

ECONOMISCHE WAARDE VAN DE ZEEHAVENS

De zeehavens aan de kust – Zeebrugge en Oostende – zorgen voor een toegevoegde waarde: voor 1.055 miljoen euro in 2003. Dat is ruim 42 % meer dan in 1997. Meer nog dan in het verleden ligt de grote uitdaging voor de zeehavens echter in het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit. Zeebrugge en Oostende zijn dan ook belangrijke havens voor short sea shipping, dat uitgesproken het meest milieu-vriendelijke vervoermiddel in Europa is.

→ WAAROM DEZE INDICATOR?

De havens van Oostende en Zeebrugge zijn belangrijke economische poorten aan de kust. De aanwezigheid van de havens creëren immers directe en indirecte werkgelegenheid. De economische impact van deze transportsector wordt bepaald aan de hand van de toegevoegde waarde van de zeehavens tot de nationale economie.

→ WAT ZEGT DEZE INDICATOR?

De toegevoegde waarde geeft weer of een onderneming erin slaagt voldoende waarde toe te voegen aan de aangekochte goederen en diensten en in welke mate de klant of de belastingbetaler bereid is hiervoor te betalen. Het is grosso modo de som van de lonen, afschrijvingen, interesten en winsten. Schommelingen op het vlak van werkgelegenheid (= lonen), investeringen (= afschrijvingen) of financieringspolitiek (= interesten en winsten) bepalen dan ook sterk de evolutie van de toegevoegde waarde.

→ WAT ZIJN DE RESULTATEN?

De groei van de toegevoegde waarde in de havengebieden van Zeebrugge en Oostende was groter in de periode 1997-1999 dan in de periode 2001-2003. De enige sectoren die wel zijn blijven groeien, zijn de scheepsagenten en expediteurs in Zeebrugge, de chemische nijverheid in Oostende, het wegvervoer in Zeebrugge en de logistieke diensten in Oostende. In de periode 2004-2005 lijken zich ook een aantal andere sectoren te herpakken, maar het is nog even wachten op de cijfers om te zien hoe sterk die opleving is.

De vraag is natuurlijk in hoeverre deze opleving ook duurzaam is. M.a.w., hoe sterk is de link tussen de economische pijler, de sociale pijler en de ecologische pijler van duurzame ontwikkeling?

Wat opvalt, is dat de sterke stijging van de toegevoegde waarde in de periode 1997-2003 – voor beide havens samen 42,6 % – zich vertaalt in een stijging van de werkgelegenheid met slechts 3,5 %. Het verdwijnen van de RMT is hier een oorzaak van. Zonder de gegevens van de RMT blijkt dat in dezelfde periode de toegevoegde waarde met 40,7 % is gestegen, wat 9,4 % meer banen heeft opgeleverd. Dit wijst op een sterke stijging van de productiviteit (= de toegevoegde waarde per werknemer) in de havengebieden met 28,6 %, wat hoger ligt dan de 7,5 % productiviteitsstijging in de hele kustzone (Grafiek 1).

Op verschillende terreinen wordt permanent gezocht naar een evenwicht tussen de economische en ecologische pijler. Dat gaat van de bescherming van het marien milieu tot de naleving van de vogel- en habitatrichtlijnen bij de realisatie van belangrijke haveninfrastructuurprojecten [1]. Volgens een recente enquête van de European Sea Ports Organisation [2] scoren de Europese havens – Zeebrugge en Oostende inclusief – trouwens steeds beter op het vlak van het milieubeheer.

→ WAT VOOR DE TOEKOMST?

Een grote uitdaging voor de havens van Zeebrugge en Oostende is het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit. Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke havens voor short sea shipping (SSS), de meest milieuvriendelijke vervoersmodus in Europa (Grafiek 2). Toch is het wegvervoer van en naar de kusthavens vrij hoog tengevolge van het roloverkeer: 63 % van het totale hinterlandvervoer in Zeebrugge en 86 % in Oostende.

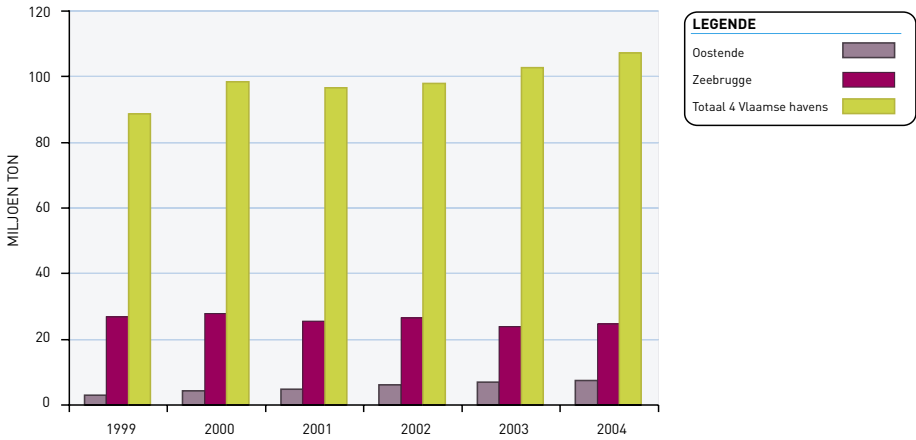
Een versterking van het spoorvervoer, de binnenvaart en de estuaire vaart dringt zich dan ook op. Dat zijn noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarden om het hinterlandvervoer van en naar de kusthavens duurzamer te maken. In Nederland gaat men ervan uit dat een besparing van 10 % op de toenemende mobiliteitsbehoefte best mogelijk is door vb. een betere belading, slimme verpakkingen, klantenuitwisseling, besparingen op retourstromen ...[3]

- (1) Ministerie van de Vlaamse gemeenschap "Het milieurechtelijk statuut van de zeehavens", Brussel, januari 2004
(2) ESPO, "Environmental Survey 2004", Brussel, April 2005.
(3) Ministerie van Verkeer en Waterstaat "Transportbesparing: ondernemers prijzen zichzelf de markt in", Den Haag, november 2004 en J. Nielsen en H. van Essen "Beladingsgraden-ruimte voor verbetering", Delft, juni 2005

TREND +

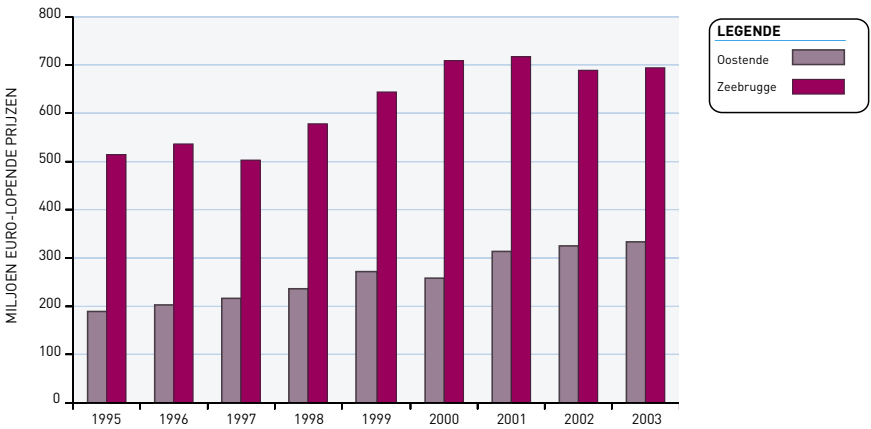
Auteur Hannelore Maelfait
(Coördinatiepunt GBKG)
Lector Bert Verminnen en Wout Dullaert
(Instituut voor Transport en Maritiem Management, UA)

Grafiek 1 Evolutie Short Sea Shipping in Zeebrugge en Oostende, 1999-2004



Bron Shortsea Shipping Vlaanderen

Grafiek 2 Directe toegevoegde waarde, 1995-2003



Bron NBB, "Economisch belang van de Vlaamse zeehavens. Verslag 2003"