

DE GEVOLGEN VOOR BEURSGENOTEERDE BEDRIJVEN

> WINSTEN BIJ BMW STORTEN IN

BMW verdiende in het derde kwartaal 476 miljoen euro. Dat is bijna 84 procent minder dan in hetzelfde kwartaal vorig jaar. Naast een uitgebreide terugroepactie was de belangrijkste reden hiervoor de "koopwiel in China". De autofabrikant spreekt van "buitengewone lasten in het derde kwartaal". De omzet bij BMW daalde met bijna 16 procent naar 32,4 miljard euro. In september riep de autofabrikant uit München wereldwijd 1,5 miljoen voertuigen terug of stopte met de levering ervan vanwege problemen met het remsysteem. Als gevolg hiervan paste BMW de winstvoorspelling voor het resterende jaar aan en liet het weten dat de winst vóór belastingen dit jaar stevig zal dalen.

> SLECHT DERDE KWARTAAL VOOR VW EN AUDI

Ook Volkswagen boekte in het derde kwartaal een forse winstdaling. Hoge kosten en aanzienlijk zwakkere verkopen in China verminderden de nettowinst met 63,7 procent tot iets minder dan 1,58 miljard euro. De omzet bij VW-dochter Audi bedroeg in het derde kwartaal zo'n 15 miljard euro, 5,5 procent minder dan het jaar ervoor. Ten opzichte van 2023 daalde het bedrijfsresultaat in het derde kwartaal met 91 procent, naar 106 miljoen euro. De verkoop van het merk Audi

daalde met 16 procent tot ongeveer 403.000 voertuigen. Enkel de gestegen verkopen van het luxemerk Lamborghini konden de slechte resultaten nog wat verzachten. Audi heeft inmiddels aangekondigd 4.500 arbeidsplaatsen in Duitsland te willen schrappen. Ook wordt de productiefaciliteit in Brussel, waar 3.000 werknemers de elektrische Audi Q8 e-tron fabriceren, gesloten.

> TEGENWIND VOOR DAIMLER TRUCK

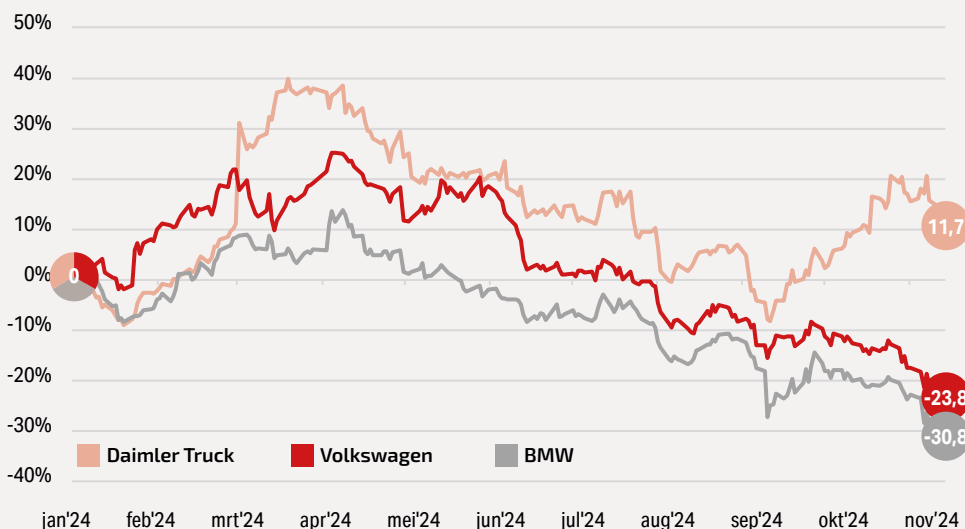
Ook Daimler Truck Holding AG, de voormalige en inmiddels zelfstandig beursgenoteerde vrachtwagendivisie van (voorheen) Daimler AG, komt niet ongeschonden uit het derde kwartaal. De omzet daalde met 5 procent naar 13,1 miljard euro. De winst vóór rente en belastingen, gecorrigeerd voor speciale effecten, daalde voor de gehele groep met twaalf procent naar 1,19 miljard euro. Het was te danken aan de goede sentimenten op de Noord-Amerikaanse markt dat de winstdaling onder controle kon worden gehouden. Per saldo daalde de winst per aandeel met bijna een derde naar 0,77 euro - mede als gevolg van een afboeking van vorderingen in China. De bestellingen voor nieuwe voertuigen daalden in het derde kwartaal met 4 procent tot 94.709 voertuigen.

Chinese fabrikanten omzeilen de heffingen door hun productie te verleggen naar landen buiten China, of door joint ventures aan te gaan met Europese conglomeraten als Stellantis (bekend van de merken Opel, Fiat en Peugeot). Zo start het Chinese BYD medio 2025 met de productie van auto's in Hongarije en medio 2026 in Turkije; en fabrikant Chery is voornemens delen van de productie naar een voormalige Nissan-fabriek in Spanje te verleggen. Fabrikant Leapmotor produceert weliswaar in China, maar verscheept zijn onderdelen vervolgens naar Polen om de auto's daar te assembleren. De auto's worden dan geacht te zijn geproduceerd in de Europese Unie en zijn niet onderworpen aan extra importheffingen.

Chinese bedrijven hebben een duidelijke kennisvoorsprong als het gaat om de productie van accu's. Die ontwikkelden ze bijna noodgedwongen toen de concurrentieslag met de Europese benzine- en dieselmotoren verloren leek. China legde zich daarom al enkele tientallen jaren geleden toe op de productie van elektromotoren. Het merendeel van de fabrieken voor auto-accu's die nu in Europa worden gebouwd, is ontworpen door Chinezen. Ook zo pakken Chinese fabrikanten hun deel van de Europese markt.

De autosalon die in oktober in Parijs plaatsvond, liet dat duidelijk zien. Het Chinese Leapmotor introduceerde met Stellantis twee nieuwe elektrische modellen voor de Europese markt: de T03, die erg doet denken aan de Fiat 500, en de SUV C10. Wat de distributie en service betreft, haken Chinese fabrikanten aan bij de grote Europese conglomeraten of ze zetten versneld hun eigen dealernetwerken op. Het lokale verkoopbedrijf van Leapmotor is voor 51 procent eigendom van Stellantis, dat Leapmotor beschouwt als het veertiende merk van zijn conglomeraat. Naast de duurdere modellen is er behoefte aan goedkope auto's. Deze strategie kennen we van Renault, dat het

BIJ VOLKSWAGEN EN BMW IS DE TEGENWIND OOK ZICHTBAAR IN DE BEURSKOERS



Bron: Bloomberg. Koersontwikkeling in procenten sinds ultimo 2023.