



met koopaanbevelingen en koersdoelen tussen de 45 euro en 80 euro.

Maar beleggers aarzelen. De Duitsers bleven dit jaar achter bij het Amerikaanse UPS en de bredere markten. “Dat is te wijten aan de blootstelling aan Europa”, zegt analist Lee Klaskow van Bloomberg Intelligence in New York. Deutsche Post DHL genereert ongeveer de helft van z'n inkomsten in Europa. “De economische situatie is moeilijker dan in de VS, waar UPS ongeveer 75 procent van zijn inkomsten haalt.” Op basis van analistenramingen zegt Klaskow dat de kans dat de VS in een recessie terechtkomt 60 procent bedraagt, tegenover 80 procent voor de eurozone. “Bovendien denken de meeste analisten dat een recessie in de VS kort en oppervlakkig zal zijn.”

CONSUMENTENUITGAVEN

De aandelenkoersen van alle vervoerders staan onder druk door de bezorgdheid over het terugvallen van de consumtenuitgaven. Veel huishoudens

zien momenteel liever af van grote online bestellingen die verder gaan dan hun dagelijkse behoeften. Maar J.P. Morgan-analisten Samuel Bland en Harry Gowers, die het aandeel vanuit Londen volgen, noemen de correctie voor Deutsche Post DHL “overdreven”, aangezien de onderneming ook sterk is in de zakelijke sector die ondanks de onzekere tijden behoorlijk draaiende blijft. De analisten geloven net als het bedrijf dat de hoge winsten uit de pandemietijd weleens structureel van karakter zouden kunnen zijn.

KERSTPERIODE

Binnenkort breekt de belangrijkste periode van het jaar voor pakketbedrijven aan, de kersttijd. De zakelijke markt blijft groeien, ondanks onheilsvondingen over het zogenaamde einde van de globalisering. Deutsche Post DHL zegt daar weinig van te merken.

Natuurlijk is Deutsche Post DHL niet recessie-proof, aldus de analisten van zakenbank Stifel die de logistieke sector volgen. Maar de volumes zijn niet ingestort zoals bij het Amerikaanse FedEx. Johannes Braun bejubelt in zijn analyse de onverwacht sterke derdekwartaalcijfers van Deutsche Post DHL als een indicatie dat de onderneming het vermogen heeft om te kunnen navigeren door een geleidelijk moeilijker wordende macro-economische situatie.

“Wij zijn ons bewust van de macrozorgen voor 2023, maar blijven van mening dat het aandeel met een zeer veilig dividendrendement van 7 procent dicht bij de bodem is”, schrijft Braun in een recente analyse. De weg omhoog is volgens hem snel gevonden. “Elke mogelijke macro-economische stabilisatie zou leiden tot een aanzienlijke herwaardering van de huidige lage niveaus.”

DUURZAAM VERVOER PER BOOT, FIETS EN VLEIETUIG

Pakketbezorgers zoeken naar alternatieven voor de dure fossiele brandstoffen. In oktober lanceerde Deutsche Post DHL in Berlijn een nieuwtje: pakketvervoer over de Spree met een knalgele boot met zonnepanelen op het dak.

Dat is niet alleen om duurzaamheidspunten te scoren. Het is voor de pakketreus de eerste proef met “duurzame pakketlogistiek” over water in Duitsland. De bedoeling is dat het scheepje “honderden ladingen” per dag vervoert, stil en zonder enige uitstoot. Maar vooralsnog kost het vervoer met dit Berlijnse bootje meer dan het opbrengt.

Deutsche Post DHL heeft als voormalig staatsbedrijf een voorbeeldfunctie. Het bedrijf zegt koploper in Duitsland te zijn met de investeringen in elektrisch vervoer en innovatieve leveringsoplossingen. Alleen al dit jaar gaat het om ongeveer 600 miljoen euro.

In 2050 wil het Duitse bedrijf de netto-uitstoot

die voortkomt uit de logistiek reduceren tot nul. Dat is ambitieus voor een bedrijf dat zo sterk van de uitstootrijke luchtvaart afhankelijk is.

Om dit te bereiken, heeft DHL aangekondigd zeven miljard euro te investeren in duurzame brandstoffen en schone technologieën. Het bedrijf is druk bezig om de vliegtuigen op een minder vervuulende mix van brandstof te laten vliegen, en heeft ook al de eerste elektrische vrachtvliegtuigen besteld.

Op het terrein van duurzaamheid scoorde Deutsche Post DHL al langer punten. Neem opnieuw Berlijn. Het bezorgbedrijf claimt dat bijna de helft van de bezorgingen CO₂-neutraal plaatsvindt. Dat gebeurt met duizend elektrische voertuigen en 1700 elektrische vrachtfietsen. De boot van tien meter lang en 2,5 meter breed komt daarbij. Ook als de zon verstopt is achter de Berlijnse grijze wolken, kan het bootje zes tot acht uur varen.