

auto-industrie. Doordat fabrieken deels leeg kwamen te staan, steeg de winst toch minder hard dan de omzet.

Maar liefst zes van de 21 onderzochte bedrijven zagen hun bedrijfsresultaat dalen. Zo ook Just Eat Takeaway, dat vreemd genoeg de marge en omzet wel zag stijgen. De ebitda is negatief en zakte in absolute zin, maar bij de flink hogere omzet is de marge relatief iets verbeterd. Het bedrijf worstelt met stevige concurrentie onder maaltijdbezorgers; van een ommekeer naar winst is nog geen sprake.

2 AANVOERKETENS

De toeleveringsketen was afgelopen kwartaalcijferseizoen de grootste macro-economische kopzorg bij zeker tien AEX-bedrijven. Grondstoffen en vooral halffabricaten zijn in sommige gevallen simpelweg niet te krijgen. De tekorten worden veroorzaakt door bijvoorbeeld corona-gerelateerde lockdowns in China.

Een goed voorbeeld van hoe tekorten in brede zin de economie kunnen verstoren, zijn de tekorten aan sommige chips in de autosector. Doordat de meeste autofabrikanten met specifieke chips werken, kan een klein onderdeelje zo het grote pijnpunt zijn waar het productieproces helemaal op stukloopt. Er zijn verschillende populaire automodellen waarvan de productielijnen stil moesten worden gelegd door dit tekort. Zo ook bijvoorbeeld de fabriek van VDL Nedcar in het Limburgse Born, dat de Mini Countryman van autofabrikant BMW assembleert. En dat heeft vervolgens ook invloed op andere toeleveranciers, zoals producenten van staal (ArcelorMittal) of lak (AkzoNobel).

Bedrijven in de materialensector, waaronder AkzoNobel, DSM en ArcelorMittal, uitten logischerwijs de meeste zorgen over dit brede onderwerp. Maar ook de chipindustrie – denk aan ASMI, ASML en Besi – noemde toeleve-

ring als grote uitdaging.

Doordat onmisbare componenten ontbraken, kon ASML in het afgelopen kwartaal minder chipmachines installeren bij klanten, zo liet ceo Peter Wennink weten. Voorbeelden zijn geavanceerde lenzen en spiegels voor de EUV-machines. De situatie is verslechterd ten opzichte van het eerste kwartaal, waarbij volgens ASML de piek van de problemen vooralsnog in juni lag.

Het probleem met de aanvoerketens zal bij de volgende kwartaalcijfers niet verdwenen zijn, maar het lijkt er wel op dat dit euvel kleiner aan het worden is.

Zo is de prijs om een container met goederen over zee te vervoer-

ren een vaak aangehaalde graadmeter van verstoorde toeleverketens. Een jaar geleden kostte het meer dan 12 duizend dollar om een container te verschepen van Shanghai naar Los Angeles. Sindsdien is dat tarief zo ongeveer gehalveerd. Kanttekening: zelfs na die halvering stond het vrachttarief medio augustus nog altijd ver boven het normale niveau van een kleine tweeduizend dollar.

Verder worden verschillende grondstoffen goedkoper en neemt het aantal lockdowns in China af. Zelfs de hardnekkige problemen met de autoproductie zouden weleens minder kunnen worden. Genuino Christino, cfo van ArcelorMittal, liet bijvoorbeeld weten: “We zijn voorzichtig



VOORAL HALF-FABRICATEN ZIJN SOMS SIMPELWEG NIET TE KRIJGEN