

ECONOMISCH BELANG VAN DE HAVENS

TREND



Auteur Hannelore Maelfait

Lector Paul Schroé (MBZ), Wout Dullaert (ITMMA),
Bert Vernimmen (PSAHNN and ITMMA),
Dirk Neyts (Secretariaat Vlaamse Havencommissie)

→ WAAROM DEZE INDICATOR?

De zeehavensector is geëvolueerd tot een volwaardige economische sector met een eigen dynamiek. Naast het aantrekken van de petrochemische en chemische industrie hebben havens vandaag de dag ook een belangrijke logistieke en distributiefunctie. De havens kennen een enorme rechtstreekse en onrechtstreekse bedrijvigheid: vervoer, overslag en opslag, distributie, handel, diensten, industrie enz. Elk van deze activiteiten zorgt voor tewerkstelling en toegevoegde waarde.

→ WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

Het Vlaamse havenlandschap telt vier zeehavens: de kusthavens Zeebrugge en Oostende en Antwerpen en Gent in het binnenland. Het gaat om erg verschillende havens die elk specifieke karakteristieken hebben op het vlak van voorgeschiedenis, dimensie en specialisatie. Hoewel ze in commerciële zin onafhankelijk van elkaar opereren en een afzonderlijk havenbestuur hebben, zijn ze wel sterk verbonden in functionele zin.

De economische impact van de havens wordt o.a. bepaald aan de hand van de toegevoegde waarde van de zeehavens tot de nationale economie. Maar ook genereren deze havens directe en indirecte werkgelegenheid, die merkbaar is in de gehele kustzone. Havens en scheepvaart zijn sectoren die te maken krijgen met een uiterst scherpe internationale concurrentie, die ook in de toekomst nog zal toenemen. Deze toenemende concurrentie is bv. een gevolg van de ontwikkelingen van de internationale markt van het goederenverkeer, de vorming van internationale logistieke netwerken en de schaalvergroting in het maritiem vervoer. Wanneer er gekeken wordt naar het belang van de Vlaamse havens is het dan ook noodzakelijk die te bekijken in een ruimere context.

→ WAT ZIJN DE RESULTATEN?

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range situeert zich sinds 2001 tussen de 23,5 % en 23,9 %. Het marktaandeel van de West-Vlaamse havens Oostende en Zeebrugge in de Le Havre-Hamburg range met betrekking tot maritiem verkeer bedroeg in 2006 respectievelijk 0,8 % en 3,9 %. Antwerpen en Gent staan in voor respectievelijk 16,6 % en 2,4 %. De haven van Zeebrugge behandelde in 2006 een totaal volume van 39,5 miljoen ton. Dit was een groei van meer dan 14,1 % ten opzichte van 2005. Zeebrugge was hiermee één van de sterkste groeiers binnen de Le Havre-Hamburg range. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan een stijgende containertrafiek. Voor het vierde jaar op rij overtreft het volume containers dat van de roro-trafiek.

De Oostendse haven profileert zich als roro-haven. In de jaren negentig kampte de haven met een terugval in de trafiekcijfers door het gecombineerde effect van het wegvallen van de RMT en de concurrentiedruk van de Kanaaltunnel, maar dit tij is gekeerd. Sinds 1999 pakt de haven van Oostende elk jaar met groeicijfers uit. Ook in 2006 nam de behandelde tonnage toe in de haven, met 1,7 % t.o.v. 2005. Deze toename is voornamelijk het resultaat van een toename van de roro-trafiek.

De economische impact van deze havens wordt onder andere bepaald aan de hand van de toegevoegde waarde van de zeehavens tot de nationale economie. In de haven van Zeebrugge steeg de totale toegevoegde waarde van 520,40 miljoen euro in 1997 tot 799,60 miljoen euro in 2005 (+53,6 %) of gemiddeld 5,5 % per jaar. Oostende kende een groei van +87,1 % of van 223,70 miljoen euro tot 418,7 miljoen euro in de periode 1997-2005. Deze groei is voornamelijk te situeren bij de scheepsagenten, expediteurs en goederenbehandelaars en minder bij de rederijen en de handel in Zeebrugge. In Oostende situeert deze groei zich voornamelijk in een groei van de industrie.

De aanwezigheid van de havens creëert directe en indirecte werkgelegenheid. Oostende en Zeebrugge hadden een werkgelegenheid van respectievelijk 10.658 VTE (+ 10 % t.o.v. 1997) en 4.550 VTE in 2005 (-6,7 % t.o.v. 1997) waarbij VTE staat voor voltijdse equivalenten.

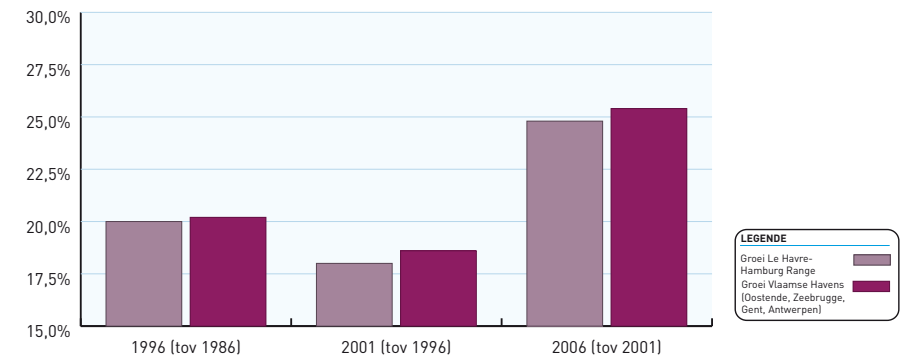
Beide havens zijn belangrijk voor Short Sea Shipping (SSS), waar vervoer via kustvaart gebruikt wordt als alternatief voor wegvervoer. Zeebrugge vervoerde in 2006 28 miljoen ton via SSS, bijna 18 miljoen ton meer dan in 1983. In Oostende is bijna het volledige scheepvaartverkeer te beschrijven als SSS.

→ WAT VOOR DE TOEKOMST?

De economische waarde van de zeehavens zegt weinig over de duurzame wijze waarop een haven kan functioneren. De uitdaging hierin is naast de verdere economische ontplooiing ook rekening te houden met een aantal ecologische en sociale aspecten. Aandacht hierbij gaat uit naar bv. het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit. Niet enkel door de verdere ontwikkeling van short sea shipping, maar ook door het verbeteren van de multimodale hinterlandontsluitingen en overslagfaciliteiten. Ook in verband met luchtverontreiniging geven bijkomende internationale maatregelen op gebied van scheepvaartermisies een verbetering van de leefomgeving rond de havens. Samen met o.a. de nieuwe ontvangstverplichtingen voor scheepsafval en ladingresiduen in havens zullen deze ontwikkelingen leiden tot een meer duurzame scheepvaart met respect voor zowel de ecologische als economische ontplooiing van de haven.

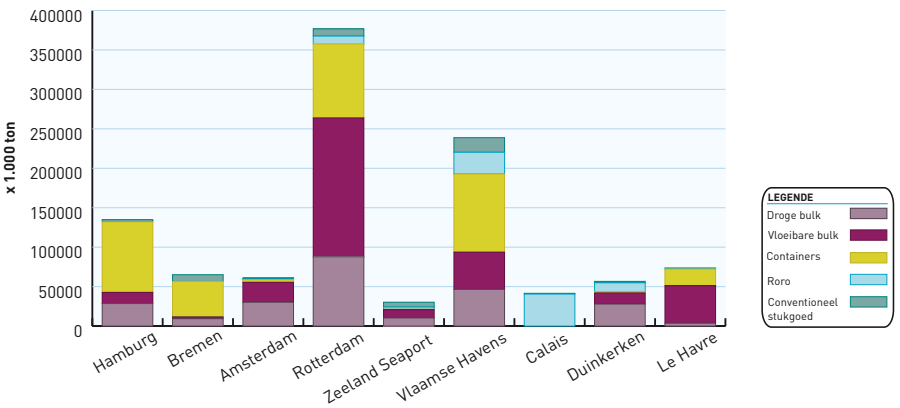
De zeehavens fungeren als poorten naar de rest van de wereld. Zo vormen ze een belangrijke bron van welvaart. Het marktaandeel van de West-Vlaamse havens Oostende en Zeebrugge in de Le Havre – Hamburg range met betrekking tot maritiem verkeer bedroeg in 2006 respectievelijk 0,8 % en 3,9 %. Meer nog dan in het verleden ligt de grote uitdaging voor de zeehavens in het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit.

Grafiek 1 Gemiddelde groei van de Vlaamse Havens tegenover de groei van de Hamburg-Le Havre Range



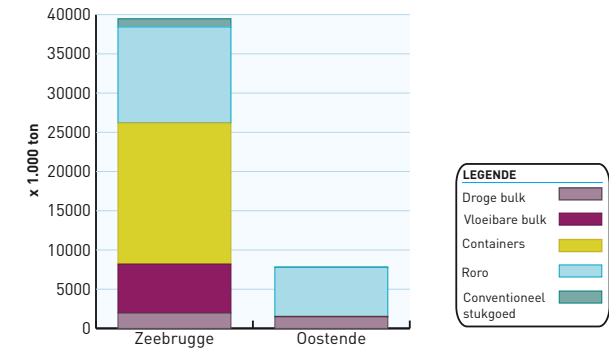
Bron Vlaamse Havencommissie

Grafiek 2 Maritieme overslag in Le Havre-Hamburg Range, 2006



Bron Vlaamse Havencommissie

Grafiek 3 Maritieme overslag in Zeebrugge en Oostende, 2006



Bron Vlaamse Havencommissie