

Brussel, januari 2006

# Dossier

# Indirecte werkgelegenheid

*De indirecte werkgelegenheid van de bedrijfstak weg- en treinvervoer  
(1995-2001)*

*Erwin Eysackers*

# Dossier

## Indirecte werkgelegenheid

*De indirecte werkgelegenheid van de bedrijfstak weg- en treinvervoer  
(1995-2001)*

Met dank aan:

Bruno AERTS (VCSP0), Fons BEYERS (Boerenbond), Johan BORTIER (UNIZO), Robrecht BOTHUYNE (UNIZO), Ria BOURDEAUD'HUI (SERV-STV), François COPPENS (NBB), Klaas DAMS (Boerenbond), Jean-Marie DE BAENE (ABVV), Hugo ENGELN (ACLVB), Jeroen ROSKAMS (ACV), Chris SERROYEN (ACV), Jan VAN DOREN (Voka - Vlaams Economisch Verbond), Wouter VANDER STEENE (VCSP0), Georges VAN GASTEL (NBB), Katleen VAN HAVERE (UNIZO), en in het bijzonder Michel DETHEE (SERV) die het gehele denkproces rond indirecte werkgelegenheid in detail begeleid heeft.

Brussel, SERV, 2005

WD 2006/4665/4

# Inhoud

Inhoud .....	2
Inleiding .....	4
<b>Hoofdstuk 1 Macro-economische kenmerken van het weg- en treinvervoer te land .....</b>	<b>5</b>
1. De Belgische bedrijfstak weg- en treinvervoer: een overzicht .....	5
2. Kenmerken van het intermediaire verbruik .....	8
3. Binnenlandse en buitenlandse afzetmarkt .....	9
4. Arbeidsintensiteit .....	9
<b>Hoofdstuk 2 Indirecte werkgelegenheid van het weg- en treinvervoer .....</b>	<b>12</b>
1. Indirecte werkgelegenheid: een inleiding .....	12
2. Indirect werkgelegenheidseffect bij binnenlandse toeleveranciers .....	15
3. Indirect werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen van inkomen verdiend of ontstaan in het weg- en treinvervoer .....	16
4. Totale (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect .....	17
5. Multiplicator van directe naar indirecte werkgelegenheid .....	18
6. Directe en indirecte arbeidsintensiteit .....	19
7. Gecumuleerd (direct en indirect) tewerkstellingseffect .....	20
<b>Hoofdstuk 3 Conclusie .....</b>	<b>22</b>
<b>Hoofdstuk 4 Bijlage A: gedetailleerde tabellen .....</b>	<b>23</b>
<b>Hoofdstuk 5 Bijlage B: betekenis en interpretatie van indirecte werkgelegenheidscijfers .....</b>	<b>37</b>
1. Bedrijfstakgebonden analyse .....	37
2. Macro-economisch analysekader .....	37
3. Statische analyse .....	38
4. Geloofwaardigheid van cijfers over indirecte werkgelegenheid .....	38
Referentielijst .....	39
Lijst met tabellen en figuren .....	40

## Inleiding

1. De *werkgelegenheid* is naast andere elementen een *sleutelindicator* om het belang van een bedrijfstak in een economie te duiden.

Werkgelegenheidscijfers van bedrijfstakken hebben echter het nadeel dat zij de economische werkelijkheid slechts gedeeltelijk weergeven. Uitbesteding van activiteiten is immers in vele bedrijfstakken sinds meer dan tien jaar een belangrijk sociaal-economisch fenomeen. De *werkgelegenheid door uitbesteding en toeleveringsverbanden gecreëerd* bij andere bedrijfstakken vormt een belangrijk onderdeel van het *gehele werkgelegenheidseffect* van een bedrijfstak.

Ook de *besteding van inkomen* verdiend in een bedrijfstak leidt tot een *indirect werkgelegenheidseffect*. Deze besteding van inkomen leidt immers tot leveringen door binnenlandse bedrijfstakken aan de finale vraag van huishoudens.

Beide werkgelegenheidseffecten worden aangeduid als de *indirecte werkgelegenheid* van de onderzochte bedrijfstak. Zij ontstaan bij andere bedrijfstakken door de *economische activiteit* van de onderzochte bedrijfstak.

2. Dit rapport bespreekt het *indirecte werkgelegenheidseffect van het weg- en treinvervoer te land* tussen 1995 en 2001. Grensoverschrijdende werkgelegenheidseffecten worden niet in kaart gebracht.

Het weg- en treinvervoer (NACE60) omvat staatsbedrijven zoals NMBS, De Lijn, TEC Wallonie en MIVB, en heel wat kleine en grote privé-vervoersmaatschappijen. Luchtvaart- en scheepvaartbedrijven zijn vervat in NACE 61 en 62. Ook koeriersbedrijven (NACE64) en vervoersondersteunende diensten zoals vrachtbehandeling en –opslag (NACE63) behoren niet tot het weg- en treinvervoer zoals gedefinieerd in de Nationale Rekeningen.

In de tekst omvat het begrip weg- en treinvervoer steeds de beschreven definitie.

De berekening van indirecte werkgelegenheid berust op *macro-economische gegevens*. De berekeningswijze is gedetailleerd toegelicht in een afzonderlijk methodologisch rapport<sup>1</sup>.

De *betekenis van indirecte werkgelegenheid* bevindt zich op *bedrijfstakniveau*. Conclusies betreffen steeds het geheel van de bedrijfstak. In bijlage wordt een beknopte toelichting bij de interpretatie van indirecte werkgelegenheid gegeven.

3. Dit rapport maakt deel uit van een *reeks van 20 rapporten over indirecte werkgelegenheid* die in het najaar van 2005 en voorjaar van 2006 gepubliceerd worden. Meer informatie vindt u op [www.serv.be](http://www.serv.be).

---

<sup>1</sup> Zie Eysackers 2005a.

# Hoofdstuk 1

## Macro-economische kenmerken van het weg- en treinvervoer te land

### 1. De Belgische bedrijfstak weg- en treinvervoer: een overzicht

4. De berekening van indirecte werkgelegenheid vertrekt van macro-economische gegevens over de Belgische weg- en treinvervoer (NACE 60) in de *Nationale Rekeningen*. Deze zijn niet per definitie identiek aan de gegevens in andere economische of RSZ-statistieken.

Zie Tabel 1 voor de belangrijkste kernvariabelen in prijzen van 2000.

Tabel 2 op pagina 24 geeft dezelfde variabelen in lopende prijzen weer.

**Tabel 1: belangrijkste kenmerken van de Belgische weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, in miljoen euro (in prijzen van 2000) en aantal werkzame personen (bron: Nationale Rekeningen<sup>2</sup>)**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Output <sup>3</sup>	11.273	10.931	11.325	12.386	12.890	12.809	13.699	13.608	13.711
intermediair verbruik	5.701	5.471	5.815	6.259	6.642	6.753	7.232	7.189	7.247
intermediair verbruik: binnenlands	4.759	0	0	0	0	5.213	5.564	0	0
intermediair verbruik: buitenland	942	0	0	0	0	1.540	1.669	0	0
bruto toegevoegde waarde	5.572	5.460	5.509	6.127	6.248	6.056	6.466	6.419	6.465
beloning van werknemers	4.008	3.985	4.079	4.332	4.557	4.440	4.677	4.902	5.063
netto exploitatieoverschot en gemengd inkomen van zelfstandigen <sup>4</sup>	137	-95	-259	106	-110	-135	23	-758	-1.044
verbruik van vaste activa (afschrijvingen)	1.430	1.577	1.708	1.659	1.797	1.748	1.748	2.246	2.419
werkzame personen	114.708	115.888	116.622	119.258	122.482	126.372	130.318	131.073	131.061
werknemers	106.446	107.146	107.733	110.301	113.265	117.217	121.267	122.259	
zelfstandigen	8.262	8.742	8.889	8.957	9.217	9.155	9.051	8.814	

De oorzaken van deze verschillen zijn voornamelijk:

<sup>2</sup> Gegevens gedownload van Belgostat in juli 2005. De gegevens voor 2003 worden geschat via voorlopige methodes en kunnen nog (licht) aangepast worden. Voor de omzetting van lopende naar reële prijzen is de bedrijfstakspecifieke deflator voor het weg- en treinvervoer (A31) gehanteerd (en dus niet de algemene deflator van het bruto binnenlands product). Alle gegevens in dit hoofdstuk zijn afgeleid van de Nationale Rekeningen tenzij anders vermeld. Zie Eysackers 2005a voor de berekening van de gegevens voor 2001.

<sup>3</sup> Omzet zonder BTW en andere productgebonden belastingen.

<sup>4</sup> Wat overblijft van de bruto toegevoegde waarde na aftrek van de loonmassa voor werknemers, afschrijvingen en productgebonden belastingen en subsidies. Omvat winst, niet-productgebonden belastingen (milieuheffing...) en dergelijke evenals het inkomen van zelfstandigen.

- Het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) volgt niet steeds de *bedrijfstakaanduiding* van een onderneming in haar jaarlijkse ondernemingsbalans (NACE-code) en herplaatst een aantal ondernemingen. Dit is in het bijzonder van belang voor stromen van en naar NACE 51 (groothandel).
- Een aantal ondernemingen wordt door het INR in afzonderlijke *productgebonden eenheden* opgesplitst. Een onderneming die bijvoorbeeld aardolie raffineert (NACE23) en verwerkt (NACE24) en vervolgens rubberproducten op de markt brengt (NACE25) wordt in drie delen (en niet als één geheel) in de Nationale Rekeningen opgenomen.
- De bedrijfstakgegevens in de Nationale Rekeningen worden in *basisprijzen* uitgedrukt, dus in prijzen van de producent. Het verschil tussen basisprijzen en marktprijzen betreft voornamelijk de BTW en handels- en distributiemarges. Vooral de BTW speelt in een industriële bedrijfstak een belangrijke rol. De output wordt bijvoorbeeld vaak berekend op basis van btw-aangiften, wat per definitie hogere resultaten geeft.
- *Werkzame personen* in de Nationale Rekeningen zijn werknemers (arbeiders en bedienden) en zelfstandigen. In dit rapport wordt enkel het aantal werkzame personen behandeld. Het aantal werknemers volgt niet steeds de arbeidsstatistieken om dezelfde reden als hoger: een aantal ondernemingen wordt niet meer onder hun oorspronkelijke code geregistreerd in de Nationale Rekeningen<sup>5</sup>. Ook zwartwerk, meewerkende huisgenoten en dergelijke worden als werkzame personen beschouwd.

5. Het *aantal werkzame personen* stijgt in de onderzochte periode overtuigend, van 115.000 (1995) naar 131.000 werkzame personen (2003). Een 8 tot 9.000 personen zijn zelfstandigen, de andere zijn werknemers.

Dit is in de recente Belgische economie eerder uitzonderlijk: in de meeste marktbedrijfstakken wordt immers weinig of geen (directe) werkgelegenheid gecreëerd.

Eveneens opvallend is dat de eigen werkgelegenheid ongeveer de ontwikkeling van de financiële parameters volgt. Deze laatste evolueren in de meeste dienstenbedrijfstakken immers een stuk sneller dan de werkgelegenheid.

6. Figuur 1 geeft de output tussen 1995 en 2003 (prijzen van 2000). Tevens worden de belangrijkste financiële variabelen in procent van de jaarlijkse output weergegeven.

De *output* van het weg- en treinvervoer in reële termen groeit van een 11,3 miljard euro in 1995 naar een 13,7 miljard euro in 2003, wat dus een reële stijging van een 20% inhoudt.

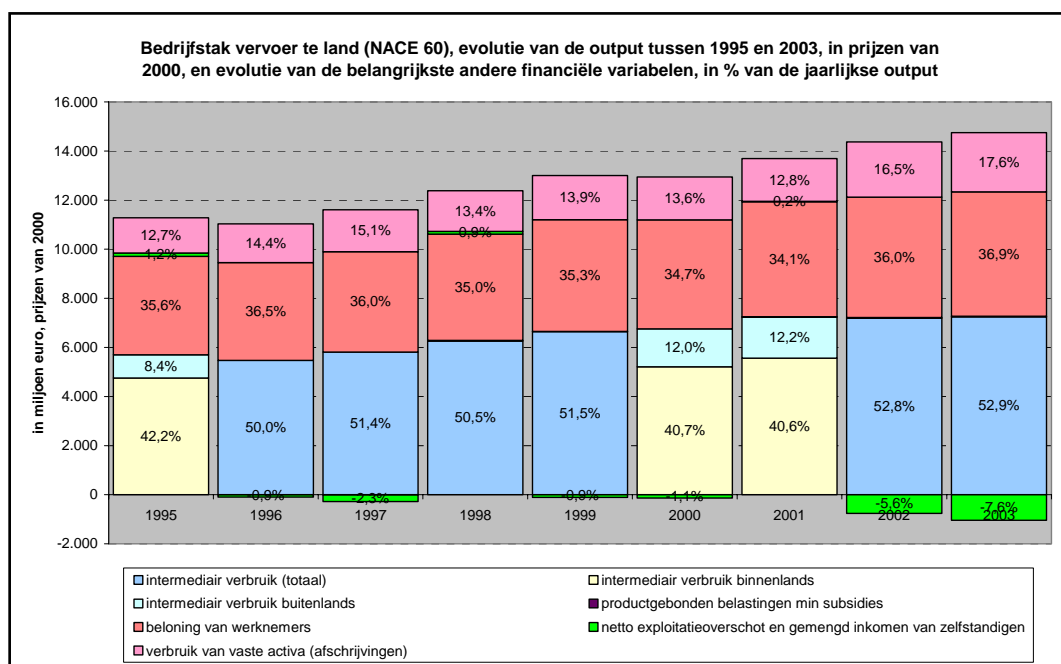
---

<sup>5</sup> Ook de definitie van werknemer verschilt enigszins. De belangrijkste afwijkingen zijn: zelfstandigen in bijberoep worden enkel als werknemers geteld, en deeltijdse werknemers ook actief in andere bedrijfstakken worden enkel geregistreerd in de bedrijfstak waar ze de meeste arbeidsuren presteren. De Nationale Rekeningen kennen ook het begrip "voltijdse equivalente werknemer": het gaat steeds om personen, niet om werkgelegenheidscijfers waaruit de deeltijdse werkgelegenheid verwijderd is. De verschillen blijven beperkt omdat de positieve als negatieve effecten elkaar in hoge mate opheffen.

Het *intermediaire verbruik* – aankopen bij andere bedrijfstakken in binnen- en buitenland – evolueert van ongeveer 51% (1995) naar 53% van de output (2003). Deze variabele volgt dus de ontwikkeling van de output.

Het binnenlandse aandeel vermindert echter licht terwijl het buitenlandse aandeel duidelijk stijgt, van een 8% naar een 12% van de gehele output.

**Figuur 1: weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, evolutie van de output, in miljoen euro in prijzen van 2000, en evolutie van de belangrijkste andere financiële kenmerken, in % van de jaarlijkse output**



De *bruto toegevoegde waarde* wordt gevormd door alle weergegeven variabelen met uitzondering van het intermediaire verbruik. De toegevoegde waarde daalt in de onderzochte periode dan ook licht, van ongeveer 49% (1995) naar 47% van de output (2003).

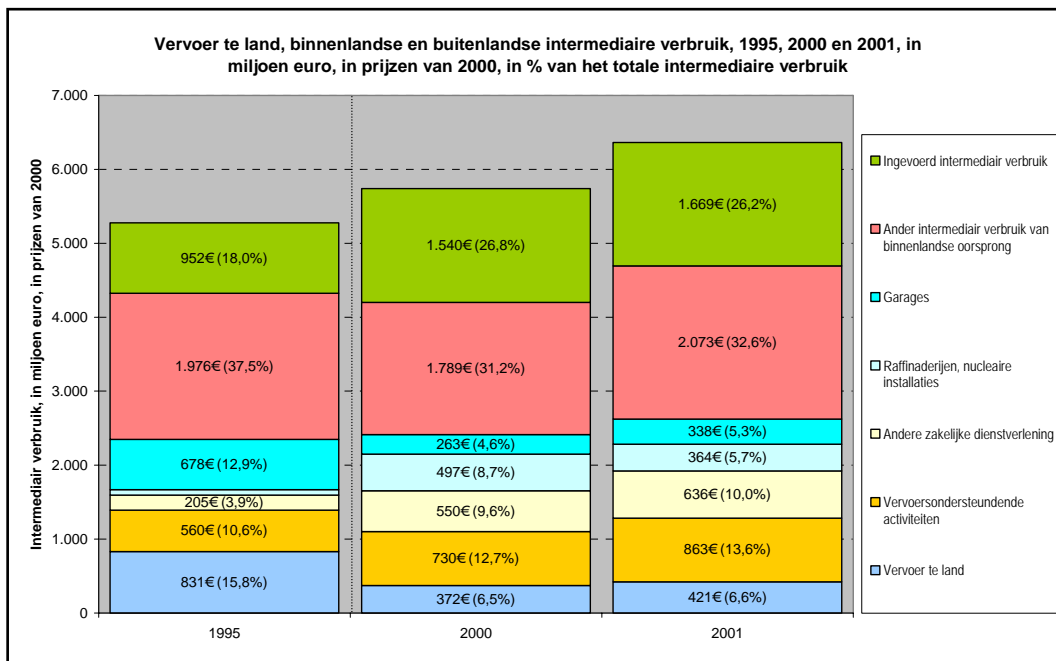
Het belangrijkste bestanddeel van de toegevoegde waarde vormt de *loonmassa voor werknemers*. Deze blijft stabiel op ongeveer 35 tot 37% van de output.

De *negatieve exploitatiemarge* wordt voornamelijk veroorzaakt door subsidies van de overheid aan openbare vervoersmaatschappijen. Ook andere overheidssubsidies (bijvoorbeeld in het kader van een werkgelegenheidsplan) worden als inkomsten weergegeven, conform de regels van het Europese Stelsel van Rekeningen (Eurostat).

## 2. Kenmerken van het intermediaire verbruik

7. Het aandeel van het intermediaire verbruik binnen de eigen bedrijfstak<sup>6</sup> daalt sterk tussen 1995 en 2001, van 16% naar 7%. Zie Figuur 2. Het aandeel van de andere binnenlandse bedrijfstakken neemt wel duidelijk toe, vooral bij marktdiensten zoals zakelijke dienstverlening<sup>7</sup>. Het buitenlandse aandeel neemt zowel in procent van het totaal als in absolute waarde duidelijk toe.

Figuur 2: weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, componenten van het intermediaire verbruik (binnenlandse leveranciers en invoer), prijzen van 2000, in % van het totale intermediaire verbruik (100%) (bron: eigen bewerking van de gebruikstabellen van binnenlandse oorsprong<sup>8</sup>)



<sup>6</sup> Dus: transportbedrijven die aan andere transportbedrijven leveren.

<sup>7</sup> De ontwikkelingen van Nace50 (garages) en 23 (raffinaderijen) hangen samen: in 1995 wordt het verbruik van brandstof nog voornamelijk geregistreerd via de leveranciers (garages), in 2000 is het grootste deel correct toegeschreven aan de feitelijke producent (raffinaderijen).

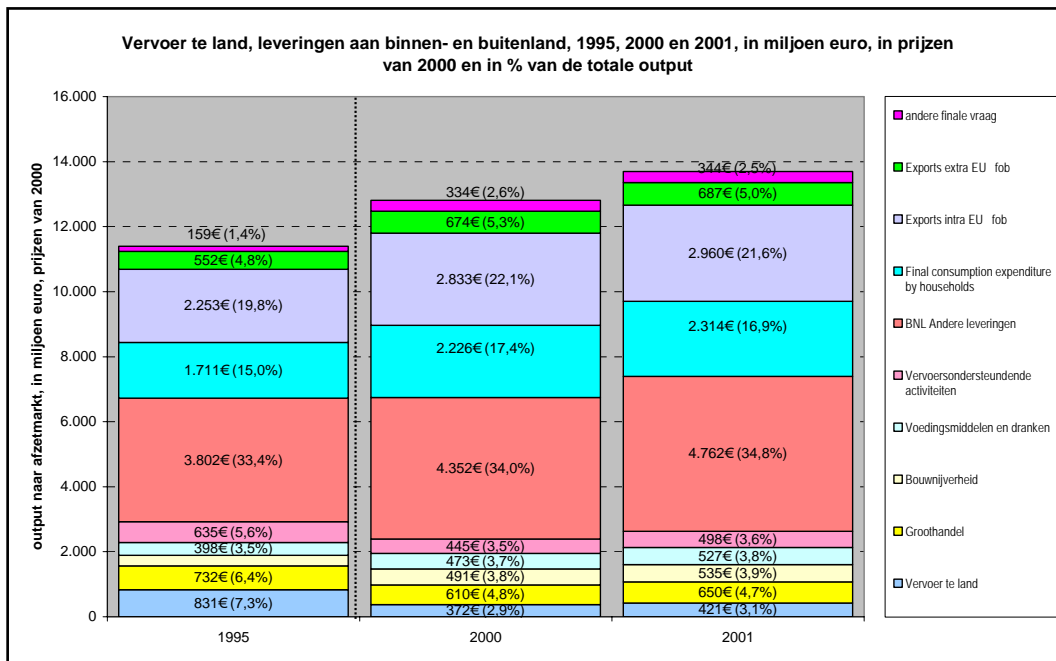
<sup>8</sup> Zie Eysackers 2005a voor de berekeningswijze van de gegevens in deze en volgende figuren. Ze zijn afgeleid van aanbod- en gebruikstabellen die vandaag slechts beschikbaar zijn tot 2001.



### 3. Binnenlandse en buitenlandse afzetmarkt

8. De bedrijfstak weg- en treinvervoer kent in de onderzochte periode een stabiele, relatief weinig evoluerende afzetmarkt.  
 Enkel het aandeel van het buitenland en de finale vraag van huishoudens (voornamelijk openbaar vervoer) nemen in % van de totale afzetmarkt licht toe. Het aandeel van leveringen aan een aantal binnenlandse bedrijfstakken zoals groothandel daalt ter compensatie licht.

Figuur 3: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, leveringen aan binnenlandse bedrijfstakken en finale vraag inclusief uitvoer, in miljoen euro (prijzen van 2000) en in % van de totale output (100%)



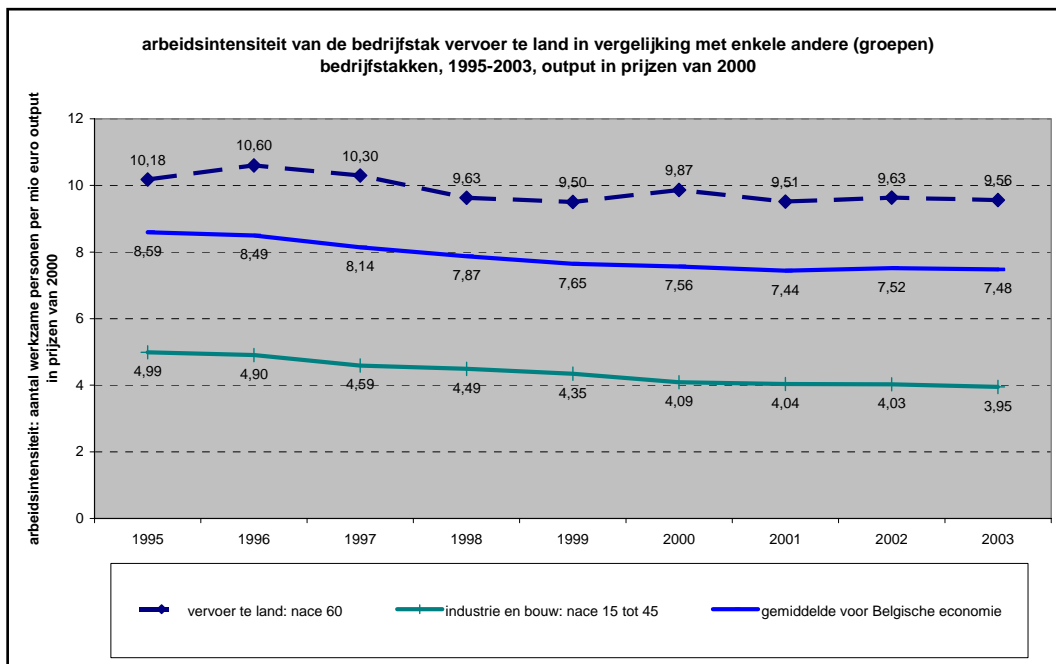
### 4. Arbeidsintensiteit

9. De *arbeidsintensiteit* van een bedrijfstak betreft het aantal werkzame personen dat bij een gegeven output (in casu 1 miljoen euro) door een bedrijfstak tewerkgesteld wordt. Zoals hoger verduidelijkt maken we geen onderscheid tussen werknemers en zelfstandigen.

Figuur 4 vergelijkt de arbeidsintensiteit van de bedrijfstak weg- en treinvervoer met enkele groepen bedrijfstakken evenals het Belgische gemiddelde. De berekeningen zijn opnieuw uitgevoerd in prijzen van 2000.

10. De *arbeidsintensiteit van het weg- en treinvervoer* daalt slechts licht, zoals kan verwacht worden op basis van de evoluties van output en intermediaire verbruik. De variabele evolueert van een 10,2 personen (1995) naar een 9,6 personen (2003) werkzaam per miljoen euro output. Daarmee blijft de bedrijfstak iets achter bij de algemene Belgische ontwikkelingen: vooral de industrie maar ook het gehele Belgische gemiddelde dalen sneller. Het weg- en treinvervoer is in de recente Belgische economie één van de weinige bedrijfstakken waarvan het arbeidsintensieve karakter relatief weinig evolueert.

**Figuur 4: Arbeidsintensiteit van het weg- en treinvervoer (onderbroken lijn) in vergelijking met het gemiddelde voor de industrie en de gehele Belgische economie, 1995 tot 2003, aantal werkzame personen per mio euro output, in prijzen van 2000**

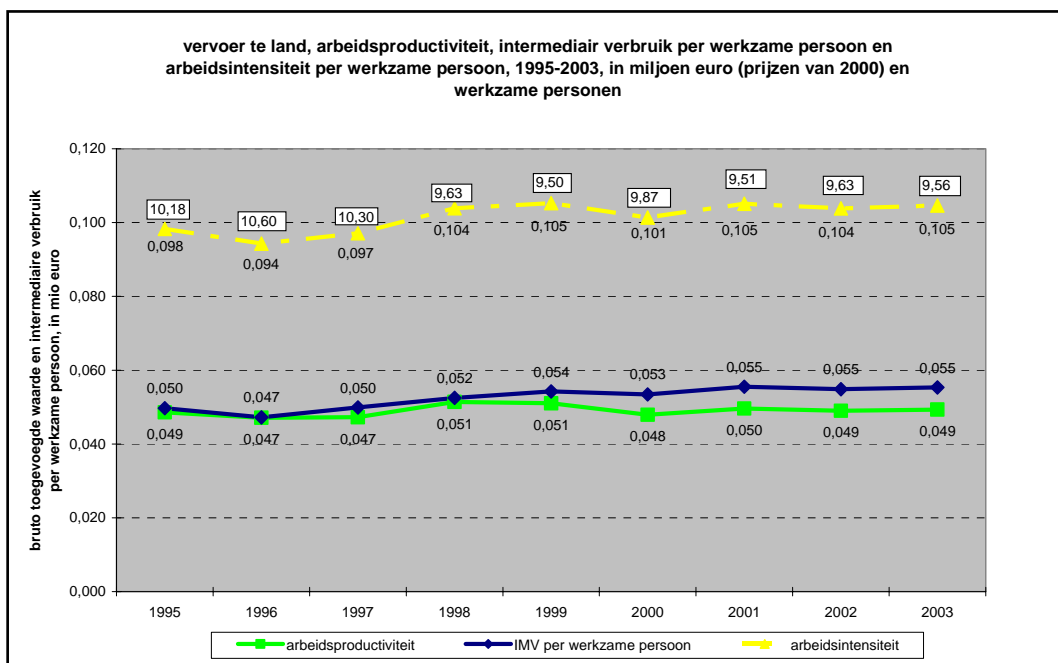


11. De *arbeidsintensiteit* mag niet verward worden met de *arbeidsproductiviteit* (bruto toegevoegde waarde per werkzame persoon). De evolutie van beide variabelen hangt samen, maar in omgekeerde zin: *hoe hoger de bruto toegevoegde waarde en/of het intermediaire verbruik per werkzame persoon, hoe lager de arbeidsintensiteit*. De arbeidsintensiteit wordt in Figuur 5 invers weergegeven, omdat de figuur in financiële termen en niet in werkzame personen uitgedrukt wordt.

12. Een gemiddelde werkzame persoon in het weg- en treinvervoer realiseert in 2003 een *toegevoegde waarde van een 0,049 miljoen euro* (ongeveer 2,0 miljoen oude Belgische frank). Tussen 1995 en 2003 evolueert de arbeidsproductiviteit per werkzame persoon weinig of niet.

Het *intermediaire verbruik per werkzame persoon* evolueert in beperkte mate, van 0,050 miljoen euro in 1995 naar 0,056 miljoen euro per werkzame persoon in 2003, wat een stijging met een 10% inhoudt.

**Figuur 5: Weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, arbeidsintensiteit, arbeidsproductiviteit en intermediair verbruik per werkzame persoon, in mio euro per werkzame persoon en aantal werkzame personen per mio euro output, in prijzen van 2000**



Samen vormen deze variabelen de *inverse van de arbeidsintensiteit* (dus:  $1 / \text{arbeidsintensiteit}$ ). De stippellijn in Figuur 5 (arbeidsintensiteit) vormt tegelijkertijd de som van de bruto toegevoegde waarde en het intermediaire verbruik per werkzame persoon (waarde weergegeven onder elk punt) en de inverse van de arbeidsintensiteit (waarde boven elk punt).

De stabiele *evolutie van de arbeidsintensiteit* in het weg- en treinvervoer vooral dus bepaald door beide componenten, terwijl de lichte daling van de arbeidsintensiteit dient toegeschreven aan het stijgende intermediaire verbruik per werkzame persoon.

# Hoofdstuk 2

## Indirecte werkgelegenheid van het weg- en treinvervoer

### 1. Indirecte werkgelegenheid: een inleiding

In dit rapport staat het *indirecte binnenlandse<sup>9</sup> werkgelegenheidseffect van de bedrijfstak weg- en treinvervoer* centraal.

De *directe werkgelegenheid* betreft de eigen werkgelegenheid van het weg- en treinvervoer. De *indirecte werkgelegenheid* betreft de werkgelegenheid bij andere Belgische bedrijfstakken afhankelijk van de economische activiteit van het weg- en treinvervoer.

*Twee vormen van indirecte werkgelegenheid* worden onderscheiden:

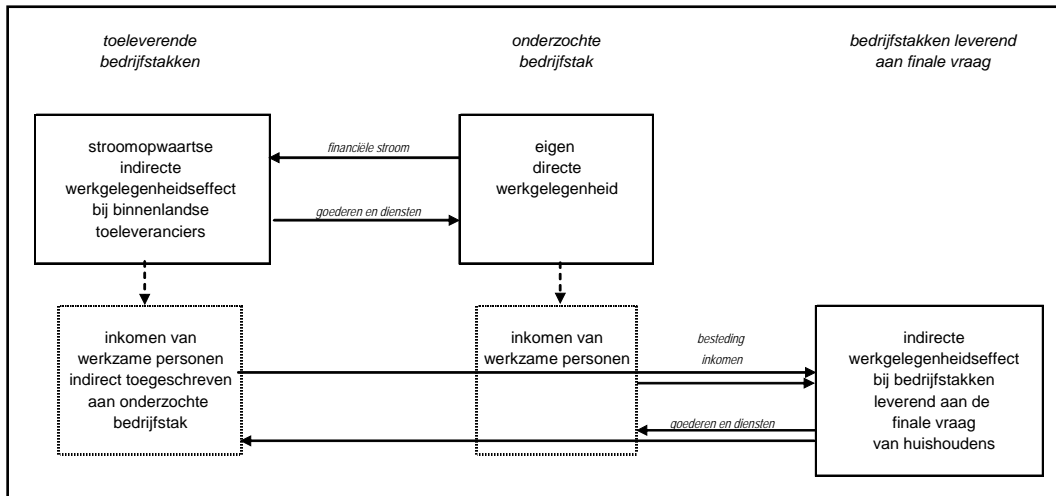
- Aan de hand van de arbeidsintensiteit en de financiële stromen tussen bedrijfstakken gedocumenteerd in aanbod- en gebruikstabellen wordt *de indirecte werkgelegenheid van een bedrijfstak bij zijn toeleveranciers* geschat. Dit betreft de werkgelegenheid gecreëerd door bestellingen van de onderzochte bedrijfstak bij andere bedrijfstakken (aankoop van goederen en diensten). In dit werkgelegenheidseffect komt de vervlechting en netwerking tussen (Belgische) bedrijfstakken tot uiting. Hoe groter de aankopen van de onderzochte bedrijfstak bij andere Belgische bedrijfstakken, hoe groter dit stroomopwaartse indirecte werkgelegenheidseffect.
- Het *indirecte werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen van inkomen verdiend door werkzame personen direct of indirect tewerkgesteld in het weg- en treinvervoer* wordt aan de hand van bijkomende informatie berekend. 1/ Het inkomen verdiend in een bedrijfstak wordt 2/ door de werknemers en zelfstandigen van deze bedrijfstak gedeeltelijk geconsumeerd, wat 3/ leveringen door binnenlandse bedrijfstakken aan de finale vraag impliceert. Deze leveringen 4/ vertegenwoordigen een werkgelegenheidseffect dat indirect toegeschreven wordt aan het inkomen ontstaan in de onderzochte bedrijfstak. Ook hier geldt: hoe groter het inkomen verdiend in de onderzochte bedrijfstak, hoe groter het indirecte werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen.

De som van de eigen werkgelegenheid en beide indirecte werkgelegenheidseffecten vormt het *totale (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect van het weg- en treinvervoer*.

Dit cijfer geeft het *gehele Belgische werkgelegenheidseffect weer die direct of indirect een band heeft met de onderzochte bedrijfstak*.

---

<sup>9</sup> Alle indirecte werkgelegenheidseffecten in dit rapport verwijzen steeds naar *binnenlandse* werkgelegenheid.



13. De som van directe en indirecte werkgelegenheidseffecten dient echter met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd: in dergelijke analyse “wint” de onderzochte bedrijfstak werkgelegenheid bij andere bedrijfstakken, en “verliest” zelf geen werkgelegenheid aan andere bedrijfstakken. De mate waarin de eigen economische activiteit afhankelijk is van bestellingen door andere bedrijfstakken komt bijvoorbeeld niet tot uiting.

Om die reden wordt een tweede synthescijfer berekend: de som van 1/ de *eigen werkgelegenheid niet afhankelijk van bestellingen door andere bedrijfstakken* en 2/ *het eerste niveau van indirecte werkgelegenheid bij toeleverende bedrijfstakken*.

In de figuur op de volgende pagina gaat het om de werkgelegenheidseffecten {1} + {2} + {4}.

Dit resultaat vormt *het gecumuleerde (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect*<sup>10</sup>. Het betreft het werkgelegenheidseffect ontstaan door de economische activiteit van de onderzochte bedrijfstak, ook al gaat het niet alleen om werkgelegenheid actief in het weg- en treinvervoer. De som van gecumuleerde werkgelegenheidseffecten van alle Belgische bedrijfstakken levert een identiek eindtotaal op als de som van de directe werkgelegenheid per bedrijfstak, aangezien dubbeltellingen tussen directe en indirecte werkgelegenheid uitgesloten zijn.

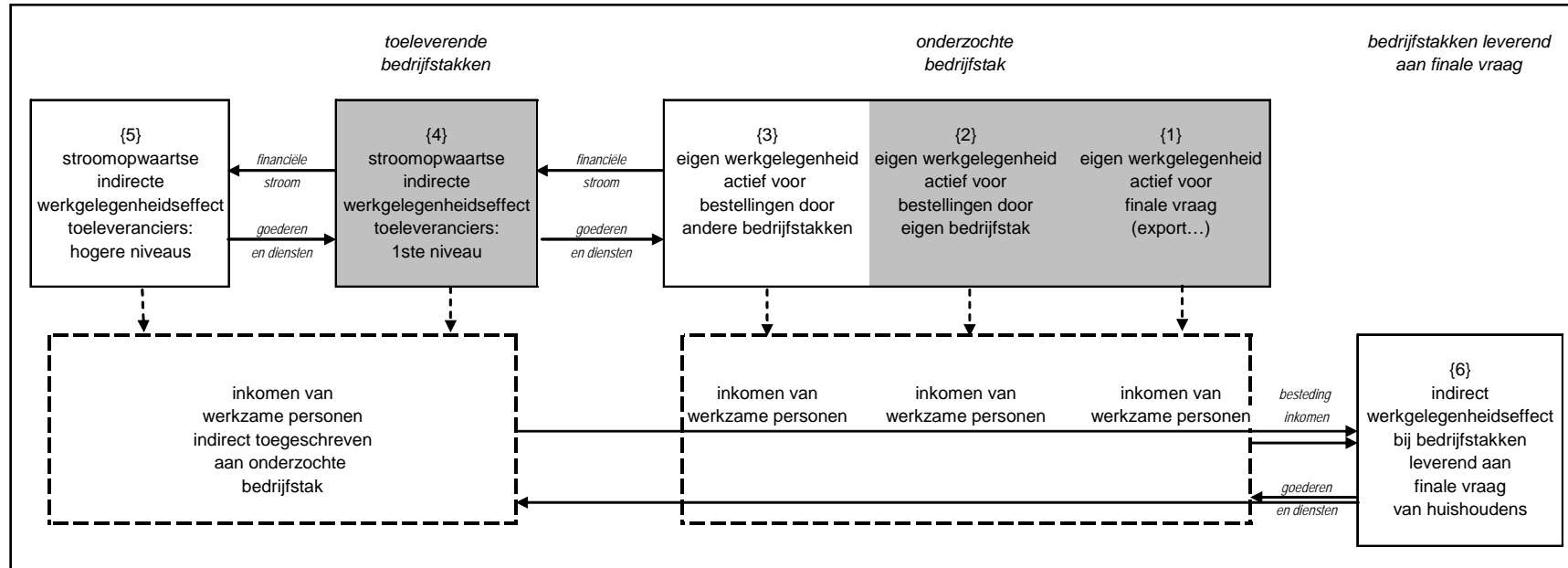
14. Zie Eysackers (2005a) voor de berekeningswijze.

Alle berekeningen zijn gebaseerd op de *Belgische Nationale Rekeningen*. Dit impliceert dat alle resultaten zich bevinden op *Belgisch niveau*. Het is niet mogelijk om gelijkaardige analyses op gewestelijk niveau of op subbedrijfstakniveau uit te voeren.

<sup>10</sup> Zie ook Cornille & Robert (2005).

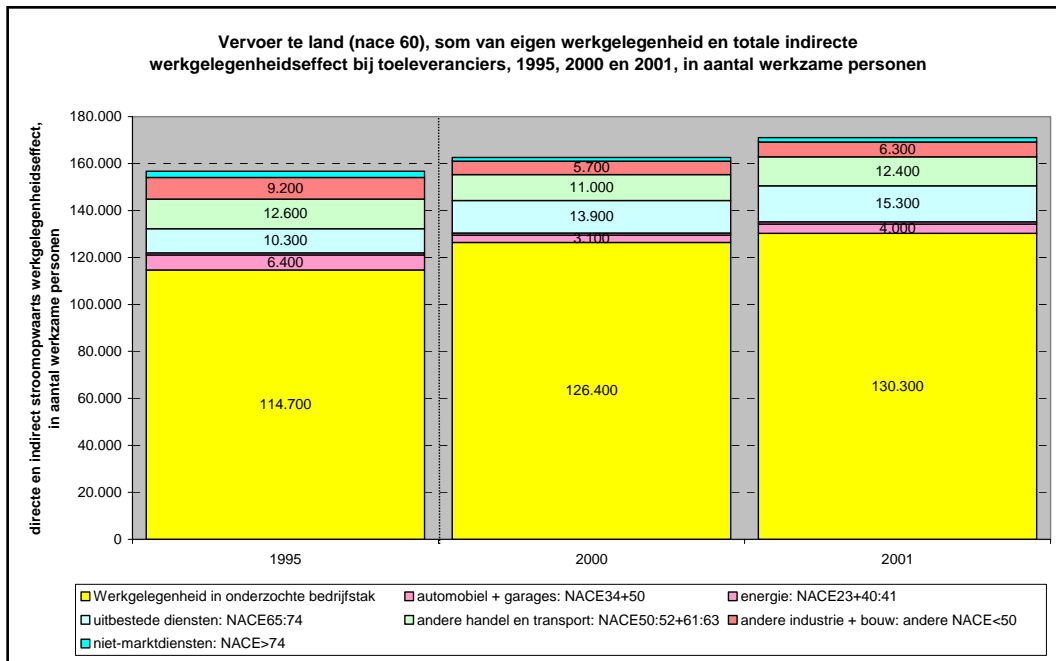
Overzicht<sup>11</sup> van de directe ({1}, {2} en {3}) en indirecte ({4}, {5} en {6}) werkgelegenheidseffecten.

Het gecumuleerde (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect wordt gevormd door de onderdelen {1}, {2} en {4}.



<sup>11</sup> Het 2<sup>de</sup> niveau betreft toeleveranciers van toeleveranciers aan het weg- en treinvervoer, het 3<sup>de</sup> niveau toeleveranciers van toeleveranciers van toeleveranciers aan het weg- en treinvervoer, enzovoort.

Figuur 6: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en alle niveaus van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers, opgedeeld naar aard van de toelevering, in aantal werkzame personen



## 2. Indirect werkgelegenheidseffect bij binnenlandse toeleveranciers

15. Figuur 6 verduidelijkt het *gehele indirecte werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers* (alle niveaus van toelevering, dus de som van {4} en {5} in de figuur op de vorige pagina)<sup>12</sup>. De toeleverende bedrijfstakken zijn in deze en volgende figuren in enkele samenhangende groepen ingedeeld waarvan enkel de afkorting weergegeven is. De samenstelling van elke groep bevindt zich in de verklarende tabel op pagina 23.

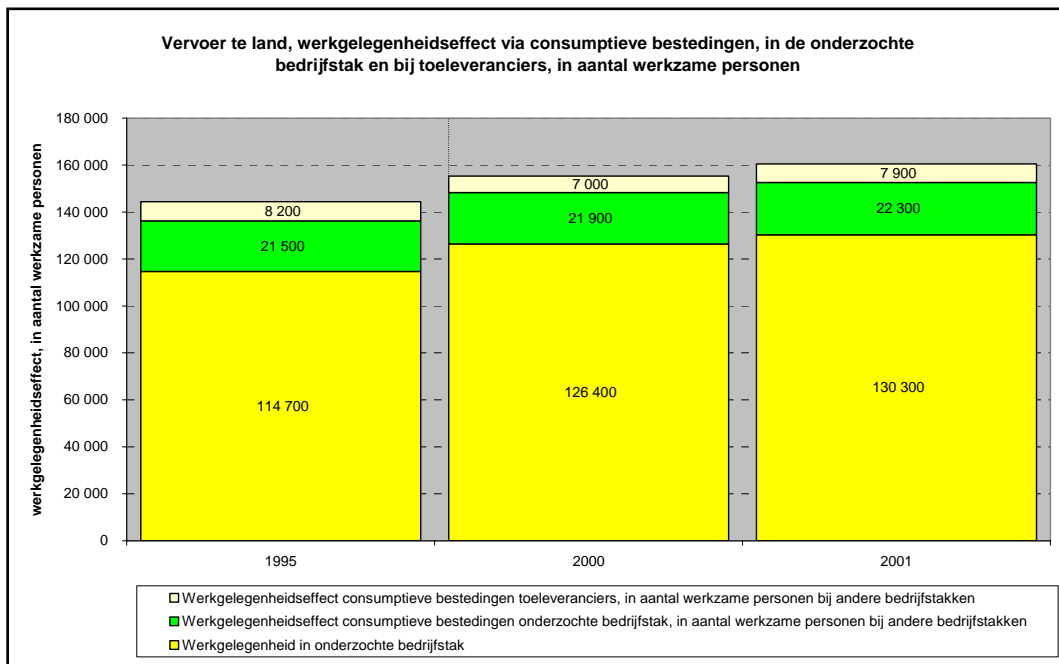
16. Het *stroomopwaartse werkgelegenheidseffect* daalt licht van 42.000 indirect werkzame personen in 1995 naar 41.000 personen in 2001. De oorzaak van deze daling is echter voornamelijk van statistische aard: de indirecte werkgelegenheid bij de bedrijfstak garages halveert ongeveer tussen 1995 en 2000, omdat de brandstoffen in 1995 wel en in 2000 niet meer volledig bij de bedrijfstak garages geregistreerd worden. De arbeidsintensiteit van de raffinaderijen is echter veel minder hoog waardoor ook een

<sup>12</sup> Detailgegevens bevinden zich in Tabel 4 (eerste niveau van toelevering) en Tabel 5 (alle niveaus van toelevering) in bijlage.

minder groot indirect werkgelegenheidseffect ontstaat. Dit betekent dat de indirecte werkgelegenheid in 1995 dus overschat wordt.

Een duidelijke reële groei wordt geregistreerd bij de marktdiensten (financiële en zakelijke dienstverlening).

**Figuur 7: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en indirect werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen actief bij andere bedrijfstakken**



### 3. Indirect werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen van inkomen verdiend of ontstaan in het weg- en treinvervoer

17. Het *indirecte werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen* vertaalt het inkomen (direct of indirect) verdiend in een onderzochte bedrijfstak in werkgelegenheidstermen. Het betreft opnieuw enkel *personen werkzaam bij andere bedrijfstakken* dan het weg- en treinvervoer.

Figuur 7 geeft de belangrijkste resultaten<sup>13</sup>.

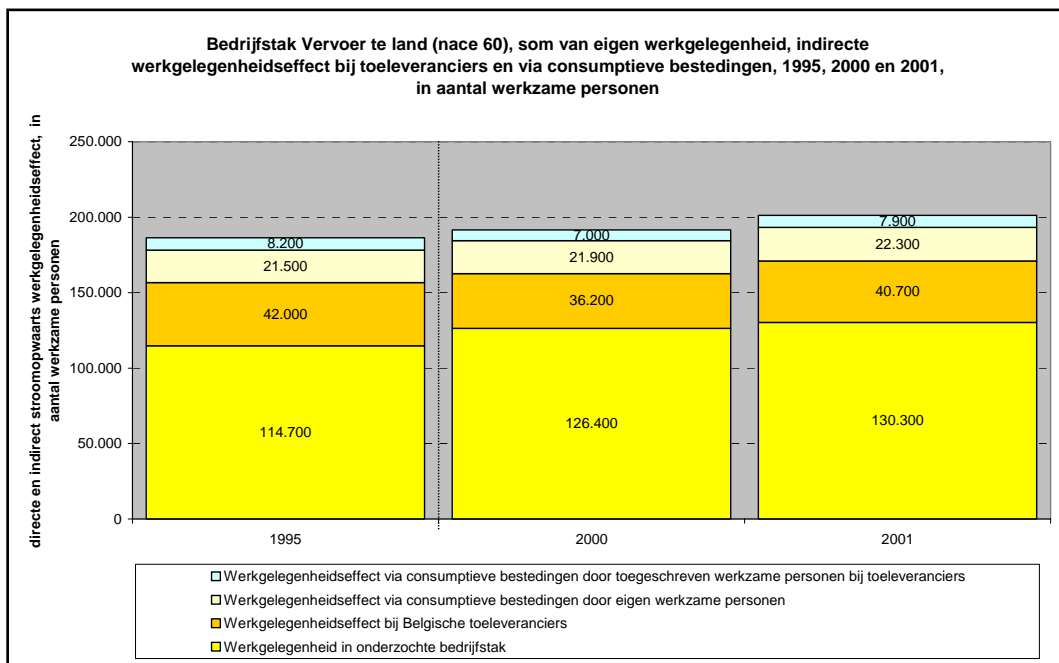
<sup>13</sup> De berekening is samengevat in Tabel 7 in bijlage.



18. Het indirecte werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen van het weg- en treinvervoer schommelt in de onderzochte periode rond 30.000 indirect werkzame personen.

Deze cijfers zijn eerder laag omdat het weg- en treinvervoer een belangrijke (directe) leverancier is aan de finale vraag van huishoudens. Om dubbeltellingen te vermijden wordt de eigen werkgelegenheid actief voor de finale vraag van huishoudens uit het indirecte effect gefilterd.

Figuur 8: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers en via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen

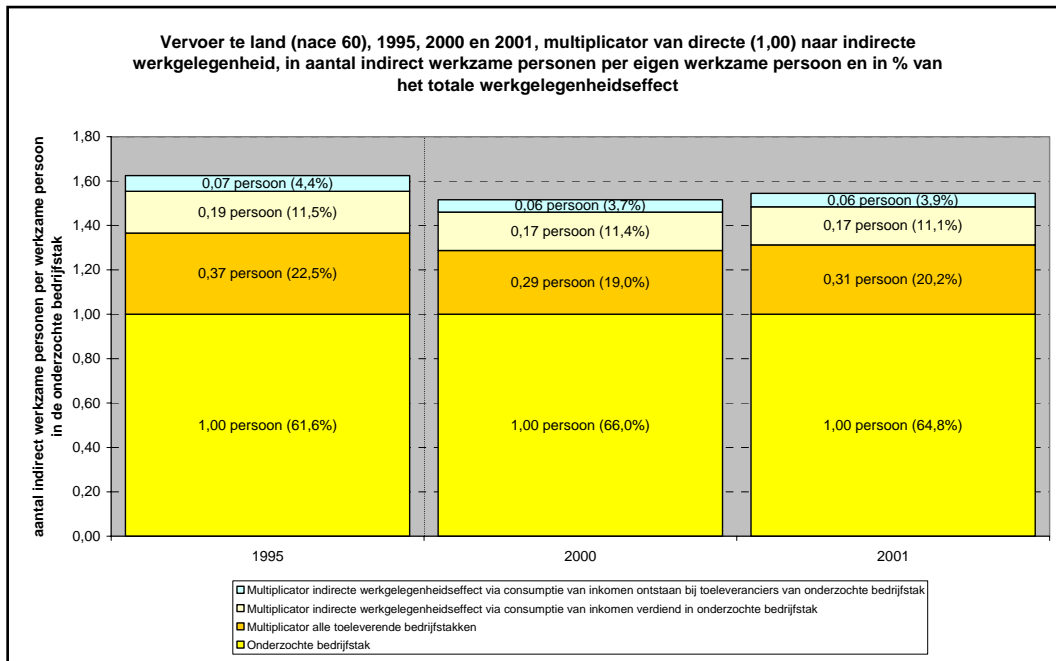


#### 4. Totale (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect

19. Het *totale werkgelegenheidseffect* van het weg- en treinvervoer - de som van de eigen werkgelegenheid en beide indirecte werkgelegenheidseffecten uit de vorige paragrafen – evolueert tussen 1995 en 2001 van 72.000 naar 71.000 werkzame personen. Zie Figuur 8.

De daling is integraal toe te schrijven aan het indirecte effect bij toeleveranciers. Het hoger beschreven statistische effect – verschuiving van aardolieproducten van leveranciers naar producenten – speelt uiteraard nog steeds, wat impliceert dat de gegevens voor 1995 overschat zijn.

Figuur 9: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, multiplicator van directe (1,00) naar indirecte werkgelegenheid, in aantal indirect werkzame personen per direct werkzame persoon en in % van het jaarlijkse werkgelegenheidseffect



## 5. Multiplicator van directe naar indirecte werkgelegenheid

20. Een *multiplicator van directe naar indirecte werkgelegenheid* geeft de *verhouding tussen directe en indirecte werkgelegenheid* aan. Het wordt uitgedrukt in aantal indirect werkzame personen voor elke eigen directe werkzame persoon.

Figuur 9 geeft de multiplicator voor de verschillende vormen van indirecte werkgelegenheid<sup>14</sup>.

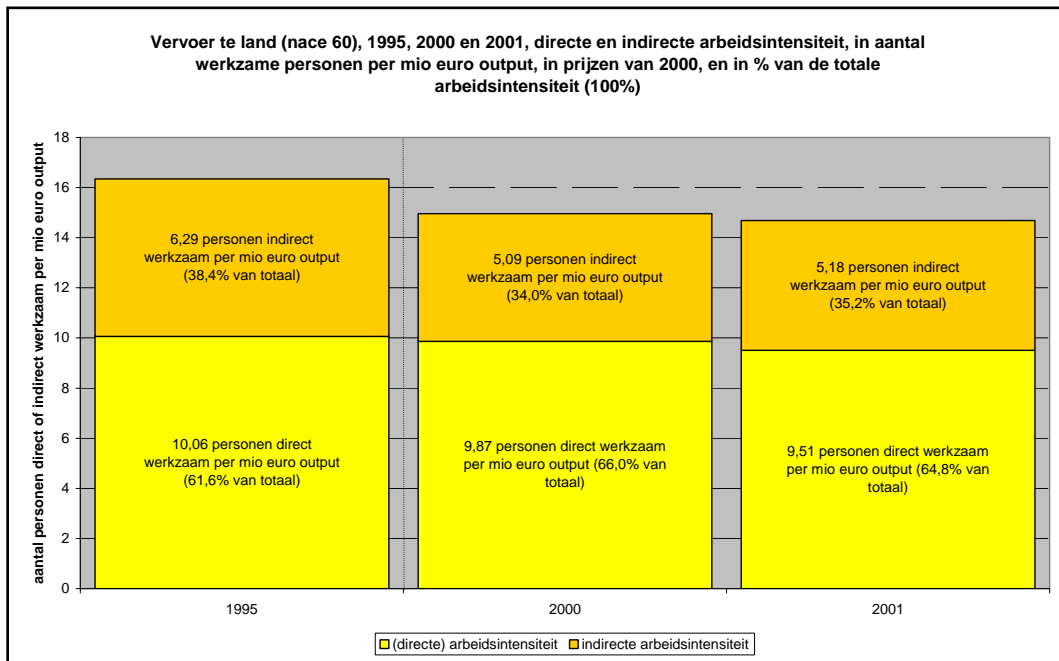
21. Voor elke persoon actief in het weg- en treinvervoer zijn in 1995 een 0,63 personen indirect werkzaam dankzij bestellingen en inkomen gegenereerd door of via het weg- en treinvervoer. In 2001 daalt deze variabele naar 0,54 indirect werkzame personen.

De oorzaak van deze daling is dat de eigen werkgelegenheid wel toeneemt en de indirecte werkgelegenheid niet: per eigen werkzame persoon zijn dus minder personen indirect tewerkgesteld.

<sup>14</sup> Detailgegevens bevinden zich in Tabel 9 in bijlage.

Degelijke evolutie is in de recente Belgische economie uitzonderlijk, en komt enkel voor bij dienstenbedrijfstakken waarin (al dan niet voormalige) staatsbedrijven een belangrijke rol spelen.

Figuur 10: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, directe en indirecte arbeidsintensiteit, in aantal werkzame personen per mio euro output (prijzen van 2000) en in % van de totale arbeidsintensiteit



## 6. Directe en indirecte arbeidsintensiteit

22. Aan de hand van de berekende indirecte werkgelegenheid kan de *arbeidsintensiteit* van een bedrijfstak in meer brede zin geduid worden.

Met *directe arbeidsintensiteit* bedoelen we de arbeidsintensiteit van het weg- en treinvervoer zoals besproken in hoofdstuk 1.4. Met *indirecte arbeidsintensiteit* bedoelen we de werkgelegenheid indirect ontstaan per miljoen euro output in het weg- en treinvervoer.

Figuur 10 geeft de som van directe en indirecte arbeidsintensiteit tussen 1995 en 2001<sup>15</sup>.

23. De *indirecte arbeidsintensiteit* daalt in de onderzochte periode duidelijk, van 6,3 personen (1995) naar 5,2 indirect werkzame personen per mio euro output in 2001 (telkens in prijzen van 2000). Hiermee is het weg- en treinvervoer één van de weinige Belgische bedrijfstakken die haar indirecte arbeidsintensiteit in de onderzochte periode ziet toenemen.

<sup>15</sup> Zie Tabel 10 in bijlage voor de gedetailleerde gegevens.

In totaal worden in 1995 ongeveer 16,3 personen direct of indirect tewerkgesteld per miljoen euro output. In 2001 daalt deze som tot ongeveer 14,7 personen. Hiermee behoort het weg- en treinvervoer tot de meer arbeidsintensieve Belgische bedrijfstakken.

## 7. Gecumuleerd (direct en indirect) tewerkstellingseffect

24. In 1995 levert het weg- en treinvervoer ongeveer 56% van haar output (*afzetmarkt*) aan andere Belgische bedrijfstakken. In 2001 daalt dit aandeel tot 54%. Het intermediaire verbruik binnen de eigen bedrijfstak is hierin niet opgenomen. Zie Figuur 3 op pagina 9<sup>16</sup>. Dit aandeel van het eigen werkgelegenheidseffect kan potentieel als indirecte werkgelegenheid aan andere binnenlandse bedrijfstakken toegeschreven worden.

Het *gecumuleerde werkgelegenheidseffect* bestaat uit 1/ de eigen werkgelegenheid actief voor leveringen aan de finale vraag en het intermediaire verbruik binnen de eigen bedrijfstak en 2/ het eerste niveau van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers. Zie de inleiding van dit hoofdstuk voor een verduidelijking.

Figuur 11 geeft het gecumuleerde tewerkstellingseffect van het weg- en treinvervoer tussen 1995 en 2001<sup>17</sup>.

25. Het *gecumuleerde werkgelegenheidseffect* van het weg- en treinvervoer evolueert van 79.000 (1995) naar 86.000 personen (2001). Zie Figuur 11.

Deze stijging vindt in hoge mate plaats bij het directe (en niet het indirecte) effect.

Uit deze cijfers blijkt dat het intrinsieke belang van het weg- en treinvervoer in de Belgische economie toeneemt. Tevens wordt duidelijk dat de groei van deze bedrijfstak niet zozeer tot stand komt dankzij bestellingen door andere (industriële) bedrijfstakken, maar een eigen economische dynamiek kent.

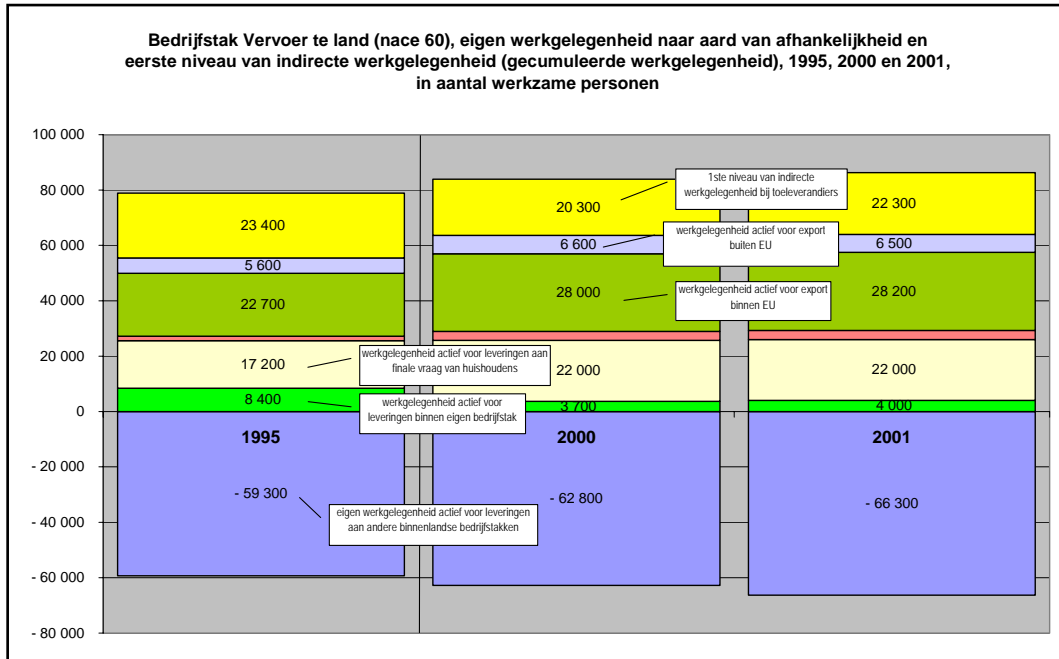
Vooraf de eigen werkgelegenheid actief voor export (dus voor buitenlandse bedrijven) neemt toe. Dit geldt eveneens voor de leveringen aan de consumptie-uitgaven van huishoudens.

26. Het gecumuleerde werkgelegenheidseffect bedraagt in 1995 een tweederde van het eigen directe werkgelegenheidseffect (68,7%). In 2001 wordt een lichte daling geregistreerd (66,2%), vergelijkbaar met de daling van de indirecte arbeidsintensiteit zoals hoger geschetst.

<sup>16</sup> Zoals hoger verduidelijkt speelt in deze verschuiving ook een statistisch fenomeen. Deze herklassering beïnvloedt uiteraard eveneens het afgeleide indirecte werkgelegenheidseffect.

<sup>17</sup> Detailgegevens bevinden zich in Tabel 8 in bijlage.

Figuur 11: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, gecumuleerde (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect, in aantal werkzame personen en in % van de eigen werkgelegenheid



Hiermee is het weg- en treinvervoer één van de weinige dienstenbedrijfstakken waar het *gecumuleerde werkgelegenheidseffect gecreëerd door haar economische activiteit significant stijgt* door ontwikkelingen binnen de eigen bedrijfstak, en niet door ontwikkelingen bij haar indirecte werkgelegenheidseffect.

## Hoofdstuk 3

### Conclusie

27. Het *totale directe en indirecte werkgelegenheidseffect* van het weg- en treinvervoer evolueert tussen 1995 en 2001 van 186.000 naar 201.000 werkzame personen, wat een significante stijging inhoudt.

De indirecte werkgelegenheid blijft gelijk. De stijging wordt integraal bij de eigen directe werkgelegenheid geregistreerd, wat uitzonderlijk is in de recente Belgische economie.

De *arbeidsintensiteit van het weg- en treinvervoer* daalt tussen 1995 en 2001 licht, van 10,2 naar 9,6 personen werkzaam per miljoen euro output.

Wordt ook de indirecte werkgelegenheid opgenomen dan vertegenwoordigt de som van directe en indirecte arbeidsintensiteit 16,3 personen in 1995 en 14,7 werkzame personen in 2001.

28. Het *gecumuleerde werkgelegenheidseffect* bestaat uit de eigen werkgelegenheid niet actief voor bestellingen door andere binnenlandse bedrijfstakken en het eerste niveau van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers. Het betreft zowel werkgelegenheid in de eigen bedrijfstak als bij toeleverende bedrijfstakken, en geeft het "netto" werkgelegenheidseffect aan dat door de economische activiteit van het weg- en treinvervoer tot stand komt.

Het *gecumuleerde werkgelegenheidseffect* van het weg- en treinvervoer stijgt van 79.000 (1995) naar 86.000 personen (2001).

De onderzochte bedrijfstak is één van de weinige bedrijfstakken in de Belgische economie waar het *gecumuleerde werkgelegenheidseffect* stijgt dankzij de toename van de eigen directe werkgelegenheid.

## Hoofdstuk 4

### Bijlage A: gedetailleerde tabellen

29. De toeleverende bedrijfstakken worden in volgende categorieën samengevat.

#### Indeling van toeleverende bedrijfstakken

automobiel + garages: NACE34+50 energie: NACE23+40:41	Automobielenijverheid; garages Aardolieraffinaderijen; elektriciteitsbedrijven en waterbedrijven
uitbestede diensten: NACE65:74	Banken en verzekeringen inclusief ondersteunende diensten; software, O&O en zakelijke dienstverlening inclusief interim-arbeid
andere handel en weg- en treinvervoer: NACE50:52+61:63	Klein- en groothandel, vervoer over water en luchtvaart; vervoersondersteunende diensten
andere industrie + bouw: andere NACE<50	Andere industriële bedrijfstakken
niet-marktdiensten: NACE>74	Alle dienstenbedrijfstakken vanaf NACE75 (overheid)

Tabel 2 geeft de belangrijkste macro-economische kenmerken van het weg- en treinvervoer uitgedrukt in *lopende prijzen*.

**Tabel 2: Belangrijkste kenmerken van de Belgische weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, in miljoen euro (lopende prijzen) en aantal werkzame personen (bron: Nationale Rekeningen<sup>18</sup>)**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
output	10.250,4	10.054,1	10.625,8	11.338,2	11.867,6	12.809,1	13.744,3	13.793,0	14.079,1
intermediair verbruik	5.183,9	5.031,9	5.456,5	5.729,7	6.115,3	6.753,0	7.256,5	7.286,6	7.441,0
intermediair verbruik binnenlands	4.328	0	0	0	0	5.213	5.582	0	0
intermediair verbruik buitenlands	856	0	0	0	0	1.540	1.674	0	0
bruto toegevoegde waarde	5.066,5	5.022,2	5.169,3	5.608,5	5.752,3	6.056,1	6.487,8	6.506,4	6.638,1
beloning van werknemers	3.644,8	3.665,4	3.827,5	3.965,1	4.195,1	4.439,5	4.692,9	4.969,0	5.198,5
netto exploitatieoverschot en gemengd inkomen van zelfstandigen	124,6	-87,4	-243,4	96,9	-101,6	-135,0	22,8	-768,4	-1.071,8
verbruik van vaste activa (afschrijvingen)	1.300,6	1.450,2	1.602,3	1.518,4	1.654,1	1.747,8	1.753,3	2.276,0	2.483,5
werkzame personen	114.708	115.888	116.622	119.258	122.482	126.372	130.318	131.073	131.061
werknemers	106.446	107.146	107.733	110.301	113.265	117.217	121.267	122.259	
zelfstandigen	8.262	8.742	8.889	8.957	9.217	9.155	9.051	8.814	

<sup>18</sup> Gegevens gedownload van Belgostat in juli 2005. De gegevens voor 2003 zijn geschat volgens voorlopige methodes en kunnen nog (licht) wijzigen.



Tabel 3: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, overzicht van directe en indirecte werkgelegenheid, in aantal werkzame personen

	1995				2000				2001			
	aantal	% kolom	% rij	multiplicator	aantal	% kolom	% rij	multiplicator	aantal	% kolom	% rij	multiplicator
Werkgelegenheid in onderzochte bedrijfstak	114.700	61,5%	100,0%	1,00	126.400	66,0%	110,2%	1,00	130.300	64,8%	113,6%	1,00
Werkgelegenheidseffect bij Belgische toeleveranciers	42.000	22,5%	100,0%	0,37	36.200	18,9%	86,2%	0,29	40.700	20,2%	96,9%	0,31
Werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen door eigen werkzame personen	21.500	11,5%	100,0%	0,19	21.900	11,4%	101,9%	0,17	22.300	11,1%	103,7%	0,17
Werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen door toegeschreven werkzame personen bij toeleveranciers	8.200	4,4%	100,0%	0,07	7.000	3,7%	85,4%	0,06	7.900	3,9%	96,3%	0,06
Totaal indirecte werkgelegenheid	71.700	38,5%	100,0%	0,63	65.100	34,0%	90,8%	0,52	70.900	35,2%	98,9%	0,54
Totaal directe en indirecte werkgelegenheid	186.400	100,0%	100,0%	1,63	191.500	100,0%	102,7%	1,52	201.200	100,0%	107,9%	1,54

Tabel 4: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en eerste niveau van indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers en via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen

	1995	2000	2001
<b>Werkgelegenheid in onderzochte bedrijfstak</b>	114.700	126.400	130.300
<b>Indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers</b>			
automobiel + garages: NACE34+50	5.700	2.700	3.400
energie: NACE23+40:41	600	700	700
uitbestede diensten: NACE65:74	3.100	7.200	7.600
andere handel en weg- en treinvervoer: NACE50:52+61:63	8.600	6.800	7.500
andere industrie + bouw: andere NACE<50	4.100	2.200	2.300
niet-marktdiensten: NACE>74	1.300	800	800
	0	0	0
	0	0	0
<b>Totaal</b>	23.400	20.400	22.300
<b>Indirect werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen</b>			
via consumptieve bestedingen bij toeleveranciers (alle niveaus)	5.300	4.700	5.200
via consumptieve bestedingen in onderzochte bedrijfstak (alle niveaus)	13.900	14.800	14.800
<b>Totaal</b>	19.200	19.500	20.000
<b>Som van directe en 1ste niveau van indirecte werkgelegenheid</b>	157.300	166.300	172.600

Het eerste niveau van indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers betreft de bedrijfstakken die direct aan het weg- en treinvervoer leveren. Bij het consumptie-effect betreft het bedrijfstakken die direct aan de finale vraag van huishoudens leveren. Zie Tabel 7 op pagina 29 voor de concrete berekening.

Tabel 5: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, som van directe en indirecte werkgelegenheidseffect (alle niveaus) bij toeleveranciers en via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen

	1995	2000	2001
Werkgelegenheid in onderzochte bedrijfstak	114.700	126.400	130.300
<b>Indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers</b>			
automobiel + garages: NACE34+50	6.400	3.100	4.000
energie: NACE23+40:41	900	900	900
uitbestede diensten: NACE65:74	10.300	13.900	15.300
andere handel en weg- en treinvervoer: NACE50:52+61:63	12.600	11.000	12.400
andere industrie + bouw: andere NACE<50	9.200	5.700	6.300
niet-marktdiensten: NACE>74	2.600	1.600	1.800
	0	0	0
	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>42.000</b>	<b>36.200</b>	<b>40.700</b>
<b>Indirect werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen</b>			
via consumptieve bestedingen bij toeleveranciers (alle niveaus)	8.200	7.000	7.900
via consumptieve bestedingen in onderzochte bedrijfstak (alle niveaus)	21.500	21.900	22.300
<b>Totaal</b>	<b>29.700</b>	<b>28.900</b>	<b>30.200</b>
<b>Som van directe en 1ste niveau van indirecte werkgelegenheid</b>	<b>186.400</b>	<b>191.500</b>	<b>201.200</b>

Tabel 5 geeft het totale indirecte werkgelegenheidseffect, dus de som van het eerste en alle hogere niveaus van toelevering inclusief de leveringen aan de finale vraag van huishoudens.

Tabel 6: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, (directe) arbeidsintensiteit van de onderzochte bedrijfstak en van toeleverende bedrijfstakken naar aard van de toelevering, in aantal werkzame personen per miljoen euro output, output in prijzen van 2000

	<b>1995</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
onderzochte bedrijfstak	10,06	9,87	9,51
automobiel + garages: NACE34+50	8,06	7,91	6,60
energie: NACE23+40:41	2,37	1,09	1,24
uitbestede diensten: NACE65:74	8,34	7,28	6,73
andere handel en weg- en treinvervoer: NACE50:52+61:63	7,09	5,64	5,51
andere industrie + bouw: andere NACE<50	6,25	5,57	5,56
niet-marktdiensten: NACE>74	11,16	13,03	13,04

De arbeidsintensiteit van een bedrijfstak geeft het aantal werkzame personen per miljoen euro output. De output is uitgedrukt in prijzen van 2000 om een correcte vergelijking mogelijk te maken.

Tabel 7: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, berekening van het werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen, in euro (lopende prijzen en prijzen van 2000) en aantal werkzame personen

	1995	2000	2001	
consumptieve bestedingen S14, in mio €, in lopende prijzen	79.161 €	93.766 €	96.716 €	1
consumptieve bestedingen S14, in mio €, in prijzen van 2000	81.936 €	93.766 €	96.340 €	2
werkgelegenheidseffect door consumptieve bestedingen S14, eerste niveau, in werkzame personen	759.093	798.263	795.586	3
werkgelegenheidseffect door consumptieve bestedingen S14, 2 <sup>de</sup> en hogere niveaus, in werkzame personen	429.912	391.079	410.169	4
werkgelegenheidseffect door consumptieve bestedingen S14, alle niveaus, in werkzame personen	1.189.005	1.189.342	1.205.754	5
arbeidsintensiteit consumptieve bestedingen, in lopende prijzen	15,02	12,68	12,47	6
arbeidsintensiteit consumptieve bestedingen, in prijzen van 2000	14,51	12,68	12,52	7
aandeel inkomen ontstaan in onderzochte bedrijfstak / totale primaire inkomen S14	80,24%	81,52%	81,43%	8
aandeel netto beschikbaar inkomen / primair inkomen	80,37%	78,69%	78,71%	9
aandeel consumptieve uitgaven / totale uitgaven	62,90%	62,68%	61,56%	10
aandeel consumptieve uitgaven / primaire inkomen	40,56%	40,21%	39,46%	11
inkomen S14 (werknemers en zelfstandigen) ontstaan in onderzochte bedrijfstak, in mio €, in lopende prijzen	3.653 €	4.432 €	4.694 €	12
inkomen S14 afkomstig uit onderzochte bedrijfstak, in mio €, in prijzen van 2000	4.018 €	4.432 €	4.678 €	13
inkomen S14 afkomstig uit onderzochte bedrijfstak besteed aan consumptieve uitgaven, in mio €, in lopende prijzen	1.482 €	1.782 €	1.852 €	14
inkomen S14 afkomstig uit onderzochte bedrijfstak besteed aan consumptieve uitgaven, in mio €, in prijzen van 2000	1.630 €	1.782 €	1.846 €	15
werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen	22.232	22.603	23.089	16
aandeel andere bedrijfstakken in werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen S14, in %	96,79%	96,79%	96,74%	17
werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen bij andere bedrijfstakken	21.519	21.877	22.338	18

inkomen S14 (werknemers en zelfstandigen) ontstaan bij toeleveranciers van onderzochte bedrijfstak, in mio €, in lopende prijzen	1.385 €	1.423 €	1.656 €	19
inkomen S14 ontstaan bij toeleveranciers onderzochte bedrijfstak, in mio €, in prijzen van 2000	1.523 €	1.423 €	1.650 €	20
inkomen S14 ontstaan bij toeleveranciers onderzochte bedrijfstak besteed aan consumptieve uitgaven, in mio €, in lopende prijzen	562 €	572 €	653 €	21
inkomen S14 ontstaan bij toeleveranciers onderzochte bedrijfstak besteed aan consumptieve uitgaven, in mio €, in prijzen van 2000	618 €	572 €	651 €	22
werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen toeleveranciers, in aantal werkzame personen	8.428	7.256	8.145	23
aandeel andere bedrijfstakken in werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen S14, in %	96,79%	96,79%	96,74%	24
werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen toeleveranciers, in aantal werkzame personen bij andere bedrijfstakken	8.157	7.023	7.880	25
totaal inkomen S14 (werknemers en zelfstandigen) onderzochte bedrijfstak direct en indirect, in mio €, in lopende prijzen	5.038 €	5.855 €	6.350 €	26
totaal inkomen S14 onderzochte bedrijfstak direct en indirect, in mio €, in prijzen van 2000	5.541 €	5.855 €	6.329 €	27
totaal inkomen S14 direct en indirect besteed aan consumptieve uitgaven, in mio €, in lopende prijzen	2.044 €	2.354 €	2.505 €	28
totaal inkomen S14 direct en indirect besteed aan consumptieve uitgaven, in mio €, in prijzen van 2000	2.248 €	2.354 €	2.497 €	29
totaal werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen direct en indirect, in aantal werkzame personen	30.660	29.859	31.235	30
totaal werkgelegenheidseffect consumptieve bestedingen direct en indirect, in aantal werkzame personen bij andere bedrijfstakken	29.676	28.900	30.217	31

De berekening van het indirecte werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen verloopt in verschillende stappen:

- Het indirecte werkgelegenheidseffect en de arbeidsintensiteit voor alle consumptieve bestedingen van huishoudens worden in rijen 1 tot 7 berekend.
- Rij 8 tot 11 gaan na welk aandeel van het inkomen van huishoudens ontstaan in de onderzochte bedrijfstak aan consumptie besteedt wordt.
- Rij 12 tot 18 berekenen het inkomen van huishoudens ontstaan in de onderzochte bedrijfstak en vertalen het aan de hand van de arbeidsintensiteit van de finale vraag van huishoudens in het indirecte werkgelegenheidseffect.
- De analoge bewerking voor de toeleveranciers wordt in rijen 19 tot 25 ontwikkeld. Het geheel wordt in rijen 26 tot 31 samengevat.

Tabel 8: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, totale (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect en gecumuleerde werkgelegenheidseffect, in aantal werkzame personen

	1995	2000	2001
<b>Werkgelegenheid in onderzochte bedrijfstak</b>	114.700	126.400	130.300
Werkgelegenheidseffect bij Belgische toeleveranciers	42.000	36.200	40.700
Werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen door eigen werkzame personen	21.500	21.900	22.300
Werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen door toegeschreven werkzame personen bij toeleveranciers	8.200	7.000	7.900
<b>Totaal direct en indirect werkgelegenheidseffect</b>	186.400	191.500	201.200
Aandeel leveringen aan andere binnenlandse bedrijfstakken / output (afzetmarkt)	51,69%	49,73%	50,90%
<b>Gecumuleerd werkgelegenheidseffect</b>			
Eigen werkgelegenheidseffect actief voor finaal verbruik (export...)	47.100	59.900	60.000
Eigen werkgelegenheid actief voor bestellingen binnen eigen bedrijfstak	8.400	3.700	4.000
Kern binnen eigen werkgelegenheid	55.400	63.500	64.000
Indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers, niveau 1	23.400	20.300	22.300
<b>Gecumuleerd (direct en indirect) werkgelegenheidseffect</b>	78.800	83.800	86.300

Het gecumuleerde (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect betreft het gedeelte van het totale werkgelegenheidseffect dat bij analyses van indirecte werkgelegenheid nooit aan andere bedrijfstakken wordt toegeschreven.

Tabel 9: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, multiplicator van direct naar indirect werkgelegenheidseffect opgesplitst naar aard van de indirecte werkgelegenheid, in aantal indirect werkzame personen per eigen (direct) werkzame persoon

	1995	2000	2001
<b>Onderzochte bedrijfstak</b>	1,00	1,00	1,00
automobiel + garages: NACE34+50	0,06	0,02	0,03
energie: NACE23+40:41	0,01	0,01	0,01
uitbestede diensten: NACE65:74	0,09	0,11	0,12
andere handel en weg- en treinvervoer: NACE50:52+61:63	0,11	0,09	0,10
andere industrie + bouw: andere NACE<50	0,08	0,05	0,05
niet-marktdiensten: NACE>74	0,02	0,01	0,01
<b>Multiplicator indirecte werkgelegenheid bij alle toeleverende bedrijfstakken</b>	0,37	0,29	0,31
Multiplicator indirecte werkgelegenheidseffect via consumptie van inkomen verdiend in onderzochte bedrijfstak	0,19	0,17	0,17
Multiplicator indirecte werkgelegenheidseffect via consumptie van inkomen ontstaan bij toeleveranciers van onderzochte bedrijfstak	0,07	0,06	0,06
<b>Multiplicator indirecte werkgelegenheid via consumptieve bestedingen</b>	0,26	0,23	0,23
<b>Som: multiplicator van direct naar (alle vormen van) indirect werkgelegenheidseffect</b>	1,62	1,52	1,54

Tabel 10: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, directe en indirecte arbeidsintensiteit, in aantal werkzame personen per mio euro output

	1995			2000			2001		
	waarde	% kolom	% rij	waarde	% kolom	% rij	waarde	% kolom	% rij
(directe) arbeidsintensiteit	10,06	61,6%	100,0%	9,87	66,0%	98,0%	9,51	64,8%	94,5%
indirecte arbeidsintensiteit	6,29	38,4%	100,0%	5,09	34,0%	81,0%	5,18	35,2%	82,4%
som directe en indirecte arbeidsintensiteit	16,35	100,0%	100,0%	14,96	100,0%	91,5%	14,69	100,0%	89,9%



Tabel 11: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, aard van afhankelijkheid van eigen werkgelegenheid, in aantal werkzame personen, en evolutie ten opzichte van 1995

Eigen werkgelegenheid actief voor...	Aard van afhankelijkheid van eigen werkgelegenheid op basis van leveringen door onderzochte bedrijfstak (afzetmarkt)			Aard van afhankelijkheid van eigen werkgelegenheid, in % ten opzichte van 1995		
	1995	2000	2001	1995	2000	2001
Leveringen binnen eigen bedrijfstak	8 400	3 700	4 000	100%	44%	48%
Leveringen aan andere binnenlandse bedrijfstakken	59 300	62 800	66 300	100%	106%	112%
Finale vraag: consumptie-uitgaven huishoudens	17 200	22 000	22 000	100%	128%	128%
Finale vraag: consumptie-uitgaven IZW's	0	0	0			
Finale vraag: consumptie-uitgaven overheid	0	0	0			
Bruto kapitaalvorming + voorraadwijzigingen	1 600	3 300	3 300	100%	206%	206%
Export intra EU (fob)	22 700	28 000	28 200	100%	123%	124%
Export extra EU (fob)	5 600	6 600	6 500	100%	118%	116%
Som eigen werkgelegenheid	114 700	126 400	130 300	100%	110%	114%

De eigen werkgelegenheid wordt in Tabel 11 opgesplitst op basis van de leveringen van de onderzochte bedrijfstak (afzetmarkt). In 1995 zijn dus 59.300 personen in de bedrijfstak transport actief voor leveringen aan andere bedrijfstakken.

In Tabel 12 op de volgende pagina's worden de werkgelegenheidseffecten van de stroomopwaartse (bestellingen bij toeleveranciers) en stroomafwaartse leveringen (afzetmarkt) aan andere bedrijfstakken in detail opgesplitst.

Per jaar geeft de linkse kolom het indirecte werkgelegenheidseffect van bestellingen door het weg- en treinvervoer bij haar binnenlandse toeleveranciers weer. In 1995 zijn in de voedingsnijverheid (NACE 15) 100 personen afhankelijk van deze bestellingen.

De tweede kolom geeft aan in welke mate de eigen werkgelegenheid afhankelijk is van bestellingen door de respectieve bedrijfstak. In totaal zijn 4.000 personen in het weg- en treinvervoer afhankelijk van bestellingen door de bedrijfstak voeding.

De derde kolom geeft het verschil tussen beide werkgelegenheidseffecten weer.

**Tabel 12: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, 1<sup>ste</sup> niveau van indirecte werkgelegenheid per toeleverende bedrijfstak (+) en eigen werkgelegenheid afhankelijk van leveringen aan andere bedrijfstakken (-), in aantal werkzame personen per bedrijfstak**

Co de	INDUSTRIES (NACE)	1995			2000			2001		
		Aankopen onderzochte bedrijfstak = 1ste niveau van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers (+)	Eigen werkgelegen- heid actief voor bestellingen door andere bedrijfstak- ken (-)	Netto resultaat (+ en -)	Aankopen onderzoch- te bedrijfstak = 1ste niveau van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers (+)	Eigen werkgelegen- heid actief voor bestellingen door andere bedrijfstak- ken (-)	Netto resultaat (+ en -)	Aankopen onderzochte bedrijfstak = 1ste niveau van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers (+)	Eigen werkgele- genheid actief voor bestellingen door andere bedrijfstak- ken (-)	Netto resultaat (+ en -)
01	Landbouw		- 500	- 500		- 100	- 100		- 100	- 100
02	Bosbouw									
05	Visserij									
10	Mijnbouw: steenkool									
11	Mijnbouw: aardolie en gas									
12	Mijnbouw: uranium en thorium									
13	Mijnbouw:metaal									
14	Mijnbouw:andere		- 100	- 100		- 300	- 300		- 300	- 300
15	Voedingsmiddelen en dranken	100	- 4 000	- 3 900		- 4 700	- 4 700		- 5 000	- 5 000
16	Tabaksproducten		- 100	- 100		- 200	- 200		- 200	- 200
17	Textiel		- 500	- 500		- 1 400	- 1 400		- 1 400	- 1 400
18	Kleding		- 500	- 400		- 300	- 300		- 300	- 300

19	Leder		- 100	- 100						
20	Houtindustrie		- 600	- 600		- 900	- 900		- 1 000	- 1 000
21	Papier		- 700	- 700	100	- 1 200	- 1 100	100	- 1 100	- 1 100
22	Uitgeverijen; reproductie van opgenomen	500	- 500	100	100	- 1 400	- 1 300	100	- 1 400	- 1 300
23	Raffinaderijen, nucleaire installaties	100	- 700	- 600	200	- 2 100	- 1 900	100	- 1 900	- 1 800
24	Chemie	200	- 3 000	- 2 700		- 3 800	- 3 700		- 3 900	- 3 800
25	Rubber en plastic	100	- 800	- 700		- 800	- 800	100	- 800	- 800
26	Overige niet-metaalhoudende minerale	100	- 1 800	- 1 600	100	- 2 700	- 2 600	100	- 2 800	- 2 700
27	Metalen in primaire vorm		- 2 800	- 2 800		- 3 000	- 3 000		- 3 100	- 3 100
28	Producten van metaal exclusief machines en	300	- 900	- 600		- 1 200	- 1 200		- 1 300	- 1 200
29	Machinebouw	200	- 1 100	- 1 000		- 800	- 800	100	- 800	- 800
30	Kantoormachines en computers									
31	Elektrische machines en apparaten	200	- 500	- 300		- 600	- 600		- 600	- 600
32	Audio-, video- en telecommunicatieapparatuur		- 400	- 400		- 400	- 400		- 400	- 400
33	Medische, precisie- en optische instrumenten	100	- 200	- 100		- 100	- 100		- 200	- 200
34	Automobielnijverheid	100	- 2 600	- 2 500	200	- 1 500	- 1 300	400	- 1 700	- 1 200
35	Andere transportmiddelen	100	- 300	- 200	200	- 200		300	- 200	
36	Meubelbouw; andere nijverheid	100	- 500	- 500		- 600	- 500	100	- 600	- 500
37	Recycling		- 300	- 200		- 500	- 500		- 500	- 500
40	Electriciteit, gas, stoom en warm water	400	- 700	- 300	400	- 700	- 300	400	- 900	- 500
41	Collectie, zuivering en distributie van water	100	- 100		200	- 100	100	200	- 100	100
45	Bouwnijverheid	1 800	- 3 300	- 1 500	1 400	- 4 800	- 3 400	1 500	- 5 100	- 3 600
50	Garages	5 700	- 3 500	2 100	2 500	- 1 700	800	2 900	- 1 800	1 200
51	Groothandel	2 500	- 7 400	- 4 800	1 100	- 6 000	- 5 000	1 200	- 6 200	- 5 000
52	Kleinhandel	2 000	- 6 300	- 4 300	1 300	- 2 100	- 800	1 400	- 2 200	- 800
55	Hotels en restaurants	1 000	- 400	600	900	- 1 300	- 400	900	- 1 200	- 300
60	Vervoer te land	8 400	- 8 400		3 700	- 3 700		4 000	- 4 000	

61	Vervoer over water	100	- 100		100	- 300	- 200	100	- 300	- 200
62	Luchtvaart	300	- 400	- 100	200	- 400	- 300	100	- 400	- 300
63	Vervoersondersteunende activiteiten	1 700	- 6 400	- 4 700	2 300	- 4 400	- 2 100	2 700	- 4 700	- 2 000
64	Post en telecommunicatie	1 000	- 700	400	1 000	- 2 600	- 1 600	1 100	- 3 100	- 2 000
65	Financiële instellingen	100	- 500	- 400		- 500	- 500	100	- 600	- 500
66	Verzekeringswezen en pensioenfondsen	100		100	500	- 200	300	400	- 200	200
67	Ondersteunende activiteiten voor financiële	100	- 300	- 200		- 400	- 300		- 300	- 300
70	Onroerend goed		- 500	- 400	100	- 900	- 800	100	- 1 000	- 900
71	Verhuur van machines en werktuigen	300	- 200	100	400	- 200	200	500	- 300	200
72	Activiteiten i.v.m. computers		- 200	- 100	200	- 500	- 200	300	- 500	- 200
73	Onderzoek en ontwikkeling		- 100	- 100		- 100	- 100		- 100	- 100
74	Andere zakelijke dienstverlening	2 400	- 2 700	- 200	5 900	- 3 000	2 900	6 200	- 3 500	2 700
75	Openbaar bestuur en defensie	500	- 800	- 300	100	- 1 300	- 1 100	200	- 1 400	- 1 300
80	Onderwijs		- 200	- 100	200	- 200	- 100	100	- 300	- 100
85	Gezondheidszorg en maatschappelijke		- 400	- 400	100	- 500	- 400	100	- 600	- 500
90	Afvalwater- en afvalverzameling	400	- 100	300		- 300	- 200		- 300	- 300
91	Verenigingen	200	- 200		300	- 400	- 100	300	- 400	- 100
92	Cultuur, sport en recreatie		- 400	- 300		- 700	- 700		- 700	- 700
93	Overige diensten	100	- 200	- 100		- 400	- 300		- 400	- 300
95	Particuliere huishoudens met werknemers									
	Som intermediair verbruik van / leveringen aan binnenlandse bedrijfstakken	31 800	- 67 700	- 35 900	24 000	- 66 500	- 42 500	26 300	- 70 300	- 44 100
	IMV / leveringen binnen eigen bedrijfstak	8 400	- 8 400		3 700	- 3 700		4 000	- 4 000	
	som binnenlands IMV / leveringen zonder eigen bedrijfstak	23 400	- 59 300	- 35 900	20 300	- 62 800	- 42 500	22 300	- 66 300	- 44 100

# Hoofdstuk 5

## Bijlage B: betekenis en interpretatie van indirecte werkgelegenheidscijfers

### 1. Bedrijfstakinggebonden analyse

Het *begrip indirecte werkgelegenheid van een bedrijfstaking impliceert dat werkgelegenheid van andere bedrijfstakingen aan de onderzochte bedrijfstaking wordt toegeschreven*. Uiteraard "verhuist" deze werkgelegenheid niet van de toeleverende naar aankopende bedrijfstaking. Het kan ook niet de bedoeling zijn dat die indruk gewekt wordt.

Een analyse van indirecte werkgelegenheid veronderstelt steeds een *perspectief of startpunt: de analyse vertrekt van de onderzochte bedrijfstaking en maakt de andere bedrijfstakingen analytisch "ondergeschikt" aan deze bedrijfstaking*.

Dit impliceert: een *uitspraak over indirecte werkgelegenheid is per definitie bedrijfstakinggebonden*.

Het begrip "*gecumuleerde werkgelegenheidseffect*" maakt de som van indirecte werkgelegenheid van verschillende bedrijfstakingen consistent binnen de totale nationale werkgelegenheid. Dit geldt niet voor de som van de eigen en indirecte werkgelegenheidseffecten.

### 2. Macro-economisch analysekader

De analyse van indirecte werkgelegenheid vertrekt van *macro-economische gegevens*. Het resultaat wordt dus niet "geteld" of geregistreerd zoals bij arbeidsmarktstatistieken.

Dit impliceert dat resultaten niet zonder meer naar het micro-economische niveau (een bedrijf of een groep bedrijven) vertaald kunnen worden.

Een *bepaalde foutenmarge* in de eindresultaten mag niet uitgesloten worden. Het omzetten van financiële naar werkgelegenheidsgegevens gebeurt immers aan de hand van gemiddeldes per bedrijfstaking.

Bijvoorbeeld: de gemiddelde arbeidsintensiteit van de chemie is niet per definitie gelijk aan de arbeidsintensiteit van chemische bedrijven leverend aan bijvoorbeeld de landbouw. Deze bedrijven kennen bijvoorbeeld een hogere dan gemiddelde arbeidsintensiteit. Dit verschil wordt niet geregistreerd in de Nationale Rekeningen, en dus ook niet opgenomen in de berekeningswijze van indirecte werkgelegenheid.

Deze afwijkingen spelen zowel in positieve als negatieve zin, en heffen elkaar voor de meerderheid van bedrijfstakken op. Dit impliceert wel dat het eindresultaat *niet "mechanistisch"* of in absolute zin mag geïnterpreteerd worden.

De cijfers over indirecte werkgelegenheid moeten dan ook "*voor de komma*" en niet "na de komma" gelezen worden, aangezien de *grootteorde* en niet het detail van belang is.

Indirecte werkgelegenheidscijfers in dit rapport worden dan ook afgerond tot op een 100-tal (dus: 2100 maar niet 2082 werkzame personen).

Aangenomen mag worden dat door deze afronding de mogelijke foutenmarge in hoge mate weggewerkt is.

### 3. Statische analyse

De analyse van indirecte werkgelegenheid is een *statische momentopname*, wat onvermijdelijk is in een analyse gebaseerd op *macro-economische gegevens*.

In wezen wordt een "foto" van de economische interactie tussen bedrijfstakken op een bepaald moment vertaald in werkgelegenheidstermen. De beperkingen van de "foto" zijn uiteraard ook de beperkingen van het afgeleide resultaat.

Met substitutie-effecten of andere dynamische elementen wordt per definitie geen rekening gehouden.

### 4. Geloofwaardigheid van cijfers over indirecte werkgelegenheid

We benadrukken tenslotte dat de *geloofwaardigheid van indirecte werkgelegenheidscijfers* in dit rapport en bij de berekeningswijze centraal staat.

Deze geloofwaardigheid wordt gegarandeerd door volgende elementen: 1/ er worden *geen ad hoc-basisgegevens* gehanteerd maar steeds cijfers uit de Nationale Rekeningen (dus consistent met de kerngegevens in de Belgische economie), 2/ de berekening gebeurt *niet "op maat" van deze of gene bedrijfstak* en wordt op een groot aantal bedrijfstakken toegepast, 3/ dubbel-tellingen worden ook voor de gehele Belgische economie vermeden via het begrip *gecumuleerde werkgelegenheidseffect*.

Tenslotte is een *correcte (en geen eenzijdige of ongenueanceerde) interpretatie* van de resultaten evident in elke macro-economische analyse.

## Referentielijst

Avonds, Luc (2005) *Een vergelijkende analyse van de Input-Output tabellen van 1995 en 2000*. Brussel, Planbureau, working paper 4-05.

Coppens, François (2005) *Indirect effects. A formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients*. Brussels, National Bank of Belgium, working paper 67, april 2005

Cornille, D.; Robert, B. (2005) *Sectorale interdependenties en kostenstructuur van de Belgische economie: een toepassing van de input-outputtabellen*. Brussel, Nationale Bank van België, Economisch Tijdschrift 2005-II (3 juni 2005)

Eysackers, Erwin (2005a) *Indirecte werkgelegenheid. Overzicht van de berekeningswijze en analysemogelijkheden*. Brussel, SERV / STV-Innovatie & Arbeid

Eysackers Erwin (2005b) *De indirecte werkgelegenheid van veertien Belgische bedrijfstakken: analysekader en eerste resultaten*. In: SERV (2005) *Sociaal-Economisch Rapport Vlaanderen 2005*, Gent, Academia Press

Instituut voor de Nationale Rekeningen (2004) *Input-output-tabellen van België voor 2000*. Brussel, Planbureau

Instituut voor de Nationale Rekeningen (2005a) *Nationale Rekeningen 2003*. Brussel, Nationale Bank van België.

Instituut voor de Nationale Rekeningen (2005b) *Aanbod- en gebruikstabellen 2000 en 2001*. Brussel, Nationale Bank van België.

## Lijst met tabellen en figuren

Tabel 1: belangrijkste kenmerken van de Belgische weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, in miljoen euro (in prijzen van 2000) en aantal werkzame personen (bron: Nationale Rekeningen).....	5
Tabel 2: Belangrijkste kenmerken van de Belgische weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, in miljoen euro (lopende prijzen) en aantal werkzame personen (bron: Nationale Rekeningen) .....	24
Tabel 3: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, overzicht van directe en indirecte werkgelegenheid, in aantal werkzame personen .....	25
Tabel 4: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en eerste niveau van indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers en via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen .....	26
Tabel 5: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, som van directe en indirecte werkgelegenheidseffect (alle niveaus) bij toeleveranciers en via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen .....	27
Tabel 6: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, (directe) arbeidsintensiteit van de onderzochte bedrijfstak en van toeleverende bedrijfstakken naar aard van de toelevering, in aantal werkzame personen per miljoen euro output, output in prijzen van 2000 .....	28
Tabel 7: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, berekening van het werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen, in euro (lopende prijzen en prijzen van 2000) en aantal werkzame personen.....	29
Tabel 8: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, totale (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect en gecumuleerde werkgelegenheidseffect, in aantal werkzame personen.....	31
Tabel 9: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, multiplicator van direct naar indirect werkgelegenheidseffect opgesplitst naar aard van de indirecte werkgelegenheid, in aantal indirect werkzame personen per eigen (direct) werkzame persoon .....	32
Tabel 10: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, directe en indirecte arbeidsintensiteit, in aantal werkzame personen per mio euro output .....	32
Tabel 11: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, aard van afhankelijkheid van eigen werkgelegenheid, in aantal werkzame personen, en evolutie ten opzichte van 1995 .....	33
Tabel 12: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, 1 <sup>ste</sup> niveau van indirecte werkgelegenheid per toeleverende bedrijfstak (+) en eigen werkgelegenheid afhankelijk van leveringen aan andere bedrijfstakken (-), in aantal werkzame personen per bedrijfstak.....	34



Figuur 1: weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, evolutie van de output, in miljoen euro in prijzen van 2000, en evolutie van de belangrijkste andere financiële kenmerken, in % van de jaarlijkse output .....	7
Figuur 2: weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, componenten van het intermediaire verbruik (binnenlandse leveranciers en invoer), prijzen van 2000, in % van het totale intermediaire verbruik (100%) (bron: eigen bewerking van de gebruikstabellen van binnenlandse oorsprong) .....	8
Figuur 3: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, leveringen aan binnenlandse bedrijfstakken en finale vraag inclusief uitvoer, in miljoen euro (prijzen van 2000) en in % van de totale output (100%) .....	9
Figuur 4: Arbeidsintensiteit van het weg- en treinvervoer (onderbroken lijn) in vergelijking met het gemiddelde voor de industrie en de gehele Belgische economie, 1995 tot 2003, aantal werkzame personen per mio euro output, in prijzen van 2000.....	10
Figuur 5: Weg- en treinvervoer, 1995 tot 2003, arbeidsintensiteit, arbeidsproductiviteit en intermediair verbruik per werkzame persoon, in mio euro per werkzame persoon en aantal werkzame personen per mio euro output, in prijzen van 2000.....	11
Figuur 6: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en alle niveaus van indirecte werkgelegenheid bij toeleveranciers, opgedeeld naar aard van de toelevering, in aantal werkzame personen .....	15
Figuur 7: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en indirect werkgelegenheidseffect via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen actief bij andere bedrijfstakken .....	16
Figuur 8: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, eigen werkgelegenheid en indirect werkgelegenheidseffect bij toeleveranciers en via consumptieve bestedingen, in aantal werkzame personen .....	17
Figuur 9: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, multiplicator van directe (1,00) naar indirecte werkgelegenheid, in aantal indirect werkzame personen per direct werkzame persoon en in % van het jaarlijkse werkgelegenheidseffect .....	18
Figuur 10: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, directe en indirecte arbeidsintensiteit, in aantal werkzame personen per mio euro output (prijzen van 2000) en in % van de totale arbeidsintensiteit .....	19
Figuur 11: Weg- en treinvervoer, 1995, 2000 en 2001, gecumuleerde (directe en indirecte) werkgelegenheidseffect, in aantal werkzame personen en in % van de eigen werkgelegenheid.....	21