

Brussel, 20 november 2017

De gevolgen van een "harde" Brexit zullen beslissend zijn voor het innovatievermogen en de concurrentiepositie van de Britse automotive industrie

- **De eerste negatieve signalen: investeringen, productie en verkoopcijfers gaan in dalende lijn**
- **De toegang tot de Europese eenheidsmarkt is en zal van essentieel belang blijven**
- **Er moeten financiële obstakels en een daling van de kwaliteit van de arbeidskrachten worden verwacht**

Sterk afhankelijk van de Europese markt

Na een uitzonderlijke piek in de productie van voertuigen die midden 2016 werd opgetekend (1,02 miljoen verkochte eenheden, een stijging van 8,5% voor de periode van januari tot augustus in vergelijking met dezelfde periode in 2015), waren we in 2017 getuige van een productiedaling van bijna 2%. De gezonde dynamiek van de export binnen deze sector, die sterk gericht is op de Europese markt (79% van de voertuigen die in het VK worden geassembleerd, worden geëxporteerd en 56% daarvan gaat naar andere landen van de EU) kan de daling van de binnenlandse vraag als gevolg van een verlies van het consumentenvertrouwen niet goedmaken.

De afhankelijkheid van de Britse automotive industrie van de Europese markt stopt niet bij de export. De sector importeert 56% van de onderdelen die nodig zijn voor de assemblage van een voertuig en is goed geïntegreerd in de Europese waardeketen, waardoor kosten, voorraden en productietijden kunnen worden geoptimaliseerd.

Parallel hiermee werd in 2016 een scherpe daling waargenomen in investeringen van leveranciers en fabrikanten voor de auto-industrie (een daling van 36% in vergelijking met het gemiddelde voor de periode 2011-2015), een tendens die nog meer uitgesproken wordt in 2017, ondanks de lancering van 28 nieuwe modellen (alle autoconstructeurs samen) die tussen 2017 en 2024 is voorzien. De vooruitzichten die gekoppeld zijn aan de problemen en het resultaat van de Brexit-onderhandelingen houden het risico in dat de aantrekkelijkheid van het land voor buitenlandse investeerders, inclusief de moedermaatschappijen (Tata Motors, BMW, Nissan en PSA) schade zal blijven oplopen voor een groot aantal Britse automerken.

Inspanningen op het vlak van concurrentievermogen en innovatie in gevaar

"De Europese eenheidsmarkt is overduidelijk van vitaal belang voor de Britse automotive industrie. In het scenario van een harde Brexit, waarbij goederen streng worden gecontroleerd en de WTO-

tarieven worden gehanteerd, zouden de risico's nog veel talrijker worden," verklaart Khalid Ait Yahia, Coface-econoom gespecialiseerd in de automotive en metaalsectoren.

In dit geval zouden drie belangrijke gevolgen tot uiting komen:

- Daling van de concurrentiekracht

Het Verenigd Koninkrijk telt een onvoldoende groot aantal lokale leveranciers van uitrusting. In Europa kan een auto-onderdeel via 15 landen reizen ¹ alvorens het uiteindelijk wordt geassembleerd op een voertuig. De afwezigheid van een vrijhandelsovereenkomst met de Europese Unie zou betekenen dat de kosten voor een voertuig met 10% stijgen en die voor een onderdeel met 3%, dit volgens de tarieven die afgeleid zijn van de WTO-overeenkomsten.

- Tekort aan ervaren arbeidskrachten

Het lidmaatschap van het VK van de Europese Unie vergemakkelijkt het aanwerven van gekwalificeerde ingenieurs en technici binnen de context van schaarste aan thuis opgeleide wetenschappelijke en technische afgestudeerden. Bijgevolg, en in de veronderstelling dat restricties worden ingevoerd betreffende economische immigratie, zoals die gevraagd worden door het "vertrek"-kamp, zullen de problemen op dit vlak op korte tot middellange termijn nog erger worden.

- Er worden vraagtekens geplaatst bij de financiering van innovatie

De toonaangevende positie die het VK binnen Europa bekleedt op het vlak van de ontwikkeling van hybride en elektrische voertuigen is deels te danken aan de financieringsprogramma's voor innovatie die gelanceerd zijn door de Europese Unie (het FP7 2007-2013 raamprogramma, gevolgd door het Horizon 2020-plan, maar ook een lening van de Europese Investeringsbank van £ 250 miljoen). In de periode na de Brexit zouden de vraagtekens die worden geplaatst bij de financiering van innovatie de Britse automotive sector nog verder kunnen ondermijnen.

CONTACTPERSOON VOOR DE PERS

Kris DEGREEF- T. +32 (0)2 404 01 07 kris.degrees@coface.com

¹ Volgens de European Association of Automotive Suppliers (CLEPA), april 2017



P E R S B E R I C H T

Over Coface

Coface is een toonaangevende internationale kredietverzekeraar die wereldwijd meer dan 50.000 bedrijven beschermt tegen het risico op wanbetaling van hun klanten, zowel in hun thuisland als in hun exportmarkten. De groep wil de wendbaarste internationale kredietverzekeraar in de sector zijn, is actief in 100 landen, telt 4.300 werknemers en boekte in 2016 een geconsolideerde omzet van 1,411 miljard EUR. Coface publiceert elk kwartaal analyses van het risico van landen en sectoren. Daarvoor benut de maatschappij haar unieke kennis van het betalingsgedrag van bedrijven en de expertise van haar 660 kredietverzekeringsspecialisten en kredietanalisten die dicht bij de cliënten en hun debiteuren staan.

www.coface.be

Coface SA noteert op Euronext Paris – Compartment B.
ISIN: FR0010667147 / Ticker: COFA

