

“De risico's zijn genomen, nu is het tijd om geld te verdienen”



Gazet van Antwerpen* - 17 Feb. 2018

Pagina 22

* Gazet van Antwerpen/Metropool Noord, Gazet van Antwerpen/Metropool Stad, Gazet van Antwerpen/Mechelen, Gazet van Antwerpen/Waasland, Gazet van Antwerpen/Kempen, Gazet van Antwerpen/Metropool Zuid

De Belgische multinational Umicore, die in de provincie Antwerpen zo'n 2.500 mensen vast in dienst heeft, ziet zijn winst en aandelenkoers fors stijgen omdat het bedrijf materialen voor batterijen van elektrische auto's maakt. Maar hoe kan dat, als de elektrische auto bijna nergens in Europa doorbreekt? “Umicore heeft de grootste risico's al genomen. Als de verkoop van elektrische auto's een beetje stijgt, ziet Umicore zijn winst al fors toenemen”, zegt KBC-econoom Tom Simonts.

Umicore, dat zijn hoofdzetel in Brussel heeft maar 1.600 mensen tewerkstelt in Hoboken en 900 in Olen, heeft in 2017 liefst 410 miljoen euro winst gemaakt. Dit jaar verwacht het bedrijf een winst van 500 miljoen euro. Umicore wilde dat resultaat in 2020 bereiken, maar zit dus twee jaar voor op schema. Ook de beleggers reageren euforisch: de beurskoers van het bedrijf is deze week van 42 naar 47 euro per aandeel gestegen.

Dat komt niet zozeer door de katalysatoren die de multinational maakt, die bijvoorbeeld dienen om te vermijden dat auto's te veel vuile lucht uitstoten. Het komt ook niet zozeer door de succesvolle recyclage-activiteiten van de groep, waarbij bijvoorbeeld goud en zilver uit de batterijen van gsm's en laptops worden gehaald.

Het goudhaantje van Umicore

De reden waarom Umicore zoveel winst maakt, is de lokroep van de elektrische auto. “Umicore is wereldwijd de grootste producent van kathodepoeder, een essentieel onderdeel voor batterijen van elektrische auto's”, zegt Tom Simonts, senior econoom van KBC.

Kathoden zorgen ervoor dat de batterij energie krijgt. Hoe beter de kathode, hoe langer de batterij meegaat. Umicore maakt het kathodepoeder in zijn fabrieken in Jiangmen in China en in Cheonan in Zuid-Korea. Het Belgische bedrijf bouwt overigens nog een tweede fabriek voor batterijmaterialen in Jiangmen en wil voor deze lucratieve business dit jaar ook een fabriek in Europa bouwen.

In België maakt Umicore voorlopig nog geen batterijmaterialen, maar de Antwerpse fabrieken leveren er wel grondstoffen voor. In Hoboken haalt Umicore onder meer koper, nikkel en kobalt uit batterijen van elektronische apparaten zoals gsm's en laptops. Die gerecycleerde materialen worden onder meer gebruikt in kathodepoeders.

In Olen maakt Umicore heel zuiver kobalt en nikkelsulfaat voor batterijen in elektrische wagens. Kobalt maakt de batterij stabiel. Nikkel bepaalt de hoeveelheid energie die een batterij heeft.

Concurrentie blijft achter

“Vandaag zijn batterijmaterialen goed voor vijftien procent van de winst die Umicore maakt”, zegt Tom Simonts. “Over een viertal jaar zullen ze ongeveer vijftig procent van de winst uitmaken. Dat komt omdat specialisten een enorme opmars van de vraag naar batterijen voor elektrische auto's verwachten. Verschillende grote automerken lanceren de komende jaren hun eerste of nieuwste elektrische modellen.”

Volgens een studie van KBC zal vooral Umicore daarvan profiteren. “Het bedrijf is de grootste producent van kathodepoeder en heeft samen met een viertal kleinere concurrenten de toestemming gekregen om materialen aan batterijproducenten te leveren”, zegt Simonts. “Umicore is daarvoor door een lange selectieprocedure gegaan. Wie vandaag nog start met de productie van materialen voor batterijen, zal dus niet zo makkelijk aan de bak komen.”

Elektrische auto is niet hip

Het hoeraverhaal van Umicore kan verbazing opwekken, want de elektrische auto is vandaag even populair als Metallica op het Schlagerfestival.

Van de nieuw ingeschreven wagens in België reed vorig jaar welgeteld 0,5 procent volledig op een elektrische batterij. In onze buurlanden ligt dat percentage niet veel hoger. Alleen Nederland doet het met 2,4 procent iets beter.

De enige uitzondering is Noorwegen. Daar reed 21 procent van de wagens die vorig jaar nieuw werden ingeschreven, volledig op elektriciteit. Dat komt omdat de Noorse overheid die auto's massaal subsidieert, waardoor ze zelfs goedkoper zijn dan auto's op benzine of diesel. Elektrische auto's mogen er ook gratis parkeren en staan er minder in de file omdat ze de busbaan mogen gebruiken.

Gouden tip voor beleggers

Maar uit een klein land als Noorwegen kan Umicore toch geen superwinsten halen? “Nee, maar je moet de zaak anders bekijken”, zegt Tom Simonts. “Het bedrijf heeft de grootste risico's voor de productie van batterijmaterialen al genomen. De productielijnen zijn er. Nu is het tijd om daar geld aan te verdienen.”

“Als de verkoop van elektrische auto's in Europa verdubbelt, zullen we daar op de wegen niet veel van merken omdat het nog steeds om kleine aantallen gaat. Maar Umicore zal die verdubbeling wel voelen in zijn resultaten.”

“Ik raad beleggers daarom aan om aandelen van dit Belgische bedrijf te kopen”, zegt Simonts. “De komende vijf jaar zullen ze gemiddeld veel meer dan zeven procent per jaar opbrengen.”

Umicore zal nog veel meer geld verdienen als we met z'n allen de klassieke benzine- of dieselmotor vervangen door een elektrische wagen. Maar dan moet de verkoop van elektrische auto's wel sneller stijgen dan vandaag. “Die kans zit er in, want de elektrische auto wordt steeds beter”, zegt Tony Verhelle, hoofdredacteur van het vakblad AutoGids.

“Nu kan je met een elektrische auto tussen 150 en 200 kilometer rijden zonder de batterij op te laden. In de nieuwste modellen, die dit en volgend jaar op de markt komen, zal de batterij meer dan 300 kilometer meegaan. Dat is ruim voldoende, want de gemiddelde Belg rijdt met zijn auto 40 kilometer per dag.”

Uit een berekening van AutoGids blijkt wel dat een elektrische auto veel duurder is dan een gelijkaardige auto op benzine of diesel. Zelfs met de voordelen van de lage oplaadkosten (zo'n 4 euro per 100 kilometer) en nul euro verkeersbelasting is een elektrische Volkswagen Golf nog steeds 11 tot 12 procent duurder dan zijn diesel- en benzinevariant.

Niet gebruiksvriendelijk

“Bovendien heeft niet iedereen thuis een garage waarin hij zijn auto kan opladen”, zegt Thierry Vanelslender, transporteconoom van Universiteit Antwerpen. “Er zijn wel laadpalen op de openbare weg, maar het duurt uren voor je auto daarmee volledig is opgeladen. Dat is niet gebruiksvriendelijk, zeker als je evengoed een auto kan kopen die je in twee minuten met benzine of diesel kunt voltanken.”

“Er zijn wel krachtige opladers die de batterijen sneller opladen, maar die techniek staat nog niet op punt. Kortom: de doorbraak van de elektrische auto is nog niet voor de komende jaren.”

christof willocx

Copyright © 2017 Concentra. Alle rechten voorbehouden