het vervoer over land en in de andere logistieke diensten.

1.3 HAVEN VAN GENT

1.3.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005⁴⁹

Het was een moeilijk jaar voor de haven van Gent wat de evolutie van de maritieme overslag betreft. De sterke daling van de tonnage (- 12 pct.) was het gevolg van losstaande gebeurtenissen die geen verband hielden met de strategische keuzen en het operationele beheer van de haven. De achteruitgang komt in de eerste plaats van de vaste bulkgoederen en, in het bijzonder, van de kolen en cokes, die nog altijd het grootste volume aan overgeslagen maritieme vracht vormen. Een niet onbelangrijk deel van deze ladingen werd inderdaad via Rotterdam vervoerd met *capsize*-schepen, om vervolgens naar Gent te worden verscheept met duwkonvooien.

Het jaar 2005 was een overgangsjaar, met de opening van het Kluizendok, waarop het volgende jaar een duidelijk herstel volgde in de goederenbehandeling. Dit nieuwe dok beschikt over 4,2 kilometer kaaieën en strekt zich uit over een terrein van 200 hectaren groot, waarvan een deel is bestemd voor watergebonden industrie. Er zullen grote investeringen worden gedaan in de maritieme toegang. Op het Kanaal Gent - Terneuzen zou vóór 2018 een tweede zeesluis van 16 meter diepte worden gebouwd. In afwachting van deze realisatie, is een diepgang van 12,5 meter verzekerd van de Westersluis en in het hele kanaal. Dit is beduidend minder dan een diepgang van 17 meter waarvan eertijds sprake was. Maar ook een ander project vraagt de aandacht, namelijk de bouw van de Sluiskiltunnel met een diepgang van 16 meter.

Met het oog op haar toekomst moet deze invoerhaven - waar vier vijfden van de overgeslagen maritieme vracht binnenkomende vracht is - bovendien streven naar diversificatie van de industriële activiteiten op haar grondgebied. Een te grote afhankelijkheid van het metaalverwerkende bedrijf Arcelor Steel Belgium, de belangrijkste werkgever in de haven, beter bekend onder de naam Sidmar, is namelijk niet zonder risico. De ontwikkeling van een groeipool voor logistiek en distributie is voor velen een denkspoor dat moet worden gevolgd om dit doel te bereiken. Een offensieve economische strategie, gericht op de ontwikkeling van het containertransport en de modale transfer (*modal shift*) voor het transport naar het hinterland, lijkt eveneens noodzakelijk om een einde te maken aan de inertie die de haven de laatste tijd kenmerkte, en om de creatie van toegevoegde waarde en werkgelegenheid te stimuleren. In dat opzicht was 2005 trouwens helemaal geen slecht jaar, aangezien zowel de TW als de werkgelegenheid en de investeringen een gematigde stijging vertoonden.

1.3.2 Toegevoegde waarde

1.3.2.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De directe TW tegen vaste prijzen steeg met 1,7 pct. tegenover 2004 (+ 3,7 pct. tegen lopende prijzen, tabel 16). De totale TW, die de som is van de directe en indirecte effecten, daalde met 0,6 pct. tegen vaste prijzen. De directe TW vertegenwoordigde 2,1 pct. van het Vlaamse bbp, dit is hetzelfde percentage als in 2004, terwijl de totale TW 4,1 pct. bedroeg van dat bbp, een daling met 0,2 procentpunt. In 2005 bereikte de directe en totale TW respectievelijk 1,2 en 2,4 pct. van het Belgische bbp.

- Maritieme cluster:

In de maritieme cluster, die in Gent verhoudingsgewijs minder belangrijk is dan in de andere Vlaamse zeehavens, is de daling van de TW toe te schrijven aan Belgotank en Euro-Silo, ook al zorgden de resultaten van Ghent Handling and Distribution, Ghent Stevedoring Terminal en Stukwerkers Havenbedrijf (goederenbehandeling) voor een zekere stabiliteit. De stijging bij de scheepsagenten en expediteurs is toe te schrijven aan Furness Logistics.

⁴⁹ Bronnen: onder andere Havenbedrijf Gent GAB, Vlaamse Havencommissie (2006) en Lloyd Special Report "Port of Ghent".

TABEL 16 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2000 TOT 2005
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief belang in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	2.822,2	2.659,4	2.822,8	2.830,4	3.401,2	3.528,1	100,0	+ 3,7	+ 4,6
MARITIEME CLUSTER	170,9	176,6	181,6	183,2	203,5	198,7	5,6	- 2,4	+ 3,1
Scheepsagenten en expediteurs	36,0	43,9	50,8	40,1	43,1	44,9	1,3	+ 4,2	+ 4,5
Goederenbehandeling	104,2	99,1	96,0	107,6	119,0	115,3	3,3	- 3,1	+ 2,0
Rederijen	9,9	10,3	10,4	11,3	10,8	8,3	0,2	- 23,2	- 3,6
Scheepsbouw en -herstelling ..	3,5	4,4	4,4	4,1	3,9	4,1	0,1	+ 5,0	+ 3,4
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	2,0	0,9	0,0	2,3	1,6	0,0	- 31,3	n.
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 4,8	n.
Maritieme handel	2,1	1,6	2,6	5,8	6,2	8,0	0,2	+ 28,6	+ 30,6
Havenbedrijf	15,2	15,5	16,5	14,3	18,3	16,6	0,5	- 9,2	+ 1,8
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>3,5</i>	<i>4,8</i>	<i>4,6</i>	<i>7,6</i>	<i>7,2</i>	<i>7,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 10,1</i>	<i>+ 17,8</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER....	2.651,3	2.482,8	2.641,3	2.647,2	3.197,7	3.329,4	94,4	+ 4,1	+ 4,7
HANDEL	537,1	601,2	574,5	603,6	768,4	805,9	22,8	+ 4,9	+ 8,5
INDUSTRIE	1.964,6	1.744,5	1.916,7	1.888,5	2.266,2	2.364,7	67,0	+ 4,3	+ 3,8
Energie	145,0	169,4	165,2	74,2	144,6	150,7	4,3	+ 4,2	+ 0,8
Petroleumindustrie	3,8	5,9	6,8	8,1	7,8	6,6	0,2	- 15,0	+ 11,8
Chemische nijverheid	215,8	208,2	203,2	206,1	206,5	230,2	6,5	+ 11,5	+ 1,3
Automobielenijverheid	493,3	492,3	512,4	501,8	655,3	629,4	17,8	- 4,0	+ 5,0
Elektronica	99,4	57,2	56,5	66,4	46,0	39,0	1,1	- 15,3	- 17,1
Metaalverwerkende nijverheid ..	751,8	511,1	689,3	768,2	955,0	1.027,4	29,1	+ 7,6	+ 6,4
Bouw	108,1	129,6	112,8	112,4	85,8	90,6	2,6	+ 5,5	- 3,5
Voedingsnijverheid	56,1	58,7	70,9	69,3	57,8	61,1	1,7	+ 5,8	+ 1,7
Andere industrie	91,3	112,1	99,5	81,9	107,4	129,7	3,7	+ 20,8	+ 7,3
VERVOER OVER LAND	61,1	55,6	61,2	59,9	63,6	55,4	1,6	- 13,0	- 2,0
Wegvervoer	40,6	33,0	34,7	35,2	35,9	36,4	1,0	+ 1,4	- 2,2
Ander vervoer over land	20,5	22,7	26,5	24,7	27,8	19,0	0,5	- 31,5	- 1,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	88,4	81,5	88,9	95,2	99,4	103,5	2,9	+ 4,1	+ 3,2
Andere diensten	79,5	72,4	77,8	83,3	87,6	91,3	2,6	+ 4,2	+ 2,8
Openbare sector	8,9	9,1	11,1	11,9	11,8	12,2	0,3	+ 3,3	+ 6,5
2. INDIRECTE EFFECTEN	2.691,9	2.888,1	3.022,2	3.146,9	3.559,9	3.527,1	-	- 0,9	+ 5,6
MARITIEME CLUSTER	212,7	226,8	253,3	222,3	259,1	241,8	-	- 6,7	+ 2,6
NIET-MARITIEME CLUSTER....	2.479,2	2.661,2	2.768,9	2.924,6	3.300,7	3.285,2	-	- 0,5	+ 5,8
TOTAAL TOEGEVOEGDE WAARDE.....	5.514,1	5.547,5	5.845,0	5.977,3	6.961,1	7.055,2	-	+ 1,4	+ 5,1

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

- Niet-maritieme cluster:

De TW steeg bij Total Belgium en Honda Europe, wat de stijging in de handel verklaart, ondanks de daling bij Belgian Shell en BP Belgium.

Een grotere bijdrage aan het bbp werd opgetekend bij S.P.E. (energie), Taminco, Rhodia Eco-Services en Oleon (chemie), evenals bij Arcelor Steel Belgium en Sadaci (metaalverwerkende nijverheid), en bij Stora Enso Langerbrugge (andere industrietakken), waardoor de TW in de industrie is gestegen. De stijging was nog hoger geweest indien er geen status-quo was bij Volvo Cars, en dalingen bij Volvo Europa Truck en Plastal (automobielnijverheid), of bij GE Power Controls Belgium (elektronica).

De achteruitgang in het vervoer over land is afkomstig van NMBS Holding, en vooral het gevolg van de opsplitsing van de groep. De forse vooruitgang bij Frans Maas en Kintrans (wegvervoer) kon dit niet compenseren. Organic Waste Systems joeg de TW in de andere logistieke diensten de hoogte in, evenals de nieuwe Gentse vestiging van Locks International en ondanks de dalingen bij onder andere G4S Security Services.

1.3.2.2 Top-10 van de TW in de haven van Gent in 2005

TABEL 17 **TOP-10 VAN DE TW IN DE HAVEN VAN GENT IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid	928,3
2	TOTAL BELGIUM	Handel	421,4
3	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	368,0
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	157,1
5	BELGIAN SHELL	Handel	117,2
6	ELECTRABEL	Energie	108,7
7	HONDA EUROPE	Handel	88,6
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	87,5
9	SADACI	Metaalverwerkende nijverheid	51,1
10	TAMINCO	Chemische nijverheid	50,9
TOTAAL top-10			2.378,8

Bron: NBB.

1.3.3 Werkgelegenheid

1.3.3.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De gematigde groei van de werkgelegenheid in de onderzochte ondernemingen en bij hun onderaannemers is identiek, namelijk + 0,7 pct. tegenover 2004 (tabel 18). Deze groei komt ongeveer overeen met die van het Vlaamse Gewest. De directe en de totale werkgelegenheid vertegenwoordigt in 2005 respectievelijk 1,3 en 3 pct. van de tewerkstelling in het Vlaamse Gewest, percentages die gelijk zijn die van het voorgaande jaar. In 2005 bereikte de directe en totale werkgelegenheid respectievelijk 0,8 en 1,7 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

- Maritieme cluster:

Furness Logistics (Ghent) en Tailormade Logistics liggen aan de basis van de groei van het aantal werknemers bij de scheepsagenten en expediteurs. Frans Maas Automotive Belgium en Stukwerkers-Havenbedrijf zorgden voor de aanwervingen in de goederenbehandeling.

TABEL 18 **WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2000 TOT 2005**
(VTE)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	28.124	28.284	27.646	27.611	28.199	28.395	100,0	+ 0,7	+ 0,2
MARITIEME CLUSTER.....	1.862	1.899	1.814	1.829	2.008	2.082	7,3	+ 3,7	+ 2,3
Scheepsagenten en expediteurs.....	472	523	573	574	554	568	2,0	+ 2,5	+ 3,8
Goederenbehandeling.....	1.046	1.000	861	894	1.026	1.092	3,8	+ 6,4	+ 0,9
Rederijen.....	102	89	102	97	104	97	0,3	- 6,8	- 1,1
Scheepsbouw en - herstelling.....	71	85	83	70	72	72	0,3	- 0,2	+ 0,4
Havenaanleg en baggerwerken.....	0	29	11	0	47	43	0,2	- 7,1	n.
Visserij.....	0	0	0	0	0	0	0,0	- 23,2	n.
Maritieme handel.....	22	23	38	49	55	62	0,2	+ 13,4	+ 23,1
Havenbedrijf.....	149	150	146	145	150	148	0,5	- 1,5	- 0,2
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.).....</i>	<i>60</i>	<i>69</i>	<i>64</i>	<i>118</i>	<i>117</i>	<i>123</i>	<i>-</i>	<i>+ 4,7</i>	<i>+ 15,3</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	26.263	26.386	25.831	25.782	26.190	26.312	92,7	+ 0,5	+ 0,0
HANDEL.....	2.458	2.617	2.679	2.641	2.658	2.592	9,1	- 2,5	+ 1,1
INDUSTRIE.....	21.474	21.551	20.878	20.883	21.106	21.491	75,7	+ 1,8	+ 0,0
Energie.....	871	890	935	654	634	629	2,2	- 0,7	- 6,3
Petroleumindustrie.....	70	63	56	58	63	59	0,2	- 5,6	- 3,4
Chemische nijverheid.....	1.771	1.835	1.779	1.772	1.712	1.714	6,0	+ 0,1	- 0,7
Automobielnijverheid.....	6.540	6.903	6.857	7.382	8.365	8.831	31,1	+ 5,6	+ 6,2
Elektronica.....	1.493	1.185	1.099	990	899	765	2,7	- 14,9	- 12,5
Metaalverwerkende nijverheid.....	7.300	7.229	6.775	6.535	6.473	6.538	23,0	+ 1,0	- 2,2
Bouw.....	1.844	1.772	1.687	1.807	1.372	1.342	4,7	- 2,2	- 6,2
Voedingsnijverheid.....	509	523	508	515	490	503	1,8	+ 2,8	- 0,2
Andere industrie.....	1.074	1.152	1.180	1.171	1.099	1.110	3,9	+ 1,0	+ 0,7
VERVOER OVER LAND.....	963	933	953	937	975	815	2,9	- 16,4	- 3,3
Wegvervoer.....	536	455	480	474	429	449	1,6	+ 4,6	- 3,5
Ander vervoer over land.....	427	478	473	462	546	366	1,3	- 32,9	- 3,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	1.368	1.285	1.323	1.321	1.451	1.415	5,0	- 2,5	+ 0,7
Andere diensten.....	1.130	1.041	1.046	1.047	1.183	1.156	4,1	- 2,3	+ 0,5
Openbare sector.....	238	244	277	274	268	259	0,9	- 3,4	+ 1,7
2. INDIRECTE EFFECTEN.....	35.242	36.857	35.888	35.575	36.858	37.107	-	+ 0,7	+ 1,0
MARITIEME CLUSTER.....	2.624	2.591	2.523	2.315	2.658	2.640	-	- 0,7	+ 0,1
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	32.618	34.266	33.365	33.261	34.200	34.467	-	+ 0,8	+ 1,1
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	63.366	65.141	63.533	63.187	65.056	65.502	-	+ 0,7	+ 0,7

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

- Niet-maritieme cluster:

In de handel werden gematigde dalingen genoteerd, zoals bij Honda Europe, Rousselot en BP Belgium.

Een opmerkelijke groei van de werkgelegenheid werd geregistreerd bij Volvo Cars en Tower Automotive Belgium, en een meer gematigde groei bij Bentler Automotive Belgium (automobielnijverheid). In de metaalverwerkende nijverheid was de stijging bij Arcelor Steel Belgium belangrijker dan de daling veroorzaakt door de opslorping van Decosteel II door de eerste werkgever van de haven. Ook bij Bouchard-L'Escaut (voeding) en Mareen (andere industrietakken) werd een stijging opgetekend, waardoor de dalingen bij Algist Bruggeman en Stora Enso Langerbrugge in dezelfde sectoren ruimschoots werden gecompenseerd.

De groei van de werkgelegenheid bij Hallens en Kintrans kon de daling bij NMBS Holding niet goedmaken. De andere diensten geven een gemengd beeld te zien: een daling bij G4S Security Services maar een nieuw vestiging voor Alpha Classical Cleaning en zijn 32 extra VTE's en enkele aanwervingen bij General Industrial Assistance Cataro.

1.3.3.2 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Gent in 2005

TABEL 19 **TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN GENT IN 2005**
(VTE's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid	5.614
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	4.982
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	2.374
4	HONDA EUROPE	Handel	594
5	ELECTRABEL	Energie	526
6	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Elektronica	499
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	445
8	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Automobielnijverheid	427
9	DENYS	Bouw	385
10	TAMINCO	Chemische nijverheid	322
TOTAAL top-10			16.167

Bron: NBB.

1.3.4 Investerings

1.3.4.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De investeringen tegen vaste prijzen in de Gentse haven stegen in 2005 met 5,2 pct. in vergelijking met het voorgaande jaar (+ 6,2 pct. tegen lopende prijzen, tabel 20). De investeringen, die sinds 2003 een dalende lijn volgen, lijken zich dus geleidelijk te herstellen.

- Maritieme cluster:

Transuniverse Cargo en Franco-Belge de Navigation zagen hun investeringen achteruitgaan – daling van de vaste activa in terreinen en gebouwen, evenals in meubilair en rollend materieel –, terwijl Sea-Rail, Ghent Transport and Storage, Sea-Tank Terminal en Euro-Silo (goederenbehandeling), Vlaamse Tankvaart Maatschappij en Marbia Shipping (rederijen) en het havenbedrijf bijdroegen tot de forse groei van de maritieme investeringen in de Gentse haven.

TABEL 20**INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2000 TOT 2005**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
MARITIEME CLUSTER	39,0	34,8	49,1	48,1	38,1	68,1	18,6	+ 78,8	+ 11,8
Scheepsagenten en expediteurs	3,1	4,5	4,3	8,4	7,3	2,4	0,6	- 67,7	- 5,5
Goederenbehandeling	17,7	9,2	8,5	20,5	10,2	21,5	5,9	+ 110,7	+ 4,0
Rederijen	4,2	4,0	12,0	5,4	2,3	22,7	6,2	+ 866,3	+ 40,1
Scheepsbouw en - herstelling	0,5	0,6	0,7	0,6	1,2	0,2	0,1	- 82,3	- 14,3
Havenaanleg en baggerwerken	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	- 34,0	n.
Visserij	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 66,3	n.
Maritieme handel	0,2	0,0	0,2	0,2	0,3	0,5	0,1	+ 69,3	+ 16,7
Havenbedrijf	13,3	16,1	23,2	12,9	16,6	20,8	5,7	+ 25,0	+ 9,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>1,8</i>	<i>2,6</i>	<i>2,8</i>	<i>3,6</i>	<i>2,6</i>	<i>2,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 11,4</i>	<i>+ 10,5</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER	534,9	564,2	742,0	706,8	306,7	298,0	81,4	- 2,8	- 11,0
HANDEL	49,3	62,8	62,3	47,7	37,5	38,3	10,5	+ 2,0	- 4,9
INDUSTRIE	428,7	456,1	645,5	627,5	236,4	219,1	59,8	- 7,3	- 12,6
Energie	15,3	18,7	5,5	5,0	7,5	8,6	2,4	+ 14,9	- 10,9
Petroleumindustrie	1,6	0,3	0,1	5,0	1,1	1,2	0,3	+ 4,9	- 6,2
Chemische nijverheid	29,0	45,6	38,1	30,1	23,4	26,1	7,1	+ 11,7	- 2,1
Automobielnijverheid	90,7	77,3	148,2	188,5	64,7	80,6	22,0	+ 24,6	- 2,3
Elektronica	12,3	13,8	9,6	4,6	4,6	3,7	1,0	- 19,7	- 21,3
Metaalverwerkende nijverheid	224,1	219,2	121,0	156,8	90,9	63,5	17,4	- 30,1	- 22,3
Bouw	21,3	25,6	11,7	10,0	6,6	9,3	2,5	+ 39,8	- 15,3
Voedingsnijverheid	14,0	12,9	16,9	11,0	10,6	6,0	1,6	- 43,2	- 15,6
Andere industrie	20,5	42,7	294,4	216,4	27,0	20,0	5,5	- 25,7	- 0,5
VERVOER OVER LAND	8,1	8,8	9,0	12,7	11,8	6,4	1,8	- 45,3	- 4,4
Wegvervoer	5,2	7,0	6,8	9,9	9,5	3,6	1,0	- 61,6	- 7,1
Ander vervoer over land	2,8	1,8	2,2	2,8	2,3	2,8	0,8	+ 21,8	- 0,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	48,8	36,5	25,3	18,8	21,0	34,2	9,3	+ 62,6	- 6,9
Andere diensten	34,8	26,0	12,8	7,8	8,3	18,6	5,1	+ 124,8	- 11,7
Openbare sector	14,1	10,5	12,5	11,1	12,8	15,6	4,3	+ 22,1	+ 2,1
DIRECTE INVESTERINGEN	573,8	599,1	791,1	754,9	344,7	366,1	100,0	+ 6,2	- 8,6

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

○ Niet-maritieme cluster:

De investeringen bij PVS Chemicals Belgium en Ghent Coal Preparation Plant namen in voldoende mate toe om de dalingen bij Belgian Shell, Oiltanking Ghent en BP Belgium (handel) goed te maken.

Vooruitgang werd vastgesteld bij Electrabel, SPE (energie), CRI Catalyst Company Belgium – toename van de vaste activa in aanbouw en vooruitbetalingen –, Vyncolit, Oleon (chemie), Volvo Europa Truck – ontwikkeling van nieuwe modellen, waaronder de VT880 en het gamma FH/FM –, Tower Automotive

Belgium (automobielnijverheid) en MBI Beton België (bouw). De investeringen daalden daarentegen bij Taminco (chemie), Arcelor Steel Belgium (metaalverwerkende nijverheid) - tweede opeenvolgende jaar van daling na het grote investeringsprogramma op de Gentse site dat in 2003 afliep -, Algist Bruggeman (voeding), Stora Enso Langerbrugge - na grote investeringen in 2002 en 2003 - en SCA Packaging Belgium (andere industrietakken).

Bij het wegvervoer is de daling vooral afkomstig van Hallens en Kintrans, ondanks een flinke toename bij Frans Maas. Almetal Holding, DAF Group en Sita Recycling Services liggen aan de basis van de stijging in de andere diensten, die nog hoger is dan de stijging bij het openbaar bestuur.

1.3.4.2 Top-10 van de investeringen in de haven van Gent in 2005

TABEL 21 **TOP- 10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN GENT IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Metaalverwerkende nijverheid	53,2
2	VOLVO CARS	Automobielnijverheid	41,7
3	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Havenbedrijf	20,8
4	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Automobielnijverheid	20,3
5	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	15,6
6	VLAAMSE TANKVAART MAATSCHAPPIJ	Rederijen	13,9
7	VOLVO EUROPA TRUCK	Automobielnijverheid	12,0
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Andere industrie	9,7
9	SEA-RAIL	Goederenbehandeling	7,9
10	ELECTRABEL	Energie	7,9
TOTAAL top-10			203,0

Bron: NBB.

1.3.5 Financiële ratio's

- De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen steeg in 2005 in Gent, meer bepaald in de niet-maritieme cluster (tabel 22). De enige significante stijging in de maritieme cluster is afkomstig van de scheepsagenten en expediteurs, waar de resultaten van Lalemant, Furness Logistics en Agence Maritime Minne zeer gunstig waren. Daartegenover maakten Manuport en Sabeen (goederenbehandeling) verlies, en daalden de resultaten van Rederij Interimas en Rederij Lalemant. De rentabiliteit van de handelsondernemingen zoals Total Belgium, BP Belgium en Honda Europe, bleef stijgen. De industriële sectoren die hun rentabiliteit zagen stijgen, zijn de metaalverwerkende nijverheid, toegeschreven aan een daling van het eigen vermogen bij Arcelor Steel Belgium, dat daardoor aanleiding geeft tot een toename van de ratio, de elektronica (Rogers) en de bouw (CBR Cementbedrijven). Plastal daarentegen leed verlies, de winst daalde bij Volvo Europa Truck (automobielnijverheid) en de verliezen namen toe bij Adpo-Ghent (petroleumnijverheid). De beperking van de verliezen bij NMBS Holding volstond om de lagere rentabiliteit bij H en S Transport en Hallens (wegvervoer) te compenseren. De stijging in de andere logistieke diensten is toe te schrijven aan Sidarsteel.

TABEL 22 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN GENT VAN 2003 TOT 2005

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
MARITIEME CLUSTER	2,1	3,7	3,5	1,13	1,19	1,28	62,9	63,6	61,6
Scheepsagenten en expediteurs...	10,2	17,3	25,5	1,08	1,07	1,12	23,0	21,6	25,5
Goederenbehandeling	2,8	4,7	1,0	0,91	1,19	1,36	55,8	60,7	53,3
Rederijen	3,7	13,5	10,7	1,05	1,16	1,30	31,0	37,2	40,2
Scheepsbouw en -herstelling	20,1	13,4	12,1	1,37	1,44	1,64	45,4	53,5	59,1
Havenaanleg en baggerwerken	n.	- 1,1	11,7	n.	7,95	4,06	n.	31,8	78,1
Visserij	n.	5,1	- 9,6	n.	1,35	1,52	n.	44,0	46,8
Maritieme handel	4,8	28,5	16,8	1,14	0,76	1,07	12,5	10,3	7,8
Havenbedrijf	0,9	1,5	2,2	2,36	1,78	1,53	83,7	81,3	81,3
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	6,5	22,0	26,7	1,05	1,19	1,23	44,8	46,7	45,2
HANDEL	4,0	17,7	20,8	0,80	0,77	0,93	38,5	40,4	47,1
INDUSTRIE	10,6	33,2	45,8	1,01	1,03	0,95	31,2	32,4	26,0
Energie	27,1	12,0	14,0	1,37	1,50	1,70	41,8	39,1	39,2
Petroleumindustrie	7,7	- 4,2	- 12,2	1,30	2,07	2,83	46,0	50,7	53,1
Chemische nijverheid	8,3	18,8	14,9	1,71	1,44	1,63	46,4	46,0	49,6
Automobielnijverheid	39,8	13,2	7,2	0,74	0,75	0,79	23,2	21,3	22,9
Elektronica	13,4	6,8	23,2	1,38	1,52	1,68	58,6	60,7	56,3
Metaalverwerkende nijverheid	- 16,0	58,8	140,7	1,08	1,14	0,79	27,1	32,1	16,1
Bouw	10,3	4,0	11,2	1,10	1,11	1,19	36,3	42,9	40,0
Voedingsnijverheid	10,6	- 1,5	- 0,6	0,95	0,89	1,01	31,4	27,3	31,6
Andere industrie	15,3	6,9	- 6,6	1,41	1,24	1,20	44,9	41,8	36,5
VERVOER OVER LAND	- 5,1	2,9	9,3	0,90	0,73	0,82	26,2	17,9	26,7
Wegvervoer	8,6	25,4	16,4	1,19	1,26	1,36	31,4	37,4	40,5
Ander vervoer over land	- 11,2	- 13,6	- 0,7	0,73	0,58	0,54	24,4	13,0	18,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.	3,7	13,6	16,7	2,20	7,14	6,73	84,7	89,0	87,1
Andere diensten	3,7	13,6	16,7	2,20	7,14	6,73	84,7	89,0	87,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	6,2	20,8	25,2	1,05	1,19	1,23	45,7	47,5	46,0

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

- De liquiditeit steeg in beide clusters, maar niet in de industrie noch in de andere logistieke diensten. De stijgingen in de maritieme bedrijfstakken waren aanzienlijk, zoals bij Transuniverse Cargo (scheepsagenten en expediteurs), Belgotank en Sabeen (goederenbehandeling), Rederij Interamas (rederijen) en bij alle ondernemingen die actief zijn in de scheepsbouw en -herstelling. De vooruitgang in de handel is toe te schrijven aan BP Belgium en Honda Europe. Terwijl stijgingen werden opgetekend bij Electrabel (energie), Adpo-Ghent (petroleumnijverheid), Rogers (elektronica) en Cargill (voeding), werd het nettobedrijfskapitaal van Arcelor Steel Belgium negatief, waardoor de liquiditeitsratio in de industrie als geheel daalde. De liquiditeit steeg bij Hallens en bij Shanks Transport (wegvervoer), terwijl ze terugliep in het andere vervoer over land en in de andere diensten.

- De solvabiliteit vertoonde een minder gunstig beeld dan de twee voorgaande ratio's. Ze ging enkele procentpunten achteruit, zowel in de maritieme als in de niet-maritieme bedrijfstakken. Onder meer de goederenbehandeling, met URS en Sabeen, en de maritieme handel wogen op de solvabiliteit van de maritieme cluster, terwijl stijgingen werden genoteerd bij Furness Logistics, Transuniverse Cargo (scheepsagenten en expediteurs), Rederij Intermas (rederijen) en Verica (scheepsbouw en -herstelling). Het vermogen van BP Belgium en Honda Europe (handel) om hun financiële verplichtingen op korte en lange termijn na te komen nam toe, net als bij Kronos Europe (chemie), Volvo Cars (automobielnijverheid), Cargill (voeding), Hallens (wegvervoer) en NMBS Holding (ander vervoer over land). Tegelijkertijd daalde de solvabiliteit bij Arcelor Steel Belgium (metaalverwerkende nijverheid) en SCA Packaging Belgium (andere industrie).

1.4 HAVEN VAN OOSTENDE

1.4.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005⁵⁰

De haven van Oostende liet in 2005, voor het zesde opeenvolgende jaar, een stijging van haar maritieme verkeer optekenen, en vestigde aldus een nieuw absoluut record van bijna 8 miljoen ton. Het roroverkeer zette zijn groei voort (+ 3,7 pct.), dankzij een vijftiental dagelijkse overvaarten naar Groot-Brittannië door Transeuropa Ferries en Ferryways samen, twee rederijen die sinds enkele jaren een gestage ontwikkeling te zien geven. De aanzienlijke achteruitgang van de containers, die onder meer toe te schrijven is aan de overheveling van een gedeelte van de *feederdiensten*⁵¹ naar Zeebrugge, en de daling in de bulkgoederen konden dan ook in ruime mate worden gecompenseerd. Een forse stijging werd bovendien opgetekend bij het personenvervoer en het vervoer van auto's.

Ondanks deze goede resultaten is een vertraging te merken in het groeitempo van het maritieme verkeer, als gevolg van het verzadigingsniveau van de haven dat een weerslag heeft op haar ontwikkeling. Nieuwe aanlegplaatsen en de in 2007 geplande verbreding van de haventoeegang zouden de voorwaarden moeten creëren voor een verdere expansie van de haven, die zich nog altijd voornamelijk op de *shortsea* richt. Door de uitbreiding van bepaalde terminals en de recente bouw van een ponton met twee niveaus kan deze aan de kust gelegen haven de ontbrekende ruimte herwinnen. Andere belangrijke infrastructuurwerken, zoals de vergroting van de zwaaihoek ter hoogte van het Zeewezendok, zijn de oplossing voor een betere haventoeegang. Deze doelstelling vormt trouwens de kern van het "Strategisch Plan 2005/2020 voor de haven van Oostende". Dat plan bevat drie hoofdlijnen: de haven toegankelijk maken voor schepen met een lengte van 200 meter; ruimte voorbehouden voor de geplande bouw van een zeesluis naar de zuidelijke kanaalzone en naar Plassendale 1; en een betere toegankelijkheid van de haven via het land.

De havenautoriteiten willen ook de belangrijkste troef van de haven, namelijk de zeer concurrerende doorlooptijd voor cargo's, promoten bij potentiële gebruikers, meer bepaald op het vlak van de *feederdiensten* en de distributie. De positieve resultaten van het industriegebied Plassendale ondersteunen de ontwikkelingsstrategie van de haven en de daar gevestigde industrie. Hoewel de industrie definitief het voortouw dreigt te nemen op de maritieme activiteit, dragen deze prestaties actief bij tot de stijging van de TW en de werkgelegenheid. De werkgelegenheidsgroei was in 2005 trouwens vrij opmerkelijk.

⁵⁰ Bronnen: onder andere AG Haven Oostende en Vlaamse Havencommissie (2006).

⁵¹ Maritieme transportdienst over korte afstand die ten minste twee havens onderling verbindt, teneinde goederen te bundelen of te herverdelen (meestal in containers) die afkomstig zijn van of bestemd zijn voor de grote vaart naar of vanuit een van beide havens. Bron: UN/ECE (2001).

1.4.2 Toegevoegde waarde

TABEL 23 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2000 TOT 2005
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	266,6	322,5	332,1	346,2	369,8	418,8	100,0	+ 13,2	+ 9,5
MARITIEME CLUSTER.....	69,5	71,1	69,6	78,0	116,1	101,5	24,2	- 12,5	+ 7,9
Scheepsagenten en expediteurs	5,8	2,6	4,2	3,0	3,6	4,1	1,0	+ 13,0	- 6,9
Goederenbehandeling	3,1	3,9	4,8	6,4	7,2	6,5	1,5	- 9,9	+ 16,1
Rederijen.....	0,0	- 1,4	- 3,9	1,0	3,4	3,3	0,8	- 2,0	- 394,6
Scheepsbouw en - herstelling.....	5,0	5,1	4,8	6,5	6,8	6,0	1,4	- 11,7	+ 3,6
Havenaanleg en baggerwerken	19,5	21,4	28,8	29,9	47,6	31,6	7,6	- 33,5	+ 10,1
Visserij.....	24,4	28,7	16,2	17,1	31,1	33,3	8,0	+ 7,3	+ 6,4
Maritieme handel	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	- 1,8	+ 7,1
Havenbedrijf.....	2,8	2,9	3,2	3,1	4,8	5,2	1,2	+ 7,6	+ 13,4
Openbare sector	8,7	7,8	11,2	10,8	11,4	11,3	2,7	- 1,2	+ 5,2
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>8,5</i>	<i>10,4</i>	<i>9,0</i>	<i>9,0</i>	<i>9,4</i>	<i>8,2</i>	<i>-</i>	<i>- 13,3</i>	<i>- 0,7</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	197,1	251,4	262,5	268,2	253,7	317,2	75,8	+ 25,0	+ 10,0
HANDEL	26,1	24,0	21,3	21,9	22,4	23,5	5,6	+ 5,3	- 2,0
INDUSTRIE.....	120,1	166,4	169,6	167,6	162,0	219,1	52,3	+ 35,2	+ 12,8
Energie.....	1,0	0,8	0,6	0,2	0,4	1,8	0,4	+ 395,7	+ 12,2
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	22,6	23,6	36,6	35,1	33,8	34,1	8,2	+ 1,2	+ 8,6
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,2	- 4,9	- 0,6
Metaalverwerkende nijverheid	85,0	125,6	115,2	110,7	103,2	157,8	37,7	+ 52,9	+ 13,2
Bouw	5,7	6,4	5,7	6,1	6,5	8,6	2,1	+ 31,6	+ 8,6
Voedingsnijverheid	0,6	3,9	6,0	6,4	9,7	8,2	1,9	- 15,9	+ 69,4
Andere industrie.....	4,5	5,4	4,7	8,3	7,7	7,9	1,9	+ 2,0	+ 11,7
VERVOER OVER LAND	13,3	20,1	20,9	22,6	24,3	21,9	5,2	- 9,9	+ 10,4
Wegvervoer.....	12,2	16,8	17,3	18,3	18,6	19,0	4,5	+ 2,2	+ 9,3
Ander vervoer over land	1,1	3,3	3,6	4,3	5,6	2,8	0,7	- 50,1	+ 19,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	37,5	40,9	50,7	56,1	45,1	52,7	12,6	+ 17,1	+ 7,1
Andere diensten.....	14,0	16,9	26,0	34,6	24,6	27,3	6,5	+ 11,0	+ 14,3
Openbare sector	23,5	24,0	24,7	21,5	20,5	25,4	6,1	+ 24,4	+ 1,6
2. INDIRECTE EFFECTEN	304,6	279,4	201,1	283,4	310,4	337,9	-	+ 8,9	+ 2,1
MARITIEME CLUSTER.....	58,2	56,6	- 32,7	70,1	110,6	97,0	-	- 12,3	+ 10,7
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	246,4	222,8	233,8	213,3	199,8	240,9	-	+ 20,6	- 0,4
TOTAAL TOEGE- VOEGDE WAARDE	571,3	601,9	533,2	629,6	680,2	756,7	-	+ 11,2	+ 5,8

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

1.4.2.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De directe TW en de totale TW tegen vaste prijzen groeiden respectievelijk met 11 pct. en 9,1 pct. (+ 13,2 pct. en + 11,2 pct. tegen lopende prijzen, tabel 23). De directe TW vertegenwoordigde 0,2 pct. van het bbp van het Vlaamse Gewest, de totale TW 0,4 pct., dat is voor allebei hetzelfde cijfer als in 2004. In verhouding tot het bbp van het land bedroegen die percentages respectievelijk 0,1 en 0,3 pct.

○ Maritieme cluster:

De TW daalde in de maritieme bedrijfstakken van Oostende. De vooruitgang bij Transeuropa Ferries - door een uitbreiding van het personeelsbestand -, Cool Solutions (scheepsagenten en expediteurs), Morubel - stijging van het bedrijfsresultaat, maar ook van de personeelskosten en de afschrijvingen -, Marine Harvest Belgium (visserij) - dat opnieuw winst maakte - en het havenbedrijf bleek onvoldoende tegenover de dalingen die werden opgetekend bij Searoad Stevedores (goederenbehandeling), Baggerwerken Decloedt en Zoon (havenaanleg en baggerwerken) - aanzienlijke daling van de werkgelegenheid en de afschrijvingen - en de Zeemacht (openbare sector).

○ Niet-maritieme cluster:

De bijdrage van de Oostendse handel aan het bbp steeg onder andere dankzij de goede prestaties van Oswald De Bruycker en Total Belgium.

De aanzienlijke groei van de TW in de metaalverwerkende nijverheid, die aan de basis ligt van de omvangrijke stijging in de industrie, is deels verbonden aan de forse stijging van de winst bij Daikin Europe. Een belangrijke ontwikkeling was ook merkbaar bij Electrawinds-Biomassa (energie) - de jongste Oostendse producent van duurzame energie - en De Vierterre (bouw), Xirion en Goekint Graphics (andere industrie), maar deze werd getemperd door een daling in de voedingsindustrie, meer bepaald bij Chocolaterie Jacali.

De dalingen in het vervoer over land bleven beperkt ondanks de forse terugval bij NMBS Holding, vooral dankzij de stijging bij Transport Maenhout en Maenhout Logistics (wegvervoer). De groei van de TW was krachtig in de andere diensten, zoals bij de Intergemeentelijke Vereniging voor het Afvalbeheer voor Oostende en Ommeland en bij de Grondmaatschappij van België (I.V.O.O.).

1.4.2.2 Top-10 van de TW in de haven van Oostende in 2005

TABEL 24 **TOP- 10 VAN DE TW IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	155,6
2	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	26,66
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	26,4
4	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	25,8
5	MORUBEL	Visserij	15,6
6	ZEEMACHT	Openbare sector	11,3
7	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer	7,7
8	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	7,7
9	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	6,7
10	I.V.O.O.	Andere diensten	5,6
TOTAAL top-10			288,9

Bron: NBB.

1.4.3 Werkgelegenheid

TABEL 25 WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2000 TOT 2005
(VTE)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	3.973	4.169	4.320	4.479	4.539	4.550	100,0	+ 0,2	+ 2,7
MARITIEME CLUSTER.....	1.044	1.040	1.069	1.209	1.434	1.376	30,2	- 4,1	+ 5,7
Scheepsagenten en expediteurs	78	27	55	46	54	62	1,4	+ 15,4	- 4,6
Goederenbehandeling	84	71	87	121	131	135	3,0	+ 2,5	+ 9,8
Rederijen.....	0	12	15	15	18	25	0,5	+ 36,2	+ 638,6
Scheepsbouw en - herstelling.....	100	105	99	114	110	82	1,8	- 25,2	- 3,9
Havenaanleg en baggerwerken	166	201	257	324	397	353	7,8	- 11,0	+ 16,3
Visserij.....	350	382	244	284	411	413	9,1	+ 0,4	+ 3,4
Maritieme handel	1	1	2	2	3	4	0,1	+ 28,0	+ 49,3
Havenbedrijf.....	28	28	28	35	41	42	0,9	+ 4,2	+ 8,3
Openbare sector	237	212	282	268	269	260	5,7	- 3,3	+ 1,9
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>130</i>	<i>130</i>	<i>123</i>	<i>127</i>	<i>151</i>	<i>119</i>	<i>-</i>	<i>- 21,3</i>	<i>- 1,7</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	2.930	3.129	3.251	3.270	3.105	3.174	69,8	+ 2,2	+ 1,6
HANDEL	417	408	364	337	324	322	7,1	- 0,5	- 5,0
INDUSTRIE.....	1.568	1.724	1.813	1.810	1.762	1.855	40,8	+ 5,3	+ 3,4
Energie.....	5	4	3	1	1	6	0,1	+ 452,3	+ 1,5
Petroleumindustrie	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	369	307	408	405	403	380	8,3	- 5,7	+ 0,6
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica	11	11	12	12	12	10	0,2	- 9,6	- 1,5
Metaalverwerkende nijverheid	945	1.109	1.142	1.051	997	1.127	24,8	+ 13,1	+ 3,6
Bouw	136	151	127	114	112	119	2,6	+ 6,4	- 2,5
Voedingsnijverheid	11	56	62	63	79	86	1,9	+ 8,5	+ 49,7
Andere industrie.....	91	86	59	166	159	127	2,8	- 20,2	+ 6,9
VERVOER OVER LAND	180	297	290	310	328	310	6,8	- 5,7	+ 11,5
Wegvervoer.....	163	231	226	233	237	244	5,4	+ 3,1	+ 8,5
Ander vervoer over land	17	66	65	77	91	65	1,4	- 28,4	+ 30,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	764	701	784	813	692	688	15,1	- 0,6	- 2,1
Andere diensten.....	195	197	273	291	197	160	3,5	- 18,8	- 3,9
Openbare sector	569	504	511	522	495	528	11,6	+ 6,7	- 1,5
2. INDIRECTE EFFECTEN	4.169	4.508	4.817	4.723	4.026	4.122	-	+ 2,4	- 0,2
MARITIEME CLUSTER.....	900	1.107	1.007	1.120	1.367	1.439	-	+ 5,3	+ 9,8
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	3.269	3.400	3.810	3.603	2.659	2.683	-	+ 0,9	- 3,9
TOTAAL WERKGELEGENHEID	8.143	8.677	9.137	9.202	8.565	8.672	-	+ 1,3	+ 1,3

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

1.4.3.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De indirecte werkgelegenheid steeg in verhouding sneller dan de directe werkgelegenheid (+ 2,4 tegen + 0,2 pct.), dankzij de positieve ontwikkeling in de maritieme bedrijfstakken die bekendstaan om hun afhankelijkheid van onderaannemers, zoals rederijen (tabel 25). Het personeelsbestand in de bestudeerde Oostendse ondernemingen kwam overeen met 0,2 pct. van de werkgelegenheid in het Vlaamse Gewest. De totale werkgelegenheid – de som van de directe en de indirecte werkgelegenheid – bedroeg 0,4 pct. van de werkgelegenheid van het Gewest. Die resultaten zijn dezelfde als het voorgaande jaar. In 2005 bereikte de directe en totale werkgelegenheid respectievelijk 0,1 en 0,2 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

○ Maritieme cluster:

De achteruitgang in de scheepsbouw en -herstelling, alsook in de tak havenaanleg en baggerwerken, onder meer bij Baggerwerken Decloedt en Zoon, drukte in 2005 de werkgelegenheid van de maritieme cluster in Oostende. Die daling van de werkgelegenheid werd gedeeltelijk gecompenseerd door aanwervingen in ondernemingen zoals Exploitatie Vismijn Oostende (visserij).

○ Niet-maritieme cluster:

Matige inkrimpingen van het personeelsbestand werden vastgesteld in enkele handelsondernemingen, zoals Oswald De Bruycker en Vanden Berghe Gebroeders.

De toename van de werkgelegenheid in de industrie is in de eerste plaats toe te schrijven aan Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid), alsook, op meer gematigde wijze, aan Chocolaterie Jacali (voeding) en Electrawinds-Biomassa (energie). De werkgelegenheid liep echter terug bij Proviron Fine Chemicals en Orac (chemie), nog afgezien van het faillissement van Rail Services International (andere industrie), waardoor 55 VTE verdwenen.

De knappe cijfers in het wegvervoer zijn toe te schrijven aan de aanwervingen bij Maenhout Logistics en Transport Maenhout, terwijl de werkgelegenheid bij de spoorwegen zich stabiliseerde op het niveau van 2002, als gevolg van de herstructurering van de NMBS-groep. In de andere logistieke diensten neutraliseerden de positieve en negatieve ontwikkelingen elkaar.

1.4.3.2 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Oostende in 2005

TABEL 26 TOP- 10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2005
(VTE's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	1.090
2	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	528
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	288
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	261
5	ZEEMACHT	Openbare sector	260
6	MORUBEL	Visserij	96
7	VANHUELE GEBROEDERS	Havenaanleg en baggerwerken	81
8	CHOCOLATERIE JACALI	Voedingsnijverheid	75
9	EXPLOITATIE VISMIJN OOSTENDE	Visserij	71
10	MARINE HARVEST BELGIUM	Visserij	62
TOTAAL top-10			2.812

Bron: NBB.

1.4.4 Investerings

TABEL 27 **INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2000 TOT 2005**
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	35,7	15,4	9,8	12,0	20,1	38,6	37,8	+ 92,3	+ 1,6
Scheepsagenten en expediteurs	0,5	0,3	0,3	0,4	1,5	0,8	0,8	- 44,1	+ 9,1
Goederenbehandeling	0,1	0,4	0,4	0,2	0,2	0,6	0,6	+ 153,4	+ 37,0
Rederijen	0,0	0,0	0,8	0,1	0,2	14,0	13,7	+ 8684,4	+ 370,3
Scheepsbouw en - herstelling.....	2,4	0,8	0,4	0,5	1,2	0,4	0,4	- 62,1	- 28,5
Havenaanleg en baggerwerken	6,2	0,6	0,8	1,0	5,1	11,8	11,5	+ 130,6	+ 13,7
Visserij.....	17,7	6,8	3,1	4,7	5,6	3,7	3,6	- 33,6	- 26,9
Maritieme handel	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	+ 5,0	- 11,0
Havenbedrijf.....	8,5	4,7	3,9	5,0	6,3	7,2	7,0	+ 14,8	- 3,4
Openbare sector	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>6,0</i>	<i>3,4</i>	<i>1,9</i>	<i>1,2</i>	<i>2,7</i>	<i>1,1</i>	<i>-</i>	<i>- 58,1</i>	<i>- 28,7</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	69,7	48,0	45,6	50,3	62,0	63,5	62,2	+ 2,5	- 1,8
HANDEL	7,5	4,3	6,0	5,9	20,8	5,8	5,6	- 72,3	- 5,1
INDUSTRIE.....	38,2	30,3	17,8	22,6	21,5	41,3	40,4	+ 92,4	+ 1,6
Energie.....	0,2	0,1	0,0	0,0	1,0	17,0	16,6	+ 1529,2	+ 147,1
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	20,6	7,6	7,3	7,5	5,7	6,9	6,7	+ 19,7	- 19,7
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	+ 25,4	+ 14,1
Metaalverwerkende nijverheid.....	13,9	17,3	7,7	10,5	9,3	10,8	10,5	+ 16,0	- 5,0
Bouw	0,4	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9	0,8	- 4,4	+ 14,9
Voedingsnijverheid	0,3	4,0	1,0	0,9	2,6	0,7	0,7	- 74,0	+ 21,5
Andere industrie.....	2,8	0,8	1,0	3,0	1,8	5,1	5,0	+ 178,4	+ 12,7
VERVOER OVER LAND	3,7	4,8	5,3	1,8	2,8	5,5	5,4	+ 93,5	+ 8,3
Wegvervoer.....	3,7	4,5	3,4	1,3	2,3	3,3	3,2	+ 47,0	- 2,0
Ander vervoer over land	0,0	0,3	1,9	0,5	0,6	2,2	2,1	+ 274,8	+ 152,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	20,3	8,6	16,6	20,0	16,9	11,0	10,8	- 34,9	- 11,5
Andere diensten.....	2,9	2,4	4,6	11,4	10,3	7,2	7,0	- 30,1	+ 19,8
Openbare sector	17,4	6,2	12,0	8,6	6,7	3,8	3,8	- 42,4	- 26,1
DIRECTE INVESTERINGEN	105,3	63,4	55,4	62,4	82,1	102,2	100,0	+ 24,4	- 0,6

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

1.4.4.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De aanzienlijke stijging van de investeringen bedroeg 23,2 pct. tegen vaste prijzen (+ 24,4 pct. tegen lopende prijzen, tabel 27). Dit was de meest opvallende toename van de periode en benadert het resultaat van het jaar 2000.

○ Maritieme cluster:

De bijna-verdubbeling van de investeringen in de Oostendse maritieme cluster is het gevolg van zware investeringen door Ferryways (rederijen) in 2005 - meubilair en rollend materieel -, maar ook door Morubel (visserij), Baggerwerken Decloedt en Zoon (havenaanleg en baggerwerken) en het havenbedrijf. Alleen de teruglopende investeringen bij de scheepsagenten en expediteurs, meer bepaald bij Cool Solutions, en in de visserij, bij Rederij Rudo en Exploitatie Vismijn Oostende, temperden die stijging.

○ Niet-maritieme cluster:

De aanzienlijke daling in de handel is toe te schrijven aan het Autonoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende en Houthandel Kina Kesteloot.

In 2005 werd bijna 17 miljoen euro geïnvesteerd door Electrawinds-Biomassa, in een nieuwe centrale met een capaciteit van 93.000 MWh per jaar, op de site van Plassendale 2. Dat verklaart de forse stijging van de investeringen in de industrie, en met name in de energiesector. Andere belangrijke stijgingen waren te merken bij Proviron Fine Chemicals (chemie), Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid), Goekint Graphics en Xirion (andere industrie). Ze werden echter enigszins getemperd door een aanzienlijke afname bij Chocolaterie Jacali (voeding).

Alle indicatoren zijn positief voor het vervoer over land, waar de investeringen in het wegvervoer een forse stijging van bijna 50 pct. vertoonden, dankzij Transport Maenhout en Maenhout Logistics, terwijl ze vervijfvoudigden bij de NMBS Holding. De andere logistieke diensten vertoonden daarentegen een duidelijke afname, zoals bij de I.V.O.O. en Macrifi.

1.4.4.2 Top-10 van de investeringen in de haven van Oostende in 2005

TABEL 28 **TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Energie	16,7
2	FERRYWAYS	Rederijen	13,5
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Havenaanleg en baggerwerken	11,1
4	DAIKIN EUROPE	Metaalverwerkende nijverheid	9,9
5	AUTONOOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Havenbedrijf	7,2
6	PROVIRON FINE CHEMICALS	Chemische nijverheid	5,5
7	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	3,8
8	OSWALD DE BRUYCKER	Handel	3,7
9	GOEKINT GRAPHICS	Andere industrie	2,5
10	TRANSPORT MAENHOUT	Wegvervoer	2,1
TOTAAL top-10			76,0

Bron: NBB.

1.4.5 Financiële ratio's

TABEL 29 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN OOSTENDE VAN 2003 TOT 2005

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
MARITIEME CLUSTER.....	4,9	9,4	7,0	1,23	1,55	1,50	39,8	39,2	41,7
Scheepsagenten en expediteurs	4,3	26,4	19,1	1,04	0,92	0,91	22,0	11,4	13,5
Goederenbehandeling	0,4	0,0	9,0	0,78	1,01	1,22	61,7	60,7	65,0
Rederijen	7,8	5,5	8,9	1,14	1,11	1,14	32,7	30,3	30,5
Scheepsbouw en -herstelling .	10,6	12,4	13,6	0,94	0,92	1,06	18,6	14,4	14,3
Havenaanleg en baggerwerken	9,1	6,7	5,0	1,56	2,19	1,94	30,5	31,2	33,0
Visserij	1,8	24,1	15,7	1,17	1,88	1,84	44,1	42,8	48,8
Maritieme handel	29,7	32,8	10,5	1,65	2,20	1,32	33,3	43,8	28,7
Havenbedrijf.....	0,5	3,8	2,3	1,33	1,33	1,03	85,3	86,9	87,8
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER...	8,0	6,3	10,1	1,42	1,36	1,41	47,5	46,9	44,0
HANDEL	5,7	4,8	11,8	1,55	1,53	1,45	38,5	39,5	38,7
INDUSTRIE.....	8,2	7,4	15,3	0,76	0,78	0,85	35,2	34,3	35,5
Energie.....	7,9	2,2	9,0	1,27	1,43	1,95	66,9	66,7	66,8
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	- 0,1	- 3,3	- 8,0	2,22	1,76	1,93	63,4	47,7	47,6
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	13,7	7,5	1,9	1,31	1,20	1,24	23,3	18,3	20,2
Metaalverwerkende nijverheid	11,2	9,0	22,6	0,60	0,59	0,68	28,9	30,2	32,6
Bouw	15,4	17,1	30,5	1,15	1,10	1,02	23,8	25,4	24,0
Voedingsnijverheid	28,9	55,1	19,5	1,84	2,13	3,15	33,7	41,0	52,5
Andere industrie.....	17,7	27,6	- 8,0	1,94	1,63	1,63	44,1	38,3	33,4
VERVOER OVER LAND	5,7	11,6	12,2	1,60	1,37	1,58	44,1	36,7	49,3
Wegvervoer.....	18,4	17,4	14,2	1,78	1,79	2,05	50,1	50,7	58,5
Ander vervoer over land	- 39,3	- 11,1	- 2,0	1,08	0,72	0,73	30,8	17,6	23,4
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	8,2	5,1	5,3	3,90	3,80	2,80	66,4	69,7	55,3
Andere diensten	8,2	5,1	5,3	3,90	3,80	2,80	66,4	69,7	55,3
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	7,5	6,9	9,5	1,39	1,39	1,42	46,2	45,3	43,5

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

- De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen is in 2005 sterk gestegen in de niet-maritieme bedrijfstakken, terwijl ze in de maritieme cluster terrein moest prijsgeven (tabel 29). Afnames zijn genoteerd bij Baggerwerken Decloedt en Zoon (havenaanleg en baggerwerken) en Rederij Tacomina (visserij). De daling bij de scheepsagenten en expediteurs is toe te schrijven aan Transeuropa Ferries, Cross Channel Storage Services, alsook aan de verliezen bij TMC Belgium, maar deze wijzigingen waren in het algemeen onbelangrijk. Doordat Ostend Transport, Transshipment and Trading (goederenbehandeling) opnieuw winst maakte, kon de daling in de maritieme cluster beperkt blijven. De stijging in de niet-maritieme cluster is toe te schrijven aan de sterke groei van de winst bij Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid), Total Belgium en Oswald De Bruycker (handel), Electrabel (energie) en De Viertorre (bouw), evenals aan de beperking van de verliezen bij de NMBS Holding. De verliezen bij JM Huber Belgium (chemie), H. Deweert (andere industrie) en Luctor et Emergo (andere diensten), alsook de daling van de rentabiliteit bij Chocolaterie Jacali (voeding) en Bretrans (wegvervoer) wogen niet tegen die stijging op.
- De liquiditeit steeg op meer gematigde wijze. Toenames werden geregistreerd bij SKB Life Saving Equipment en Damen België (scheepsbouw en -herstelling), Electrabel (energie), Orac (chemie), Daikin Europe (metaalverwerkende nijverheid), Chocolaterie Jacali (voeding), Transport Maenhout en European Freight Services (wegvervoer). Deze stijging werd getemperd door de dalingen bij Baggerwerken Decloedt en Zoon (havenaanleg en baggerwerken) en in de meeste handelsondernemingen.
- De solvabiliteit ging in het algemeen achteruit, in het bijzonder bij de handelsondernemingen, zoals bij Oswald De Bruycker, en in de andere logistieke diensten, zoals Daikin Europe Coordination Center. Ze nam daarentegen toe bij Cross Channel Storage Services en Transeuropa Ferries (scheepsagenten en expediteurs), Baggerwerken Decloedt en Zoon (havenaanleg en baggerwerken), Morubel (visserij), Chocolaterie Jacali (voeding), Continental Cargo Carriers en European Freight Services (wegvervoer), evenals bij de NMBS Holding (ander vervoer over land).

1.5 HAVEN VAN ZEEBRUGGE

1.5.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005⁵²

Voor de haven van Zeebrugge - de Europese leider voor de shortsea ro-ro - was 2005 een uitzonderlijk jaar. De haven versloeg alle records op het gebied van het maritieme verkeer, en vertoonde de sterkste groei in tien jaar, waarbij de toename van het containertransport voor het eerst het niveau bereikte van die van het aantal nieuwe wagens dat op haar kaaien werd overgeslagen. Zeebrugge is namelijk de belangrijkste wereldhaven voor het transport van nieuwe voertuigen. Niettemin moet in aanmerking worden genomen dat een niet onbelangrijk deel van de ro-ro inmiddels, als gevolg van de globalisering van de handel, bestaat uit containertransport, wat de statistieken enigszins vertroebelt⁵³.

Om die expansie te schragen, werden grootscheepse werkzaamheden gestart. Dat was het geval bij APM Terminals, dat in april 2006 zijn terminal aan het Albert II-dok in gebruik nam, een terminal die vanaf 2007 zou moeten zorgen voor extra trafiek ten belope van één miljoen TEU. Voorts werden bij PSA drie bijkomende portaalkranen geïnstalleerd op de OCHZ-terminal. Andere uitbreidingsprojecten werden eveneens al gerealiseerd of zijn in volle gang, zoals de vergroting, aan de voorhaven, van de terminal ten behoeve van Stora Enso, of de ingebruikneming, aan de achterhaven, van een *deepsea* ro-roterminal en een maritieme logistieke zone die 120 hectare moet beslaan. Daarnaast wordt de opslagcapaciteit van het gasterminal uitgebreid. Dat gas wordt geleverd in twee vormen, namelijk vloeibaar gas (LNG), dat wordt vervoerd via methaantankers met bestemming de Belgische en Europese markten en opgeslagen in de Fluxys-terminal, en in gasvorm, vanuit Noorwegen via de *Zeepipe* van Statoil en vanuit Groot-Brittannië via de *Interconnector* van Bacton, met bestemming de continentale Europa. Het Verenigde Koninkrijk is echter geleidelijk een netto invoerder geworden, waardoor het gastransport regelmatig van richting verandert.

Het initiatief dat MBZ, het havenbedrijf van Zeebrugge, met PortConnect nam, heeft andermaal vrucht afgeworpen. Het droeg bij tot de ontsluiting van de haven langs de waterwegen en tot een intensivering van het containertransport via de kustvaart voor de *feederdiensten*, waardoor in 2005 ongeveer 150.000 extra TEU kon worden vervoerd. Dergelijke resultaten zetten ertoe aan verdere inspanningen te leveren om de binnenwateren te ontsluiten; de verbetering van de verbindingen Seine-Noord en Noorderkanaal zou hiertoe actief kunnen bijdragen. Dit streven naar toegankelijkheid vanuit het hinterland staat centraal. Dit blijkt ook uit de aandacht voor het wegvervoer, waar prioriteit wordt gegeven aan de aanpassing van de expresswegen N31 en N49, die Brugge aan Zeebrugge verbinden, waar kruispunten vervangen worden door tunnels.

De snelle groei van deze kusthaven, die gepaard gaat met aanzienlijke investeringen, zoals de sterk toegenomen investeringen in 2005, zal op korte termijn ongetwijfeld een positieve invloed hebben op de creatie van TW en werkgelegenheid, die een tijdelijke verzwakking te zien gaf.

1.5.2 Toegevoegde waarde

1.5.2.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De daling van de TW in Zeebrugge, berekend in vaste prijzen, bedroeg 2,7 pct. voor de ondernemingen in de haven en 3,3 pct., alle effecten inbegrepen (- 0,8 en - 1,4 pct. tegen lopende prijzen, tabel 30). Ze deed zich voornamelijk voor in de niet-maritieme bedrijfstakken. Het aandeel van de directe TW in het bbp van het Vlaamse Gewest bleef constant, namelijk 0,5 pct., terwijl het aandeel van de totale TW met 0,1 procentpunt terugliep, tot 0,8 pct. In 2005 bereikten deze percentages respectievelijk 0,3 en 0,5 pct. van het bbp van het land.

⁵² Bronnen: onder andere Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), Vlaamse Havencommissie (2006) en Lloyd Special Report "Zeebrugge".

⁵³ Voor alle duidelijkheid: de cijfers voor het ro-roverkeer in deze studie laten containergoederen buiten beschouwing, ook als ze horizontaal worden behandeld, aangezien die goederen zijn opgenomen onder de categorie "containers".

TABEL 30 TOEGEVOEGDE WAARDE IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2000 TOT 2005
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	733,6	747,4	766,5	743,1	806,2	799,7	100,0	- 0,8	+ 1,7
MARITIEME CLUSTER.....	278,6	279,0	273,6	286,4	293,9	314,5	39,3	+ 7,0	+ 2,4
Scheepsagenten en expediteurs	30,0	27,2	28,5	35,7	39,0	38,8	4,9	- 0,5	+ 5,3
Goederenbehandeling	81,5	88,0	89,1	94,1	107,0	109,1	13,6	+ 2,0	+ 6,0
Rederijen	2,7	4,4	9,0	18,4	12,2	28,1	3,5	+ 129,9	+ 59,2
Scheepsbouw en - herstelling	9,1	9,6	8,4	7,6	7,8	8,0	1,0	+ 2,5	- 2,6
Havenaanleg en baggerwerken	33,2	26,2	24,4	17,0	12,2	10,9	1,4	- 10,2	- 19,9
Visserij	30,3	34,8	32,1	31,8	23,7	23,6	2,9	- 0,5	- 4,9
Maritieme handel	0,4	0,1	0,2	0,8	0,5	0,1	0,0	- 81,9	- 23,1
Havenbedrijf	18,3	18,5	20,8	14,7	21,3	22,1	2,8	+ 3,8	+ 3,9
Openbare sector	73,1	70,2	61,1	66,2	70,2	73,8	9,2	+ 5,1	+ 0,2
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>17,7</i>	<i>20,3</i>	<i>18,4</i>	<i>19,3</i>	<i>15,1</i>	<i>15,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 5,2</i>	<i>- 2,1</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	455,0	468,3	492,9	456,7	512,2	485,2	60,7	- 5,3	+ 1,3
HANDEL	74,0	79,2	63,4	60,1	81,0	79,2	9,9	- 2,1	+ 1,4
INDUSTRIE	275,9	276,7	304,4	267,5	283,1	260,7	32,6	- 7,9	- 1,1
Energie	78,9	76,6	111,5	57,8	59,6	52,6	6,6	- 11,7	- 7,8
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	28,5	29,0	29,4	26,5	26,0	23,6	3,0	- 9,1	- 3,7
Automobielnijverheid	0,1	7,9	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	+ 6,1	+ 3,5
Elektronica	72,0	65,4	66,1	80,4	84,5	79,0	9,9	- 6,5	+ 1,9
Metaalverwerkende nijverheid	14,7	16,6	27,8	25,8	29,4	25,3	3,2	- 14,0	+ 11,4
Bouw	55,7	57,1	44,8	40,9	40,0	41,2	5,2	+ 3,0	- 5,8
Voedingsnijverheid	13,0	11,5	10,3	22,9	28,8	27,0	3,4	- 6,3	+ 15,7
Andere industrie	13,0	12,6	14,4	13,2	14,7	11,9	1,5	- 18,9	- 1,7
VERVOER OVER LAND	60,0	62,6	70,6	73,3	84,1	74,0	9,3	- 12,0	+ 4,3
Wegvervoer	46,5	48,6	53,5	56,0	63,2	60,6	7,6	- 4,0	+ 5,5
Ander vervoer over land	13,5	14,0	17,1	17,3	20,9	13,4	1,7	- 35,9	- 0,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	45,1	49,8	54,5	55,7	64,1	71,2	8,9	+ 11,0	+ 9,6
Andere diensten	31,2	32,5	37,1	38,4	46,2	52,1	6,5	+ 12,9	+ 10,8
Openbare sector	13,9	17,3	17,4	17,4	18,0	19,1	2,4	+ 6,2	+ 6,5
2. INDIRECTE EFFECTEN	555,3	610,5	680,5	603,1	631,7	618,4	-	- 2,1	+ 2,2
MARITIEME CLUSTER	222,0	246,4	341,0	260,3	239,2	250,5	-	+ 4,7	+ 2,4
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	333,3	364,1	339,5	342,8	392,4	368,0	-	- 6,2	+ 2,0
TOTAAL TOEGE- VOEGDE WAARDE.....	1.288,9	1.357,9	1.447,0	1.346,1	1.437,8	1.418,1	-	- 1,4	+ 1,9

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

- Maritieme cluster:

De toename van de TW in de maritieme cluster is het gevolg van de uitstekende prestaties van Cobelfret Ferries (rederijen), waarvan de bedrijfswinst nagenoeg verdubbelde, Combined Terminal Operators en 2XL, ondanks de dalingen bij Bridgestone Logistics Europe en Zeebrugse Behandelingsmaatschappij en de overname door Container Handling Zeebrugge van OCHZ (goederenbehandeling). De belangrijkste werkgever van de haven, de Zeemacht (overheidssector), en het havenbedrijf droegen eveneens meer bij aan het bbp, terwijl de daling bij Depret aanzienlijker was dan de stijging bij Diving Engineering and Consultancy Office (havenaanleg en baggerwerken).

- Niet-maritieme cluster:

De daling bij Fjord Seafood Pieters verklaart de terugval in de handel, ondanks een stijging bij CDMZ.

In de industrie waren een aantal dalingen te merken, meer bepaald bij Fluxys – minder grote afschrijvingen – en Fluxys LNG – lagere winst en personeelskosten – (energie), Pemco Brugge en Corn. Van Looke (chemie), Jabil Circuit Belgium (elektronica), Donaldson Europe (metaalverwerkende nijverheid), die verlies lijden, Uco Yarns, Walleyne Graphics en Denolf Recycling (andere industrie). De bouw hield stand, onder meer dankzij de prestaties van Hanson Aggregates Belgium, terwijl Philips Innovative Applications (elektronica) een hogere bedrijfswinst boekte.

De dalingen in het vervoer over land zijn niet alleen het gevolg van de herstructurering van de NMBS, maar zijn ook te wijten aan de terugloop bij Norbert Dentressangle Silo Belgium (wegvervoer). Een forse stijging bij het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland (I.V.B.O.) verklaart gedeeltelijk de toename in de andere diensten.

1.5.2.2 Top-10 van de TW in de haven van Zeebrugge in 2005

TABEL 31 **TOP- 10 VAN DE TW IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	ZEEMACHT	Openbare sector	73,8
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	61,2
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	43,5
4	FLUXYS LNG	Energie	30,8
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	25,2
6	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	22,2
7	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf	22,1
8	COBELFRET FERRIES	Rederijen	22,0
9	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	19,1
10	GLAVERBEL	Bouw	18,3
TOTAAL top-10			338,3

Bron: NBB.

1.5.3 Werkgelegenheid

1.5.3.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge daalde opmerkelijk (tabel 32). Dat gold evenzeer voor de indirecte werkgelegenheid. De werkgelegenheid in de ondernemingen in de haven had eenzelfde aandeel in de werkgelegenheid van het Vlaamse Gewest als een jaar eerder, namelijk 0,5 pct., terwijl het aandeel van de totale werkgelegenheid met 0,1 procentpunt afnam, tot 0,9 pct. In 2005 vertegenwoordigde de directe en totale werkgelegenheid respectievelijk 0,3 en 0,5 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid van het land.

- Maritieme cluster:

De werkgelegenheid nam sterk toe in de maritieme bedrijfstakken in Zeebrugge, onder invloed van de uitbreiding van het havenarbeiderscontingent en van ondernemingen zoals Combined Terminal Operators, Container Handling Zeebrugge (goederenbehandeling) en de Zeemacht. Het personeelsbestand verminderde echter lichtjes bij de Zeebrugse Visveiling (visserij) en binnen het havenbedrijf.

- Niet-maritieme cluster:

De groei van de werkgelegenheid bij CDMZ compenseerde de daling bij Fjord Seafood Pieters en Metalunion.

De achteruitgang bij Philips Innovative Applications, Jabil Circuit Belgium (elektronica), Fluxys (energie), Arplam (chemie), Motogroup (metaalverwerkende nijverheid), Uco Yarns en Walleyne Graphics (andere industrie) verklaart de daling van het personeelsbestand in de industrie, die echter wordt getemperd door aanwervingen o.a. bij PBI Fruit Juice Company (voeding).

De werkgelegenheid ging achteruit in enkele ondernemingen van het wegvervoer, zoals D.D. Trans, Eurolines en Norbert Dentressangle Silo Belgium. Daarbij komt de herstructurering van de NMBS en het faillissement van Mat Transport (ander vervoer over land). Een forse toename werd integendeel opgetekend bij Cleandienst, als gevolg van de overname van Bouw-Schoon-Vlaanderen (andere diensten).

TABEL 32

WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2000 TOT 2005
 (VTE)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN	10.808	11.080	10.643	10.341	10.896	10.658	100,0	- 2,2	- 0,3
MARITIEME CLUSTER.....	4.973	4.814	4.395	4.345	4.310	4.451	41,8	+ 3,3	- 2,2
Scheepsagenten en expediteurs	303	320	347	400	408	425	4,0	+ 4,2	+ 7,0
Goederenbehandeling	1.388	1.364	1.380	1.367	1.476	1.627	15,3	+ 10,2	+ 3,2
Rederijen	119	83	91	94	92	89	0,8	- 3,1	- 5,6
Scheepsbouw en - herstelling	194	193	167	150	146	148	1,4	+ 1,0	- 5,2
Havenaanleg en baggerwerken	317	291	287	246	166	163	1,5	- 1,4	- 12,4
Visserij	497	488	484	435	377	325	3,1	- 13,8	- 8,1
Maritieme handel	9	6	5	16	9	2	0,0	- 82,5	- 30,5
Havenbedrijf	163	162	156	152	150	145	1,4	- 3,1	- 2,3
Openbare sector	1.982	1.907	1.480	1.484	1.486	1.527	14,3	+ 2,8	- 5,1
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>306</i>	<i>288</i>	<i>295</i>	<i>313</i>	<i>298</i>	<i>235</i>	<i>-</i>	<i>- 20,9</i>	<i>- 5,1</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.835	6.266	6.248	5.997	6.586	6.207	58,2	- 5,8	+ 1,2
HANDEL	938	993	1.052	924	1.171	1.178	11,1	+ 0,6	+ 4,7
INDUSTRIE.....	2.997	3.336	3.082	2.926	2.891	2.694	25,3	- 6,8	- 2,1
Energie	378	355	384	161	132	124	1,2	- 5,9	- 20,0
Petroleumindustrie	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	321	357	346	320	277	240	2,3	- 13,1	- 5,6
Automobielnijverheid	3	176	1	0	2	2	0,0	+ 25,0	- 6,5
Elektronica	786	799	777	862	897	785	7,4	- 12,5	+ 0,0
Metaalverwerkende nijverheid	259	384	399	389	442	419	3,9	- 5,3	+ 10,1
Bouw	700	736	600	590	529	536	5,0	+ 1,3	- 5,2
Voedingsnijverheid	271	267	275	313	343	347	3,3	+ 1,1	+ 5,1
Andere industrie	280	262	299	292	270	240	2,3	- 11,0	- 3,0
VERVOER OVER LAND	1.023	1.086	1.190	1.223	1.414	1.220	11,4	- 13,7	+ 3,6
Wegvervoer	769	823	881	900	1.036	942	8,8	- 9,1	+ 4,2
Ander vervoer over land	254	264	309	323	378	277	2,6	- 26,5	+ 1,8
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	877	851	923	924	1.110	1.116	10,5	+ 0,5	+ 4,9
Andere diensten	529	520	594	616	814	822	7,7	+ 1,0	+ 9,2
Openbare sector	348	331	329	308	296	294	2,8	- 0,7	- 3,3
2. INDIRECTE EFFECTEN	10.298	10.760	10.218	9.549	10.101	9.760	-	- 3,4	- 1,1
MARITIEME CLUSTER.....	4.748	4.481	4.329	3.946	3.698	3.752	-	+ 1,5	- 4,6
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	5.550	6.280	5.888	5.602	6.403	6.009	-	- 6,2	+ 1,6
TOTAAL WERKGELEGENHEID.....	21.106	21.840	20.861	19.890	20.997	20.418	-	- 2,8	- 0,7

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

1.5.3.2 Top-10 van de werkgelegenheid in de haven van Zeebrugge in 2005

TABEL 33 **TOP- 10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2005**
(VTE's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	ZEEMACHT	Openbare sector	1.527
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	521
3	SEA-RO TERMINAL	Goederenbehandeling	461
4	FJORD SEAFOOD PIETERS	Handel	356
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	322
6	OPENBAAR BESTUUR	Openbare sector	294
7	N.M.B.S. HOLDING	Ander vervoer over land	229
8	CLEANDIENST	Andere diensten	204
9	D.D. TRANS	Wegvervoer	200
10	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Elektronica	187
TOTAAL top-10			4.301

Bron: NBB.

1.5.4 Investeringsen

1.5.4.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

Het verloop van de investeringen was merkkelijk gunstiger. Ze stegen, tegen vaste prijzen, met 77,2 pct. (+79 pct. tegen lopende prijzen, tabel 34). Het betreft hier een recordtoename voor deze kusthaven, vooral als gevolg van de nieuwe infrastructuur die voor de goederenbehandeling werd opgezet. Het gaat om een signaal dat bemoedigend is voor de creatie van TW en werkgelegenheid, die doorgaans uit dergelijke investeringen voortvloeit.

o Maritieme cluster:

Het jaar 2005 ging gepaard met aanzienlijke investeringen bij Container Handling Zeebrugge, APM Terminals Zeebrugge, Combined Terminal Operators -terreinen en gebouwen-, Accessory Plant Zeebrugge (goederenbehandeling), maar ook bij Cobelfret Ferries (rederijen). Belangrijke dalingen werden echter opgetekend bij enkele scheepsagenten en expediteurs, en binnen het havenbedrijf.

o Niet-maritieme cluster:

De daling in de handel komt voor rekening van Ferrez Zeebrugge. De impact ervan bleef gematigd, onder meer dankzij de stijgingen bij Paulus Henri en Zonen en Vandamme Catering.

De investeringen stegen fors in de energiesector, zoals bij Electrabel, Fluxys en Fluxys LNG. Voor deze twee laatste entiteiten betrof het investeringen in het kader van het gasbevoorradingbeleid van het land en het continent. Dankzij de uitbreiding en de versterking van het netwerk kan beter worden geanticipeerd op de ontwikkeling van de capaciteitsvraag, met onder meer de verdubbeling van de doorvoercapaciteit in de LNG-terminal. De investeringen namen eveneens toe bij Corn. Van Loocke, maar de daling bij Pemco Brugge (chemie) was groter. Andere belangrijke dalingen werden vastgesteld bij Jabil Circuit Belgium (elektronica), Donaldson Europe (metaalverwerkende nijverheid) en Hanson Aggregates Belgium (bouw).

TABEL 34**INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2000 TOT 2005**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
MARITIEME CLUSTER.....	95,2	59,9	54,5	62,1	59,2	227,1	63,7	+ 283,5	+ 19,0
Scheepsagenten en expediteurs	5,4	10,5	6,5	7,5	14,4	11,4	3,2	- 21,2	+ 16,2
Goederenbehandeling	18,5	19,6	15,4	14,7	22,1	79,7	22,4	+ 260,5	+ 33,9
Rederijen	3,4	2,1	8,5	4,6	4,0	123,0	34,5	+ 2987,3	+ 104,5
Scheepsbouw en - herstelling	1,7	0,5	0,4	0,4	1,3	1,0	0,3	- 24,6	- 11,0
Havenaanleg en baggerwerken	8,8	1,7	1,4	1,6	1,5	1,0	0,3	- 32,4	- 35,4
Visserij	21,1	10,1	9,3	7,4	4,1	1,5	0,4	- 63,2	- 41,1
Maritieme handel	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	- 95,6	- 17,3
Havenbedrijf	32,0	14,4	13,1	25,9	11,8	9,5	2,7	- 19,2	- 21,5
Openbare sector	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
<i>Verdeling (p.m.)</i>	<i>17,4</i>	<i>9,2</i>	<i>8,4</i>	<i>6,7</i>	<i>7,3</i>	<i>5,1</i>	<i>-</i>	<i>- 29,9</i>	<i>- 21,7</i>
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	95,0	83,6	111,0	94,4	140,0	129,4	36,3	- 7,5	+ 6,4
HANDEL	9,5	13,0	10,7	13,0	10,1	9,7	2,7	- 3,9	+ 0,4
INDUSTRIE.....	37,0	38,6	64,8	51,8	72,8	77,0	21,6	+ 5,8	+ 15,8
Energie	7,4	7,7	4,5	3,4	30,6	49,1	13,8	+ 60,3	+ 46,2
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	3,5	3,3	2,7	2,2	4,2	3,5	1,0	- 17,6	- 0,2
Automobielnijverheid	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	9,1	13,7	7,5	17,9	14,4	10,2	2,9	- 29,1	+ 2,2
Metaalverwerkende nijverheid	1,4	3,0	2,2	2,1	7,0	1,8	0,5	- 74,9	+ 4,6
Bouw	10,7	7,7	5,1	6,6	5,2	4,4	1,2	- 15,9	- 16,3
Voedingsnijverheid	1,5	1,2	37,6	16,3	8,6	7,0	2,0	- 18,7	+ 36,7
Andere industrie	3,5	1,8	5,2	3,4	2,8	1,2	0,3	- 58,4	- 19,5
VERVOER OVER LAND	16,6	11,7	24,6	18,3	19,0	22,4	6,3	+ 18,2	+ 6,2
Wegvervoer	11,1	9,7	15,3	16,0	16,8	17,9	5,0	+ 6,0	+ 9,9
Ander vervoer over land	5,5	2,0	9,3	2,3	2,1	4,6	1,3	+ 115,1	- 3,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	31,9	20,3	10,8	11,3	38,1	20,3	5,7	- 46,7	- 8,6
Andere diensten	10,9	8,9	6,4	5,9	24,1	13,6	3,8	- 43,8	+ 4,5
Openbare sector	21,0	11,4	4,4	5,3	14,0	6,8	1,9	- 51,8	- 20,3
DIRECTE INVESTERINGEN	190,2	143,5	165,5	156,5	199,2	356,5	100,0	+ 79,0	+ 13,4

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

Er werd aanzienlijk geïnvesteerd in het vervoer over land, namelijk bij D.D. Trans alsook bij Infrabel. Daarentegen liepen de investeringen, in vergelijking met 2004, aanzienlijk terug in de andere diensten, bij I.V.B.O., terwijl de toename bij International Container & Trailer Services en Gems International onvoldoende bleek. Na aanzienlijke inspanningen in 2004, bracht de overheid haar investeringen terug op het peil van 2003.

1.5.4.2 Top-10 van de investeringen in de haven van Zeebrugge in 2005

TABEL 35 **TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	COBELFRET FERRIES	Rederijen	121,7
2	FLUXYS LNG	Energie	45,1
3	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling	35,6
4	APM TERMINALS ZEEBRUGGE	Goederenbehandeling	23,3
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Goederenbehandeling	12,7
6	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Elektronica	9,6
7	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Havenbedrijf	9,5
8	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Scheepsagenten en expediteurs	7,8
9	I.V.B.O.	Andere diensten	7,0
10	D.D. TRANS	Wegvervoer	6,9
TOTAAL top-10			279,3

Bron: NBB.

1.5.5 Financiële ratio's

- De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen liep in 2005 fors terug, tot het niveau van 2003 (tabel 36). De belangrijkste dalingen deden zich voor in de niet-maritieme bedrijfstakken. De prestaties van Metalunion en Fjord Seafood Pieters (handel), Fluxys LNG (energie) en Philips Innovative Applications (elektronica) gingen dan ook achteruit, terwijl Pemco Brugge, Arplam (chemie), Donaldson Europe (metaalverwerkende nijverheid), Glaverbel (bouw) en Kathy Chocolaterie (voeding) verlies leden. Ook in de maritieme cluster werd een bepaalde achteruitgang opgetekend, zoals bij P&O Ferrymasters (scheepsagenten en expediteurs), Zeebrugse Behandelingsmaatschappij en Combined Terminal Operators (goederenbehandeling), en niet te vergeten bij Depret (havenaanleg en baggerwerken). Daartegenover steeg de rentabiliteit bij Huktra en Zeebrugge Shipping and Bunkering Company (scheepsagenten en expediteurs), Cobelfret Ferries (rederijen), NMBS Holding (ander vervoer over land), Sita Recycling Services en Arte-Man (andere diensten).
- Ook de liquiditeit is afgenomen, ditmaal vooral in de maritieme bedrijfstakken. Ondanks het grotere vermogen van Belgian New Fruit Wharf om de financiële verplichtingen op korte termijn na te komen, slonk de liquiditeit in de goederenbehandeling als gevolg van een daling bij Combined Terminal Operators. Een zeer aanzienlijk liquiditeitsverlies deed zich voor bij Cobelfret Ferries (rederijen), waardoor de liquiditeitstoename bij Verheye Joël (scheepsbouw en -herstelling), Depret (havenaanleg en baggerwerken), Zeemansblik en European Fish Center (visserij) onvoldoende was voor een kentering. Terwijl de liquiditeit achteruitging bij Fluxys en Fluxys LNG (energie), D.D. Trans en International Transport Gheeraert (wegvervoer), NMBS Holding (ander vervoer over land) en Philips Coordination Center (andere diensten), steeg ze bij P. De Loof en Kolen Tomar (handel), Philips Innovative Applications (elektronica), Glaverbel (bouw), Pemco Brugge (chemie), Werkhuizen Lavy (metaalverwerkende nijverheid) en Hanson Aggregates Belgium (bouw).

TABEL 36 FINANCIËLE RATIO'S IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE VAN 2003 TOT 2005

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
MARITIEME CLUSTER.....	8,4	10,4	12,0	1,37	1,54	1,21	54,7	57,4	51,2
Scheepsagenten en expediteurs..	23,6	24,6	23,2	1,03	1,01	1,04	21,2	22,1	26,2
Goederenbehandeling	9,4	23,4	15,8	1,14	1,44	1,30	41,2	44,3	47,1
Rederijen.....	12,3	4,6	22,0	4,61	5,00	1,14	80,1	80,3	35,8
Scheepsbouw en -herstelling	6,2	15,9	17,4	1,74	1,51	1,61	41,4	34,9	35,9
Havenaanleg en baggerwerken....	14,5	45,5	30,1	1,20	1,31	1,52	24,3	33,0	34,4
Visserij	4,4	- 2,6	- 2,4	1,28	1,13	1,30	34,5	33,3	34,1
Maritieme handel	10,3	22,2	3,9	1,45	1,66	1,61	40,5	31,6	32,1
Havenbedrijf.....	4,1	6,4	5,6	0,57	0,90	1,54	78,9	81,2	85,5
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	6,5	8,9	4,8	1,13	1,10	1,15	47,1	45,0	44,8
HANDEL	11,6	16,7	11,7	0,88	0,90	1,06	25,9	27,1	28,6
INDUSTRIE.....	6,4	10,5	3,6	1,03	1,08	1,07	51,8	53,0	52,0
Energie.....	6,3	4,3	3,6	1,87	1,68	1,10	77,8	79,9	80,2
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	- 29,5	94,6	- 41,3	0,67	0,75	0,95	24,1	24,9	22,2
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	44,1	35,5	22,8	1,53	1,74	1,94	34,8	48,3	53,0
Metaalverwerkende nijverheid.....	13,0	13,2	- 0,1	1,66	1,61	1,66	46,9	39,2	40,9
Bouw	- 2,7	3,7	- 0,2	0,86	0,87	1,03	27,1	26,8	24,9
Voedingsnijverheid	- 10,3	17,9	- 0,9	0,55	0,55	0,58	5,0	17,4	15,4
Andere industrie.....	1,7	5,8	- 5,7	1,31	1,29	1,25	42,8	42,2	35,8
VERVOER OVER LAND	3,4	0,6	6,5	1,00	0,88	0,91	33,3	24,8	31,5
Wegvervoer.....	12,9	9,4	8,9	1,23	1,55	1,30	45,9	49,2	43,2
Ander vervoer over land	- 8,2	- 16,4	- 0,5	0,78	0,58	0,53	25,0	12,7	17,6
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	6,1	0,9	5,1	1,80	1,52	1,47	51,1	42,1	40,1
Andere diensten.....	6,1	0,9	5,1	1,80	1,52	1,47	51,1	42,1	40,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	7,1	9,4	7,1	1,19	1,21	1,17	49,3	48,3	46,7

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

- De solvabiliteit ging achteruit in beide clusters. Vooruitgang werd geconstateerd bij Huktra, Zeebrugge Shipping and Bunkering Company en ECS European Containers (scheepsagenten en expediteurs), Wallenius Wilhelmsen Logistics Zeebrugge (goederenbehandeling), Verhey Joël (scheepsbouw en -herstelling), Metalunion (handel), Fluxys (energie), Philips Innovative Applications (elektronica), Werkhuizen Landuyt (metaalverwerkende nijverheid) en NMBS Holding (ander vervoer over land). De volgende ondernemingen hadden daarentegen te kampen met een afname van hun solvabiliteit in 2005: Cobelfret Ferries (rederijen), Pemco Brugge (chemie), Glaverbel en Seapane (bouw), Kathy Chocolaterie (voeding), Walley Graphix (andere industrie), Eurolines en D.D. Trans (wegvervoer), en I.V.B.O. (andere diensten).

2 ECONOMISCH BELANG VAN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX

2.1 HAVEN VAN LUIK

2.1.1 Opmerkelijke gebeurtenissen in 2005⁵⁴

In het Luikse havencomplex werd voor 2005 een aanzienlijke daling van het binnenvaartverkeer verwacht, gelet op de sluiting, in april van dat jaar, van de hoogoven "HF6" van Cockerill-Sambre (Arcelor-groep) in Seraing. Deze sluiting was slechts de eerste stap sinds de in 2003 aangekondigde herstructurering, die betrekking heeft op de vestigingen in Ougrée en Chertal, aangezien de Luikse warme fase waarschijnlijk gedoemd is te verdwijnen tegen 2009. Het goederenverkeer gerealiseerd via de openbare infrastructuur liep terug tot zowat het peil van 2002 en 2003. Wanneer daar echter de cijfers van de privékaaien - waaronder die van Arcelor - worden bijgeteld, krijgt men een nog duidelijker beeld, aangezien dit totaal geringer is dan in het jaar 2001 (zie punt 2.8). Die verliezen zijn uiteraard toe te schrijven aan de aanzienlijke daling van het transport van erts en kolen (- 24 pct.), als gevolg van de herstructurering van het metaalverwerkende bedrijf.

Het lichte herstel in 2006, dat in de hand werd gewerkt door de toename van het containerverkeer, doet echter vermoeden dat de omschakeling van de site al aan de gang is. Deze omschakeling berust onder meer op de overgang van een op de zware industrie gerichte haven naar een haven die zich meer toespitst op lichtere industriële activiteiten en op logistiek met een hoge toegevoegde waarde. De opvallendste uiting daarvan is het project TriLogiPort, een initiatief dat wordt gestimuleerd door het Waalse Marshallplan. Dat gebied van 100 hectare ligt in Hermalle-sous-Argenteau, is eigendom van het Waalse Gewest en wordt sinds juni 2004 beheerd door de PAL. Het geheel zal bestaan uit een containerterminal, dok en kaden, opslagzones, terreinen voor ondernemingen die zich richten op de binnenvaart en een zone voor niet specifiek watergebonden ondernemingen, en zal bereikbaar zijn via de weg en het spoor. De werkzaamheden vingen aan in 2005. De kosten van het project werden geraamd op 30 miljoen euro tijdens een eerste fase. Een uitbreiding met 180 hectare kan eventueel worden overwogen bij de wederopbouw van de site van Chertal (300 hectare), ten zuiden van Hermalle-sous-Argenteau, na de volledige ontmanteling van de Luikse warmstaalindustrie.

De Antwerpse haven beschouwt dit project als een oplossing voor het ernstige verzadigingsprobleem op haar containerterminals, gelet op de aanzienlijke toename van het containerverkeer (zie hierboven). In februari 2006 werd een economisch samenwerkingsverband gesloten met de PAL en de Luikse Investeringsmaatschappij SPI+, met als doel dit platform te promoten als een soort "achterlandbasis" van de Antwerpse haven. Het project is echter vooral van levensbelang voor de toekomst van de Luikse haven. De opslagcapaciteit van TriLogiPort zal 4.000 TEU bedragen. Volgens het *Office de Promotion des Voies navigables* (OPVN, Waals Gewest) zou de op beide sites gecreëerde distributieactiviteit – met Europese distributiecentra voorop – bovendien meer dan 2.000 nieuwe directe banen⁵⁵, of 1.790 VTE, moeten opleveren. Wanneer tevens rekening wordt gehouden met de door toeleveranciers gecreëerde activiteit, kan met indirecte banen inbegrepen een totale banencreatie van meer dan 4.220 VTE worden verwacht. Dit zijn evenwel slechts prognoses voor de distributiecentra, terwijl de andere helft van de ruimte bestemd is voor industriële en havenactiviteiten, die ook werkgelegenheid zullen scheppen. Deze toekomstige uitbreidingen van het havengebied kunnen dus gedeeltelijk het door de sluiting van de hoogovens veroorzaakte banenverlies goedmaken, dat op meer dan 7.000 VTE werd geraamd⁵⁶. Om deze doelstelling te bereiken, is het meer dan ooit nodig de inspanningen te concentreren op de creatie van toegevoegde waarde en werkgelegenheid, en niet zozeer op het aantal ton dat wordt overgeslagen, ook al blijft de binnenvaart onontbeerlijk voor de ontwikkeling in het Maasbekken.

⁵⁴ Bronnen: Port Autonome de Liège en "Annuaire du Port Autonome de Liège 2006", *Lloyd Special Report*.

⁵⁵ Het betreft hier het minimumaantal banen dat te danken is aan de vestiging van Europese distributiecentra op de daarvoor bestemde 145 hectaren in Hermalle-sous-Argenteau en Chertal. Bron: Office de Promotion des Voies navigables - Waals Gewest - (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*.

⁵⁶ Theoretische raming, indirecte werkgelegenheid inbegrepen. Zie Lagneaux (2006) voor meer uitleg.

De in het havengebied gevestigde ondernemingen lijken op dit moment een afwachterende houding aan te nemen, aangezien hun TW in 2005 slechts matig toenam, terwijl de werkgelegenheid verder daalde en de investeringen afnamen. Het stimuleren van de activiteit is cruciaal voor de toekomst van het Luikse bekken en van de regio. En de tijd dringt. De snelle ontwikkeling van de binnenscheepvaart (zie de verbinding Seine - Noord-Europa) en van de concurrentie, zoals de haven van Parijs, die in 2005 de op een na belangrijkste binnenhaven van Europa is geworden en die een uitbreiding van de terminal van Gennevilliers tegen 2010 aankondigt (waarbij de capaciteit op 400.000 TEU wordt gebracht), is voor de bevoegde instanties een extra stimulans om vaart te zetten achter de herstructurering van de activiteiten in de Luikse haven.

2.1.2 Toegevoegde waarde

2.1.2.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De directe TW steeg met 1,1 pct. tegen vaste prijzen (+3,1 pct. tegen lopende prijzen, tabel 37). Samen met de indirecte TW bedroeg de totale stijging van de TW 0,7 pct. tegen vaste prijzen. Volgens een eerste schatting komen die ontwikkelingen overeen met het verloop van het bbp van het Waalse Gewest. Het aandeel van de directe TW in dit bbp belooft inderdaad 1,8 pct., dat van de totale TW 3,5 pct. Deze niveaus zijn vergelijkbaar met die van vorig jaar. De directe TW van het havencomplex vertegenwoordigde 0,4 pct van het Belgische bbp. Inclusief de indirecte TW bedraagt dit 0,8 pct.

- Maritieme cluster:

De goede gezondheid van de bescheiden Luikse maritieme cluster heeft vooral te maken met de sterke prestaties van CTB Logistics – stijging van de werkgelegenheid –, Magasins Généraux Manutention – hogere winst – (goederenbehandeling) en van Somef (rederijen), waarvan de bedrijfswinst fors is gestegen. Deze bedrijfstakken zetten aldus hun expansie voort, in het vooruitzicht van een herstel van de goederenbehandeling tijdens de komende jaren.

- Niet-maritieme cluster:

De groei in de handel vloeit voort uit de positieve resultaten van Total Belgium - met hogere personeelskosten - en van een belangrijke stijging bij Eagle Energy – oplopende winst – en Indumet, terwijl Terval en Belgomazout Liège terrein moesten prijsgeven.

De situatie in de industrie vertoont meer tegenstellingen, met enerzijds stijgingen bij Cockerill Sambre (metaalverwerkende nijverheid), Prayon, Imerys (chemie), Constructions Electroniques + Télécommunications (CE+T) – aanzienlijke toename van de bedrijfswinst –, SGL Carbon (elektronica), Tiense Suikerraffinaderij (voedingsindustrie) – stijging van de bedrijfswinst –, en anderzijds een daling bij Electrabel, SPE (energie) – verliezen – en de CBR Cementbedrijven (bouw), waarvan de resultaten teruglopen.

De daling in het wegvervoer is vooral toe te schrijven aan de ondernemingen Cuypers Logistics en Simex. Een belangrijke stijging werd echter opgetekend bij Intradel (andere diensten).

TABEL 37 TOEGEVOEGDE WAARDE IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 2000 TOT 2005
(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	1.184,8	1.124,6	1.139,8	999,3	1.253,6	1.292,0	100,0	+ 3,1	+ 1,7
MARITIEME CLUSTER.....	21,8	22,2	21,2	21,2	23,8	25,1	1,9	+ 5,2	+ 2,8
Scheepsagenten en expediteurs	7,8	5,1	4,3	4,7	6,0	5,8	0,4	- 3,9	- 5,8
Goederenbehandeling	10,9	10,4	10,5	11,4	11,9	12,4	1,0	+ 3,9	+ 2,5
Rederijen	0,3	3,9	3,1	2,3	3,1	4,2	0,3	+ 37,8	+ 73,4
Scheepsbouw en - herstelling	0,6	0,6	0,9	1,0	1,1	0,9	0,1	- 14,5	+ 9,6
Havenaanleg en baggerwerken	0,5	0,6	0,5	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	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	0,1	+ 0,5	+ 0,3
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	1.163,0	1.102,4	1.118,6	978,1	1.229,7	1.266,9	98,1	+ 3,0	+ 1,7
HANDEL	78,9	67,7	68,9	81,9	78,6	95,6	7,4	+ 21,7	+ 3,9
INDUSTRIE	1.044,1	990,5	1.001,1	847,1	1.102,8	1.119,8	86,7	+ 1,5	+ 1,4
Energie	186,7	244,8	205,0	120,2	284,1	264,0	20,4	- 7,1	+ 7,2
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	81,4	96,6	104,8	91,2	99,2	110,1	8,5	+ 11,0	+ 6,2
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	7,4	8,0	5,9	2,8	5,1	6,3	0,5	+ 22,9	- 3,2
Metaalverwerkende nijverheid	544,7	435,0	454,0	426,2	526,1	555,6	43,0	+ 5,6	+ 0,4
Bouw	165,3	153,3	174,4	158,9	151,7	144,9	11,2	- 4,5	- 2,6
Voedingsnijverheid	43,3	36,3	40,0	33,4	24,0	28,1	2,2	+ 17,1	- 8,3
Andere industrie	15,3	16,6	16,9	14,5	12,5	10,8	0,8	- 13,7	- 6,8
VERVOER OVER LAND	4,9	4,6	7,9	7,9	8,2	7,6	0,6	- 7,5	+ 9,0
Wegvervoer	2,5	2,2	5,5	5,4	5,9	5,3	0,4	- 10,9	+ 16,5
Ander vervoer over land	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	2,3	0,2	+ 1,4	- 1,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	35,0	39,6	40,7	41,2	40,2	43,9	3,4	+ 9,3	+ 4,7
Andere diensten	35,0	39,6	40,7	41,2	40,2	43,9	3,4	+ 9,3	+ 4,7
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
2. INDIRECTE EFFECTEN	1.046,3	1.089,9	1.089,5	1.005,0	1.126,2	1.151,3	-	+ 2,2	+ 1,9
MARITIEME CLUSTER	48,0	46,0	46,0	44,1	46,6	50,4	-	+ 8,1	+ 1,0
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	998,3	1.044,0	1.043,5	960,9	1.079,6	1.101,0	-	+ 2,0	+ 2,0
TOTAAL TOEGE- VOEGDE WAARDE.....	2.231,1	2.214,5	2.229,3	2.004,3	2.379,7	2.443,3	-	+ 2,7	+ 1,8

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

2.1.2.2 Top-10 van de TW in het Luikse havencomplex in 2005

TABEL 38 **TOP-10 VAN DE TW IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2005**
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Toegevoegde waarde
1	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid	448,7
2	ELECTRABEL	Energie	210,6
3	PRAYON	Chemische nijverheid	64,4
4	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw	58,0
5	TOTAL BELGIUM	Handel	57,9
6	S.P.E.	Energie	52,2
7	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid	47,1
8	CARRIERES ET FOURN A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw	31,8
9	TIENSE SUIKERRAFFINADERIJ	Voedingsnijverheid	27,1
10	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Chemische nijverheid	23,9
TOTAAL top-10			1.021,9

Bron: NBB.

2.1.3 Werkgelegenheid

2.1.3.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

De werkgelegenheid in het havencomplex is teruggelopen (tabel 39). De directe werkgelegenheid kwam overeen met 1,2 pct. van de werkgelegenheid in het Waalse Gewest, net als in 2004. De totale werkgelegenheid bedroeg 2,8 pct. van de werkgelegenheid in het Gewest, dat is een daling met 0,1 procentpunt ten opzichte van het voorgaande jaar. De directe en totale werkgelegenheid vertegenwoordigde respectievelijk 0,3 en 0,7 pct. van de Belgische binnenlandse werkgelegenheid.

○ Maritieme cluster:

De belangrijkste veranderingen in de maritieme werkgelegenheid zijn terug te voeren tot de aanwervingen bij CTB Logistics, Société Industrielle de Renory (goederenbehandeling) en bij Somef (rederijen).

○ Niet-maritieme cluster:

De groei bij Liège Boissons en Terval (handel) woog onvoldoende op tegen de afname van het personeelsbestand bij Dimma-Benelux.

De werkgelegenheid in de industrie vermindert, meer bepaald bij Cockerill Sambre, Akers Belgium, Cockerill Mécanique Prestations (metaalverwerkende nijverheid), Electrabel (energie), Prayon (chemie), Technique et Protection des Bois en Imprimerie Fortemps (andere industrie). Alleen de elektronicasector lijkt stand te houden, meer bepaald dankzij CE+T.

De inkrimping van het personeelsbestand in het vervoer over land vloeit vooral voort uit de daling bij Ets. Zeevaert André (wegvervoer), terwijl Intradel (andere diensten) een duidelijke stijging vertoont, als gevolg van de overname van het personeel van de *recyparcs* binnen de Intercommunale.

TABEL 39**WERKGELEGENHEID IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2000 TOT 2005**
(VTE)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005	Verloop 2004 - 2005	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005
							(in pct.)	(in pct.)	(in pct.)
1. DIRECTE EFFECTEN.....	13.649	13.920	13.713	12.223	12.094	11.799	100,0	- 2,4	- 2,9
MARITIEME CLUSTER.....	329	354	349	328	341	381	3,2	+ 11,6	+ 3,0
Scheepsagenten en expediteurs	107	69	61	64	79	79	0,7	+ 1,0	- 5,8
Goederenbehandeling	151	162	158	160	144	157	1,3	+ 9,5	+ 0,9
Rederijen	4	55	52	42	52	72	0,6	+ 40,1	+ 79,7
Scheepsbouw en - herstelling	12	12	24	26	31	35	0,3	+ 11,5	+ 22,8
Havenaanleg en baggerwerken	18	19	17	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	37	36	37	0,3	+ 2,8	+ 0,0
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	13.320	13.566	13.364	11.895	11.753	11.418	96,8	- 2,9	- 3,0
HANDEL	568	483	502	641	462	440	3,7	- 4,8	- 5,0
INDUSTRIE	12.318	12.598	12.348	10.718	10.730	10.250	86,9	- 4,5	- 3,6
Energie	1.142	1.233	1.132	1.059	1.282	1.249	10,6	- 2,6	+ 1,8
Petroleumindustrie	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	1.041	1.078	1.083	1.040	1.021	1.016	8,6	- 0,5	- 0,5
Automobielnijverheid	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Elektronica	128	132	119	98	74	83	0,7	+ 12,4	- 8,4
Metaalverwerkende nijverheid	8.011	8.020	7.885	6.618	6.634	6.225	52,8	- 6,2	- 4,9
Bouw.....	1.571	1.619	1.627	1.537	1.389	1.377	11,7	- 0,9	- 2,6
Voedingsnijverheid	213	200	193	162	126	125	1,1	- 0,6	- 10,1
Andere industrie	212	317	309	205	205	175	1,5	- 14,3	- 3,8
VERVOER OVER LAND	88	83	134	135	141	137	1,2	- 2,6	+ 9,2
Wegvervoer	42	37	89	90	102	96	0,8	- 5,9	+ 17,7
Ander vervoer over land	46	46	45	45	39	41	0,4	+ 5,9	- 2,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	346	402	381	401	420	591	5,0	+ 40,6	+ 11,3
Andere diensten	346	402	381	401	420	591	5,0	+ 40,6	+ 11,3
Openbare sector.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
2. INDIRECTE EFFECTEN	17.216	17.002	17.836	15.773	16.784	16.283	-	- 3,0	- 1,1
MARITIEME CLUSTER	986	901	861	796	808	910	-	+ 12,7	- 1,6
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	16.230	16.102	16.975	14.977	15.976	15.373	-	- 3,8	- 1,1
TOTAAL WERKGELEGENHEID	30.865	30.922	31.549	27.996	28.878	28.082	-	- 2,8	- 1,9

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

2.1.3.2 Top-10 van de werkgelegenheid in het Luikse havencomplex in 2005

TABEL 40 TOP-10 VAN DE WERKGELEGENHEID IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2005
(VTE's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Werkgelegenheid
1	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid	4.751
2	ELECTRABEL	Energie	1.018
3	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid	764
4	PRAYON	Chemische nijverheid	631
5	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw	317
6	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw	257
7	AXIMA SERVICES	Bouw	232
8	S.P.E.	Energie	230
9	INTRADEL	Andere diensten	191
10	SEGAL	Metaalverwerkende nijverheid	129
TOTAAL top-10			8.518

Bron: NBB.

2.1.4 Investerings

2.1.4.1 Belangrijkste ontwikkelingen in 2005

Tegen vaste prijzen daalden de investeringen met 2,2 pct. (- 1,2 pct. tegen lopende prijzen, tabel 41). In het Luikse havencomplex werd tweemaal minder geïnvesteerd dan aan het begin van de 21e eeuw. Die trend zou door de geplande opstart van TriLogiPort gekenterd kunnen worden.

○ Maritieme cluster:

De investeringen liepen sterk terug in de maritieme bedrijfstakken van het Luikse bekken, meer bepaald bij Magetra - achteruitgang van alle materiële vaste activa, na de toename in 2004 -, (scheepsagenten en expediteurs), CTB Logistics - na een forse stijging in 2004 - (goederenbehandeling), ondanks enkele stijgingen in dezelfde sectoren, onder meer bij Magasins Généraux Manutention en Petroleum Products Storage and Transports Company. Het havenbedrijf investeerde ook meer in materiële vaste activa dan in 2004.

○ Niet-maritieme cluster:

Het opvallende herstel in de handel is te danken aan de toegenomen investeringen bij Liège Boissons - terreinen en gebouwen - L'Universelle en Mategro.

In de industrie werd het gemiddelde gedrukt door dalingen bij Cockerill Sambre - na de boekhoudkundige stijging van 2004 -, Cockerill Mécanique Prestations (metaalverwerkende nijverheid), Holcim (bouw), Société Industrielle Liégeoise des Oxydes (chemie) en Tiense Suikerraffinaderij (voeding). Tegelijkertijd werden stijgingen opgetekend bij Electrabel - omzetting van de koleneenheid naar biomassa in Awirs -, SPE (energie), Prayon - leasing en soortgelijke rechten - Imerys Minéraux Belgique (chemie), SGL Carbon - met als nieuwe naam Cristalux Belgium, stijging in terreinen en gebouwen - (elektronica), Carmeuse, Carrières et Fours à Chaux Dumont Wautier, CBR Cementbedrijven (bouw) en George & Compagnie (andere industrie).

De investeringen in het vervoer over land werden aanzienlijk teruggeschoefd, meer bepaald bij Cuypers Logistics, evenals bij Simex (wegvervoer) en bij de spoorwegen. De daling in de andere diensten is onder meer toe te schrijven aan de firma's Terminal Euro-Combi Est, Installation de Traitement en Recyclage et Valorisation Technique.

TABEL 41**INVESTERINGEN IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2000 TOT 2005**

(miljoenen euro's - lopende prijzen)

Sectoren	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)	Verloop 2004 - 2005 (in pct.)	Gemiddeld jaarlijks verloop tussen 2000 en 2005 (in pct.)
MARITIEME CLUSTER	6,0	2,9	4,3	4,6	5,4	3,7	2,6	- 32,2	- 9,3
Scheepsagenten en expediteurs	2,3	0,8	0,6	0,9	1,6	0,4	0,3	- 75,4	- 30,1
Goederenbehandeling	3,2	1,6	3,2	3,1	3,4	2,7	1,9	- 20,5	- 3,3
Rederijen	0,2	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	- 62,6	- 11,5
Scheepsbouw en - herstelling	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	- 58,4	+ 1,4
Havenaanleg en baggerwerken	0,1	0,2	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	0,1	0,3	0,4	0,3	0,1	0,5	0,3	+ 539,2	+ 25,4
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	292,4	276,9	147,9	115,8	137,3	137,3	97,4	+ 0,0	- 14,0
HANDEL	7,8	5,2	5,8	5,6	2,7	9,7	6,9	+ 255,3	+ 4,4
INDUSTRIE	243,6	253,7	119,8	96,2	124,3	120,5	85,5	- 3,1	- 13,1
Energie	9,5	24,4	5,9	7,7	11,2	19,9	14,1	+ 78,1	+ 15,9
Petroleumindustrie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Chemische nijverheid	14,3	19,8	21,2	24,0	14,1	29,4	20,9	+ 109,4	+ 15,4
Automobielnijverheid	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Elektronica	0,4	0,6	0,1	0,1	0,2	0,6	0,4	+ 280,3	+ 6,7
Metaalverwerkende nijverheid	122,9	62,8	52,6	37,2	75,8	40,8	28,9	- 46,2	- 19,8
Bouw	90,3	139,0	31,3	21,4	18,0	24,4	17,3	+ 35,5	- 23,0
Voedingsnijverheid	4,5	4,5	5,5	4,1	2,8	2,5	1,7	- 11,4	- 11,4
Andere industrie	1,6	2,6	3,1	1,7	2,4	3,0	2,1	+ 23,9	+ 12,7
VERVOER OVER LAND	5,5	4,7	5,4	5,2	2,4	0,6	0,4	- 77,0	- 36,5
Wegvervoer	3,8	3,4	3,5	3,6	0,9	0,4	0,3	- 56,0	- 35,8
Ander vervoer over land	1,7	1,3	1,9	1,6	1,5	0,2	0,1	- 89,9	- 38,2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	35,6	13,3	17,0	8,8	7,8	6,6	4,7	- 15,6	- 28,7
Andere diensten	35,6	13,3	17,0	8,8	7,8	6,6	4,7	- 15,6	- 28,7
Openbare sector	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
DIRECTE INVESTERINGEN	298,4	279,9	152,2	120,4	142,7	141,0	100,0	- 1,2	- 13,9

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

2.1.4.2 Top-10 van de investeringen in het Luikse havencomplex in 2005

TABEL 42 TOP-10 VAN DE INVESTERINGEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2005
(miljoenen euro's)

Rangschikking	Naam van de onderneming	Sector	Investerings
1	COCKERILL SAMBRE	Metaalverwerkende nijverheid	33,7
2	ELECTRABEL	Energie	18,2
3	PRAYON	Chemische nijverheid	16,3
4	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Chemische nijverheid	10,6
5	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Bouw	10,2
6	CBR CEMENTBEDRIJVEN	Bouw	5,3
7	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Metaalverwerkende nijverheid	3,8
8	TIENSE SUIKERRAFFINADERIJ	Voedingsnijverheid	2,3
9	CARMEUSE	Bouw	2,3
10	INTRADEL	Andere diensten	2,2
TOTAAL top-10			104,8

Bron: NBB.

2.1.5 Verdeling van de resultaten naar ondernemingsgrootte⁵⁷

TABEL 43 VERDELING VAN DE RESULTATEN IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX IN 2005

Aantal ondernemingen ⁵⁸		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
73	118	1.253,0	39,0	11.217	582	131,9	9,0

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

In 2005 maakten de kmo's 61,8 pct. van de ondernemingen in het Luikse havencomplex uit, maar genereerden ze slechts 3 pct. van de TW, 4,9 pct. van de werkgelegenheid en 6,4 pct. van de directe investeringen van die ondernemingen (tabel 43).

⁵⁷ Worden beschouwd als groot: de ondernemingen waarvan het jaargemiddelde van het aantal werknemers meer dan 100 personen bedraagt en de ondernemingen die uitkomen boven meer dan één van de volgende drie criteria: jaargemiddelde van 50 werknemers; jaarlijkse omzet (excl. BTW) van 7,3 miljoen euro; balans totaal van 3,65 miljoen euro. Het gaat om criteria die sinds het boekjaar 2005 van kracht zijn. Artikel 15 van het Wetboek van Venootschappen (wet van 7 mei 1999).

⁵⁸ Voor elke haven gaat het om het aantal ondernemingen in de havenzone. Het is immers mogelijk dat eenzelfde onderneming in de onderzoekspopulatie van meerdere havens opgenomen wordt. Vandaar dat het totale aantal ondernemingen in de tabellen 5 en 43 meer dan 3.622 bedraagt, dat is het totale aantal ondernemingen (of BTW-nummers) die effectief worden beschouwd in de studie van de vijf havens voor 2005. In de loop van dat jaar werden zevenenvijftig ondernemingen in minimum twee havens vermeld

2.1.6 Sociale balans in het Luikse havencomplex⁵⁹

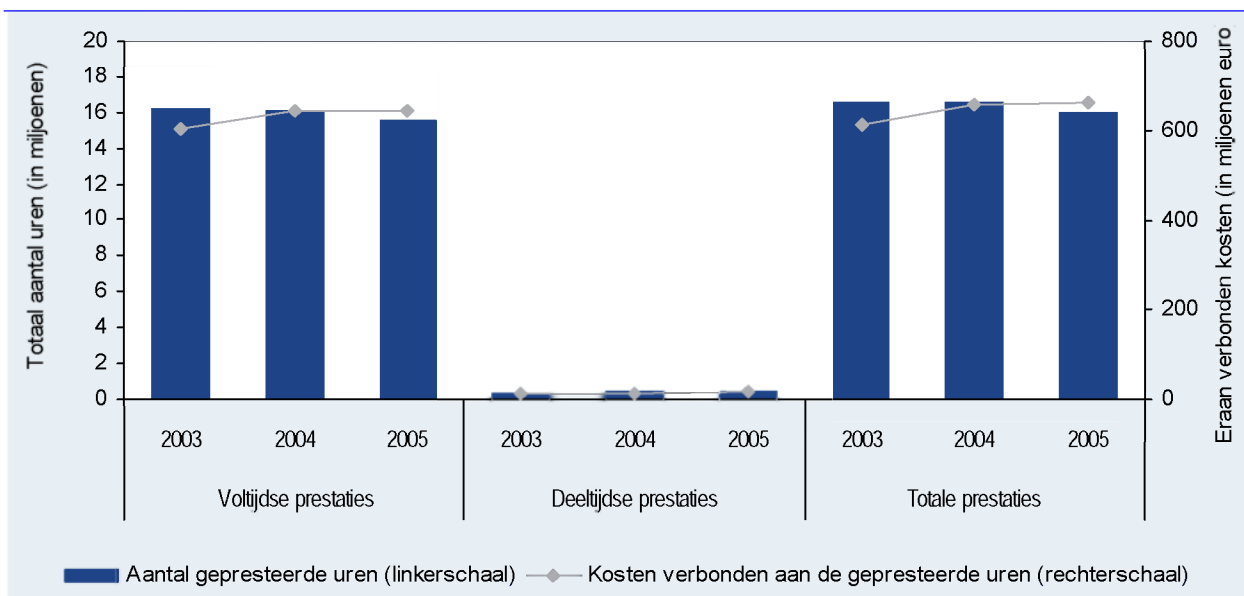
De sociale balans omvat verschillende aspecten met betrekking tot de werkgelegenheid in de onderneming: aanwerving en samenstelling van het personeel, contractueel statuut en scholingsgraad van de loontrekkende werknemers, personeelskosten, opleidingsbeleid en redenen voor de beëindiging van de arbeidsovereenkomst. De hierna voorgestelde resultaten betreffende de directe werkgelegenheid in het Luikse havencomplex zijn niet exhaustief. Ze hebben betrekking op een constante steekproef⁶⁰ die werd opgemaakt voor de vijf bestudeerde havens samen en die de periode 2003 – 2005 bestrijkt.

De commentaar spitst zich toe op de waarneembare ontwikkelingen tijdens de laatste drie bestudeerde jaren. De gedetailleerde cijfers voor het jaar 2005 zijn weergegeven in bijlage 1.

2.1.6.1 Soort arbeidsovereenkomst en personeel

Bij de afsluiting van het boekjaar 2005 bedroeg de verhouding tussen het aantal bedienden en het aantal arbeiders 68 pct. Dat percentage is identiek aan dat van 2003, maar 0,4 pct. hoger dan dat van 2004.

GRAFIEK 9 GEWERKTE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EIGEN PERSONEEL⁶¹



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het aantal gewerkte uren daalde met 3,2 pct. als gevolg van de inkringing van de voltijdse arbeid met 3,5 pct., terwijl de deeltijdse arbeid verder toenam (+10,6 pct., grafiek 9). De voltijdse arbeid bedroeg in 2005 aldus 97,2 pct. van het totaal, tegen 97,6 pct. een jaar eerder. Die daling doet zich voor in alle industrietakken, met uitzondering van de elektronica, alsook in het vervoer over land. De personeelskosten zijn daarentegen niet noemenswaardig veranderd: +0,7 pct. in totaal, waarvan +0,2 pct. voor de voltijdse arbeid, maar +23,7 pct. voor de deeltijdse arbeid, een toename die contrasteert met de matiger stijging van de overeenkomstige prestaties. Opvallende stijgingen van de

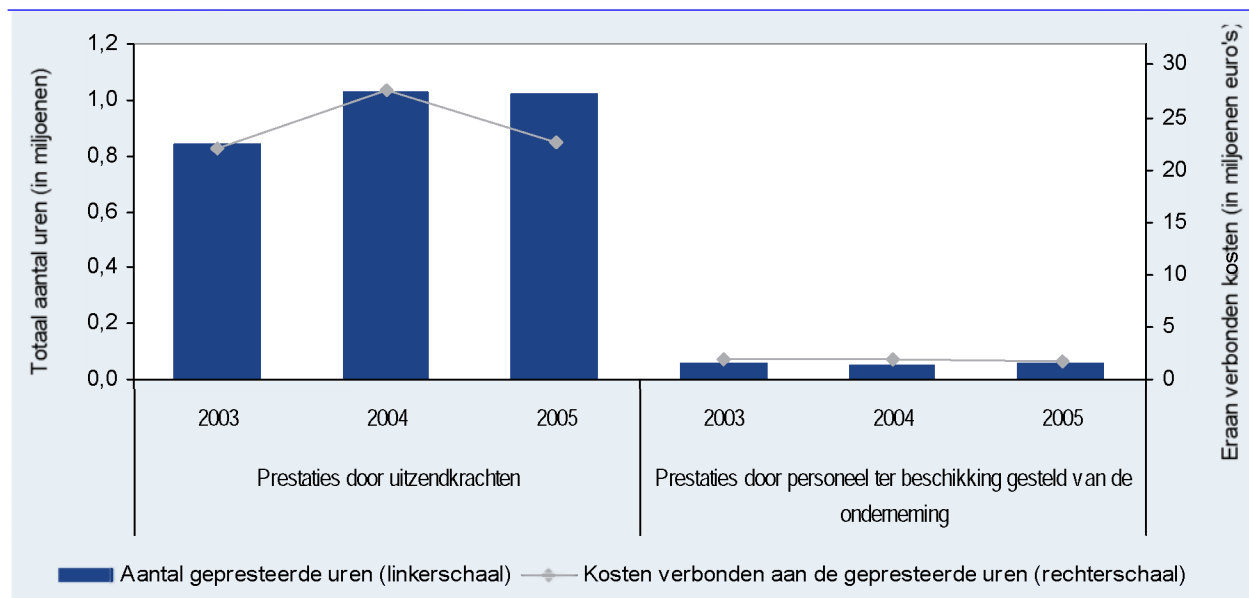
⁵⁹ De hier vermelde nationale gegevens zijn afkomstig van Heuse P. en Ph. Delhez (2006). De vergelijkingen zijn louter indicatief, aangezien enkel de ondernemingen die een sociale balans over een boekjaar van twaalf maanden en afgesloten op 31 december hebben neergelegd, in de Sociale Balans 2004 zijn opgenomen. Hier gaat het om een beperkte steekproef.

⁶⁰ De constante steekproef werd voor alle bestudeerde havens – de Vlaamse havens en de Luikse haven – bepaald op basis van de ondernemingen die, over de volledige periode 2003 - 2005, een jaarrekening volgens een volledig schema hebben neergelegd en die alle rubrieken van de bijlage "sociale balans" van de jaarrekening hebben ingevuld die voor deze studie nodig zijn. De constante steekproef omvat 828 ondernemingen en 98.622 VTE, of 22,9 pct. van de populatie van de in 2005 beschouwde ondernemingen en 83,2 pct. van de in deze studie berekende directe werkgelegenheid.

⁶¹ Werknemers die in het personeelsregister van de bestudeerde ondernemingen zijn opgenomen.

personeelskosten werden opgetekend in alle bedrijfstakken in het havencomplex, behalve in de goederenbehandeling en de scheepsbouw. Voor alle categorieën samen bedroeg de uurloonkost 41,5 euro, tegen 39,9 euro in 2004. De gemiddelde jaarlijkse personeelskost per VTE bedroeg 60.232 euro, dat is 3,2 pct. meer dan in 2004 en aanzienlijk boven het nationale peil (48.764 euro in 2005⁶²).

GRAFIEK 10 GEWERKTE UREN EN RESPECTIEVE KOSTEN VAN HET EXTERNE PERSONEEL⁶³



Bron: NBB (enkel volledig schema).

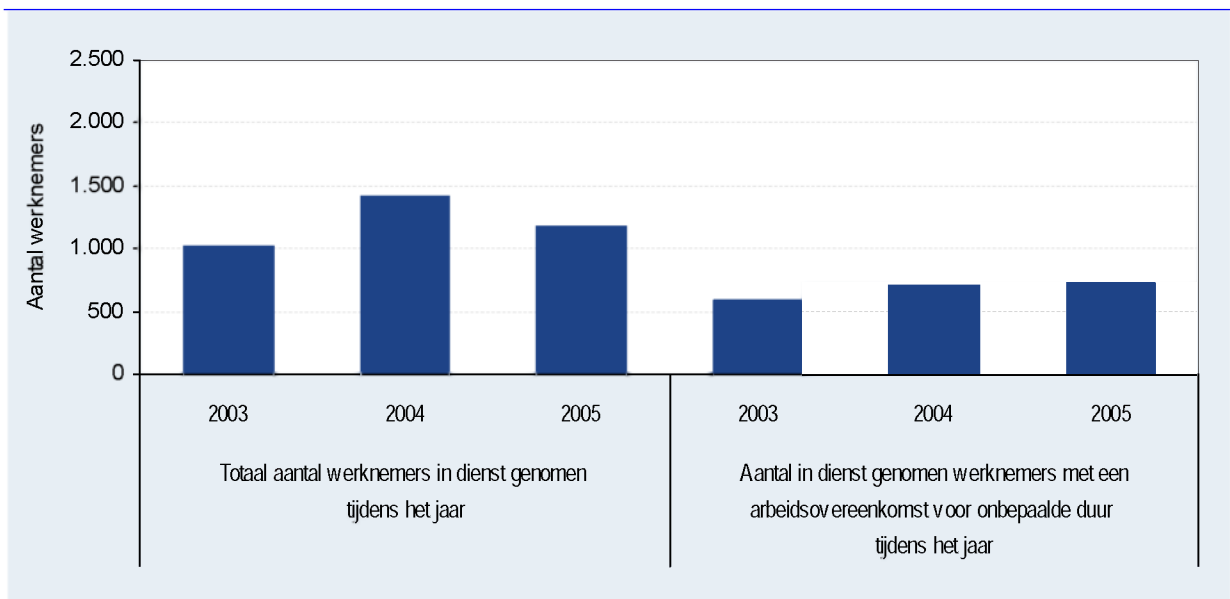
De prestaties van het externe personeel liepen in 2005 uiteen, waar de uitzendarbeid daalde met 1 pct. tegenover het voorgaande jaar, nam deze bij het ter beschikking van de ondernemingen gestelde personeel - dat in het Luikse bekken weliswaar een minderheid vormt - toe met 11,6 pct. (grafiek 10). De kosten verbonden aan beide categorieën daalden, voor de eerste categorie met 18,4 pct. en voor de tweede met 6,7 pct. Die tamelijk uitgesproken en onverwachte ontwikkeling van de kosten voor extern personeel is toe te schrijven aan, enerzijds, de industrie van de energie en, anderzijds, de metaalverwerkende nijverheid en de andere industrie.

2.1.6.2 In- en uittreding van werknemers

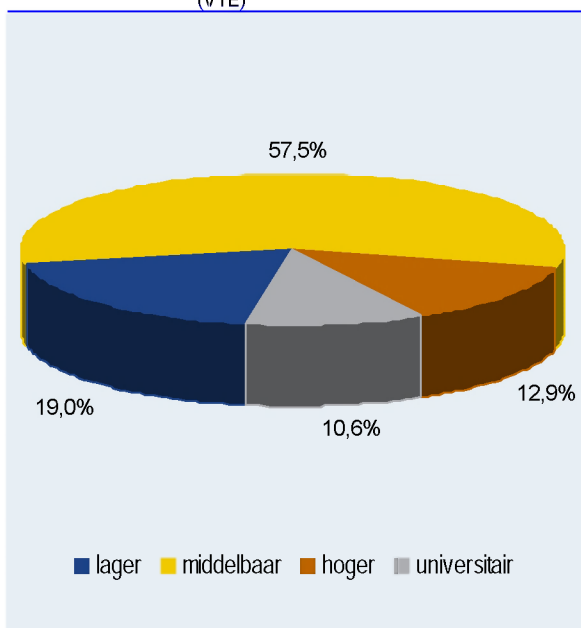
De ontwikkelingen in grafiek 11 moeten samen met de cijfers uit grafiek 14 worden geanalyseerd. Het aantal werknemers dat in de loop van het jaar werd aangeworven, daalde scherp met 17,2 pct. ten opzichte van 2004. Dit lijkt te resulteren uit de daling van de arbeidsovereenkomsten voor bepaalde duur, aangezien het aantal voor onbepaalde duur aangeworven werknemers toenam met 2,5 pct. Vooral in de metaalverwerkende nijverheid en de voedingssector werden minder contracten voor bepaalde duur opgesteld.

⁶² Jaargemiddelde berekend op basis van een beperkte populatie. Bron: Heuse P. en Ph. Delhez (2006).

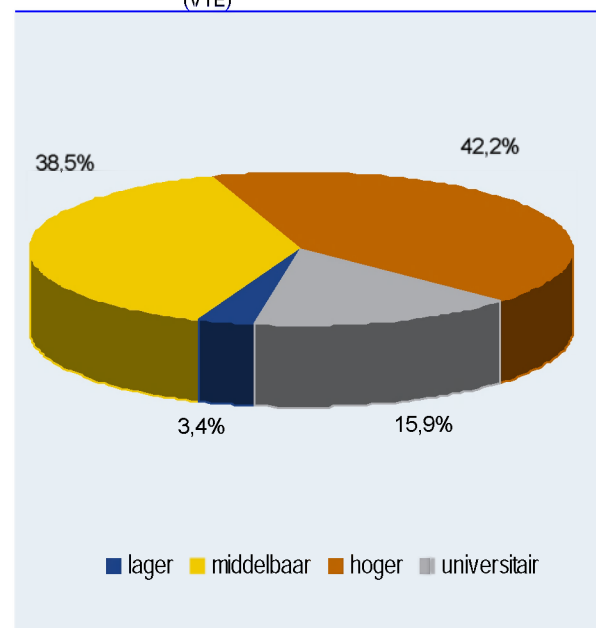
⁶³ Uitzendkrachten en personeel dat ter beschikking van de ondernemingen wordt gesteld. Onder ter beschikking stellen van personeel aan een gebruiker wordt verstaan dat een werkgever bepaalde werknemers, waarmee hij echter wel verbonden blijft via een arbeidsovereenkomst, ter beschikking stelt van gebruikers die een gedeelte van het gezag uitoefenen dat normaal aan de eigenlijke werkgever toekomt. Definitie volgens de wet van 24 juli 1987 betreffende de tijdelijke arbeid, de uitzendarbeid en het ter beschikking stellen van werknemers ten behoeve van gebruikers.

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

Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 12**SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2005 AANGEWORVEN MANNELIJKE PERSONEEL (VTE)**

Bron: NBB (enkel volledig schema).

GRAFIEK 13**SCHOLINGSGRAAD VAN HET IN 2005 AANGEWORVEN VROUWELIJKE PERSONEEL (VTE)**

Bron: NBB (enkel volledig schema).

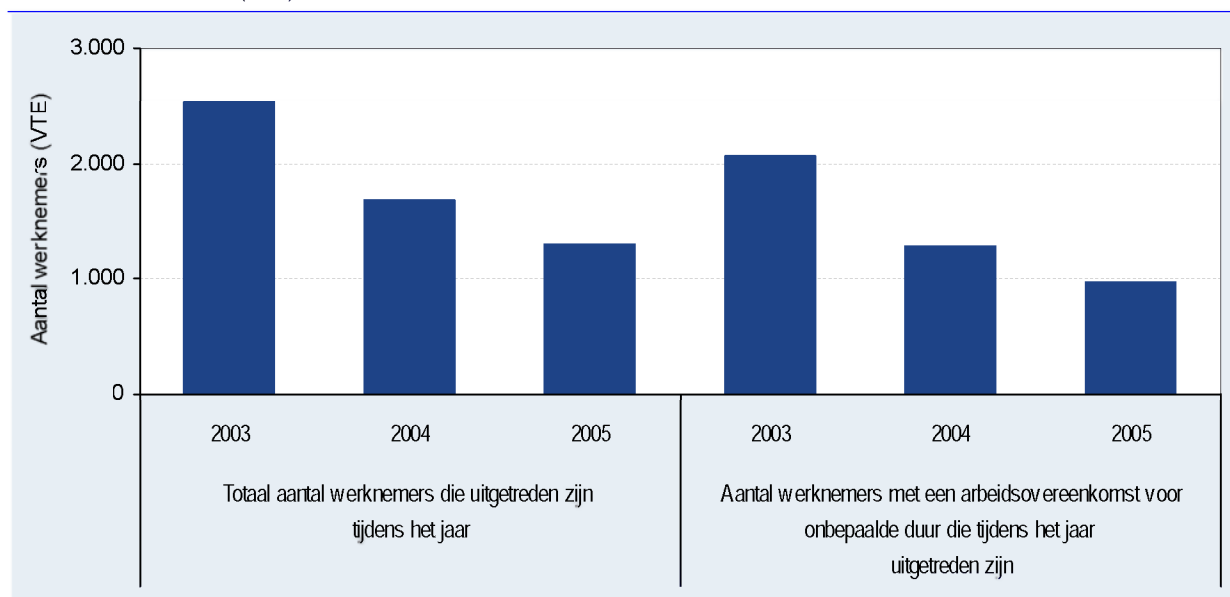
Het aandeel van de vrouwen, dat altijd tamelijk gering was in het Luikse bekken, steeg zeer lichtjes in de ondernemingen gelegen in het havencomplex, en bedroeg 9,8 pct., of 0,1 procentpunt meer dan in 2004. Het aandeel van de mannen bedroeg derhalve 90,2 pct.

Het aantal aanwervingen bij de mannen ging in 2005 sterk achteruit bij de houders van een diploma secundair onderwijs, namelijk van 74,1 pct. tot 57,5 pct., waardoor andere categorieën terrein wonnen (grafiek 12). Het aandeel werknemers met een diploma lager onderwijs, een diploma hoger onderwijs en

een universitair diploma steeg aldus respectievelijk van 8,1 pct. tot 19 pct., van 11,2 pct. tot 12,9 pct. en van 6,6 pct. tot 10,6 pct.

De situatie is nog duidelijker omlijnd bij hun vrouwelijke collega's: het aandeel van de minder geschoolde werknemers (lager en middelbaar onderwijs) in het totale aantal aanwervingen daalde aanzienlijk, terwijl proportioneel meer geschoolde werknemers in dienst werd genomen (grafiek 13). Zo daalde het aandeel van de werknemers met een diploma lager en middelbaar onderwijs in het totaal respectievelijk van 6,1 pct. tot 3,4 pct. en van 45,3 pct. tot 38,5 pct. Het aandeel werknemers met een diploma hoger en universitair onderwijs steeg respectievelijk van 35,1 pct. tot 42,2 pct. en van 13,5 pct. tot 15,9 pct.

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



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Het totale aantal werknemers die hun werk verlieten, daalde tussen 2004 en 2005 met 22,3 pct. (grafiek 14). Dit lijkt toe te schrijven aan de beëindigingen van contracten voor onbepaalde duur, aangezien het aantal daarvan tijdens deze periode terugliep met 23,4 pct. Hier ligt de oorzaak bij de maritieme cluster, met uitzondering van de scheepsagenten en expediteurs, de energie, de metaalverwerkende nijverheid en de andere industrie. Deze gegevens moeten worden vergeleken met die uit grafiek 11.

TABEL 44 REDENEN AANGEVOERD VOOR DE BEËINDIGING VAN DE ARBEIDSOVEREENKOMST (procenten)

	2003	2004	2005
Pensioen	2,1	3,3	3,2
Brugpensioen	41,8	19,2	16,3
Ontslag	6,9	11,5	14,6
Ander motief	49,3	66,1	65,9

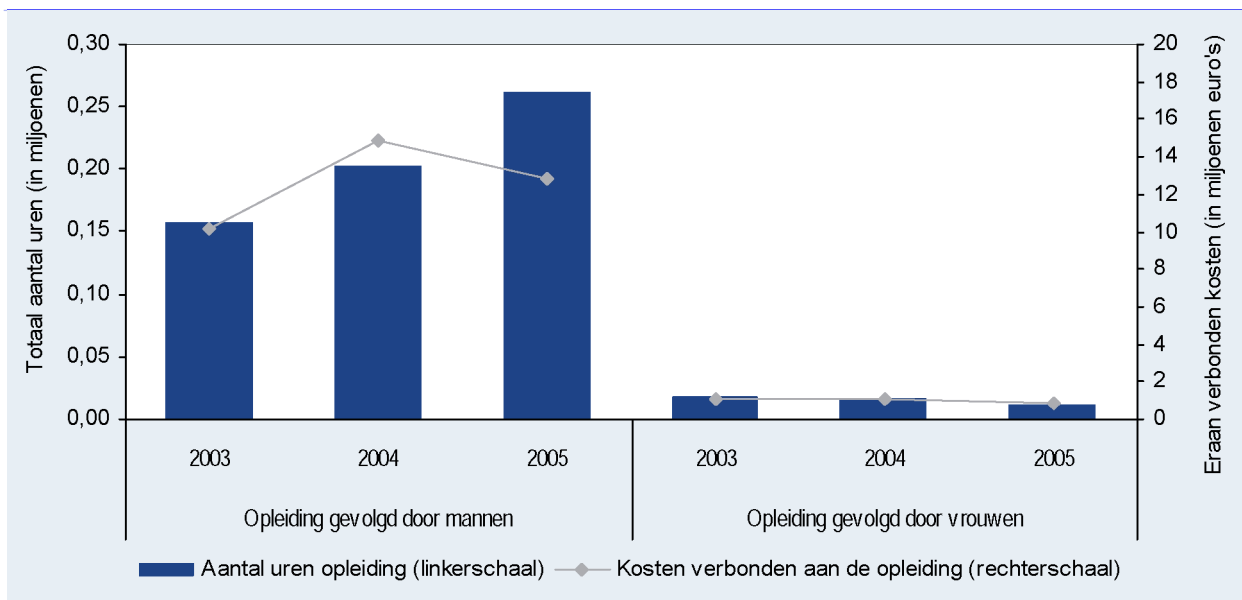
Bron: NBB (enkel volledig schema).

Bij de beëindigde contracten lijkt het aandeel van de ontslagen, net als in de Vlaamse havens, in 2005 weer in de lift te zitten (tabel 44). Het aandeel van de vervroegde uittredingen daalde verder, zoals in de economie als geheel. Het aandeel dat wordt toegeschreven aan pensionering bleef stabiel, terwijl het

belang van de overige redenen - einde van tijdelijke arbeidsovereenkomsten en spontane uittredingen - slechts 0,2 procentpunt prijs gaf.

2.1.6.3 Opleiding⁶⁴

GRAFIEK 15 UREN OPLEIDING EN DAARMEE GEPAARD GAANDE KOSTEN



Bron: NBB (enkel volledig schema).

Terwijl het aandeel van de mannen die een opleiding volgden slechts zeer gering toenam in vergelijking met 2004 (57,9 pct. in plaats van 57,7 pct.), liep het aantal uren dat ze aan deze opleiding hebben besteed, fors op, namelijk met 29,3 pct. (grafiek 15), zoals in de chemie, de elektronica, de metaalverwerkende nijverheid en de bouw. De vrouwen namen verhoudingsgewijs minder deel aan opleidingen in 2005, namelijk slechts ten belope van 38,1 pct., tegen 44,9 pct. een jaar eerder, wat tot uiting kwam in de daling van het aantal uren met - 23,7 pct. Deze daling werd waargenomen in de maritieme cluster, exclusief goederenbehandeling, evenals in meeste niet-maritieme bedrijfstakken. De kosten voor die opleidingen liepen in beide gevallen terug, namelijk met 14,2 pct. voor de mannen en met 27 pct. voor de vrouwen. De daling van de opleidingskosten voor mannen is opvallend. Ze is vooral te wijten aan de metaalverwerkende nijverheid, waar de opleidingen talrijker maar minder duur waren. Het aandeel van de opleidingskosten in de totale personeelskosten verminderde tussen 2004 en 2005 van 2,4 pct. tot 2 pct., een niveau dat hoger blijft dan de door het generatiepact vastgelegde doelstelling van 1,9 pct. Dat percentage liep terug bij de rederijen, in de handel, in meeste nijverheden, in het ander vervoer over land en bij de andere diensten.

⁶⁴ Het gaat hier over opleiding in de strikte zin van het woord, met andere woorden de opleiding die wordt gegeven in hiervoor bestemde ruimten, binnen de onderneming of erbuiten. Opleidingen tijdens het werk, mentorschap en zelfstudie blijven bijvoorbeeld buiten beschouwing.

2.1.7 Financiële situatie

2.1.7.1 Financiële ratio's

De studie van de ratio's van de nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen, van de liquiditeit in ruime zin en van de solvabiliteit berust op een constante steekproef⁶⁵ die werd opgemaakt voor de jaren 2003 tot 2005 en die gemeenschappelijk is voor de vijf bestudeerde havens. 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 globalisatie⁶⁶, toegepast.

- De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen ging in 2005 licht achteruit en was ruimschoots lager lag dan dat van de Belgische niet-financiële ondernemingen als geheel (tabel 45). De belangrijkste dalingen deden zich voor bij Panalpina World Transport (scheepsagenten en expediteurs), Magemon, Société Industrielle de Renory en Shurgard Self Storage (goederenbehandeling), Meuse et Sambre (scheepsbouw en -herstelling), Imerys Minéraux Belgique, Prayon, Société Industrielle Liégeoise des Oxydes en Zeoline (chemie), Cockerill Sambre en Société Belge d'Oxycoupage (metaalverwerkende nijverheid) en Simex (wegvervoer). De grootste, zij het ontoereikende stijgingen werden opgetekend bij Somef (rederijen), Total Belgium (handel), Electrabel (energie), CE+T (elektronica), CBR Cementbedrijven (bouw), NMBS Holding (ander vervoer over land) en Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (andere diensten).
- De liquiditeit bleef, na een ook in 2005 niet aflatende groei, ruim boven het nationale gemiddelde. Het vermogen om de financiële verplichtingen op korte termijn na te komen, verbeterde bij Magemar (scheepsagenten en expediteurs), Somef (rederijen), Meuse et Sambre (scheepsbouw en -herstelling), Electrabel (energie), CE+T (elektronica), Cockerill Sambre en Segal (metaalverwerkende nijverheid), Carrières et Fours à Chaux Dumont Wautier en Gravibeton (bouw), Sametal (andere industrie), Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise en Prayon Services et Finance (andere diensten). Dat vermogen nam af bij Magasins Généraux Manutention en Shurgard Self Storage (goederenbehandeling), Maison Detilleux Electricité et Mécanique en Belgomazout Liège (handel), Prayon en Imerys Minéraux Belgique (chemie), Simex (wegvervoer) en NMBS Holding (ander vervoer over land).
- De solvabiliteit steeg in beide clusters en bleef ruim boven het nationale gemiddelde. Ze verstevigde bij Magemar, Gerlach et Compagnie, en Magetra (scheepsagenten en expediteurs), Magemon, CTB Logistics en Société Industrielle de Renory (goederenbehandeling), Somef (rederijen), Meuse et Sambre (scheepsbouw en -herstelling), Intramet Metal Center en Terval (handel), CE+T (elektronica), Segal en Cockerill Sambre (metaalverwerkende nijverheid), Moulins de Statte (voeding), NMBS Holding (ander vervoer over land) en TPF Utilities (andere diensten), terwijl ze verzwakte bij Imerys Minéraux Belgique en Prayon (chemie), CBR Cementbedrijven en Carrières et Fours à Chaux Dumont Wautier (bouw).

⁶⁵ De constante steekproef die werd bepaald voor de studie van de ratio's is gelijk voor de vijf onderzochte havens. Het omvat alle ondernemingen die in 2003, 2004 en 2005 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 2.268 ondernemingen en 96.311 VTE, ofwel 62,6 pct. van de populatie van de onderzochte ondernemingen in 2005 en 81,3 pct. van de directe werkgelegenheid die hier wordt bestudeerd.

⁶⁶ In Lagneaux F. en D. Vivet (2006) werd zowel de methode van de mediaanratio als de globalisatie gebruikt.

TABEL 45 **FINANCIËLE RATIO'S IN HET LUKSE HAVENCOMPLEX VAN 2003 TOT 2005**

Sectoren	Nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen (in pct.)			Liquiditeit in ruime zin			Solvabiliteit (in pct.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
MARITIEME CLUSTER	3,4	12,0	8,0	0,84	1,10	1,10	29,4	28,0	31,1
Scheepsagenten en expediteurs...	9,5	19,0	13,2	1,15	1,08	1,10	18,6	14,7	16,0
Goederenbehandeling	1,0	9,1	3,8	0,42	0,89	0,87	36,1	34,7	36,3
Rederijen	12,0	18,8	32,1	1,55	1,61	1,73	20,2	20,4	31,1
Scheepsbouw en -herstelling	- 0,7	34,2	15,5	1,40	1,31	1,69	30,1	35,9	43,9
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	6,7	8,6	8,3	1,30	1,38	1,57	47,1	48,6	49,1
HANDEL	4,5	17,0	17,8	0,98	1,11	1,10	36,6	36,5	39,2
INDUSTRIE	6,8	8,7	8,2	1,27	1,36	1,56	47,1	48,7	49,0
Energie	24,0	11,3	13,8	1,38	1,49	1,68	44,0	41,4	41,7
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	- 3,4	0,3	- 4,3	0,83	0,79	0,76	34,9	33,1	29,9
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica	- 54,7	13,4	26,0	1,08	1,22	1,42	14,0	15,9	19,4
Metaalverwerkende nijverheid	- 6,8	14,5	8,1	1,60	1,94	2,18	48,3	54,8	57,7
Bouw	4,9	- 0,9	2,8	0,85	0,52	0,60	53,1	56,1	54,2
Voedingsnijverheid	1,6	- 0,1	1,2	2,00	2,90	4,01	60,7	74,5	79,0
Andere industrie	11,5	21,4	7,5	1,11	1,03	1,08	23,4	23,1	23,9
VERVOER OVER LAND	- 8,7	- 11,7	- 6,2	0,79	0,71	0,67	24,9	14,5	18,7
Wegvervoer	- 12,0	5,0	- 22,3	1,23	1,33	1,20	26,2	29,5	25,6
Ander vervoer over land	- 8,6	- 17,6	- 0,7	0,76	0,56	0,51	24,8	12,3	17,1
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.	6,3	4,9	7,3	1,93	1,95	2,23	51,7	53,1	56,1
Andere diensten	6,3	4,9	7,3	1,93	1,95	2,23	51,7	53,1	56,1
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
GEWOGEN GEMIDDELDE	6,7	8,6	8,3	1,29	1,38	1,56	47,0	48,5	48,9
Niet-financiële vennootschappen⁶⁷	7,6	6,8	10,1	1,22	1,24	1,29	40,6	41,6	43,4

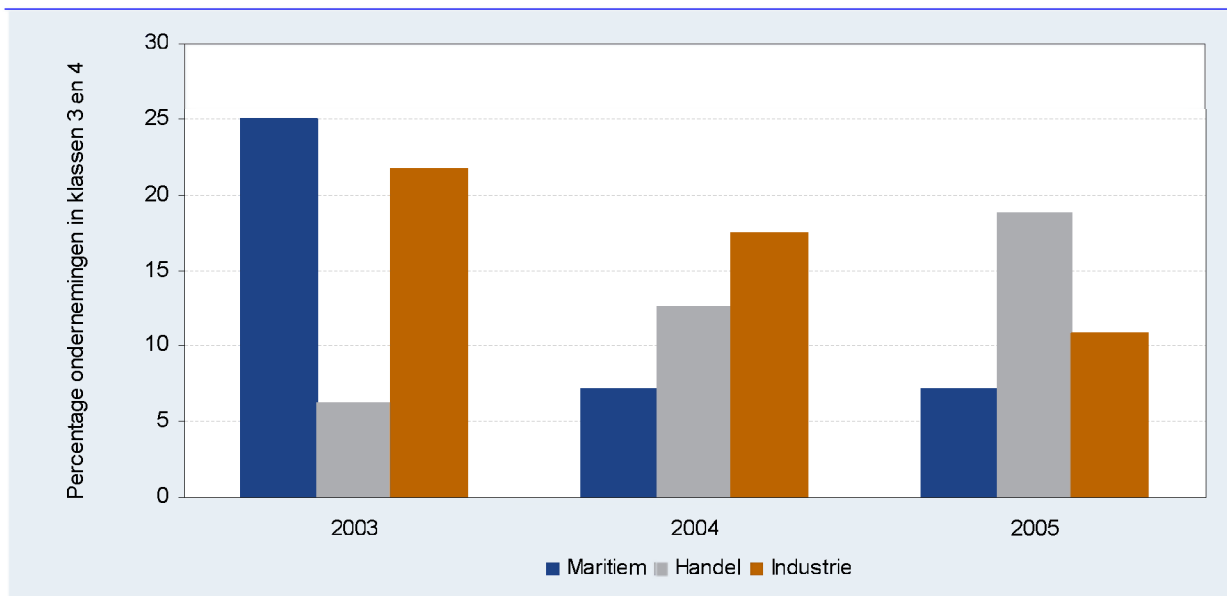
Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

⁶⁷ Deze cijfers hebben betrekking op alle Belgische niet-financiële vennootschappen. Ze werden in 2007 herberekend door Lagneaux F. en D. Vivet (2006) volgens de globalisatiemethode en verschillen dus van de cijfers die gepubliceerd werden in het verslag 2004.

2.1.7.2 Beoordeling van de financiële gezondheid

Het hier gebruikte falingspredictiemodel wordt toegepast op ondernemingen uit een constante steekproef met meer dan vijf werknemers⁶⁸.

GRAFIEK 16 FINANCIËLE RISICO'S IN HET LUIKSE HAVENCOMPLEX VAN 2003 TOT 2005⁶⁹
(procenten)



Bron: NBB.

Het aandeel van de ondernemingen met financiële problemen, dat wil zeggen ondernemingen die behoren tot de risicoklassen 3 en 4, daalde tussen 2004 en 2005 van 12,5 pct. tot 11,4 pct. Deze daling is te danken aan de grote ondernemingen, aangezien hun aandeel terugliep van 10 tot 6,7 pct., terwijl het percentage van de kmo's steeg van 17,9 pct. tot 21,4 pct. Deze ontwikkeling contrasteert met het verloop voor de Belgische niet-financiële ondernemingen, dat – ondanks het feit dat ze in 2005 eveneens een betere financiële gezondheid vertoonden – vooral toe te schrijven is aan de kmo's, aangezien het percentage ondernemingen in moeilijkheden stabiel bleef bij de grote ondernemingen.

In grafiek 16 wordt het percentage weergegeven van de ondernemingen die, in elk activiteitensegment van het Luikse havencomplex, een minder gunstige financiële situatie kenden dan het gemiddelde (klassen 3 en 4). Blijkbaar namen in 2005 verhoudingsgewijs meer handelsondernemingen dergelijke risico's dan in 2004. De financiële gezondheid van de industrie is in die tijdspanne daarentegen enigszins verbeterd en die van de maritieme bedrijfstakken bleef stabiel. Vooral in de metaalverwerkende nijverheid en de bouw verbeterde de financiële situatie het sterkst. Het niveau van de financiële risico's bij de handelsondernemingen blijft groeien.

Hieruit blijkt dat het aandeel van de ondernemingen met financiële moeilijkheden uit de metaalverwerkende nijverheid en de bouw, in het Luikse havencomplex lager ligt dan in de rest van het land. Voor de handel geldt het omgekeerde. De analyse van het aantal betrokken werknemers bevestigt deze vaststelling.

⁶⁸ Deze constante steekproef omvat 1.071 ondernemingen en 97.875 VTE, of 29,6 pct. van de populatie van de beschouwde ondernemingen in 2005 en 82,6 pct. van de in deze studie bedoelde directe werkgelegenheid. Een constante steekproef maakt het mogelijk het ene jaar te vergelijken met het andere, maar kan ook het resultaat van deze analyse positief beïnvloeden.

⁶⁹ In het Luikse havencomplex is het aantal ondernemingen zeer beperkt in het vervoer over land en in de andere logistieke diensten. Dit verklaart waarom geen betekenisvol resultaat in deze twee segmenten kon aangetoond worden in de bestudering van de financiële risico's. Daarom wordt grafiek 16 beperkt tot de maritieme cluster, de handel en de industrie.

2.1.8 Ontwikkeling van het goederenverkeer in de Autonome haven van Luik⁷⁰

TABEL 46 **AUTONOME HAVEN VAN LUIK**

(duizenden ton, tenzij anders vermeld)

	2001	2002	2003	2004	2005	Relatief aandeel in 2005 (in pct.)
Openbare havens	13.476	14.418	14.170	15.190	14.229	69,5
Vershil in procent tegenover voorgaand jaar	+ 2,6	+ 7,0	- 1,7	+ 7,2	- 6,3	
Private havens	7.204	6.455	6.695	6.944	6.231	30,5
Totaal	20.680	20.873	20.866	22.134	20.461	100,0

Bron: Autonome haven van Luik.

Tabel 46 geeft de ontwikkeling weer van het goederenverkeer via de binnenscheepvaart, dat werd geregistreerd in de openbare en particuliere havens van het Luikse bekken. In 2005 had het havencomplex, als gevolg van de aanzienlijke daling van de aanvoer van erts en metaalproducten, te kampen met een aanzienlijke inkrimping van het goederenverkeer. Dit goederenverkeer viel terug tot op het niveau van het begin van het decennium. De som van de tonnages in de openbare en particuliere infrastructuur van het Luikse haven bekken bedroeg in 2005 slechts ongeveer 20,5 miljoen ton, waardoor Luik net na de haven van Parijs komt. Deze laatste werd hierdoor de tweede binnenhaven van Europa, na Duisburg, dat nog altijd veruit de grootste Europese binnenhaven bezit. Indien alleen de trafiek op de openbare infrastructuur wordt beschouwd, dan stemt het totaal voor alle transportwijzen - binnenvaart, wegvervoer en spoorwegverkeer - overeen met dat van 2003.

De ontwikkeling van het containertransport, meer bepaald op de trimodale platformen waarover het Luikse havencomplex al beschikt (Renory en Monsin), heeft samen met het vervoer van bouwmaterialen de verliezen binnen de perken gehouden. Op langere termijn, en in tegenstelling tot de achteruitgang die het goederenverkeer momenteel lijkt te treffen, zien de vooruitzichten er volgens de ramingen van het OPVN zeer gunstig uit. Met de verdubbeling van de containerstroom die de Antwerpse haven tegen 2010 - 2015 verwacht, zal dat verkeer oplopen tot 13 miljoen TEU per jaar, waarvan 9,5 miljoen vanuit of naar het Europese continent. Van dit laatste volume zou respectievelijk 5 en 1 miljoen kunnen worden vervoerd via de weg en de spoorwegen, en 3,5 miljoen TEU over de waterwegen. Wanneer een dergelijk volume wordt bereikt, zou deze transportvorm met 250 pct. groeien in vergelijking met het huidige verkeer. Dat is aanzienlijk maar toch realistisch, rekening houdend met de groeimarge waarover deze transportvorm nog beschikt en met de voor de komende jaren geplande aanpassingswerken. Volgens het OPVN zou 1,2 miljoen TEU van dat extra goederenverkeer via de Waalse terminals kunnen verlopen. De belangrijkste terminal - TriLogiPort - zou er 175.000 per jaar moeten kunnen verwerken. De zone van Chertal zou 105.000 TEU kunnen behandelen. Renory, het belangrijkste bestaande Luikse trimodale platform, zou instaan voor 100.000 TEU op jaarbasis⁷¹. Samen zullen deze terminals de belangrijkste zone voor de trimodale goederenbehandeling voor containers in Wallonië vormen. Gelet op de aanhoudende groei van het goederenverkeer en de ontwikkeling van netwerken zoals de verbinding Seine - Noord-Europa, heeft Wallonië er alle belang bij om zich, meer bepaald in het bekken van de Samber en de Maas, te voorzien van andere platformen en van een geavanceerde logistiek om op die nieuwe behoeften te kunnen inspelen.

⁷⁰ Bronnen: Autonome Haven van Luik en "Annuaire du Port Autonome de Liège 2006", *Lloyd Special Report*.

⁷¹ Bron: Office de Promotion des Voies navigables - Waals Gewest - (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*.

3 SAMENVATTING

Het jaar 2005 was voor de meeste Vlaamse zeehavens een jaar van toegenomen groei van het goederenverkeer, behalve voor Gent, waar een aanzienlijke daling werd opgetekend. De havens van Antwerpen en Zeebrugge, die beschikken over de beste infrastructuur voor containerbehandeling, haalden het meeste voordeel uit de enorme groei van de wereldhandel, die onder meer werd gestimuleerd door de snelle ontwikkeling van het Aziatische continent. Het Luikse havencomplex leed, na een goed jaar 2004, voor het eerst een aanzienlijk verlies aan tonnage.

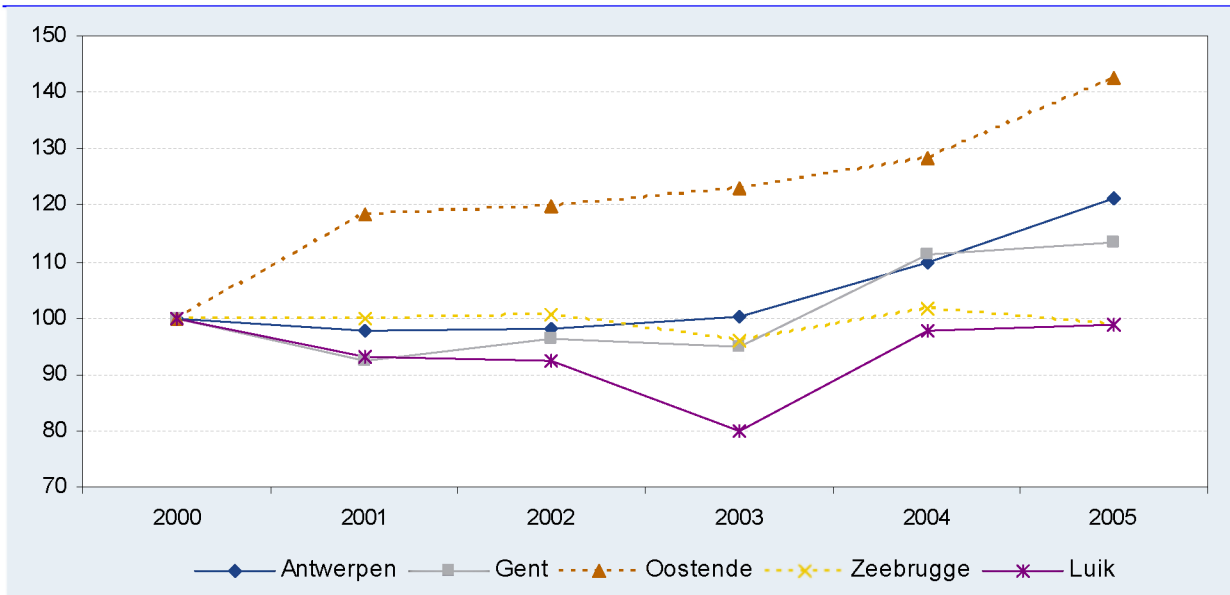
Sinds het Europees Parlement begin 2006 de nieuwe richtlijn met het oog op de liberalisering van de havendiensten had verworpen, wordt dit thema in beraad gehouden. Sommigen zouden immers de voorkeur geven aan een richtlijn over transparantie en voorwaarden voor een billijke concurrentie tussen de havens. Dat belet de Europese havens geenszins om zich uit te rusten met de logistieke, operationele en beveiligingsmiddelen die hen in staat stellen te blijven concurreren in deze sector, die steeds meer wordt gekenmerkt door een internationalisering en een samensmelting van de logistieke ondernemingen die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de terminals en de rederijen. De inzet is het concurrentievermogen van de havens uit de *range* Hamburg - Le Havre, die de snelle ontwikkeling van hun Aziatische partners evenzeer ondergaan als ze er voordeel uit halen. Op commercieel gebied is het handelsvolume van de EU met de rest van de wereld voor 90 pct. afhankelijk van de zee. De economische openheid van België maakt het land eveneens bijzonder afhankelijk van zijn zeehavens. In 2005 is het aandeel van het Belgische handelsverkeer in het bbp nog toegenomen, wat in alle Vlaamse havens voelbaar was. De maritieme tonnages stegen dan ook met 3,7 pct. ten opzichte van 2004, aangewakkerd door de structurele groei van het containertransport (+9,5 pct.). De *shortsea shipping*, die goed is voor de helft van het maritieme verkeer in de Vlaamse havens, groeide sneller dan de *deepsea*. De Autonome Haven van Luik had op haar beurt te kampen met een aanzienlijke daling van het goederenverkeer in 2005 (- 6,3 pct.), als gevolg van de sluiting van de hoogoven van Arcelor in Seraing. Door de toename van de containervracht kon de impact van deze herstructurering in het Luikse bekken echter worden beperkt, en de toekomstige ingebruikneming van TriLogiPort opent een nieuw tijdperk van belangrijke ontwikkeling voor de volledige regio.

Al deze ontwikkelingen komen ook tot uiting, hoewel soms met een zekere vertraging, in het verloop van de TW en de werkgelegenheid.

In 2005 steeg de directe TW tegen vaste prijzen in de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Luik met respectievelijk 10,4 pct., 1,7 pct., 11,1 pct. en 1,1 pct., terwijl ze, onder druk van de niet-maritieme activiteiten, daalde in Zeebrugge (- 2,7 pct.). De Antwerpse en Zeebrugse rederijen, de Antwerpse chemie, de Gentse handel en de Oostendse metaalverwerkende nijverheid presteerden het best aan Vlaamse kant. Die groei werd gedeeltelijk gecompenseerd door de achteruitgang in de Gentse automobielnijverheid, de Zeebrugse energie en elektronica, evenals in de Antwerpse en Oostendse havenaanleg. In het Luikse havencomplex is een opmerkelijke groei toe te schrijven aan de handel, de chemie en de metaalverwerkende nijverheid. Deze vijf havens vertegenwoordigden in 2005 rechtstreeks 5,2 pct. van het bbp van ons land. Dat percentage bedraagt 9,8 pct. indien ook rekening wordt gehouden met de indirecte effecten. Vanuit deze invalshoek blijft de economische impact van de havensector groeien, aangezien die percentages een jaar eerder allebei 0,3 procentpunt lager waren.

Grafiek 17 geeft deze ontwikkelingen weer voor de periode 2000 – 2005:

GRAFIEK 17 **ONTWIKKELING VAN DE DIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE**
(volumes, index 2000 = 100)



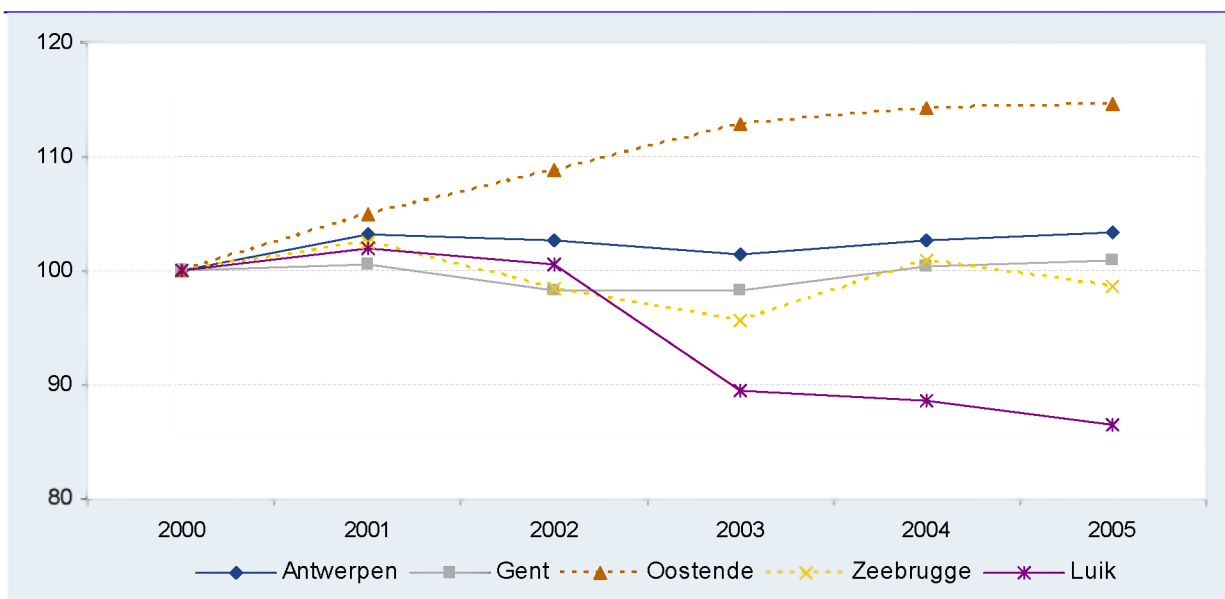
Bron: NBB (berekeningen op basis van de Belgische jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale).

Tussen 2000 en 2005 steeg de TW vooral in de haven van Oostende, die in dat opzicht een inhaalbeweging maakte na het wegvallen van de Regie voor Maritiem Transport (RMT). De TW in de havens van Antwerpen, Zeebrugge en Luik wordt veeleer geschraagd door de maritieme bedrijfstakken, terwijl die in de havens van Gent en Oostende vooral wordt ondersteund door de niet-maritieme bedrijfstakken.

In 2005 werd het werkgelegenheidsverloop in de vijf bestudeerde havens opnieuw gekenmerkt door stabiliteit: een groei van minder dan 1 pct. in de havens van Antwerpen, Gent en Oostende, maar een daling met meer dan 2 pct. in Zeebrugge en Luik. In datzelfde jaar werden matige stijgingen gecompenseerd door gematigde dalingen. De opmerkelijkste stijgingen deden zich voor in de maritieme cluster en de Antwerpse chemie en energie, maar ze werden gecompenseerd door dalingen in de automobielnijverheid en de bouw. In Gent deed de personeelsvermindering in de elektronica en het vervoer over land de effecten van de aanwervingen in de automobielnijverheid teniet. In Oostende steeg de werkgelegenheid in de metaalverwerkende nijverheid, maar niet in de maritieme cluster. In Zeebrugge, ten slotte, vertoonde alleen de goederenbehandeling een reële personeelsgroei, terwijl in heel wat andere maritieme bedrijfstakken het aantal werknemers terugliep, net als in de industrie. In de Luikse haven daalde de werkgelegenheid in alle sectoren, behalve in de maritieme bedrijfstakken, de elektronica en de andere diensten. De vijf havens leverden in 2005 niet minder dan 3,1 pct. van de binnenlandse werkgelegenheid van België. Samen met de werkgelegenheid bij de onderaannemers en leveranciers van de beschouwde ondernemingen belooft dat aandeel 7,3 pct. Beide percentages komen gemiddeld overeen met de resultaten van 2004. Het onderzoek van de sociale balans toont enkele kwalitatieve evoluties aan, zoals de toename van de deeltijdse arbeid, het lagere aantal aanwervingen - voor onbepaalde duur in Vlaanderen en voor bepaalde duur aan Luikse zijde - evenals de vervrouwelijking van de loontrekkenden. Hoewel de gemiddelde jaarlijkse kosten voor één VTE in de bestudeerde havens aanzienlijk boven het nationale gemiddelde blijven, zijn de uitgaven voor opleiding daarentegen merklijk gedaald. Deze evoluties, indien ze over een langere termijn aangehouden worden, kunnen een impact hebben op het concurrentievermogen.

Grafiek 18 geeft deze ontwikkelingen weer voor de periode 2000 – 2005:

GRAFIEK 18 **ONTWIKKELING VAN DE DIRECTE WERKGELEGENHEID**
(VTE, index 2000 = 100)



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

Tijdens deze periode is de groei van de werkgelegenheid in Oostende eveneens toe te schrijven aan de reorganisatie na het RMT-debacle. De daling van het aantal werknemers in Luik is dan weer te wijten aan de verminderde activiteit in de staalindustrie. Hier zijn het de maritieme bedrijfstakken die de werkgelegenheid in Antwerpen, Gent en Oostende in stand hielden, en het banenverlies in Luik enigszins beperkten. Dat zou ook in de toekomst het geval zijn, gelet op de huidige personeelsvermindering in de automobielnijverheid en de staalindustrie, tegen een aanhoudende groei van de goederenbehandelingssector. Alleen in Zeebrugge was de stijging van de niet-maritieme werkgelegenheid in die vijf jaar groter dan die van de maritieme werkgelegenheid.

Het jaar 2005 werd ook gekenmerkt door een aanzienlijke groei van de investeringen ten opzichte van het voorgaande jaar en van de rest van de periode 2000 - 2005. Die toename bedroeg in Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge respectievelijk 45,7 pct., 5,1 pct., 23,2 pct. en 77,2 pct. tegen vaste prijzen, terwijl de investeringen in Luik terugliepen met 2,2 pct. tegen vaste prijzen. In 2005 werden de meest opmerkelijke stijgingen genoteerd bij de rederijen en in de goederenbehandeling, en dat voor alle Vlaamse havens samen, vooral onder invloed van Zeebrugge en Antwerpen. De sector havenaanleg en baggerwerken liet eveneens een forse groei optekenen in de Scheldehaven. Daartegenover schroefden alle industriële ondernemingen van beide havens hun investeringsuitgaven terug. De Oostendse chemie, de Gentse automobielnijverheid en het Zeebrugse vervoer over land verhoogden echter die uitgaven. De daling in Luik is in de eerste plaats te wijten aan de herstructurering in de metallurgie en aan een aanzienlijke verlaging in de andere diensten.

De nettorentabiliteit van het eigen vermogen na belastingen van de ondernemingen in de Vlaamse havens bedroeg in 2005 meer dan het dubbele van het gemiddelde van de Belgische niet-financiële ondernemingen. De grootste toename deed zich voor in Antwerpen en Oostende. De liquiditeit in ruime zin steeg hetzelfde jaar slechts lichtjes in Gent en Oostende, en zakte in Antwerpen en Zeebrugge. Het vermogen van de bestudeerde ondernemingen om hun financiële verplichtingen op korte termijn na te komen, bleef onder het nationale gemiddelde. Ook de solvabiliteit bleef onder het gemiddelde van de Belgische ondernemingen, ondanks een merkelijke verbetering in Antwerpen. De bedrijven in de Vlaamse zeehavens blijken dus rendabeler te zijn dan het nationale gemiddelde, maar staan meer bloot aan financiële risico's, wat wordt bevestigd door een analyse van de financiële gezondheid van de betrokken bedrijfstakken. De situatie in het Luikse havencomplex is verschillend. De rentabiliteit zakte er onder het nationale gemiddelde, terwijl de liquiditeit en de solvabiliteit boven het gemiddelde van de Belgische ondernemingen bleven. De financiële gezondheid van de ondernemingen in de Luikse haven is in 2005 trouwens over het geheel genomen verbeterd.

Aan de hand van al die ontwikkelingen kan een eerste beeld worden geschetst van de huidige situatie in de belangrijkste Belgische havens, die, ondanks onderlinge verschillen, als volgt kan worden samengevat: de TW blijft stijgen, de werkgelegenheid en het concurrentievermogen van arbeid stagneren en gaan zelfs achteruit, de investeringen, die per definitie fluctuerend zijn, vertoonden in 2005 in de Vlaamse maritieme bedrijfstakken een groei zonder weerga, de rentabiliteit was ongeëvenaard in de havens in het noorden van het land, terwijl de financiële gezondheid van de haven van Luik sterk verbeterde.

Hoewel de meeste havens in een wedloop naar hoge tonnages verwickeld zijn, moeten we toch vaststellen dat de respectieve overheden voor de toekomst van de havens meer heil zien in investeringen die een grote bijdrage inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid leveren. Belgische havens direct profiteren van de groei van de wereldhandel, moeten niet alleen zij, maar ook de minder belangrijke havens zich nu reeds wapenen om zonder aarzelen de talrijke uitdagingen te kunnen aangaan die daaruit voortvloeien. Hun activiteit is ook sterk afhankelijk van een betere maritieme toegankelijkheid en van de ontwikkeling van het transport over de binnenwateren, twee streefdoelen waarop alle met de havenuitbreiding belaste instanties reeds jarenlang de nadruk leggen. Ze worden verwezenlijkt via ambitieuze projecten, zoals de uitdieping van de Westerschelde, de ingebruikneming van het Deurganckdok en van een tweede spoorlijn op de Antwerpse linkeroever, de werkzaamheden aan het Kluizendok en het zeekanaal in Gent, de uitbreiding van het industrieterrein Plassendale in Oostende, de nieuwe infrastructuur voor goederenbehandeling en logistiek in Zeebrugge, en de oprichting van TriLogiPort in Luik.

Om die projecten te doen slagen, moet tevens – op federaal en Europees niveau – een oplossing worden gevonden voor het mobiliteitsprobleem; een beter modaal evenwicht blijkt in dat geval onmisbaar. Bovendien kan de omgeving waarin de Belgische havenactiviteit plaatsvindt de verschillende havens ertoe brengen toenadering te zoeken. Dat is nu al het geval voor Antwerpen en Luik die, steunend op hun complementariteit en de verbinding via het Albertkanaal, een akkoord hebben bereikt dat een nieuw tijdperk van samenwerking inluidt. Dat geldt ook voor de Vlaamse havens als geheel, met de totstandbrenging van *Flanders Port Area*, een strategisch actieprogramma om samenwerking te stimuleren, met een gemeenschappelijke doelstelling: hun toegevoegde waarde gezamenlijk te versterken ten behoeve van de maatschappij en de economie van de regio en van het land.

LIJST AFKORTINGEN

bbp	bruto binnenlands product
ESR 95	Europees systeem van nationale en regionale rekeningen
EU	Europese Unie
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
IOT	<i>Input-Output Table</i> of input-outputtabel
KMO	kleine en/of middelgrote onderneming
MBZ	Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (havenbedrijf van Zeebrugge)
n.	niet beschikbaar
NACE-Bel	Belgische versie van de statistiekomenclatuur der economische activiteiten in de Europese Gemeenschap
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek, tegenwoordig FOD Economie – Algemene directie Statistiek en Economische Informatie
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OPVN	<i>Office de Promotion des Voies Navigables</i> - MET, Waals Gewest
PAL	<i>Port Autonome de Liège</i> (Autonome haven van Luik)
p.m.	pro memorie
pct.	procent
SSS	<i>Short Sea Shipping</i>
SUT	<i>Supply and Use Table</i> of aanbod- en gebruikstabel
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> (twintigvoet equivalent eenheid)
tkm	ton-kilometer
TW	toegevoegde waarde
VTE	voltijds equivalent

BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS IN 2005

TABEL 47 GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2005

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN										Ter beschikking gesteld			
	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Aantal	Uitzendkrachten		Aantal	gepres- teerde uren (1)
	volrijds	deeltijds	totaal	volrijds	deeltijds	totaal	volrijds	deeltijds	totaal		gepres- teerde uren (1)	kosten (2)		gepres- teerde uren (1)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512
MARITIEME CLUSTER	23.767	1.713	24.998	36,7	2,0	38,8	1.337,2	75,6	1.412,9	1427	2,62	61,4	7.154	13,48
Scheepsagenten en expediteurs	5.834	822	6.411	9,7	0,9	10,6	308,2	31,4	339,6	496	0,95	20,1	717	1,21
Goederenbehandelaars	13.494	671	13.992	19,2	0,9	20,1	764,7	34,7	799,3	805	1,44	36,2	6.192	11,87
Rederijen	474	48	508	0,8	0,1	0,9	46,1	3,4	49,4	18	0,03	0,8	234	0,39
Scheepsbouw en -herstelling	378	23	395	0,6	0,0	0,6	18,1	0,7	18,8	41	0,07	1,8	0	0,00
Havenaanleg en baggerwerken	1.315	60	1.359	2,4	0,1	2,5	80,4	2,3	82,8	9	0,02	0,4	0	0,00
Visserij	282	32	305	0,4	0,0	0,4	9,3	0,9	10,2	47	0,08	1,7	0	0,00
Maritieme handel	45	3	47	0,1	0,0	0,1	3,7	0,1	3,8	3	0,01	0,2	0	0,00
Havenbedrijf	1.945	55	1.981	3,6	0,1	3,6	106,7	2,1	108,8	8	0,02	0,4	11	0,02
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER	57.179	5.644	61.246	89,0	6,3	95,3	3.782,7	257,2	4.040,0	3.076	5,84	147,0	445	0,75
HANDEL	4.717	674	5.190	7,6	0,7	8,4	284,8	24,7	309,6	416	0,81	18,2	120	0,21
INDUSTRIE	44.353	3.623	47.002	68,3	4,1	72,5	3.061,4	185,1	3.246,5	2.332	4,40	115,7	81	0,13
Energie	1.618	91	1.687	2,2	0,1	2,3	142,9	7,2	150,2	63	0,09	0,9	0	0,00
Petroleumindustrie	2.762	254	2.953	4,6	0,3	4,9	352,1	21,3	373,4	39	0,08	2,6	1	0,00
Chemische nijverheid	10.599	951	11.244	16,0	1,1	17,0	882,7	60,4	943,1	194	0,36	11,8	7	0,01
Automobielenijverheid	14.328	1.262	15.293	22,6	1,5	24,1	762,1	51,3	813,4	1.225	2,31	61,3	7	0,01
Elektronica	1.412	239	1.595	2,2	0,3	2,4	80,9	9,3	90,2	98	0,19	4,7	0	0,00
Metaalverwerkende nijverheid	9.271	515	9.644	14,1	0,6	14,6	612,1	23,9	636,0	394	0,77	20,0	49	0,08
Bouw	2.225	119	2.311	3,5	0,1	3,6	114,5	4,7	119,2	86	0,16	4,2	0	0,00
Voedingsnijverheid	800	79	857	1,3	0,1	1,4	46,3	3,2	49,5	129	0,25	5,4	12	0,02
Andere industrie	1.337	113	1.419	2,0	0,1	2,1	67,6	3,9	71,5	103	0,20	4,8	5	0,01
VERVOER OVER LAND	4.226	510	4.618	6,5	0,6	7,1	199,9	18,9	218,7	154	0,30	6,2	96	0,16
Wegvervoer	1.948	95	2.013	3,2	0,1	3,3	90,2	2,9	93,2	137	0,27	5,5	96	0,16
Ander vervoer over land	2.278	415	2.605	3,3	0,5	3,8	109,7	15,9	125,6	17	0,03	0,7	0	0,00
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	3.884	837	4.435	6,5	0,9	7,4	236,6	28,5	265,2	175	0,33	6,9	149	0,25
Andere diensten	3.884	837	4.435	6,5	0,9	7,4	236,6	28,5	265,2	175	0,33	6,9	149	0,25
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal	80.946	7.357	86.244	125,7	8,4	134,1	5.119,9	332,9	5.452,8	4.503	8,46	208,4	7.599	14,23

Bron: NBB.

TABEL 47 (VERVOLG)

GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2005

Sectoren	AANTAL LOONTREKKENDEN OP AFSLUITDATUM										OPLEIDINGEN			
	Aantal			Mannen			Vrouwen				Aantal		Mannen	
	volrijds	deeltijds	totaal	volrijds	deeltijds	totaal (in VTE)	volrijds	deeltijds	totaal (in VTE)	bedienden arbeiders	Aantal	uren (1)	kosten (2)	
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803
MARITIEME CLUSTER.....	24.521	1.816	25.822	20.414	661	20.887	4.107	1.155	4.935	9.919	14.584	5.101	0,20	8,3
Scheepsagenten en expediteurs.....	5.892	843	6.488	3.637	152	3.740	2.256	691	2.748	5.430	717	854	0,02	0,7
Goederenbehandelaars.....	14.196	737	14.736	12.884	426	13.200	1.312	311	1.536	2.605	11.510	2.062	0,11	5,0
Rederijen.....	466	53	503	342	10	348	123	43	155	406	79	109	0,00	0,2
Scheepsbouw en -herstelling.....	379	23	396	367	19	381	12	4	15	71	320	91	0,01	0,3
Havenaanleg en baggerwerken.....	1.322	64	1.368	1.241	24	1.259	81	40	109	505	859	1.045	0,04	1,5
Visserij.....	287	33	311	232	4	234	55	29	77	62	245	70	0,00	0,0
Maritieme handel.....	48	3	50	35	1	36	13	2	15	43	1	9	0,00	0,0
Havenbedrijf.....	1.931	60	1.969	1.675	25	1.689	256	35	280	798	854	861	0,01	0,5
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARITIEME CLUSTER.....	56.579	5.792	60.718	49.427	2.996	51.608	7.153	2.796	9.110	23.111	35.043	35.434	1,38	73,0
HANDEL.....	4.767	703	5.248	3.594	210	3.730	1.174	494	1.518	3.205	1.905	1.552	0,03	1,7
INDUSTRIE.....	43.784	3.728	46.472	39.076	2.177	40.664	4.708	1.552	5.808	15.230	29.024	30.238	1,23	66,2
Energie.....	1.621	93	1.693	1.322	28	1.343	300	66	350	1.310	55	862	0,04	3,4
Petroleumindustrie.....	2.748	248	2.933	2.368	139	2.474	379	109	458	2.403	486	2.113	0,12	7,6
Chemische nijverheid.....	10.487	931	11.112	9.630	540	9.985	857	391	1.127	5.445	4.904	8.012	0,28	19,3
Automobielenijverheid.....	14.027	1.381	15.047	12.490	1.004	13.249	1.537	376	1.797	1.606	12.600	10.329	0,33	19,3
Elektronica.....	1.370	241	1.553	1.051	61	1.096	319	180	468	567	963	786	0,03	0,9
Metalenverwerkende nijverheid.....	9.217	519	9.996	8.439	275	8.646	778	244	950	2.963	6.844	6.247	0,36	13,3
Bouw.....	2.189	122	2.277	2.071	64	2.118	118	57	159	599	1.598	781	0,04	1,0
Voedingsnijverheid.....	793	84	853	586	28	606	207	57	247	297	527	203	0,01	0,3
Andere industrie.....	1.332	109	1.409	1.119	38	1.146	213	71	263	339	1.047	905	0,02	0,9
VERVOER OVER LAND.....	4.208	543	4.634	3.765	390	4.077	443	153	557	1.664	2.869	2.252	0,08	3,7
Wegvervoer.....	1.988	96	2.056	1.782	36	1.807	206	60	249	502	1.478	454	0,01	0,2
Ander vervoer over land.....	2.220	447	2.578	1.983	354	2.271	237	93	308	1.162	1.391	1.798	0,07	3,5
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	3.821	818	4.363	2.992	219	3.136	828	598	1.227	3.012	1.245	1.392	0,04	1,4
Andere diensten.....	3.821	818	4.363	2.992	219	3.136	828	598	1.227	3.012	1.245	1.392	0,04	1,4
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal.....	81.100	7.608	86.540	69.841	3.657	72.495	11.260	3.951	14.045	33.030	49.627	40.535	1,58	81,3

Bron: NBB.

TABEL 47 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR DE VLAAMSE ZEEHAVENS: 2005

Sectoren	OPLEIDINGEN			INGETREDEN				UITGETREDEN							
	Vrouwen			Ongepaard				Vrouwen							
	Aantal	uren (1)	kosten (2)	Aantal	duur	lager	secundair	hoger	univer- sitair	univer- sitair	hoger	univer- sitair	Aantal (in VTE)	Onbep. duur	
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARIETIEME CLUSTER.....	1.497	0,05	1,7	7.191	5.734	1.113	3.420	736	356	170	976	306	114	6.340	4.981
Scheepsagenten en expediteurs.....	680	0,02	0,6	1.743	1.348	103	529	273	99	34	480	176	49	1.447	1.155
Goederenbehandelaars.....	456	0,02	0,7	4.646	3.653	913	2.643	263	119	118	450	99	41	4.096	3.084
Rederijen.....	46	0,00	0,0	94	69	12	24	6	19	2	14	9	9	97	76
Scheepsbouw en -herstelling.....	1	0,00	0,0	82	66	7	57	10	0	4	3	0	0	60	49
Haveneenleg en baggenwerken.....	60	0,00	0,1	515	489	49	135	179	113	0	14	17	8	543	521
Visserij.....	45	0,00	0,0	23	23	0	15	0	0	0	7	1	0	13	13
Maritieme handel.....	8	0,00	0,0	13	13	2	1	1	1	0	0	5	3	4	4
Havenbedrijf.....	201	0,00	0,2	77	73	27	16	3	7	11	8	0	5	81	80
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
NIET-MARIETIEME CLUSTER.....	5.345	0,16	8,5	8.227	5.425	1.226	3.438	1.032	493	368	1.037	403	229	9.005	6.488
HANDEL.....	683	0,01	0,6	1.203	870	101	424	189	67	61	222	89	50	1.097	810
INDUSTRIE.....	4.130	0,13	7,1	5.221	3.079	876	2.362	580	320	122	635	199	127	5.799	3.867
Energie.....	146	0,00	0,4	198	74	1	29	50	27	0	38	44	9	198	117
Paroleumindustrie.....	252	0,01	0,7	294	219	1	79	76	74	0	16	28	20	333	271
Chemische nijverheid.....	900	0,03	2,0	1.074	468	67	485	172	82	22	156	49	40	1.254	756
Automobielenijverheid.....	1.468	0,04	2,7	1.497	1.049	393	721	96	56	74	127	12	18	1.573	956
Elektronica.....	348	0,01	0,2	194	63	2	67	24	11	4	78	5	3	325	170
Metaalverwerkende nijverheid.....	709	0,03	0,9	1.137	587	105	643	103	53	9	166	31	28	1.179	917
Bouw.....	60	0,00	0,1	477	382	254	171	20	7	1	14	7	3	615	466
Voedingsnijverheid.....	68	0,00	0,1	121	98	14	37	16	6	2	28	15	3	108	83
Andere industrie.....	179	0,00	0,2	229	139	40	130	21	4	10	14	7	2	214	133
VERVOER OVER LAND.....	136	0,00	0,2	695	647	201	346	33	12	4	71	22	7	744	708
Wegvervoer.....	50	0,00	0,0	580	549	192	315	17	3	3	36	12	2	564	534
Ander vervoer over land.....	87	0,00	0,2	115	98	9	31	16	8	1	34	10	4	181	174
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN.....	397	0,01	0,5	1.108	829	49	307	230	94	181	109	94	45	1.365	1.103
Andere diensten.....	397	0,01	0,5	1.108	829	49	307	230	94	181	109	94	45	1.365	1.103
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal.....	6.842	0,20	10,1	15.418	11.159	2.339	6.858	1.768	849	538	2.013	709	343	15.345	11.469

Bron: NBB.

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

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

TABEL 48

GEDETAILEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK: 2005

Sectoren	GEMIDDELD AANTAL LOONTREKKENDEN														
	Aantal			Gepresteerde uren (1)			Personeelskosten (2)			Uitzendkrachten		Ter beschikking gesteld			
	voltijds	deeltijds	totaal	voltijds	deeltijds	totaal	voltijds	deeltijds	totaal	Aantal	gepresteerde uren	kosten (2)	Aantal	gepresteerde uren	kosten (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1511	1512	1522			
	(in VTE)														
MARITIEME CLUSTER.....	276	16	287	0,4	0,0	0,5	11,8	0,6	12,4	54	0,10	2,3	2	0,00	0,1
Scheepsagenten en expediteurs	59	7	64	0,1	0,0	0,1	2,8	0,3	3,1	2	0,00	0,1	2	0,00	0,1
Goederenbehandelaars	143	4	147	0,2	0,0	0,2	5,9	0,1	6,1	19	0,04	0,8	0	0,00	0,0
Rederijen	62	4	65	0,1	0,0	0,1	2,6	0,2	2,8	22	0,04	1,0	0	0,00	0,0
Scheepsbouw en -herstelling	12	0	12	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,4	10	0,02	0,4	0	0,00	0,0
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.....	10.440	410	10.729	15,1	0,4	15,5	632,4	18,7	651,1	545	0,92	20,3	27	0,05	1,7
HANDEL.....	248	38	275	0,4	0,0	0,4	11,7	1,0	12,7	19	0,04	0,7	0	0,00	0,0
INDUSTRIE	9.549	323	9.776	13,6	0,3	13,9	593,0	15,9	608,9	460	0,76	16,9	25	0,05	1,7
Energie	1.203	63	1.249	1,6	0,1	1,7	108,4	5,0	113,4	128	0,18	1,6	0	0,00	0,0
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid.....	966	55	1.006	1,6	0,1	1,6	63,2	2,0	65,2	100	0,19	5,5	0	0,00	0,0
Automobielenijverheid.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	79	9	83	0,1	0,0	0,1	3,7	0,3	3,9	15	0,03	0,6	0	0,00	0,0
Metalenverwerkende nijverheid	6.093	122	6.178	8,5	0,1	8,6	346,1	5,2	351,3	162	0,26	6,6	25	0,05	1,7
Bouw.....	1.005	66	1.053	1,5	0,1	1,6	60,1	3,3	63,4	46	0,09	2,2	0	0,00	0,0
Voedingsnijverheid.....	107	2	109	0,2	0,0	0,2	7,3	0,1	7,3	4	0,01	0,2	0	0,00	0,0
Andere industrie	96	6	98	0,1	0,0	0,1	4,2	0,2	4,4	4	0,01	0,2	0	0,00	0,0
VERVOER OVER LAND.....	114	9	121	0,2	0,0	0,2	5,2	0,3	5,5	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Wegvervoer	83	3	85	0,2	0,0	0,2	3,7	0,1	3,8	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Ander vervoer over land.....	31	6	36	0,0	0,0	0,1	1,5	0,2	1,7	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	529	40	558	0,8	0,0	0,9	22,5	1,5	24,0	66	0,12	2,7	2	0,00	0,0
Andere diensten	529	40	558	0,8	0,0	0,9	22,5	1,5	24,0	66	0,12	2,7	2	0,00	0,0
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal.....	10.716	426	11.016	15,5	0,4	16,0	644,3	19,3	663,5	599	1,02	22,6	29	0,06	1,8

Bron: NBB.

TABEL 48 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK: 2005

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	1343	1323	5801	5802	5803											
MARITIEME CLUSTER.....	283	14	293	251	4	253	32	10	39	97	189	43	0,00	0,0											
Scheepsagenten en expeditieurs	59	7	63	38	3	39	21	5	24	58	4	5	0,00	0,0											
Goederenbehandelaars	152	2	153	144	1	145	8	1	9	23	128	1	0,00	0,0											
Rederijen.....	61	4	64	58	0	58	3	4	6	15	47	37	0,00	0,0											
Scheepsbouw en -herstelling	12	0	12	12	0	12	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	10.452	384	10.719	9.564	170	9.675	888	213	1.044	4.181	6.101	5.744	0,26	12,8											
HANDEL	252	34	275	197	8	202	55	25	73	188	81	14	0,00	0,0											
INDUSTRIE	9.558	303	9.767	8.786	127	8.867	772	175	900	3.781	5.557	5.636	0,26	12,6											
Energie	1.208	64	1.257	978	19	993	230	45	264	896	122	639	0,03	2,5											
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.											
Chemische nijverheid	1.024	52	1.058	917	24	934	107	27	124	411	636	590	0,01	0,4											
Automobielenijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.											
Elektronica	83	8	86	67	5	69	16	3	17	36	50	39	0,00	0,0											
Metaalverwerkende nijverheid	6.054	107	6.128	5.716	47	5.747	338	59	381	2.070	3.963	3.833	0,21	8,9											
Bouw	1.009	63	1.054	946	26	961	63	38	93	309	673	459	0,01	0,5											
Voedingsnijverheid	87	2	88	77	0	77	10	2	11	38	42	62	0,00	0,2											
Andere industrie	93	7	95	84	6	85	9	1	10	21	71	14	0,00	0,0											
VERVOER OVER LAND	112	9	119	106	7	112	6	2	7	22	100	27	0,00	0,1											
Wegvervoer	82	3	84	78	2	80	4	1	5	8	80	0	0,00	0,0											
Ander vervoer over land	30	6	35	28	5	33	2	1	3	14	21	27	0,00	0,1											
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	530	38	557	475	27	494	55	10	63	190	362	67	0,00	0,0											
Andere diensten	530	38	557	475	27	494	55	10	63	190	362	67	0,00	0,0											
Openbare sector	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.											
Totaal	10.735	397	11.012	9.815	174	9.928	920	222	1.083	4.278	6.291	5.787	0,26	12,8											

Bron: NBB.

TABEL 48 (VERVOLG) GEDETAILLEERDE SOCIALE BALANS VOOR HET HAVENCOMPLEX VAN LUIK: 2005

Sectoren	OPLEIDINGEN			INGETREDEN				UITGETREDEN							
	Vrouwen		Aantal (in VTE)	Onbep. duur	Mannen			Vrouwen			univer- sitair	Aantal (in VTE)	Onbep. duur		
	Aantal	uren (1)			kosten (2)	lager	secundair	hoger	lager	secundair				hoger	
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
MARITIEME CLUSTER.....	8	0,00	0,0	56	46	1	50	1	0	0	3	1	0	35	29
Scheepsgagenten en expeditieus	7	0,00	0,0	14	12	0	9	1	0	0	3	0	0	17	15
Goederenbehandelaars	0	0,00	0,0	29	21	0	28	0	0	0	0	0	0	14	10
Rederijen	1	0,00	0,0	13	13	1	12	0	0	0	0	0	0	4	4
Scheepsbouw en -herstelling	0	0,00	0,0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
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.....	427	0,01	0,8	1.119	679	186	515	126	104	6	71	81	31	1.268	948
HANDEL.....	6	0,00	0,0	43	29	4	22	3	2	0	4	6	1	53	42
INDUSTRIE	414	0,01	0,8	808	441	59	374	116	98	5	59	68	28	1.074	816
Energie	115	0,00	0,3	159	75	3	19	37	23	0	29	38	9	143	88
Petroleumindustrie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Chemische nijverheid	81	0,00	0,1	87	22	18	32	11	14	1	2	6	2	90	56
Automobielnijverheid	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Elektronica.....	12	0,00	0,0	42	31	0	20	16	3	0	0	3	1	22	13
Metaalverwerkende nijverheid	161	0,01	0,3	368	231	26	213	36	53	0	14	13	13	641	545
Bouw.....	35	0,00	0,1	108	73	5	70	13	5	0	6	5	3	113	87
Voedingsnijverheid	8	0,00	0,0	33	3	6	11	2	0	4	6	2	1	48	19
Andere industrie	1	0,00	0,0	11	6	2	8	0	0	0	1	0	0	16	9
VERVOER OVER LAND	1	0,00	0,0	28	27	0	28	0	0	0	0	0	0	33	32
Wegvervoer	0	0,00	0,0	28	27	0	28	0	0	0	0	0	0	31	30
Ander vervoer over land.....	1	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
ANDERE LOGISTIEKE DIENSTEN	7	0,00	0,0	240	183	122	90	6	4	1	8	7	2	107	58
Andere diensten	7	0,00	0,0	240	183	122	90	6	4	1	8	7	2	107	58
Openbare sector.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Totaal.....	436	0,01	0,8	1.175	724	187	565	126	104	7	74	81	31	1.303	977

Bron: NBB.

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

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

BIBLIOGRAFIE

- AG Haven Oostende (2006), *Jaarverslag 2005*, Oostende
- BGDA (2007), *Socio-economisch belang van de Brusselse havenbedrijven*, Brussel
- Blauwens G., P. De Baere, E. Van de Voorde (2002), *Transport Economics*, De Boeck nv Antwerpen
- Coeck Ch., J-P. Merckx, A. Verbeke (2006), *Havenconomie en -logistiek*, Antwerpen
- Coppens F. (2005), *Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients*, NBB, Working Paper nr. 67 (Research series), Brussel
- Coppens F., F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanellander, A. Verhetsel (2007), *Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp*, NBB, Working Paper nr. 110 (Document series), Brussel
- De Lloyd (2006), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port Autonome de Liège 2006*, Antwerpen
- De Lloyd (2007), *Lloyd Special Report - Port of Antwerp*, Antwerpen
- De Lloyd (2006), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Antwerpen
- De Lloyd (2006), *Lloyd Special Report - Zeebrugge*, Antwerpen
- De Lloyd nv (2005 en 2006), "Jaarboeken 2005 - 2006 en 2006 - 2007 van de haven van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende ", Antwerpen
- De Lloyd, diverse krantenartikels van 2005 tot 2007, Antwerpen
- Europa, *De portaalsite van de Europese Unie* (<http://europa.eu>), Brussel
- European Conference of Ministers of Transport - ECMT (2001), *Assessing the benefits of transport*, OESO Parijs
- European Conference of Ministers of Transport - ECMT (2003), *Fifty years of transport policy: 1953 - 2003*, OESO Parijs
- European Sea Ports Organisation (2006), *Jaarverslag 2005*, Brussel
- Europese commissie (2001), *Witboek: "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"*, Europese gemeenschap
- Europese commissie (2004), *Energy and Transport: Report 2000 - 2004*, Europese gemeenschap
- Eurostat (1995), *Europees systeem van nationale en regionale rekeningen: ESR 95*, Luxemburg
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2006), *Jaarverslag 2005*, Antwerpen
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, "Antwerp PortNews" (nummers van 2005), Antwerpen
- Haezendonck E. (2001), *Essays on Strategy Analysis for Seaports*, Leuven
- Havenbedrijf Gent GAB (2004), *Ghent Port Handbook 2004 - 2006*, Gent
- Heuse P., Ph. Delhez (2006), "De sociale balans 2005", NBB, *Economisch tijdschrift, december 2006*, Brussel
- Huybrechts M., H. Meersman, E. Van de Voorde, e.a. (2002), *Port Competitiveness*, Antwerpen

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

Instituut voor de nationale rekeningen (2007), *Regionale rekeningen 1995 - 2005*, 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. en D. Vivet (2006), "Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2005", NBB, *Economisch tijdschrift*, december 2006, Brussel

Liège 2020 (2004), *La Province de Liège à l'horizon 2020: Choisir son avenir ou le subir*, Luik

Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2006), *Jaarverslag 2005*, Zeebrugge

Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, "Port of Zeebrugge News" (nummers van 2005), Zeebrugge

Merckx J-P. en D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2006), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2005*, SERV Brussel

Misschaert M. en B. Vannieuwenhuyse, Vlaamse Instituut voor de Logistiek (2006), *Achterlandverbindingen: Multimodale schakel tussen verladers en de Vlaamse havens*, Antwerpen

NBB (2006), *Jaarverslag 2005 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel

NBB (2007), *Jaarverslag 2006 - Deel 1: Economische en financiële ontwikkeling*, Brussel

NBB, Departement Algemene statistiek (2006), *Statistisch Tijdschrift 2006/4*, Brussel

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

NBB, Dienst Balanscentrale, Jaarrekeningen neergelegd bij de Balanscentrale, 2000 tot 2005, Brussel

NMBS Holding, VBO, FEBIAC (2007), *Rail meets road 2007: Ontmoetingen rond mobiliteit en intermodaliteit*, Brussel

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

Office de Promotion des Voies Navigables -OPVN- (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*, MET - Waals Gewest, Namen

Pr. Peeters Ch., G. Facon, Ir. P. Vandendriessche - Policy Research Corporation NV - (1995), *De Haven als Economisch Motor van de Regio*, Garant Leuven

Pr. Peeters Ch., Ir. A. Lefever, Drs. A. Soete, Ir. P. Vandendriessche, Dr. H. Webers. - Policy Research Corporation NV - (1997), *De Nederlandse Maritieme Cluster*, Delft University Press

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2005 - 2006), *Binnenvaart*, Hasselt

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2006), *Jaarverslag 2005*, Hasselt

United Nations Conference on Trade and Development (2006), *Review of Maritime Transport 2006*, UNCTAD New York en Geneve

Van Hooydonk E. (2006), *Schip van Staat met Slagzij: Sterkten en zwakten van maritiem recht en beleid in België*, Antwerpen

Vivet D. (2005), "Verloop van de resultaten en van de financiële structuur van de ondernemingen in 2004", NBB, *Economisch tijdschrift*, 2005/4, Brussel

Vlaams Instituut voor de Logistiek (2007), *Reverse Logistics in Vlaanderen*, Antwerpen

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. Verschuere, *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. Verschuere, *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. Emiriz, *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. Ruml 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 Nieuwenhuize, *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. Goshen, 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.