

BETER BELEGGEN

NIC VAN BROEKHOVEN



CHINESE CONSUMENT

De Amerikaanse consument en de Amerikaanse regering zitten tot over hun oren in de schulden. De Europese consument heeft wel meer gespaard, maar de balansen van de Europese overheden zien er allerminst rooskleurig uit. In China is de situatie anders en hebben zowel de overheid als de consument geld te over. De Chinese overheid investeert deze middelen vooral in Amerikaans staatspapier, maar al enkele maanden laat ze publiekelijk weten dat ze graag ook andere activa zou kopen aangezien ze zich zorgen maakt over de Amerikaanse dollar en de grote staatsschuld. Het probleem van de Chinese overheid is dat ze niet veel keuze heeft om die miljarden te investeren.

De Chinese consument heeft wel een keuze en kan zijn welvaartspeil verhogen door duurzame goederen te kopen. Volgens recente cijfers heeft de Chinese consument een spaarquote van 20 tot 30%. Dit is hoger dan Amerika, waar men aan 5% zit, en dan Europa, waar men tegen de 10% aanleunt. Uit cijfers van het China National Statistics Bureau leren we dat eind 2007 46% van de Chinezen een



wasmachine had, 26% een koelkast, 10% een auto en 4% een computer. Sinds eind 2007 gingen deze cijfers zeker omhoog maar staan ze nog ver verwijderd van de niveaus van bij ons. In tegenstelling tot de westerse wereld werd er tot voor enkele jaren nog maar weinig op krediet gekocht. Vandaag kunnen Chinezen nu ook duurzame goederen en auto's op krediet kopen. In maart en april werden er in China meer auto's verkocht dan in Amerika en die trend zal waarschijnlijk blijven doorzetten. Indien de Chinezen collectief zouden beslissen om morgen allemaal een auto te kopen, heeft men zes keer de huidige wereldwijde productiecapaciteit nodig.

De vraag naar duurzame goederen en auto's zal zeker leiden tot een stijgende vraag naar grondstoffen en afgeleide producten zoals katalysatoren. Vanuit België kunnen we daarop inspelen door bedrijven zoals Bekaert en Umicore te bestuderen. Umicore lijkt goed geplaatst om te profiteren van de groeiende vraag naar katalysatoren voor auto's. Een tegenargument kan zijn dat men gelooft dat over vijftien jaar de meeste Chinese wagens op waterstof rijden en dat men deze groei anders moet bespelen. Het staat voor mij echter wel vast dat auto's over vijftien jaar nog steeds op banden zullen rijden en dat daarvoor staalkoerod nodig is. Het Belgische Bekaert is mooi geplaatst om via zijn Chinese fabrieken aan deze vraag te voldoen. In het jaarverslag van Bekaert lezen we dat men in China 6 werknemers per dag aanneemt en dat er vandaag 6.700 Chinezen voor het bedrijf werken. De voorzitter van de raad van bestuur, Paul Buysse, werd in de Chongqing als eerste buitenlander verkozen tot ereburger van de stad. Duidelijk een teken dat Bekaert in China goed geïntegreerd is.

Een alternatief is om rechtstreeks in grondstoffen te beleggen en daar is het meest gediversifieerde bedrijf met de beste balans ongetwijfeld BHP Billiton. BHP Billiton heeft vandaag een marktwaarde van 120 miljard dollar en is daarmee veruit het grootste mijnbedrijf ter wereld. BHP Billiton noteert tegen tien keer de winst van 2008 en veertien keer de verwachte winst van 2009. Als je gelooft dat de grondstoffen weer aantrekken, lijkt het mogelijk dat BHP de komende jaren hetzelfde winstniveau behaalt als in 2008 en is de waardering interessant. BHP is actief in ijzererts, koper, olie, goud, diamanten, kool, aluminium en zink. De balans van BHP Billiton ziet er in vergelijking met andere concurrenten gezond uit met een nettoschuldgraad van 30%.

Nic Van Broekhoven is portfoliomanager bij Value Square Asset Management.

ONLINE

www.standaard.biz/beterbeleggen
www.value-square.be

MAANDAG • **Personal Finance** - Prof. Emiel Van Broekhoven, Jo Stremersch en Jos Ruysseveldt over persoonlijke financiën.

DINSDAG • **De Kijk van Van Dyck** - Fons Van Dyck over opvallende trends en fenomenen.

WOENSDAG • **E-column** - Dominique Deckmyn over internet en telecommunicatie.

DONDERDAG • **Fiscale Kroniek** - Fiscale topjuristen analyseren de jongste ontwikkelingen in hun vakgebied.

VRIJDAG • **De Paradox van Parys** - Lorin Parys over creatief ondernemen.

ZATERDAG • **Beter Beleggen** - De Vlaamse Federatie van Beleggers geeft tips voor uw portefeuille.

ZATERDAG • (afwisselend) **De Pijn van het Magazijn** - Peter Cuypers over de wereld van de consument. **Homo Economicus** - Peter Vanden Houte over de economische actualiteit.

Kort geding tegen lagekostenterminal

Brussels Airport wordt door luchtvaartmaatschappijen voor de rechter gedaagd.

VAN ONZE REDACTRICE
ANNELIEN DE GREEF

BRUSSEL | Drie Belgische luchtvaartverenigingen (Belgian Air Transport Association, Airline Operator Committee en Board of Airline Representatives) spannen, samen met de tientallen luchtvaartmaatschappijen die bij hen aangesloten zijn, een kort geding aan tegen Brussels Airport. Daarmee willen ze vermijden dat de omstrede lagekostenterminal er komt. De jongste maanden groeit de ontevredenheid en onrust bij verschillende grote klanten van de luchthaven. Dat concurrenten in de lagekostenterminal veel goedkoper zullen kunnen opereren, noemen ze discriminerend en een misbruik van monopolie. Daarnaast laken ze ook dat de luchthaven veel duurder is dan andere spelers. 'Maatschappijen betalen in Zaventem 26 euro luchthaventakts per passagier. In Charleroi ligt dat tarief zo'n 20 euro lager', klinkt het. De taksen zouden voor lowcostklanten 5 euro lager liggen in Brussel.

Daarnaast is er onbegrip voor het feit dat er investeringen komen in een nieuwe terminal terwijl alle capaciteit in de A- en B-terminal nog niet volledig benut is. Zo groot zal die investering wellicht niet zijn. Aanvankelijk wilde de luchthavenuitbater een eigen pier bouwen, maar daar kreeg hij geen vergunning voor.

Er wordt aan een nieuw wettelijk kader getimmerd

De lagekostenterminal zal dus niet bijgebouwd worden, het gaat om een verbouwing van de leegstaande, oude C-terminal. Doel van de hele operatie is meer volume creëren in een segment dat vandaag nog beperkt aanwezig is in Zaventem. 'Hier zien we dat de markt kan groeien, en er is vraag', klinkt het bij Brussels Airport. Voorlopig is er echter wel een wet-

telijk probleem. De regulator maakte eerder al bekend dat het voor Brussels Airport niet mogelijk is om afhankelijk van de luchtvaartmaatschappij verschillende prijzen te hanteren. De tarieven liggen vast tot 2011 en kunnen dan pas opnieuw besproken worden. Toch maakt de luchthaven zich sterk dat de nieuwe terminal op 25 oktober officieel opent. En dat 'volledig legaal'. Brussels Airport gokt op een wetwijziging.

Op het kabinet-Schoupe wordt bevestigd dat er in de huidige omstandigheden geen lagekostenactiviteit op de luchthaven van Zaventem kan zijn, maar dat er wel met een wetgevend initiatief begonnen is. Onlangs verscheen een Europese richtlijn die stelt dat een jaarlijkse herziening van de prijzenpolitiek op een luchthaven mogelijk is. Die richtlijn heeft zijn lange tocht naar het Belgische wetboek al aangevat. Momenteel wordt de zaak behandeld in een werkgroep van alle federale regeringspartijen. Die op één lijn krijgen, zou wel eens lang kunnen duren. De federale overheid heeft vandaag een belang van 25 procent in de Brussels Airport. Voor de luchthavenuitbater tikt intussen de klok.

DE BELGISCHE BIERBARONNEN

Het verhaal achter Anheuser-Busch InBev

Wolfgang Riepl

In de zomer van 2008 verraste de Belgisch-Braziliaanse **brouwer InBev** met een overname voor bijna 55 miljard dollar van de Amerikaanse **marktleider Anheuser-Busch**. Hiermee werd AB InBev de grootste brouwer ter wereld. Hoe geraakte een Belgische brouwer zo hoog? Waarom won een kleine Belg de ultieme bierstrijd?

In het boek **'De Belgische bierbaronnen'** brengt Trends-journalist Wolfgang Riepl het verhaal achter AB InBev. Het boek brengt alle belangrijke stappen op weg naar de topplaats in kaart. Maar wie waren de drijvende krachten achter deze krachtpatserij? Welke mensen, individuen waren de gangmakers tot die wereldwijde nummer één positie? Het boek legt voor de eerste keer bloot wie bij de **discrete wereldbrouwer aan de touwtjes trekt**. Via een parcours boordevol verrassingen, toevalligheden. En met aandeelhouders die niet altijd voor de meest populaire uitweg kozen. Is dat de prijs voor de positie als de nummer één? En in hoeverre is dit bedrijf nog Belgisch?

Een niet te missen businessthriller!

Roularta Books – € 24,90 – 320 blz.

Bestel snel via www.medioclub.be/6603



TE KOOP IN DE BOEKHANDEL EN ONLINE VIA WWW.MEDIACLUB.BE