

Brexit: effecten op de haven van Zeebrugge Een scenarioanalyse van de autotrafiek

Liese Vermeiren

Universiteit Antwerpen

Joost Hintjens

Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Regionale Economie ¹

De Brexit, in gelijk welke vorm dan ook, heeft, nog voor hij ingang vindt, al een impact op de handelsstromen tussen het continent en het Verenigd Koninkrijk. Deze studie onderzocht voor verschillende scenario's de impact op de autotrafiek van de haven van Zeebrugge. Het is de grootste autohaven van Europa, in eenheden, en de trafiek met Groot-Brittannië bedraagt 46% van het volume. In het geval van een hard-Brexit valt de handel terug op WTO-regels en zouden de kosten voor een auto met een waarde van € 23.000 stijgen met € 2.744 en zouden de uitvoer en invoer van nieuwe auto's dalen met respectievelijk 442.261 en 216.617 eenheden of 30% en 20%. Indien er een overeenkomst wordt gesloten in de vorm van douane-unie of een handelsovereenkomst naar Canadees model zullen de effecten kleiner zijn.

Trefwoorden: Brexit, vrijhandelsakkoord, Zeebrugge

¹ Universiteit Antwerpen, E: Joost.hintjens@uantwerpen.be, Prinsstraat 13, 2000 Antwerpen

1. Inleiding

Het Verenigd Koninkrijk (VK) besliste op 23 juni 2016, volgend op een referendum, om uit de Europese Unie (EU) te stappen. De officiële brief van de Britse premier Theresa May om de EU te verlaten, door Artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie in te roepen, werd op 29 maart 2017 ontvangen door Donald Tusk, Europees president van de Europese Raad. Vanaf die dag was Brexit een feit en ging een periode van twee jaar in om onderhandelingen te voeren over een goede scheiding op vlak van burgerrechten, financiële bijdrage van het VK en over de toekomstige handelsrelatie van het VK met de EU (D'Hollander & De Staercke, 2018). De verkiezingen van 12/12/2019 gaven een grote meerderheid aan de Tories en het voorliggende akkoord tussen de EU en VK zal dan ook snel gestemd kunnen worden in het Britse Lagerhuis. Dit leidt echter slechts tot een periode van een jaar, eventueel verlengbaar, tijdens hetwelk een definitief handelsakkoord zal onderhandeld worden ('Results of the 2019 General Election', 2019). Het blijft nog altijd een vraagteken welke vorm dat handelsakkoord zal aannemen, wanneer het in voege zal treden en wat dus de effecten zullen zijn op de handelstromen tussen de haven van Zeebrugge en het Verenigd Koninkrijk.

Voor België is het VK een belangrijke handelspartner. België exporteerde in 2017 goederen voor een waarde van € 32,0977 miljard (8,4% van de totale export) naar het VK en importeerde goederen van het VK voor € 17,395 miljard (4,8% van de totale import) (Gijsbrechts, 2018). De Belgische handel is dus sterk gelinkt met het VK en veel Belgische bedrijven kunnen geraakt worden door disrupties in de handelsrelaties. Brexit vormt hierdoor een bedreiging voor de Belgische handel in het bijzonder wanneer bedrijven niet voorbereid zijn op nieuwe in- en uitvoerregels. Daarbij komt dat er verschillende Brexitscenario's mogelijk zijn op enkele maanden voor het in voege treden van de Brexit, wat voor bedrijven veel onzekerheid met zich meebrengt en hun doet aarzelen om dure maatregelen te nemen die uiteindelijk, misschien, niet nodig zullen zijn.

Academische bronnen die de economisch impact van Brexit op de Belgische economie bespreken zijn dun gezaaid. Er zijn wel studies met een bredere scope. De OECD publiceerde een studie, nog voor de uitslag van het referendum bekend was, dat concludeert dat elke vorm van Brexit een negatief effect zal hebben op het BNP van het VK en een kleiner effect op de economieën van de EU. Het enige scenario zonder negatief effect is het no-Brexit scenario (Kierzenkowski, Pain, Rusticelli, & Zwart, 2016). Vega et al. (2018) publiceerden een studie naar de effecten in Ierland op de vraag naar maritieme dienstverlening. In het geval van een harde Brexit zullen vrachtwagens waarschijnlijk niet langer het VK doorkruisen op weg naar Ierland maar rechtstreeks maritieme verbindingen van het continent naar Ierland verkiezen, dit zou een sterke stijging naar de vraag van zulke dienstverlening betekenen (Vega, Feo-Valero, & Espino-Espino, 2018). Dhingra et al. (2017) beschrijven verschillende scenario's. Zij definiëren een soft-Brexit als een akkoord dat lijkt op datgene dat met Noorwegen afgesloten werd waarbij het VK in de eengemaakte markt blijft maar niet in de douane-unie. Sinds dit ook vrij verkeer van personen betekent is dit waarschijnlijk niet realistisch. Een tussenoplossing is dan een op maat gemaakt akkoord zoals dat met Zwitserland of Canada gesloten werd. Het Canadese akkoord geeft geen 'passport rights' voor financiële diensten, dat is voor het financiële centrum dat Londen is een niet-ideale oplossing. Het Zwitserse akkoord is een verzameling van bilaterale akkoorden die voor verschillende domeinen afspraken maken. Een hard-Brexit betekent dat de relatie terugvalt op de WTO-akkoorden wat een stijging van de handelskosten zou betekenen en de toegang tot de EU voor VK-diensten (en vice versa) ernstig zou belemmeren, op het niveau van diensten is er in de WTO-akkoorden weinig voorzien. De impact op het inkomen per capita van Groot-Brittannië zou tussen de 6,3% en de 9,4% zijn, naargelang het uiteindelijke scenario en als de dynamische effecten van de Brexit (volgend uit een dalende productiviteit en buitenlandse investeringen, die zullen volgen op de stijgende transactiekosten) meegerekend worden.

Niet alleen het VK zal getroffen worden door de negatieve effecten op de internationale handel. Delen van Ierland zullen bijna even hard getroffen worden ((Chen et al., 2018; Dhingra et al., 2017). Maar ook bepaalde regio's in Duitsland, Nederland, Frankrijk en België zijn blootgesteld, geen enkele echter zo erg als alle Britse regio's (Chen et al., 2018). België is voor het VK het 6^{de} import land, Nederland het 4^{de}, en voor België en Nederland is Groot-Brittannië een belangrijk export land, alleen voor Ierland (en Cyprus) is het belang groter. De belangrijkste exportsector van België is die van de voertuigen met voor farmaceutica en minerale brandstoffen een verre tweede en derde plaats (Van Hove, 2016). De streken in België die het meest blootgesteld zijn aan de Brexit zijn Limburg en Waals-Brabant maar alle Belgische provincies halen hoge scores. Zo is de dienstensector in Vlaams-Brabant bijzonder kwetsbaar en in West-Vlaanderen de industrie en ook, maar minder, de dienstensector. (Chen et al., 2018)

Maar Brexit zal ook een impact hebben op EU-landen die verder weg liggen van het VK. Ook de Midden-Europese landen zoals Hongarije, Polen en Tsjechië zullen jobs zien verdwijnen door de Brexit. Maar België zit in de top drie van de EU-27 verliezers door Brexit. De ergst getroffen industriële sector, qua jobs, is de voedingsmiddelindustrie, met een jobverlies van 4.523 jobs in het geval van een hard-Brexit, gevolgd door de textielsector maar de dienstensector, waaronder de logistieke bedrijven vallen, zou de tweede hardst getroffen sector zijn met een jobverlies van 4.334 VTE's, in het geval van een hard-Brexit, in administratieve en ondersteunende diensten. (Vandenbussche, 2019)

In België wordt een statisch verlies van 0,58% van het BNP verwacht in het geval van een zachte Brexit en 2,35% in het geval van een harde Brexit. Dit zou leiden tot een banenverlies van respectievelijk 10.000 en 42.000 VTE's, dit houdt niet enkel rekening met de rechtstreekse handelsrelatie tussen België en het VK, maar ook de handel die via derde landen met Groot-Brittannië gedreven wordt, zoals Belgische staal dat naar Duitsland geëxporteerd wordt en vandaar in producten voor de Britse markt verwerkt wordt. Ongeveer 2/3 van dit banenverlies zal in Vlaanderen plaats vinden. (Vandenbussche, Connell Garcia, & Simons, 2019; Vandenbussche, Connell, & Simons, 2017)

De economische pers geeft wel veel aandacht aan de economische gevolgen van Brexit maar ze bespreken dan eerder de voorbereidingen of het gebrek eraan. (Blenkinsop & Emmott, 2018; 'Ports handcuffed on planning for Brexit', 2019; Wishart, 2018). De overheden van de EU-landen die het meeste impact zullen ondervinden proberen hun bedrijven te informeren zodat ze de nodige voorbereidingen trekken (Brexit in het verschiep, 2018; 'Prepare your business or organisation for Brexit', 2019; FIT, 2019; Gijsbrechts, 2018; Jonkeren, 2018)

Maar de sector die misschien wel de grootste invloed zal ervaren van de Brexit is die van de logistiek. Handelsstromen zullen in min of meerdere mate verschuiven door de impact van de Brexit op de efficiëntie van grensoverschrijdende bevoorradingsketens en eventuele heffingen. De quoteringen van beursgenoteerde Europese logistieke bedrijven ervoeren een verlies in de week volgend op het Brexit referendum, de daling was sterker voor bedrijven met hoofdzetel in het VK dan voor de continentaal Europese bedrijven. Waarschijnlijk omdat de eersten een groter aandeel VK-Europa stromen beheerden dan de laatsten. De week voor het referendum was er nog geen daling zichtbaar, waarschijnlijk omdat de uitslag onvoorspelbaar was en uiteindelijk toch eerder onverwacht. (Tielmann & Schiereck, 2017)

De doelstelling van dit onderzoek is de impact van de Brexit op de autotrafiek in Zeebrugge van de Brexit te moneteriseren, vanuit een micro-economisch, bedrijfsstandpunt. De operatoren in de maritieme logistieke keten zullen de eerste zijn om de eventuele effecten van een Brexit te ondervinden. Dit onderzoek wil de logistieke dienstverleners en de havenautoriteiten, in het bijzonder deze van Zeebrugge, helpen zich voor te bereiden op volumewijzigingen. In deze ligt de focus, enerzijds, op de haven van Zeebrugge omdat dit de Belgische haven is die, zeker proportioneel, de grootste cargo stromen heeft met het VK. In Zeebrugge bedroeg de trafiek in 2017

met het VK 17,2 miljoen ton op een totaal van 37,1 miljoen ton wat overeenkomt met een 46% van de totale trafiek van de haven van Zeebrugge. In Antwerpen bedraagt de trafiek met het VK 13,8 miljoen ton. Dit is ook een belangrijke hoeveelheid maar de haven van Antwerpen is minder afhankelijk van het Verenigd Koninkrijk. Op een totale trafiek van 223,6 miljoen ton is dit slechts 6,2% (Coppens, Mathys, Merckx, Ringoot, & Van Kerckhoven, 2018). Anderzijds wordt de focus op de autotrafiek gelegd. De Belgische export van goederen naar het VK kan opgedeeld worden in verscheidene productgroepen, de voornaamste waren in 2017 transportmaterieel (29%) en chemische producten (18,2%). Uitgedrukt in waarde komt de 29% aan transportmateriaal overeen met € 9,3 miljard in 2017. Hier was al een vermindering van € 296,4 miljoen zichtbaar ten opzichte 2016. Ook was de groep 'transportmaterieel' de grootste voor de Belgische import van goederen uit het VK met een aandeel van 21,2% of een waarde van € 3,7 miljard in 2017. In vergelijking met de cijfers van 2016, kende de import in 2017 een vermindering met € 87,6 miljoen (Gijsbrechts, 2018). Uit dit cijfermateriaal is duidelijk zichtbaar dat het VK een belangrijke handelspartner is op vlak van transportmaterieel en dus de auto-industrie. Daarbij komt dat deze twee focussen gelinkt zijn. Zo is de haven van Zeebrugge gekend als de Europese autohaven, ze werd de voorbije jaren de grootste Europese autohaven, in aantal behandelde voertuigen, en vergroot jaar-na-jaar de voorsprong op de tweede haven: Bremen (Guillemyn, 2018). De haven van Zeebrugge behandelde in 2017 2.832.145 nieuwe wagens waarvan 902.573 voor de handel met het VK. Dit wil zeggen dat in 2017 31,87% van de nieuwe wagens in de haven van Zeebrugge gelinkt zijn met het VK. In 2016 was dit nog hoger, namelijk 36,45%. De daling is voornamelijk te danken aan een vermindering in export naar het VK van 737.103 nieuwe wagens in 2016 naar 631.801 in 2017 (-16,67%) (Van Cauwenberghe, 2018).

Wanneer er wordt gekeken naar de afgelopen onderhandelingsperiode, kan er geconcludeerd worden dat de effectieve beslissing uitblijft. Er is een terugtrekkingsakkoord onderhandeld en goedgekeurd door de 27 Europese lidstaten, maar deze zal, na de verkiezingen in december 2019, waarschijnlijk in januari 2020 goedgekeurd worden door het Britse parlement. De harde Brexiteers zijn geen voorstander van deze Brexioptie. Die is slechts het begin van een volgende periode voor verdere onderhandelingen over de toekomstige handelsrelatie met het VK na een Brexit. Tijdens deze periode verandert niet veel, alleen is het VK geen deel meer van de EU en heeft het dus geen leden meer in het Europees parlement en ook geen Europees commissaris meer. Er zijn dus nog steeds verscheidene scenario's mogelijk, zoals een zachte Brexit zoals de relatie met Noorwegen of Turkije, een lange verlenging van de onderhandelingsperiode met een realisatie van een vrijhandelsakkoord of een harde Brexit waarbij de WTO-regelgeving van kracht wordt. De voorziene onderhandelingsperiode bedraagt een jaar en een verlenging van de onderhandelingsperiode met maximaal twee extra jaren is al voorzien als mogelijkheid. Rond de jaarwisseling 2019-2020 lijkt Boris Johnson niet geneigd deze optie te willen gebruiken. Brexit verder uitstellen is zeker en vast een mogelijkheid, als alle partijen daar mee instemmen, maar dan ontstaat er wel de bijkomende bedenking: 'Hoelang zal Brexit nog worden uitgesteld?'

2. Methodologie

Om een correct beeld te krijgen van de impact van Brexit op de bedrijfswereld in Zeebrugge, en in het bijzonder de logistieke operatoren die daar actief zijn, werden er interviews uitgevoerd met personen van het Zeebrugse havenbestuur (MBZ) en International Car Operators (ICO), de belangrijkste auto-terminal operator in Zeebrugge; werd er correspondentie gehouden via mail met personen van Fiat Chrysler Automobiles, United European Car Carriers (UECC), Euro Marine Logistics (EML) en Federale Overheidsdienst Financiën en werden er evenementen bijgewoond met informatie over gevolgen en tips voor en over Brexit. Aan de hand van deze informatie werd er per Brexitscenario een analyse uitgevoerd voor de impact op de autotrafiek, zowel import als export, van nieuwe wagens in Zeebrugge met het VK. Een scenario-analyse houdt in dat

verschillende toekomstscenario's ontwikkeld, vergeleken en geanalyseerd worden en op basis hiervan een strategische beslissing kan worden gemaakt. Deze methode wordt vaak gebruikt om op een effectieve manier om te gaan met onzekerheden (Postma & Liebl, 2003).

In deze paper is het de bedoeling om de impact van Brexit op de autotrafiek in kaart te brengen voor de haven van Zeebrugge zodat logistieke dienstverleners zich beter kunnen voorbereiden op wijzigingen in volumes. De term Brexit kent enorm veel onzekerheid, omdat verschillende scenario's mogelijk zijn voor het VK om de EU te verlaten. Deze scenario's worden in deze paper op micro-economische wijze bekeken door de Brexitfactoren in kaart te brengen en deze factoren per scenario te bekijken. De factoren die worden aangehaald, zijn wisselkoersschommelingen, douanerechten, douaneformaliteiten, niet-tarifaire barrières en veranderingen in de supply chain.

Daarna wordt per Brexitscenario gekeken naar de factoren die een negatief effect kunnen hebben op de handel met het VK. Enerzijds kunnen de extra kosten gebonden aan het specifieke scenario berekend worden. Anderzijds wordt op basis van een expertbevraging een schatting gemaakt van de volumeveranderingen in de trafiek van nieuwe wagens tussen Zeebrugge en alle Britse autohavens voor de verschillende scenario's. Er wordt steeds een extra kost per wagen voor export naar het VK en import vanuit het VK berekend, maar ook de totale kost per scenario voor het geaggregeerde volume in de haven van Zeebrugge door de extra kost per auto te vermenigvuldigen met de volumes na aanpassing van de volumeverandering. Met behulp van deze verschillende analyses van de Brexit zouden logistieke bedrijven, actief voor de auto-industrie, een beter beeld moeten krijgen van de impact van de verschillende Brexit scenario's op hun bedrijf en op basis hiervan de nodige voorbereidingen treffen. Ook het havenbestuur kan zijn voorbereidingen aanpassen aan de hand van de berekende verwachtingen en zich aan de hand van verschillende voorbereidingen als haven Brexitproof opstellen.

Voor de berekeningen van de kosten zijn de volgende assumpties gebruikt, deze zullen in alle verdere berekeningen worden toegepast, en gaan het over de kosten na Brexit volgens elk respectievelijk scenario.

Ten eerste is de verwachte wisselkoers gebaseerd op de voorspellingen gedaan in een rapport van ICC Research. Gaande van een lage wisselkoers van £ 1=€ 1, tot een gemiddelde wisselkoers van £ 1=€ 1,1236 en een hoge wisselkoers van £ 1=€ 1,23 (Markus, 2018). In een no-deal scenario wordt een lage wisselkoers verwacht en tijdens de overgangperiode een gemiddelde wisselkoers. Afhankelijk van het scenario na de overgangperiode gaat een hoge wisselkoers optreden bij een vrijhandelsakkoord en een lage wisselkoers bij een harde, latere Brexit. In het geval van een verderzetting van de douane-unie na de overgangperiode kan ook een hoge wisselkoers verwacht worden, maar dan is de situatie nog altijd gespannen in het VK en dus nog steeds onzeker voor bedrijfsinvesteringen.

Ten tweede wordt er een assumptie gemaakt voor de douanetarieven voor de scenario's waar deze van toepassing zijn. Voor een no-deal scenario zijn deze gebaseerd op de EU-WTO-tarieven omdat kort na de Brexit het waarschijnlijk is dat deze worden overgenomen. Voor een vrijhandelsakkoord kunnen nultarieven of verminderde tarieven onderhandeld worden. In dat scenario wordt een douanetarief van 5% gerekend voor volledige wagens, omdat dit het tarief is in het vrijhandelsakkoord tussen Canada en de EU ('EU Tariffs', 2019). Het Canada scenario is een goed voorbeeld hoe een overeenkomst tussen EU en VK er zou kunnen uitzien als er geen douane-unie wordt afgesloten. Voor de berekeningen van de extra kosten door deze douanetarieven wordt ervan uitgegaan dat de verkoopwaarde van een gemiddelde nieuwe auto € 23.000 (excl. BTW) bedraagt.

Ten derde zijn de kosten voor douaneformaliteiten of inklaringskosten gebaseerd op een schatting van Giangaetano Cappuccilli van Fiat Chrysler Automobiles Group. Deze extra kost werd geschat tussen € 4 en € 8 per auto (Cappuccilli, 2018). Voor een no-deal scenario wordt de hoogste kost gerekend, want in dit scenario zijn de meeste documenten nodig. Voor een vrijhandelsakkoord na

een overgangperiode wordt € 4 gerekend, omdat documenten zoals oorsprongsbewijzen en andere douanedocumenten in orde gemaakt moeten worden.

Ten vierde wordt de kost voor de niet-tarifaire barrières in deze berekeningen op € 0 gehouden, omdat het zeer moeilijk is om hiervoor een goede schatting van de kost te doen. Deze kost kan zeer uiteenlopend zijn. Echter, volgend uit het feit dat een groot deel van de Britse bedrijven het gewoon is om de EU-regels toe te passen en producten gemaakt worden voor de Europese markt, zullen deze non-tarifaire barrières relatief beperkt blijven in 2020.

Ten vijfde wordt een schatting gemaakt van de voorraadkosten. In de literatuur werd vaak 25% van de waarde van de voorraad gezien als een gemiddelde voorraadkost op jaarbasis (Durlinger, 2013). Natuurlijk moet niet elke nieuwe wagen op stock worden gehouden door de impact van Brexit, daarom is er per scenario gekeken hoeveel voorraad van nieuwe wagens er aangelegd moet worden. Deze voorraad zal bestaan uit afgewerkte auto's, maar ook zeker en vast auto-onderdelen. Om de berekeningen te vergemakkelijken werd uitgegaan van aantal wagens met de reeds vermeldde gemiddelde waarde van € 23.000. In het no-deal scenario wordt verondersteld, gebaseerd op het onderzoek van D'Hollander & De Staercke, dat een grote voorraad wordt aangelegd voordat Brexit plaatsvindt en werden 50.000 nieuwe wagens op voorraad gehouden. Ook voor een harde Brexit na een overgangperiode kan dezelfde redenering gevolgd worden. Voor een vrijhandelsakkoord zal dit minder zijn, maar bedrijven kunnen met een voorraad nog steeds de verlaagde douanetarieven vermijden. Daarom werd in dit scenario 30.000 auto's op voorraad gehouden. In de andere scenario's dan no-deal, kunnen er ook al grote voorraadkosten gemaakt zijn doordat men maatregelen had getroffen anticiperend op een no-deal scenario (D'Hollander & De Staercke, 2018).

Voor de effecten van de verschillende Brexitscenario's op de volumes wordt vertrokken van een interne studie van EML. Als logistieke dienstverlener aan de automotive sector heeft EML, via zijn klanten, rechtstreekse toegang tot de acties die hun klanten plannen te nemen in functie van de verschillende opties. Deze studie is niet publiek want maakt deel uit van de strategische processen van het bedrijf, maar de resultaten zijn wel relevant voor de hele sector want verworven op een systematische en betrouwbare wijze. De klanten werden rechtstreeks bevraagd en op basis daarvan werden de volumeveranderingen in functie van de verschillende scenario's uitgewerkt. (Franssen, 2018)

3. Empirische analyse

In deze paragraaf worden drie scenario's beschreven en doorgerekend. In het eerste scenario is er geen handelsakkoord tussen de EU en VK en wordt alle in- en uitvoer aan WTO-regels onderworpen, dit scenario staat bekend als de 'hard-Brexit' of no-deal Brexit. Het tweede scenario is het andere uiterste, de VK vormt samen met EU een douane-unie naar Noors of Turks model. Het derde scenario, dat pas in voege kan gaan na een lange overgangperiode, behelst een handelsovereenkomst tussen VK en EU, zoals vandaag de EU er een heeft met o.a. Canada of Japan.

3.1 Harde Brexit: no-deal scenario met WTO-regelgeving

Als eerste scenario wordt het no-deal scenario, ook wel cliff-edge scenario genoemd, bekeken. Dit scenario vormt een soort doemscenario (of droomscenario voor de hard-Brexiters), omdat de handel compleet verandert. Momenteel is het VK nog een onderdeel van de eengemaakte Europese markt waarbij vrij verkeer van goederen een van de vier vrijheden vormt. Door een no-deal scenario wordt het VK plots een derde land en zal er handel worden gedreven volgens de geldende WTO in- en uitvoerprocedures. Voor bedrijven, douane en andere spelers moeten hierdoor aanpassingen gebeuren en momenteel zijn ze daar niet allemaal voldoende op voorbereid. De EU

is van mening dat een no-deal scenario momenteel niet de beste oplossing is, maar wil de impact en vertragingen proberen te verzachten door enkele tijdelijke maatregelen. Deze maatregelen hebben betrekking op acht onderwerpen, namelijk maatregelen in verband met luchtvaart, financiële diensten, douane en grenscontroles, wegtransport, klimaatbeleid, burgerrechten, vee en dierlijke producten en persoonlijke data. Zo kunnen Britse vrachtwagenchauffeurs nog steeds EU-vergunningen verkrijgen, maar in beperktere hoeveelheid dan onder een EU-lidmaatschap. Hierbij gaat het specifiek over tijdelijk toegelaten maatregelen tot maximum het einde van 2020 (Blenkinsop & Emmott, 2018; Wishart, 2018). De handel van de EU met het VK verloopt daarna volgens de handel zoals met andere landen waar geen aanvullende afspraken mee zijn gemaakt en deze handel is gebaseerd op WTO-regels. Deze WTO-regels impliceren douanecontroles, -formaliteiten en -tarieven, extra certificaat- en controleverplichtingen en andere non-tarifaire barrières. De WTO-tarieven gelden wanneer goederen uit een derde land naar de EU worden ingevoerd en kunnen grote verschillen hebben per product ('Veelgestelde vragen over de Brexit', 2018). De relevante WTO-tarieven voor de HS codes onder hoofdstuk 87, specifiek voor auto's, zijn de codes 8703 '*motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons (other than those of heading 8702), including station wagons and racing cars*' en 8708 '*Parts and accessories of the motor vehicles of headings 8701 to 8705*' (Foreign Trade Online, 2018). De tarieven voor goederen in te voeren in de Europese Unie bedragen 10% voor code 8703 en 4,5% voor code 8708. In vergelijking met Canada en de Verenigde Staten zijn de Europese tarieven wat hoger (Bacchetta & Bora, 2003). Voor goederen die ingevoerd worden in het VK kan een ander invoertarief, ook genaamd Most Favoured Nation (MFN)-tarief of WTO-tarief, gelden. Echter heeft het VK aangegeven om in eerste instantie het MFN-tarief van de EU over te nemen (De Staercke, 2018).

Het no-deal scenario kan een enorme impact hebben op de trafiek van de haven van Zeebrugge met het VK, zowel voor export als import. Deze impact op de volumes van en naar Zeebrugge wordt overzichtelijk weergegeven in tabel 1. Ten eerste zal de export vanuit Zeebrugge naar het VK verder afnemen door de dalende koers van het pond, dit zal een opwaartse druk op de Britse inflatie uitvoeren. De Bank of England zal dan moeten beslissen of ze de rente al dan niet moeten verhogen om de hoge Britse aandelenkoersen binnen de perken te houden. Op basis van het rapport van ICC Research wordt een wisselkoers verondersteld van £ 1=€ 1 bij een no-deal scenario (Markus, 2018). Deze lagere wisselkoers zal ervoor zorgen dat de koopkracht van de Britse gezinnen verder daalt en de aankoop van nieuwe wagens, die onder de noemer van luxegoederen vallen, worden uitgesteld. Hierdoor daalt de Britse vraag naar nieuwe wagens en dus ook de export vanuit Zeebrugge naar het VK. Ten tweede zullen verschuivingen in de supply chain van bedrijven plaatsvinden. Aan de exportzijde zullen er meer goederen in het eerste kwartaal van 2019 geëxporteerd worden naar het VK om douanetarieven in het tweede kwartaal van 2019 te vermijden. Volgens Michael Franssen, planning manager bij Euro Marine Logistics (EML), zullen veel bedrijven een opslagruimte huren om een grotere stock aan te leggen voor 29 maart 2019 (Franssen, 2018). Dit fenomeen heeft dan ook plaatsgevonden en als gevolg daalden de exportvolumes in het tweede kwartaal van 2019. Na de afronding van alle onderhandelingen, momenteel voorzien voor eind 2020, kunnen beslissingen van grote automerken, zoals een rechtstreeks maritieme aanvoer vanuit VSA, India, Japan of Thailand naar het VK, een grote impact hebben op de exportvolumes van de Brugse zeehaven, omdat de wagens voor het VK niet meer eerst naar Europa zullen vervoerd worden om dan vervolgens van daaruit door te reizen naar het VK (Cappuccilli, 2018). Aan de importzijde kunnen zich tijdelijke volumeverminderingen voordoen door mogelijke tekorten aan onderdelen in Britse fabrieken (Franssen, 2018). Ten derde kunnen niet-tarifaire barrières een grote impact hebben op het proces van goederen doordat extra handelingen nodig zijn om goederen in overeenstemming te brengen met vereisten van het land van invoer. Denk hierbij aan eisen met betrekking tot certificaten of verpakkingen. De exacte impact van deze niet-tarifaire barrières is zeer moeilijk in te schatten doordat waarschijnlijk in de eerste maanden en jaren de Europese standaarden worden overgenomen, maar er mag verwacht

worden dat deze normen alsmear meer zullen divergeren doordat de onderhandelingen niet langer gezamenlijk verlopen. In het algemeen kan gezegd worden dat deze een negatieve impact zullen hebben op de maritieme trafiek, maar dit zal pas na een paar jaren significant worden. Als laatste dalen de export- en importvolumes in het algemeen door de hogere kosten en dus hogere prijzen van de goederen als gevolg van douanetarieven, douaneformaliteiten en voorraadkosten (De Staercke, 2018). Verder is het belangrijk om te weten dat bepaalde douanevergunningen tijds- of kostenbesparend zijn en dus een positieve impact kunnen hebben op de volumes. De geschatte totale volumeverandering voor export en import, van respectievelijk een daling van 30% en 20%, is gebaseerd op het reeds vermelde, betrouwbaar, intern rapport van EML waarbij gekeken wordt naar de korte termijn volumedalingen. EML exporteert de wagens van Volkswagen naar het VK vanuit Zeebrugge en importeert de wagens van Nissan van het VK naar Zeebrugge. De cijfers waren het resultaat van een bevraging van bevoorrechte getuigen uitgevoerd door EML bij zijn klanten, de producenten uit de auto-industrie. De bevraging peilde naar de verwachte volumedalingen bij de verschillende Brexit scenario's. Voor de uitvoering van deze analyse werd dan ook gesteund op dit cijfermateriaal (Franssen, 2018). Deze percentages zijn verrekend met de import- en exportcijfers van 2017 van nieuwe wagens van en naar het VK, zoals aangegeven in tabel 1. Daar wordt er enkel gefocust op de volumeverandering in handel tussen Zeebrugge en het VK en niet de mogelijke extra volumes met andere handelsblokken. De effecten waarvan EML een ergere negatieve impact verwacht worden met - - weergeven, een kleine verwachte negatieve impact is -. De hoge (impliciete, niet berekende) elasticiteit is het gevolg van een combinatie van twee fenomenen. Enerzijds is er de verwachte daling van de vraag door de gestegen prijzen, maar een anderzijds zal er ook een verlies aan marktaandeel plaatsvinden. Bepaalde handelsstromen zullen, zoals al hierboven beschreven, niet meer over Zeebrugge lopen maar rechtstreeks naar het VK gaan. De tweede factor kan een veel groter effect dan de eerste hebben op de haven van Zeebrugge.

Op basis van de verwachte volumedaling in maritieme trafiek van nieuwe wagens tussen Zeebrugge en het VK is het mogelijk om een schatting te maken van de extra kosten verbonden aan dit scenario. De kosten per voertuig worden afgezet naast de verwachte volumes uit de vorige paragraaf. In het no-deal scenario moet men rekening houden met het WTO- of MFN-tarief, douaneformaliteiten, extra kosten om goederen in overeenstemming te brengen met vereiste normen van een land en voorraadkosten (De Staercke, 2018). Door Brexit zullen voorraadkosten sterk stijgen in vergelijking met het just-in-time denken. Bij just-in-time worden nauwelijks voorraden aangelegd. Indien een no-deal scenario wordt uitgesproken of steeds waarschijnlijker wordt, zullen bedrijven voorraden aanleggen in het VK om zo de mogelijke extra kosten als gevolg van oponthoud aan de grenzen na Brexit uit te sparen (Cappuccilli, 2018). Voor de opslag van goederen geldt er echter ook een extra kost, de voorraadkost. De voorraadkost kan verder opgesplitst worden in een rentekost, ruimtekost en risicokost. Rentekost, of ook kapitaalkost genaamd, is de opportuiniteitskost van het extra kapitaal nodig om de bijkomende voorraad te financieren. De ruimtekost bevat alle kosten om de voorraad op te slaan, zoals de huur van de opslagruimte, de rekken om goederen te stockeren, de aankoop van vorkheftrucks, personeelskosten en computersoftware. De risicokosten daarentegen bevat het risico dat goederen niet meer verkocht geraken of het risico op een verouderde voorraad waardoor een extra handeling nodig is om deze goederen terug op de markt te krijgen. Daarenboven moet een voorraad verzekerd worden tegen diefstal en andere calamiteiten (Durlinger, 2013). In vergelijking met de huidige handelssituatie lopen deze extra kosten hoog op en zullen ze vaak doorgerekend worden aan de eindklant (De Staercke, 2018). In tabel 2 zijn deze extra kosten in kaart gebracht om zo tot de extra kost per auto te komen en de totale extra kost voor de autotrafiek tussen Zeebrugge en het VK. In dit scenario is deze meerkost is het hoogste, doordat de hoogste douanetarieven gelden, namelijk het Europese MFN-tarief van 10% per afgewerkte auto, de hoogste inklaringskosten van € 8 per auto en de hoogste voorraadkosten doordat 50.000 auto's extra op voorraad worden gelegd om de douanetarieven te vermijden. Per nieuwe auto lopen de kosten op met € 2.744,35.

Tabel 1: Volumewijziging in maritieme trafiek van nieuwe wagens tussen de haven van Zeebrugge en de Britse havens in een no-deal scenario

	Export wagens	nieuwe	Import wagens	nieuwe	Totale maritieme autotrafiek Zeebrugge-VK
Wisselkoers (£1=€1)	--		=		--
Non-tarifaire barrières	-		-		-
Tarifaire barrières	--		--		--
Veranderingen in supply chain	-		--		--
Totaal	-30%	(442.261 nieuwe wagens)	-20%	(216.617 nieuwe wagens)	658.878 in plaats van 902.573 nieuwe wagens in 2017

Bron: Eigen samenstelling

Tabel 2: Schatting van de extra kosten per wagen en totale kost in een no-deal scenario

Kostenfactoren	Impact	%	Extra kost per nieuwe wagen	Totale extra kost voor handel van nieuwe wagens tussen Zeebrugge en VK
Douanetarieven	Hoogste: MFN- tarieven	Auto's: 10% Auto- onderdelen: 4,5%	€ 2300 (auto waarde van € 23.000)	Extra kost voor alle nieuwe wagens € 1.515.419.400
Douaneformaliteiten of inklaringskosten	Hoogste		€ 8	€ 5.271.024
Non-tarifaire barrières	Hoog		€ 0 op korte termijn	€ 0
Voorraadkosten	Hoog	25%	€ 5.750 voor een auto met waarde van € 23.000	Extra voorraad van 50.000 nieuwe wagens met een gemiddelde waarde van € 23.000, dan kost van € 287.500.000.
Totaal			€ 2.744,35	€ 1.808.190.424

Bron: Eigen samenstelling

3.2 Zachte Brexit: Turks, Zwitsers of Noors model

Een tweede mogelijk scenario bestaat eruit dat het VK en de EU tot een zachte Brexit komen naar Turks, Zwitsers of Noors model. In het terugtrekkingsakkoord wordt een douane-unie voorgesteld in de overgangsperiode tot 31 december 2020. In deze overgangsperiode kunnen onderhandelaars verder negotiëren om tot een definitief akkoord te komen en kunnen bedrijven, overheden en burgers zich beter voorbereiden op de situatie na 31 december 2020 (Vodderie, 2018). In dit terugtrekkingsakkoord zijn er overeenkomsten gemaakt over de financiële verplichtingen van het VK aan de EU, deze zal tussen de € 40-45 miljard bedragen; rechten van burgers, zo bestaan er mogelijkheden voor expats om in beide landen een verblijfsvergunning aan te vragen; een

transitieperiode tot eind 2020; regeling om de harde grens tussen Republiek Ierland en Noord-Ierland te vermijden, regeling voor Gibraltar en overname van de Europese wetgeving (van Eijdsen, 2018). Als lid van de douane-unie moet het VK dezelfde tarieven heffen op invoer vanuit landen buiten de EU en zijn er geen invoerrechten of quota's op goederen die binnen het douanegebied circuleren. Verder kan het VK blijven deel uitmaken van de akkoorden afgesloten door de EU, maar kan het geen eigen tarieven onderhandelen en moet men het merendeel van de Europese regels volgen zonder zelf hier mee over te beslissen (Brexit, and now what? Possible scenarios for trade, 2017). Dit terugtrekkingsakkoord is echter nog steeds niet goedgekeurd door het Britse parlement, deze goedkeuring wordt verwacht in januari 2020. Indien er eind 2020 geen consensus bestaat over de uitwerking van de specifieke landgrens tussen Republiek Ierland en Noord-Ierland, zal voor Noord-Ierland een speciaal statuut gelden en worden de controles de facto in de Noord-Ierse havens uitgevoerd. Het VK heeft, als ondertekenaar van de Goede Vrijdagakkoorden, beloofd om geen grenscontroles te hebben op het Ierse eiland en dat is moeilijk verenigbaar met het statuut van ongebonden handelspartner. Harde Brexiteers zien dit als een blok aan het been waar men misschien nooit meer vanaf geraakt. Gelijkaardige, maar nog zachtere, modellen zijn het Zwitsers en Noors model. Zwitserland vormt samen met Liechtenstein, Noorwegen en IJsland de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA). Het Zwitsers model voldoet aan weinig eisen van het VK, zo moeten ze het vrij verkeer van goederen en personen accepteren, een financiële bijdrage leveren en hun regelgevende autonomie opgeven (D'Hollander et al., 2018). Het Noorse model is de tegenhanger van het Canadese model. Noorwegen is lid van de Europese Economische Ruimte en dus niet van de EU, maar het land heeft wel toegang tot de Europese interne markt (Jonkeren, 2018). Indien het VK voor het Noorse model kiest moeten de vier vrijheden van de interne markt behouden blijven, namelijk vrij verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal. Op politiek vlak betekent dit dat het VK niet langer mee beslist, maar wel alle EU-regels en kwaliteitsstandaarden moet overnemen. Ook is een jaarlijkse financiële bijdrage nodig om lid te zijn van de interne markt (Dossier 'Brexit', 2018). Momenteel heeft het VK een korting op de financiële bijdrage aan het EU-budget, dit principe werd ten tijde van Margaret Thatcher al afgedwongen na haar beroemde speech uit 1979: "I want my money back". Het recht op deze korting zullen ze kwijtspelen en hun financiële bijdrage zal waarschijnlijk hoger liggen dan voorheen (Keep, 2018; 'The battle of the budget', 2005).

Onder de vorm van een douane-unie zal de handel met het VK niet enorm veranderen, want vrij verkeer van goederen kan plaatsvinden binnen dit douanegebied dus geen invoerrechten, douaneformaliteiten, enzovoort (D'Hollander & De Staercke, 2018). De volumedaling voor nieuwe auto's zal daardoor beperkt blijven of de volumes kunnen zelfs stijgen doordat de wisselkoers van pond/euro terug stijgt en de koopkracht van de Britse gezinnen toeneemt. De enige extra kosten die hier in rekening genomen moeten worden zijn de alreeds gemaakte voorbereidings- en voorraadkosten. Dit scenario verdient toch om apart vermeld te worden omdat het, naast een no-Brexit scenario, de voorkeur geniet van de Europese.

3.3 Vrijhandelsakkoord na een lange verlenging van de onderhandelingsperiode

Als derde scenario wordt ervan uitgegaan van een verlenging van de onderhandelingsperiode tot maximum eind 2022 zodat grondige onderhandelingen kunnen plaatsvinden om tot een vrijhandelsakkoord tussen het VK en de EU te komen. Uit de geschiedenis van het onderhandelen van vrijhandelsakkoorden is gebleken dat het realiseren van een vrijhandelsakkoord enkele jaren in beslag kan nemen. Zo nam, bijvoorbeeld, het CETA-akkoord met Canada acht jaar in beslag. Daarom wordt er een lange verlenging verondersteld. Het realiseren van een vrijhandelsakkoord met het VK zou normaal minder tijd in beslag moeten nemen in vergelijking met de acht jaar voor Canada, want het VK voldoet nu al aan alle normen en standaarden van de EU als lid van de EU (D'Hollander & De Staercke, 2018).

Voor de volumewijziging in de maritieme trafiek tussen Zeebrugge en het VK kan er naar verscheidene factoren worden gekeken. Deze worden overzichtelijk weergegeven in tabel 3. Ten eerste heeft de relatief lage wisselkoers een impact op de export naar het VK. Zo wordt er verondersteld dat tijdens de overgangperiode een gemiddelde wisselkoers geldt van £ 1=€ 1,1236 en vanaf de ingang van het vrijhandelsakkoord kan de koers van het pond zich verder herstellen naar een hogere wisselkoers van £ 1=€ 1,23 (Markus, 2018). Ten tweede kunnen tarifaire barrières zoals invoerrechten en douaneformaliteiten voor extra kosten zorgen en worden de goederen dus duurder voor de consument. Er zijn bij een vrijhandelsakkoord verlaagde invoerrechten ten opzichte van het WTO-tarief of zelfs nulrechten, die zullen de handel positief beïnvloeden in verhouding tot het hard-Brexit scenario. Maar in dit scenario zijn er extra documenten nodig om de preferentiële oorsprong aan te tonen, dus zullen de administratieve kosten toenemen (De Staercke, 2018). Ten derde kan het VK ervoor opteren om andere normen te hanteren waardoor aanpassingen nodig zijn voor de Britse markt en aanpassingen van de Britse producten voor de Europese markt. In de eerst volgende jaren zal het VK hoogstwaarschijnlijk de EU-normen overnemen waardoor de impact op de handelsvolumes relatief beperkt blijft (Brexit in het verschiep, 2018), maar na verloop van tijd kunnen steeds meer verschillen optreden. Als laatste zijn veranderingen in de supply chain mogelijk, maar niet in extreme mate zoals eerder in het no-deal scenario werd aangehaald. Hierdoor worden geen enorme voorraden aangelegd, maar kan men ook in de periode voor het in werking treden van het handelsakkoord een toename in volume verwachten naar het VK. Bedrijven verkiezen nog steeds een nultarief tegenover een verlaagd tarief, maar dan moet een goede afweging gemaakt worden tussen voorraadkosten of douanetarieven. De uiteindelijke volumeverandering in percentage is gebaseerd op het reeds vermelde rapport en onderzoek van EML en resulteert in een geschatte exportvermindering van 10% en een importvermindering van 5% (Franssen, 2018). Ook hier zijn de dalingen het gevolg van een combinatie van een dalende vraag maar vooral een dalend marktaandeel, zoals beschreven in het stuk over de hard-Brexit.

Om de extra kosten te berekenen wordt er gesteund op de verwachte maritieme trafiek van 825.854 nieuwe wagens (zie Tabel 3). Dit aantal is al beduidend hoger dan in een no-deal scenario. De berekeningen volgen dezelfde assumpties die eerder werden aangehaald. De berekeningen van deze extra kosten bij een vrijhandelsakkoord worden weergegeven in tabel 4.

Tabel 3: Volumewijziging in maritieme trafiek van nieuwe wagens tussen de haven van Zeebrugge en de Britse havens bij een vrijhandelsakkoord na een verlengde overgangperiode tot 2022

	Export nieuwe wagens	Import nieuwe wagens	Totale maritieme autotrafiek Zeebrugge-VK
Wisselkoers (£1=€1,1236)	-	=	-
Non-tarifaire barrières	-/=	-/=	-/=
Tarifaire barrières	-	-	-
Veranderingen in supply chain	-/=	-/=	-/=
Totaal	-10% (568.621 nieuwe wagens)	-5% (257.233 nieuwe wagens)	825.854 in plaats van 902.573 nieuwe wagens in 2017

Bron: Eigen samenstelling

Tabel 4: Schatting van de extra kosten per auto en totale kost bij een vrijhandelsakkoord na een verlengde overgangperiode tot 2022

Kostenfactoren	Impact	%	Extra kost per nieuwe wagen	Totale extra kost voor handel van nieuwe wagens tussen Zeebrugge en VK
Douanetarieven	Gemiddeld: Verlaagde of nultarieven	Auto's: 5% Auto-onderdelen: 4,5%	Auto: € 1.150 (auto waarde van € 23.000)	Extra kost voor alle nieuwe wagens € 949.732.100
Douaneformaliteiten of inklaringskosten	Gemiddeld		€ 4	€ 3.303.416
Non-tarifaire barrières	Hoog		€ 0 op korte termijn	€ 0
Voorraadkosten	Hoog	25%	Auto: € 5.750 voor een auto met waarde van € 23.000	Stel voorraad van 30.000 nieuwe wagens met een gemiddelde waarde van € 23.000, dan kost van € 172.500.000.
Totaal			€ 1.362,87	€ 1.125.535.516

Bron: Eigen samenstelling

4. Strategieën voor de verschillende scenario's

Op het ogenblik van de bevraging waren de betrokken bedrijven zeer behoedzaam in hun uitbreidingsinvesteringen en namen tegenover een harde Brexit een afwachtende houding aan. Moest het worst-case van een hard-Brexit plaatsvinden en daaruit volgend de te behandelde autovolumes, minstens tijdelijk, een daling kennen dan zouden de betrokken bedrijven in eerste instantie een desinvesteringsstrategie toepassen.

De hoge onzekerheid van het uiteindelijke scenario maakt het moeilijk voor de logistieke bedrijven en de havenautoriteit van Zeebrugge om zich ten gronde optimaal voor te bereiden voor de toekomst. Niet alleen de vorm van het uiteindelijke scenario is onbekend ook het tijdstip waarin het in voege zal gaan is nog niet bepaald en de voorspellingen verschuiven in functie van de Britse politieke actualiteit en die was de voorbije jaren geen toonbeeld van stabiliteit. Wat buiten kijf staat is dat de betrokken logistieke bedrijven de situatie lijdzaam moeten ondergaan, ze kunnen het eindresultaat niet beïnvloeden. Het risico bestaat dat, als geen voorbereidingen getroffen worden, de uiteindelijke samenwerkingsvorm zo snel in werking zou kunnen treden, dat aanpassingen dan niet meer tijdig kunnen uitgevoerd worden. Anderzijds, wanneer men proactief van een worst-case scenario vertrekt zullen misschien investeringen gedaan worden die naderhand overbodig blijken.

Investering specifiek voor een welbepaald Brexit scenario hebben alleen zin als deze ook in andere scenario's zinvol kunnen ingezet worden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij wachtparkings voor vrachtwagens. Ook als het uiteindelijke scenario niet tot langere wachttijden leidt zijn extra parkeerplaatsen in de haven van Zeebrugge altijd zinvol. Dus als de investering ook dienst kan doen in het geval van een uitbreiding van de activiteiten kan ze zinvol zijn. Tegelijk kan dan ook ingezet worden op het uitwerken van nieuwe markten om een eventuele terugval van volumes van of naar het VK te compenseren en tegelijk investeringen die in het geval van een soft Brexit

overbodig worden, toch zinvol te kunnen benutten. Personeel aangeworven voor een specifiek scenario zou ofwel polyvalent moeten zijn of een arbeidscontract hebben dat eventueel beëindiging ingeval van overtolligheid mogelijk maakt.

Zowel voor infrastructuur als voor personeel moet elk bedrijf inschatten wat elk scenario betekent voor de te verwachten volumes en daaruit vloeiende behoeftes. Aan de hand van de bovenstaande cijfers kan elk bedrijf dat inschatten wat de eigen effecten kunnen zijn van elk scenario en daaruit de nodige, flexibele, voorbereidingen treffen, tegelijkertijd zoveel mogelijk opties openhoudend. Als dit gecombineerd wordt met een actieve zoektocht naar nieuwe markten, zowel geografisch als qua dienstverlening, kunnen investeringen voor Brexit zowel tijdig als altijd zinvol gemaakt worden.

5. Conclusie en verder onderzoek

De nakende maar onzekere Brexit heeft nu al effect op de handelsstromen tussen het vasteland en het VK. De haven van Zeebrugge is een belangrijk schakel in deze handelsstromen die zelf een belangrijk aandeel in de cargo behandeling van de haven vormt. Binnen deze stromen zijn de automotieve stromen dominant, Zeebrugge is de belangrijkste autohaven van de EU en bijna 32% in 2017 (gedaald van meer dan 36% in 2016) van de nieuwe auto's was kwam van of ging naar het VK. Deze stromen kunnen nog meer afkalven onder een onvoorspelbare Brexit overeenkomst.

Er werden drie scenario's uitgewerkt; het eerste, een harde, of no-deal, Brexit bekijkt de gevolgen van een handelsrelatie tussen de EU en de VK gebaseerd op de WTO-regels. Dit zal het geval zijn als men niet tot een akkoord kan komen. Dit zou de wisselkoers van het pond zwaar onder druk zetten en leiden tot een pariteit met de Euro. De dalende koopkracht van de Britse consumenten en de nieuwe VK-invoerrechten van 10% kunnen dan resulteren in een daling van de vraag van 30% op de export naar het VK, en de Europese invoerrechten zouden leiden tot een daling van 10% van de import, de onzekere en tijd vragende invoerprocedures zullen leiden tot grotere voorraden met de resulterende kosten voor ruimte, rente en risico. Dit, samen met de administratieve kosten voor de douaneafhandeling, leidt tot een prijsstijging van € 2.744 op een voertuig van € 23.000.

Het tweede scenario vertrekt van een douane-unie tussen het VK en de EU, hier zullen de effecten op de handelsstromen minimaal zijn vermits er enkel wat douaneformaliteiten bijkomen maar geen invoerrechten, ook zou het pond dan geen groot waardeverlies ondergaan. Wel zouden de intussen gemaakte voorbereidings- en voorraadkosten, die uiteindelijk niet nodig bleken, verloren kunnen zijn.

Het derde scenario, dat pas na een aantal jaren kan plaatsvinden, is een vrijhandelsakkoord naar, bijvoorbeeld, Canadees model. Dit zal waarschijnlijk minder lang duren dan de acht jaar onderhandelen met Canada maar toch een lange overgangperiode vragen. Het pond zal een beetje onder druk staan maar minder dan in het eerste scenario. De invoerrechten zullen onderhandeld worden, en Canadese akkoord met 5% rechten op nieuwe auto's wordt als referentie genomen. De toenemende douaneformaliteiten, de licht dalende wisselkoers en koopkracht van de Britten en de licht stijgende voorraden om het verlies aan de douane op te vangen, hebben allen een negatieve invloed op de autotrafiek. Er volgt, in dit scenario en daling van 10% van de export en 5% van de import naar en van het VK. De kostprijs per auto bedraagt dan € 1.363.

Verder onderzoek zou de rol van de verschillende scenario's op andere goederencategorieën moeten onderzoeken, vooral goederen die bederfbaar zijn of onder koeling vervoerd moeten worden zijn zeer gevoelig voor tijdsverlies. Ook komen langzaam de doorvoer cijfers van 2018 beschikbaar die al wat meer inzicht zullen geven in de gevolgen van een Brexit.

Gezien de grote onzekerheid is het onmogelijk te voorspellen welk scenario de hoogste waarschijnlijk kent. De logistieke dienstverlenende bedrijven in de haven kunnen zich dan ook moeilijk concreet voorbereiden en beperkingen zich er dan ook toe om paraat te zijn voor alle mogelijke opties. In het geval van een hard-Brexit en de daaruit volgende volumedalingen zal de reactie van de bevroegde bedrijven eruit bestaan hun dienstenaanbod in te krimpen. Dat zou leiden tot een inkrimping van de vloot en het personeelsbestand.

Referenties

- Bacchetta, M., & Bora, B. (2003). Industrial tariff liberalization and the Doha development agenda (p. 50). Geneva, Switzerland: World Trade Organization.
- Blenkinsop, P., & Emmott, R. (2018, December 19). In no-deal Brexit, EU seeks to avoid short-term crash. Reuters. Retrieved from <https://uk.reuters.com/article/uk-britain-eu-nodeal/in-no-deal-brexit-eu-seeks-to-avoid-short-term-crash-idUKKBN1OI17F>
- Brexit, and now what? Possible scenarios for trade. (2017). Retrieved from www.europeanmovement.eu
- Brexit in het verschiet: Belangrijke aandachtspunten voor Vlaamse goederenexporteurs. (2018). Flanders Investment & Trade.
- Cappuccilli, G. (2018, November 30). Impact Brexit voor Fiat Chrysler Automobiles group [Mail].
- Chen, W., Los, B., McCann, P., Ortega-Argilés, R., Thissen, M., & Oort, F. van. (2018). The continental divide? Economic exposure to Brexit in regions and countries on both sides of The Channel. *Papers in Regional Science*, 97(1), 25-54. doi: 10.1111/pirs.12334
- Coppens, F., Mathys, C., Merckx, J.-P., Ringoot, P., & Van Kerckhoven, M. (2018). The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels—Report 2016 (Working Paper Document No. 342; p. 103). Brussels: National Bank of Belgium.
- De Staercke, I. (2018, December 21). Brexit [Persoonlijk interview].
- Dhingra, S., Huang, H., Ottaviano, G., Paulo Pessoa, J., Sampson, T., & Van Reenen, J. (2017). The costs and benefits of leaving the EU: Trade effects. *Economic Policy*, 32(92), 651-705.
- D'Hollander, J., & De Staercke, I. (2018, October). Brexit: Trade in goods & Customs. Presented at the Agoria R&S-event, Bluepoint Brussel.
- D'Hollander, J., Thys, H., Van Gremberghe, T., Spreuwers, B., Cumps, M., & Vanneste, D. (2018, October). Brexit: Legal consequences. Presented at the Agoria R&S-event, Bluepoint Brussel.
- Dossier 'Brexit'. (2018). Retrieved from <http://www.europahuis.be/nl/over-de-eu/dossiers/actualiteit/dossier-brexit>
- Durlinger, P. (2013). Effectief voorraadbeheer: Een stappenplan (2e ed.). Retrieved from <http://www.durlinger.nl/files/boeken/Effectief-voorraadbeheer.pdf>
- EU Tariffs. (2019, January 3). European Commission. Retrieved from <http://madb.europa.eu/madb/euTariffs.htm?productCode=87038010&country=CA>
- FIT. (2019). Are you Brexit ready? Belangrijke aandachtspunten voor Vlaamse goederenexporteurs. Retrieved from <https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/uploads/BrochureBrexitJan2019.pdf>
- Foreign Trade Online. (2018). Harmonized System Codes 2017: 8703 & 8708. Retrieved from <https://www.foreign-trade.com/reference/hscod.htm>
- Franssen, M. (2018, December 18). Impact Brexit voor EML [Mail].
- Gijsbrechts, D. (2018, September). Impact van de Brexit op de handel tussen België en het Verenigd Koninkrijk. Retrieved from https://www.abh-ace.be/sites/default/files/studies/files/nota-stat-verenigd_koninkrijk-september2018_-_ld.pdf

- Guillemyn, A. (2018, November). Europe's RoRo Capacity threat. Presented at the ICO Zeebrugge. ICO Zeebrugge.
- Jonkeren, O. (2018). Gaan we het schip in? Mogelijke gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Keep, M. The UK's contribution to the EU Budget. , Pub. L. No. CBP 7886 (2018).
- Kierzenkowski, R., Pain, N., Rusticelli, E., & Zwart, S. (2016). The Economic Consequences of Brexit (No. No 16). Retrieved from <https://www.oecd-ilibrary.org/content/paper/5jm0lsvdkf6k-en>
- Markus, R. (2018, December 4). GBP & UK Interest Rates. ICC Research.
- Ports handcuffed on planning for Brexit. (2019, January 24). Port Strategy. Retrieved from https://www.portstrategy.com/news101/world/europe/feasible-brexit-planning-is-limited?mkt_tok=eyJpIjoiTlRjMU1EQTBZV00zT1RjNCIsInQiOiIyYekw5cVwvXC83Y1owQmxcL3Bma0FvVTF5Z20rVkU1RW1xNVISNU5ZamhaRmc5OHIVeTBJMlJDeEZRQWF6K1wvZk1YNkRCNnJCRFZKMUC2OCtqRE9tMVRWemRXOFwvWt1SzNqXC96OFwvKzjqT1hOMmNZedDdESFZ0clBmdHZFaG9SNFwvRzdiIn0%3D
- Postma, T. J. B. M., & Liebl, F. (2003, September 16). How to improve scenario analysis as a strategic management tool? Retrieved from https://ac.els-cdn.com/S0040162503001525/1-s2.0-S0040162503001525-main.pdf?_tid=1d7d1217-c541-4ca8-af40-0c2d217eb871&acdnat=1545854856_c1dde388120923c2ecc365c32bb7a40a
- Prepare your business or organisation for Brexit. (2019). Retrieved 20 July 2019, from GOV.UK website: <https://www.gov.uk/business-uk-leaving-eu>
- Results of the 2019 General Election. (2019). In BBC News. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/election/2019/results>
- The battle of the budget. (2005, March 3). The Economist. Retrieved from <https://www.economist.com/europe/2005/03/03/the-battle-of-the-budget>
- Tielmann, A., & Schiereck, D. (2017). Arising borders and the value of logistic companies: Evidence from the Brexit referendum in Great Britain. *Finance Research Letters*, 20, 22–28. doi: 10.1016/j.frl.2016.08.006
- Van Cauwenberghe, P. (2018, October 9). Strategie van de haven van Zeebrugge [Mondeling]. (Pomphuis te Antwerpen).
- Van Eijnsden, R. (2018, November). Proces en scenario-analyse: Hard of zacht? Presented at the Sessie Brexit, Cruise terminal Zeebrugge.
- Van Hove, J. (2016). Brexit: To BE or not to BE? Macro-economische implicaties voor België. *Leuvense Economische Standpunten*, LES2016/158, 1–11.
- Vandenbussche, H. (2019). Sector-Level Analysis of the Impact of Brexit on the EU-28. Ministry of Foreign Affairs, Flandres.
- Vandenbussche, H., Connell Garcia, W., & Simons, W. (2019). Global value chains, trade shocks and jobs: An application to Brexit (No. No 7473). Munich: Center for Economic Studies and Ifo Institute.
- Vandenbussche, H., Connell, W., & Simons, W. (2017). De impact van Brexit op de Vlaamse economie. Leuven: VIVES - KUL.
- Veelgestelde vragen over de Brexit. (2018, September 17). Economie. Retrieved from <https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/brexit/veelgestelde-vragen-over-de>

Vega, A., Feo-Valero, M., & Espino-Espino, R. (2018). The potential impact of Brexit on Ireland's demand for shipping services to continental Europe. *Transport Policy*, 71, 1–13. doi: 10.1016/j.tranpol.2018.07.005

Vodderie, B. (2018, December). Brexit: Stand van zaken. FOD Buitenlandse Zaken presented at the Brexit seminarie VOKA, Antwerpen.

Wishart, I. (2018, December 18). EU to rule out 'managed no-deal' as bloc boosts Brexit planning. Bloomberg. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-12-17/eu-to-rule-out-managed-no-deal-as-bloc-boosts-brexit-planning?fbclid=IwAR0JhInM8jK0pp1b3kHP-KWFBpYAFU-S0SKiarMtCIKR9FmJtDrc30QTyGU>