

BELANGRIJKE BANKZAKEN GEBEUREN VAAK NA DE BANKUREN.

Dat weet u net zo goed als wij. Dus heeft u behoefte aan een instelling die u ook na de bankuren van dienst kan zijn. Of het daarbij nu om de geldzaken van uw bedrijf of van uzelf gaat.

Ippa is dan een naam die u beter kan onthouden. Niet alleen omdat we over bekwame account managers beschikken die uw belangen persoonlijk ter harte nemen. Niet alleen omdat onze mensen bij u thuis of op de zaak komen, ook na de bankuren. Maar vooral omdat we een complete financiële service kunnen geven. Van A tot Z. Van een zichtrekening, met alle bankservice vandien, tot advies in kredietmogelijkheden en operaties met het buitenland.

Doet u soms bankzaken na de bankuren? Denk aan ons. Dan denken wij met u mee.

ippa

vriendelijk en efficiënt in bankzaken

ANTWERPEN TRANSITHAVEN

Luc LEEMAN

Luc Leeman studeerde Transporteconomie aan de UFSIA, Faculteit TEW. Met zijn thesis over het belang van de doorvoer voor de Belgische zeehavens en de betekenis daarvan voor de Belgische economie (1970-1983) behaalde hij in 1986 de interuniversitaire prijs van het Fonds der Belgische Rijnvaart.

Samenvatting

De transit te Antwerpen neemt de laatste jaren bijna de helft van de totale Antwerpse goederenstroom voor zijn rekening. Daarbij vormen de produkten van de metaalindustrie de belangrijkste goederen en is de Bondsrepubliek onze belangrijkste partner. Vastgesteld kan worden dat de transitactiviteiten te Antwerpen in 1980 1,3% van het BNP genereerden en sinds 1980 ook nog meer dan 31.000 mensen tewerkstelden. Deze resultaten situeren duidelijk de plaats die de doorvoer inneemt in de haventrafiek te Antwerpen.

Inleiding

Het belang van de transit of doorvoer voor Antwerpen blijkt uit de volgende cijfergegevens. Sinds 1980 bestaat bijna de helft van de totale goederenstroom uit transit. De doorvoer bereikte zijn hoogtepunt, wat het gecreëerde inkomen betreft, in 1980 toen deze 1,3% van het BNP uitmaakte. In 1983 vonden 0,88% van het totaal aantal effectief tewerkgestelden in ons land hun beroepswerkzaamheid in de een of andere Antwerpse transitactiviteit.

Dit zijn enkele resultaten uit een eerste grondige studie naar de betekenis van de transit voor onze nationale havens en voor de Belgische economie (Leeman, 1985).

De verwevenheid van de transit met het overige goederenverkeer (invoer, uitvoer en binnenlands verkeer) en met het personenvervoer bemoeilijkte het onderzoek in hoge mate. Verdeelsleutels en ramingen waren noodzakelijk om vanuit globale gegevens te komen tot specifieke resultaten voor de transit. De resultaten hebben dan ook in de eerste plaats een indicatieve waarde.

De studie is als volgt ingedeeld. Na de definitie en de bespreking van de statistieken wordt de omvang van de transit onder de loep genomen. Vervolgens wordt nagegaan welke impact de transit te Antwerpen heeft op het nationaal inkomen, op de betalingsbalans en op de tewerkstelling.

I. DEFINITIE

In de literatuur wordt de transit of doorvoer op diverse wijzen omschreven. In deze studie wordt onder transit verstaan het vervoer van goederen die noch hun herkomst noch hun bestemming hebben in ons land. Deze goederen worden ofwel overgeslagen ofwel tijdelijk opgeslagen in de haven, maar ondergaan geen enkele bewerking. De transit zonder overlading resorteert dus niet onder deze definitie.

II. STATISTISCH MATERIAAL

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) splitst de behandeling van de goederen in de havens op in lossingen en ladingen. De lossingen worden verdeeld over invoer, entrepot en doorvoer. Deze doorvoer en een stuk van het entrepot vormen de inkomende doorvoer (1). De ladingen worden verdeeld over de uitvoer en de doorvoer (rechtstreeks of via entrepot). Dit is de uitgaande doorvoer. De sommatie van de inkomende en de uitgaande doorvoer is de totale doorvoer waarvan sprake in dit artikel. Er werd uitsluitend gebruik gemaakt van gegevens van het NIS.

III. OMVANG VAN DE DOORVOER

A. Belang

Om het belang van de transit aan te tonen, kan men die het best vergelijken met de totale grensoverschrijdende goederenstroom, dus de sommatie van invoer, uitvoer en transit.

Tabel 1: De transit t.o.v. de totale trafiek te Antwerpen (in miljoen ton)

	1970	1975	1980	1983
Totale trafiek	104	86	117	118
Transit	29	36	56	55
in %	28	42	48	47

Het is duidelijk dat de transit aan belang heeft gewonnen: het gaat om ongeveer de helft van de totale goederenstroom. In geen enkele andere Belgische zeehaven heeft de doorvoer zich in dergelijke mate ontwikkeld. Dit is duidelijk wanneer we vaststellen dat Antwerpen sinds 1970 steeds meer dan 80% van de totale Belgische doorvoer voor zijn rekening nam.

(1) Het gedeelte van de goederen uit het entrepot die tot de doorvoer worden gerekend, is bepaald op basis van het relatieve aandeel van de invoer en van de doorvoer in de totale lossingen.

B. Doorvoergoederen

De Eenvormige Goederennomenclatuur voor de Vervoerstatistieken (NVS) verdeelt de goederen in tien hoofdcategorieën. Tabel 2 geeft de meest getransiteerde goederen te Antwerpen.

Tabel 2: De voornaamste transitgoederen te Antwerpen (in miljoen ton)

jaar \ goederensoort	I	VI	IX	X
1970	3,1	8,5	5,1	3,7
1975	2,8	12,5	5,8	4,2
1980	8,3	14,1	8,4	5,1
1983	7,9	12,4	9,2	6,0

I Landbouwprodukten en levende dieren

VI Produkten van de metaalindustrie

IX Chemische produkten

X Machines, voertuigen, diverse fabrikaten NEG en speciale transacties.

Deze vier categorieën nemen voortdurend 64 à 71% van de totale Antwerpse transit voor hun rekening. De produkten van de metaalindustrie vormen over de beschouwde periode telkens de omvangrijkste groep.

C. Herkomst en bestemming

Het is interessant om de herkomst en de bestemming van de doorvoer in Antwerpen te onderzoeken.

Tabel 3: Herkomst en bestemming van de transit te Antwerpen (in 1.000 ton)

	Herkomst		Bestemming	
	1975	1982	1975	1982
Frankrijk	3.723	4.287	1.642	2.725
Nederland	260	549	1.176	2.428
BRD	4.735	6.140	3.346	4.668
Verenigd Koninkrijk	821	1.524	925	1.248
USSR	194	2.281	720	2.548
Verenigde Staten	1.570	3.354	1.665	2.034
Canada	1.208	2.583	504	59

Uit deze cijfers blijkt duidelijk dat de Bondsrepubliek onze belangrijkste transitpartner is. Verder zijn vooral Frankrijk en de Verenigde Staten van aanzienlijk belang. Canada is enkel als herkomstland belangrijk, terwijl Nederland alleen als bestemmingsland aan bod komt.

IV. BIJDRAGE TOT HET NATIONAAL INKOMEN

De bijdrage tot het nationaal inkomen is de toegevoegde waarde die gevormd wordt dank zij de uitoefening van transitactiviteiten. De toegevoegde waarde (bruto, marktprijzen) of het nationaal produkt bestaat uit lonen en salarissen, sociale verzekeringspremies ten laste van de werkgevers, exploitatie-overschotten, afschrijvingen, en belastingen i.v.m. de produktie, verminderd met de exploitatiesubsidies.

De gecreëerde toegevoegde waarde bestaat uit drie delen. De toegevoegde waarde gegenereerd door transportondernemingen en havenbedrijven (opslag, overslag, bemiddeling enz.), die zich werkelijk bezighouden met transit, is directe toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde die vervat is in de leveringen aan de bovenvermelde ondernemingen, voor zover deze betrekking heeft op transitactiviteiten, is indirecte toegevoegde waarde. Volledigheidshalve is er nog de toegevoegde waarde die besloten ligt in de uitgaven aan de vervoersinfrastructuur en aan het onderhoud en beheer daarvan. Deze drie componenten worden hierna toegelicht. Voor de concrete berekeningsmethode wordt verwezen naar de oorspronkelijke studie (Leeman, 1985).

A. Directe toegevoegde waarde

We hebben gekozen voor een deductieve werkwijze. Dit betekent dat gegevens over de toegevoegde waarde uit de nationale rekeningen per sector, aan de hand van een aantal verdeelsleutels en schattingen, teruggebracht werden tot de toegevoegde waarde die ontstaan is door transit-handelingen.

Tabel 4: Directe bruto toegevoegde waarde tegen marktprijzen, gecreëerd door het transport en de behandeling van transitgoederen te Antwerpen, in prijzen van 7/1974-6/1975 (in miljoen fr.)

	1970	1975	1980	1983
Maritiem transport	1.070	1.973	2.195	1.357
Havenactiviteiten	7.951	14.387	23.504	19.806
Binnenvaart	927	841	953	719
Spoor	562	412	611	529
Weg	491	1.089	1.649	1.842
Totaal	11.001	18.702	28.912	24.253

De oorzaak van de daling in 1983 van de bijdrage van het maritiem transport is volgens het NIS te verklaren door de vernieuwde berekeningsmethode, die op onvolledig cijfermateriaal steunt. De daling bij de havenactiviteiten in 1983 is, nog altijd volgens het NIS, te wijten aan een dalende activiteit in de haven. De sterke evolutie van het wegvervoer bij de transitactiviteiten is hier duidelijk merkbaar. Het is de enige sector die ook nog in 1983 een vooruitgang heeft geboekt.

B. Indirecte toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde die besloten ligt in de leveringen aan ondernemingen die bij de transit actief zijn, is indirecte toegevoegde waarde. Aan de hand van een input-outputanalyse werden de volgende resultaten bekomen.

Tabel 5: Indirecte toegevoegde waarde tegen marktprijzen, toerekenbaar aan de transit te Antwerpen, in prijzen van 7/1974-6/1975 (in miljoen fr.)

	1970	1975	1980	1983
Maritiem transport	326	523	584	361
Havenactiviteiten	130	133	212	178
Binnenvaart	26	14	17	12
Spoor	48	64	96	83
Weg	18	43	64	72
Totaal	548	777	973	706

Het is opnieuw de wegsector die zich opwerpt als een sterk expanderende sector, hoewel de bijdrage nog heel wat minder is dan die van het maritiem transport en van de havenactiviteiten.

C. Infrastructuur

De investeringsuitgaven inzake vervoersinfrastructuur enerzijds en de exploitatie-uitgaven anderzijds, creëren toegevoegde waarde die gedeeltelijk aan de transit toerekenbaar is. Er is aangenomen dat de exploitatie-uitgaven en de investeringsuitgaven respectievelijk resulteren in 85 % en 75 % toegevoegde waarde ([1], hoofdrapport blz. 36).

Tabel 6: Bruto toegevoegde waarde tegen marktprijzen, gegenereerd door investerings- en exploitatie-uitgaven voor de vervoersinfrastructuur, toerekenbaar aan de transit te Antwerpen, in prijzen van 7/1974-6/1975 (in miljoen fr.)

	1970	1975	1980
Maritieme toegangswegen	265	421	627
Haven	532	784	1.074
Binnenvaart	377	395	570
Spoor	111	138	215
Weg	144	121	154
Totaal	1.429	1.859	2.640

Elke sector, behalve het wegvervoer, vertoont een sterke toename. Dit is te verklaren door het feit dat de investeringen ten behoeve van de wegverbindingen – enkel de autosnelwegen werden relevant bevonden voor het transitverkeer – veeleer zijn gedaald na 1970. Onze belangrijkste autosnelwegen werden in de jaren zestig aangelegd. Wel worden de onderhoudsuitgaven aan de autosnelwegen steeds aanzienlijker. De toegevoegde waarde gegenereerd door de uitgaven voor de maritieme toegangswegen is vooral het gevolg van baggerwerken.

D. Overzicht

In tabel 7 worden de drie componenten van de toegevoegde waarde gesommeerd.

Tabel 7: Bruto toegevoegde waarde tegen marktprijzen, gegenereerd door de transit te Antwerpen, in prijzen van 7/1974-6/1975 (in miljoen fr.)

	1970	1975	1980	1983
Directe toegev. waarde	11.001	18.702	28.912	24.253
Indirecte toegev. waarde	548	777	973	706
Infrastructuur	1.429	1.859	2.640	2.700 ^(*)
Totaal	12.978	21.338	32.525	27.659

(*) Dit cijfer werd arbitrair toegevoegd ter vervollediging van de tabel (*).

Deze totalen zijn van grotere waarde wanneer zij geplaatst worden t.o.v. het bruto nationaal produkt en t.o.v. de toegevoegde waarde gecreëerd door de sector Vervoer en Verkeer.

Tabel 8: Situering van de toegevoegde waarde gegenereerd door de transit te Antwerpen (in %)

	t.o.v. de sector Vervoer en Verkeer	t.o.v. het bruto nationaal produkt
1970	9,8	0,7
1975	12,4	1,0
1980	16,6	1,3
1983	15,4	1,2

Hieruit blijkt duidelijk het belang van de transit te Antwerpen. In 1980 werd een hoogtepunt bereikt: 16,6% van de toegevoegde waarde gecreëerd door de sector Vervoer en Verkeer en niet minder dan 1,3% van het bruto nationaal produkt.

(2) Het is onwaarschijnlijk dat de uitgaven voor de vervoersinfrastructuur de eerstvolgende jaren in hun geheel nog sterk zullen toenemen: gezien hun huidig hoog peil enerzijds en het gebrek aan financiële middelen anderzijds.

V. BETALINGSBALANS

De transitactiviteiten zijn diensten die ons land levert aan het buitenland, en die dus aan het buitenland in rekening worden gebracht. De aldus ontstane produktiewaarde wordt als een deviezenontvangst voor de nationale economie gezien. Dit betekent een verhoging van de Belgische voorraad aan buitenlandse valuta. De bijdrage van de transit in de goederen- en dienstenbalans, als onderdeel van de betalingsbalans, moet in deze zin geïnterpreteerd worden.

We kunnen stellen dat ongeveer alle inkomsten gecreëerd door de transit, ten goede komen aan de betalingsbalans. Onderzoek in Nederland wees uit dat dit het geval was voor 93,3% van de door de transit gegenereerde toegevoegde waarde, met de vermelding dat dit percentage nog moest worden verhoogd wegens het ontbreken van bepaalde gegevens in de betreffende studie ([1], hoofdrapport blz. 52).

VI. TEWERKSTELLING

De transit schept tewerkstelling in de diverse sectoren die bij het doorvoergebeuren betrokken zijn. Naast directe en indirecte tewerkstelling, genereren ook de infrastructuuruitgaven arbeidsplaatsen. De bedoelde tewerkstelling bevat enkel die in de transportsector en dus niet de tewerkstelling in de industrie.

A. Directe tewerkstelling

Op basis van een aantal verdeelsleutels is het mogelijk de tewerkstelling van de hele sector te reduceren tot de aan de transit toerekenbare.

Tabel 9: Directe tewerkstelling toerekenbaar aan de Antwerpse transit

	1970	1975	1980	1983
Haven en maritiem transport	14.560	17.540	19.390	19.390
Binnenvaart	1.326	1.337	1.104	1.011
Spoor	1.437	1.936	2.376	2.180
Weg	676	1.003	2.407	2.855
Totaal	17.999	21.816	25.277	25.436

Aldus creëert de transit sinds 1980 meer dan 25.000 directe arbeidsplaatsen. Het leeuwedeel is afkomstig uit de haven en het maritiem transport. De sector van het wegvervoer kent een spectaculaire vooruitgang sinds 1970.

B. Indirecte tewerkstelling

De indirecte tewerkstelling per sector wordt gedefinieerd als het quotiënt van de indirecte toegevoegde waarde per sector, gegenereerd door de transit, en het bruto nationaal produkt per arbeidskracht in de betreffende sector.

Tabel 10: Indirecte tewerkstelling, toerekenbaar aan de Antwerpse transit

	1970	1975	1980	1983
Maritiem transport	647	881	896	560
Havenactiviteiten	259	224	325	277
Binnenvaart	50	23	26	19
Spoor	95	109	147	128
Weg	36	73	99	112
Totaal	1.087	1.310	1.493	1.096

De globale indirecte tewerkstelling vertoont aanvankelijk een sterke stijging, maar valt in 1983 terug tot op het niveau van 1970. De sector van het wegvervoer manifesteert zich opnieuw als de meest expanderende sector.

C. Infrastructuur

De investerings- en exploitatieuitgaven creëren niet alleen toegevoegde waarde maar ook tewerkstelling. Deze laatste wordt berekend door de toegevoegde waarde, gegenereerd door de uitgaven voor vervoersinfrastructuur, te delen door het bruto nationaal produkt per tewerkgestelde van de sector gebouwen, weg- en waterbouwkundige werken. Deze sector sluit nauw aan bij de uitgaven voor vervoersinfrastructuur.

Tabel 11: Tewerkstelling door infrastructuuruitgaven t.g.v. de Antwerpse transit

	1970	1975	1980	1983
Tewerkstelling	3.314	3.577	5.080	5.196

Deze cijfers vertonen een voortdurende toename met een sterke stijging tussen 1975 en 1980.

D. Overzicht van de tewerkstelling

Om de impact van de transit te Antwerpen op de tewerkstelling aan te tonen, worden in de volgende tabel de bekomen resultaten geconfronteerd met de totale actieve bevolking exclusief de werkzoekenden.

Tabel 12: Situering van de tewerkstelling gecreëerd door de transit te Antwerpen

	totale tewerkstelling gecreëerd door de transit	actieve bevolking excl. werkzoekenden	%
1970	22.400	3.676.429	0,61
1975	26.703	3.726.988	0,72
1980	31.850	3.735.631	0,85
1983	31.728	3.606.111	0,88

Het belang van de transit is duidelijk. In 1983 stond de transit te Antwerpen in voor 0,88% van het totaal aantal effectief tewerkgestelden in ons land. Sinds 1970 betekent dit een toename van ruim een kwart procent.

Besluit

De transit te Antwerpen neemt de laatste jaren bijna de helft van de totale Antwerpse goederenstroom voor zijn rekening. Daarbij vormen de produkten van de metaalindustrie de belangrijkste goederensoort en is de Bondsrepubliek onze belangrijkste partner. We stellen ook vast dat de transitactiviteiten in 1980 1,3% van het BNP genereerden, met een tewerkstelling van meer dan 31.000 mensen sinds 1980.

Deze onderzoeksresultaten situeren duidelijk de uiterst belangrijke plaats die de transit inneemt in de haventrafiek te Antwerpen.

Bibliografie

- [1] Commissie Zeehavenoverleg, *De doorvoer via de Nederlandse zeehavens en de maatschappelijke betekenis daarvan*, 's-Gravenhage, Commissie Zeehavenaanleg, 1980.
- [2] LEEMAN L., *De doorvoer via de Belgische zeehavens en de betekenis daarvan voor de Belgische economie, 1970-1983*, Antwerpen, 1985.



De N.V. Duracell Batteries S.A. Aarschot is een dochteronderneming van de Amerikaanse groep Duracell Inc., die op haar beurt deel uitmaakt van het multinationale KRAFT Concern.

Duracell Aarschot werd opgericht in 1967 om te voldoen aan de groeiende Europese markt vraag naar Duracell batterijen.

Het bedrijf is gespecialiseerd in de productie van de zes voornaamste types alkalimangaan batterijen. Deze hebben een wereldwijde bekendheid verworven vanwege hun hoogstaande kwaliteit en lange levensduur.

**N.V. DURACELL BATTERIES S.A.
Nijverheidslaan 7, 3220 Aarschot**

