T-day voor autoâ??s

Beschrijving

De invoering van een importheffing van 25 procent op autoâ??s raken niet alleen Europese en Aziatische fabrikanten. Ook Amerikaanse autoproducenten staan voor een nieuwe uitdaging. De ironie is dat Trumpâ??s â??America Firstâ?•-beleid de Amerikaanse autofabrikanten zelf hard raakt. General Motors en Ford zagen hun aandelen respectievelijk met 8,2 procent en 4,4 procent dalen na de aankondiging van het 25 procentstarief. Bijna de helft van alle autoâ??s die in de VS worden verkocht zijn geÃ¯mporteerd, en voertuigen die in de VS worden geassembleerd, bevatten gemiddeld bijna 60 procent buitenlandse onderdelen. De industrie is zo verweven geraakt dat zelfs de â??Amerikaanseâ?? autoâ??s niet meer volledig Amerikaans zijn.

Effect op omzet en winst

Prijzen van sommige voertuigen kunnen wel met 10.000 dollar kunnen stijgen, wat de Amerikaanse autoverkopen met maar liefst 3 miljoen kan doen dalen â?? bijna een vijfde van de 15,9 miljoen verkopen van vorig jaar. Hogere prijzen zullen onvermijdelijk leiden tot lagere verkopen. Volgens eerste onderzoeken zullen er uiteindelijk 20.000 minder voertuigen per dag in Amerikaanse fabrieken gemaakt â?? ongeveer 30 procent minder dan nu. Als de kosten worden doorberekend aan klanten en voertuigprijzen in de VS te duur worden, kunnen autofabrikanten ervoor kiezen om meer autoâ??s in andere markten te verkopen.

Winnaars en Verliezers

Te midden van de chaos tekenen zich enkele winnaars en verliezers af. Tesla, met zijn sterke productiebasis in Amerika, lijkt het best gepositioneerd onder de Amerikaanse autofabrikanten, hoewel ook de autoâ??s van Tesla veel buitenlandse componenten gebruiken. Europese en Britse luxemerken zoals Porsche, Jaguar Land Rover en Bentley zijn kwetsbaar omdat ze geen productiemogelijkheden in de VS hebben. HUn klanten kunnen prijsstijgingen wel beter absorberen. Ferrari heeft al aangekondigd de prijzen voor sommige modellen met tot 10 procent te verhogen. De echte pijn zal worden gevoeld door volumemerken uit Japan, Korea en Duitsland. BMW en Mercedes-Benz voldoen niet aan de

USMCA-eisen (het handelsverdrag tussen de VS, Mexico en Canada) omdat de in de VS verkochte, lokaal geassembleerde voertuigen nog steeds veel van hun motoren en transmissies uit Europa betrekken.

Japanse autobedrijven worden waarschijnlijk hard getroffen omdat ze in 2024 bijna 1,4 miljoen autoâ??s ter waarde van 40 miljard dollar naar de VS stuurden, het meest van welk land dan ook na Mexico â?? waar ze de grootste producenten zijn. Analisten identificeren Mazda en Subaru als de meest kwetsbare omdat ze sterk afhankelijk zijn van onderdelen van buiten de VS voor in de VS geassembleerde autoâ??s, terwijl Mitsubishi Motors niet in de VS produceert.

De Chinese uitdager: BYD

Te midden van deze tarievenoorlog doemt een duidelijke winnaar op: Chinese autofabrikanten, met name BYD. Terwijl westerse autobedrijven worstelen met hogere kosten, heeft BYD, nu â??s werelds grootste maker van elektrische voertuigen, een technologische voorsprong opgebouwd en dat drukt ook de kosten. Het bedrijf kwam afgelopen week met een positieve winstverrassing. De winst per aandeel was 1,43 dollar, vier cent hoger dan de verwachtingen. Het was een van de weinige auto-aandelen dat steeg afgelopen week.

BYD kondigde onlangs een supersnelle oplaadsysteem aan dat volgens het bedrijf ongeveer 470 km bereik kan toevoegen in vijf minuten. Door bestuurders in staat te stellen een elektrische auto ongeveer net zo gemakkelijk op te laden als een benzineauto, zou dit een belangrijke belemmering voor consumenten om elektrisch te gaan kunnen wegnemen. Weken eerder onthulde BYD een ander technologisch hoogstandje: een geavanceerd zelfrijdend systeem genaamd â??Godâ??s Eyeâ?• dat het van plan is in zijn hele assortiment te installeren.

Hoewel capaciteitsbeperkingen en politieke barriÃ¨res BYDâ??s plannen voor wereldwijde expansie kunnen hinderen, toont hun vooruitgang aan dat het brandpunt van EV-innovatie nu in China ligt. Pure batterij- en plug-in hybride autoâ??s zullen naar verwachting in 2025 in China meer verkopen dan autoâ??s met verbrandingsmotoren.

De toekomst van de mondiale Auto-industrie

De gevolgen van deze tarievenoorlog reiken verder dan alleen de autofabrikanten. Het raakt ook toeleveranciers, dealers, consumenten en uiteindelijk hele economieÃ«n. De vraag is of Trumpâ??s strategie zal werken zoals bedoeld â?? het stimuleren van binnenlandse productie â?? of dat het in plaats daarvan zal leiden tot hogere prijzen, lagere verkopen en uiteindelijk minder banen in de VS. Dat terwijl de wereldwijde auto-industrie op een kruispunt staat. De combinatie van tarieven, de transitie naar elektrische voertuigen en de opkomst van nieuwe spelers uit China hervormt het landschap op ongekende wijze. Fabrikanten die kunnen innoveren, zich aanpassen aan veranderende

marktomstandigheden en efficiÃ«nte, regionale productiestrategieÃ«n kunnen ontwikkelen, zullen het best gepositioneerd zijn om deze storm te doorstaan.

Han Dieperink, Chief Investment Officer

Disclaimer

Abonneer op deze nieuwsbrief via www.aureus.eu/nieuwsbrief