



“De impact van de Brexit op de Vlaamse havens

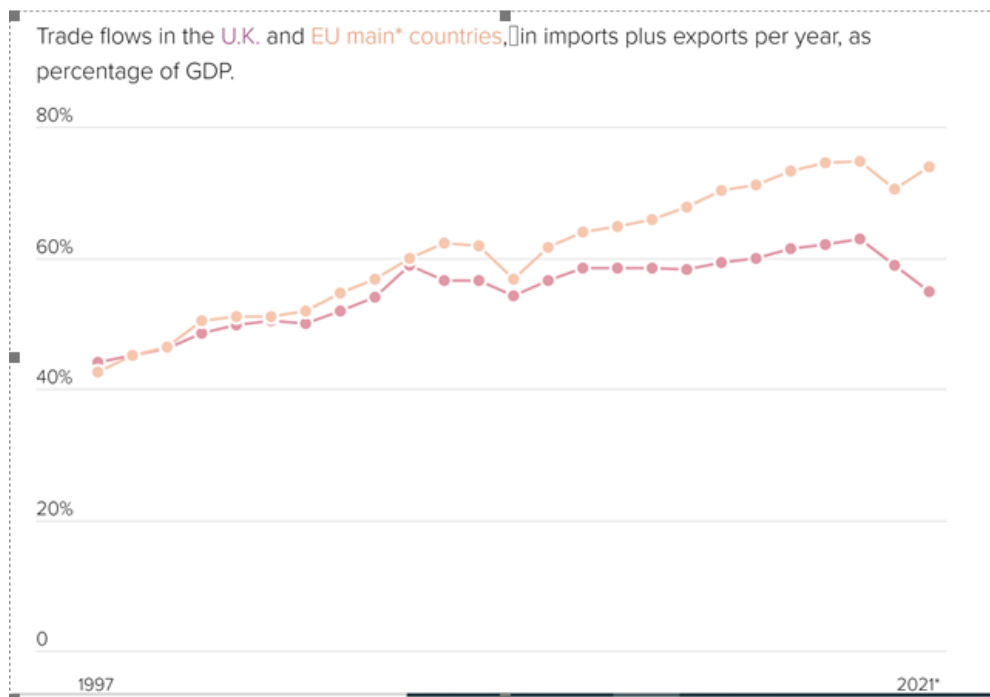
Jan Blomme

Gewestelijk havencommissaris



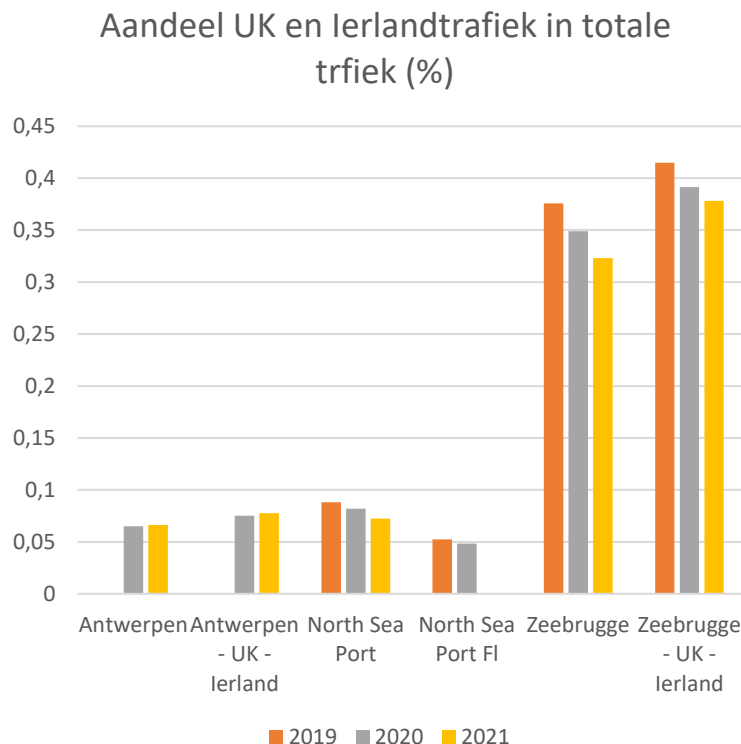
Vlaamse
overheid

Het is moeilijk de precieze impact van de Brexit te meten omdat deze interfereert met de verstoringen veroorzaakt door de pandemie.



- De Britse handel met EU (en met de rest van de wereld) is fundamenteel gedaald als je de cijfers van 2021 vergelijkt met 2019 en ervoor.
- Dat is natuurlijk niet allen te wijten aan Brexit, maar voor een groot deel aan de pandemie, alleen heeft deze laatste de eerste ondergesneeuwd. Het werkelijke aandeel van Brexit is dus onduidelijk.
- Maar uit de eigen Britse cijfers blijkt dat de handel van de UK het afgelopen jaar fundamenteel onder-presteerde in vergelijking met EU (zie chart hiernaast). Aangezien beide door pandemie werden getroffen, is het redelijk te veronderstellen dat dit in belangrijke mate aan de Brexit kan worden toegeschreven.

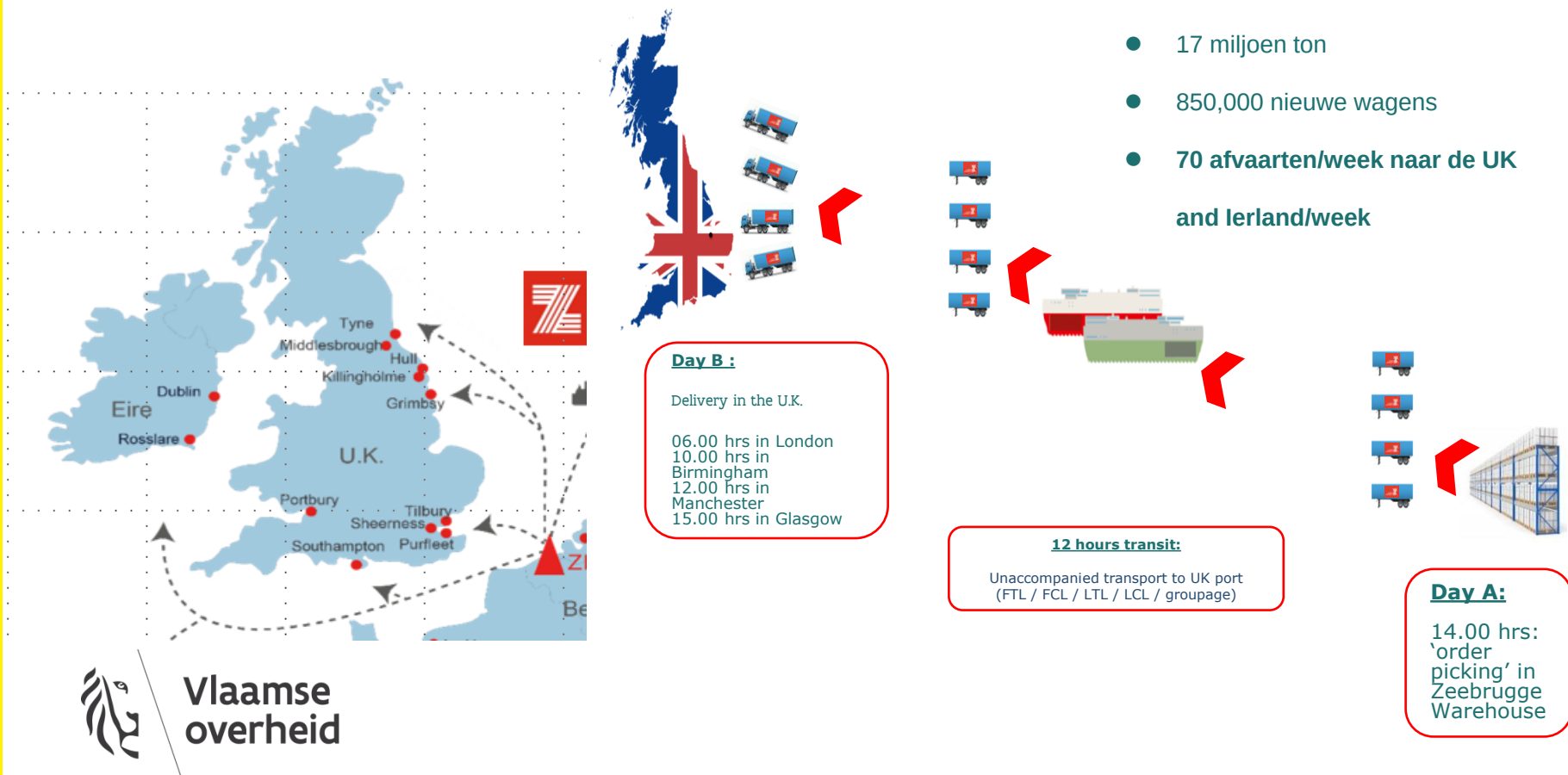
Belang van de UK voor de Vlaamse havens



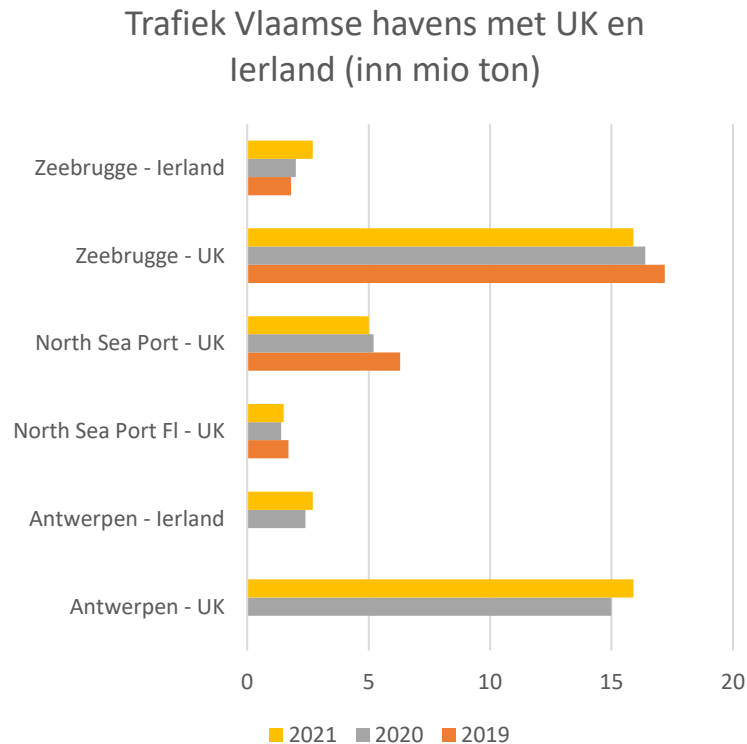
- De relatie op de UK (en Ierland) zijn voor de Vlaamse havens belangrijk en voor Zeebrugge cruciaal.
- In Antwerpen en North Sea Port Flanders bedraagt het aandeel van de UK gerelateerde trafieken 5 à 7 %.
- In Antwerpen zijn deze stromen vaak industrieel gebonden (groot aandeel van de vloeibare bulk) in combinatie met containers (feederings).
- Voor Zeebrugge bedraagt het aandeel van de UK-Ierland om en bij de 40%, maar na Brexit licht dalend (ook al vanwege groei in andere sectoren/landen).
- In Oostende wordt haalbaarheid van bijkomende ferry-verbinding op UK onderzocht.

De haven van Zeebrugge is een cruciale speler in de distributielogistiek van de UK, o.a. als gevolg van haar uitgebreide short-sea netwerk (onbegeleid vervoer).

- 40% van de Zeebrugse trafiek is gerelateerd aan de UK markt
- 17 miljoen ton
- 850,000 nieuwe wagens
- 70 afvaarten/week naar de UK and Ierland/week



De effecten van de Brexit blijken voor de Vlaamse havens vooralsnog redelijk beperkt.



- Brexit vanaf begin 2020, maar transitieperiode (tijdens dewelke UK nog steeds de EU normen inzake onder meer Douane en FAVV volgde) liep pas af op 31/12/2020.
- Volumes voor 2019 lagen hoger dan normaal omdat heel veel Britse bedrijven in het zicht van Brexit op het einde van het jaar aan 'stock-piling' deden.
- De effecten van de Brexit op de maritieme handelsstromen blijven voor de Vlaamse havens relatief beperkt.
 - Voor Zeebrugge daling (-7,5%), maar gecompenseerd door stijging op relatie met Ierland (land bridge), totaal: -2,5% (19-21).
 - Voor North Sea Port & North Sea Port Flanders is terugval sterker (met een terugval van het marktaandeel van ca. 1,51%) a.g.v. industrie-gebonden stromen, maar terug stabilisatie in 2021.
 - Antwerpen slaagde er in om in 2021 terug te groeien in vergelijking met 2020. Ook hier Ierland-effect.

Zeebrugge

- Van zodra 'Brexit vote' besef serieuze impact op de markt : zeer veel overleg, o.a. Europees Parlement, federaal Parlement, Vlaams parlement, Palace of Westminster. Zeebrugge de specialist voor UK en enorm voordeel onbegeleid vervoer.
 - O.a. Barnier kwam op werkbezoek naar Zeebrugge.
- Mitigerende maatregelen:
 - Lobby bij overheden voor meer personeel douane en FAVV
 - Bestaande (2009) grenscontrolepost voldoet aan verwachtingen impact UK derde land.
 - Investerings gedaan Port Community System, RX Seaport.
- Wat zien we :
 - Lichte daling UK in 2021.
 - Enorme stijging van Ierland (landbridge-effect) .
- Verwachtingen : verdere groei getuige hiervan de investeringen van de rederijen in grotere schepen.
 - Lange wachttijden in Calais/Dover: voordeel voor Zeebrugge (onbegeleid vervoer).
 - Volumes trekken hierdoor recent terug fors aan: goederenbehandelaars kunnen nauwelijks volgen. Brexit: ook opportuniteit voor Zeebrugge?

North Sea Port

- Organisatie ronde tafelgesprekken met belanghebbende stakeholders in samenwerking met de douane en mensen voedselveiligheid. Goede informatiedeling en uitgebreide vergunningen hebben een positief effect gehad op de aanpassingen in de handel met het VK.
- Gentse klanten hebben grote inspanningen geleverd om hun bestaande supply chains in kaart te brengen en te behouden.
- Mitigerende maatregelen
 - Brexit-loket North Sea Port werd ingericht. Hier kunnen alle vragen, doorverwijzingen... met betrekking tot Brexit plaatsvinden.
 - Onderzoek naar digitaliseringsstappen ter facilitering van de bestaande supply chains heeft geleid tot ad hoc oplossingen voor bepaalde klanten. Dit traject wordt in 2022 verder gezet.

Uitbreidingstraject bestaande GCP-vergunning in Gent met het oog op het behouden van en inzetten op nieuwe mogelijke stromen tussen het VK en Gent. De uitbreiding van de vergunning werd toegekend in 2021.

Noodplannen, bv. met de tijdelijke inzet van extra Brexit-parkings, zijn niet in uitvoering gebracht.

Antwerpen

- Sinds Brexit handelt VK meer met de rest van de wereld (ROW) dan met het EU-blok. Vooral de voedings- en drankensector blijft ver onder pre-brexitniveaus.
- Port of Antwerp blijft voorlopig volumegroei registreren in een globaal krimpende markt.
- Ernstige politieke en diplomatieke wrijving blijft bestaan (N-Ierland-protocol, visrechten, ...).
- Wereld nog niet uit de pandemie, maar enige reden voor voorzichtig optimisme nu de wereldeconomie herstelt en de consumentenbestedingen aantrekken.
- In het VK zal dit laatste naar verwachting echter ernstige druk uitoefenen op de toeleveringsketens die al onder druk staan (administratieve/fysieke grensdouane-/voedselveiligheidsprocedures vormen een enorme uitdaging voor logistieke ketens in de dagelijkse operaties, terwijl het VK hun vereisten zelfs vandaag nog niet volledig heeft geïmplementeerd).
- PoA is betrokken bij Vlaams 'Gateway2Britain'-project met als doel de nieuwe handelsrelatie met het VK kwalitatief te verbeteren (3-pijlerbenadering met sterke focus op digitalisering)

Conclusies

- Effecten Brexit lopen samen met effecten pandemie en zijn niet éénduidig te plaatsen.
- De maritieme handelsstromen met de UK en Ierland zijn belangrijk en zullen belangrijk blijven (buurland!) maar voor de haven van Zeebrugge cruciaal (marktaandeel van +/- 40%).
- Zeer goede samenwerking van havenbesturen en havengemeenschap met douane en FAVV die speciale inspanningen hebben gedaan om de Brexit voor te bereiden. Ook FIT en VOKA hebben zich sterk ingezet rond bewustwording en voorbereiding van 'Exit-veranderingen'. Allen op één lijn gebracht!
- De meeste havens kenden een terugval in vergelijking met 2019 maar deze is niet altijd te herleiden tot de Brexit ('Stock-piling' in 2019 om werking 'supply chains' te garanderen en pandemie-effecten).
- Alle havens volgen min of meer dezelfde mitigatie-strategie:
 - Veel overleg op alle niveau's: politiek, douane, GCP's, FAVV, ...
 - Brexit-desk voor havengebruikers + IT-instrumentarium (data-sharing platformen)
 - Capaciteitsaanpassingen GPC's, douane, parkings, e.a.
 -
- Terugval relatief beperkt (meer bij North Sea Port) en voorzichtig optimisme gecombineerd met onzekerheid voor nabije toekomst..
- Alle havens participeren in het Vlaams 'Gateway2Britain'-project (uitwerken van oplossingen om de bijkomende administratieve en financiële lasten ten gevolge van extra douaneformaliteiten zoveel mogelijk op te vangen). Doel: 'green corridor' tussen Vlaanderen en het VK op poten te zetten.

Dank voor uw
aandacht

Vragen?