



Bolero

TOPIC



Elektrische wagen slaat geen deuk in de oliehegemonie

04 oktober 2017

DOOR DAVID DUCHI - KBC ASSET MANAGEMENT

TOM SIMONTS - SENIOR FINANCIAL ECONOMIST KBC GROUP



In de TOPIC gaat **Bolero** dieper in op een specifiek onderwerp zoals een beursintroductie, de olieprijs, maar we kunnen ook een specifieke beurs of aandeel onder de loop nemen.

De elektrische wagen is niet uit het nieuws weg te slaan. In navolging van Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk overweegt ook China een verbod op de verkoop van wagens die rijden op diesel of benzine. De trend naar een meer koolstofarme economie is duidelijk ingezet en zal nog versnellen.

In afwachting daarvan zullen we nog niet snel van onze olieverslaving afgeraken. Elektrische wagens zullen het einde van het olietijdperk niet inluiden, maar ze kunnen er wel voor zorgen dat de vraag naar benzine piekt. Het is zelfs zo dat – ondanks de opmars van de elektrische wagen – de vraag naar olie door de groei van het totale aantal nieuwe wagens nog zal toenemen.

In navolging van de twee uitgebreide nota's over batterijproducenten en batterijgrondstoffen die we recent publiceerden, is het nu de beurt aan David Duchi, sectoranalist Olie & Energie bij KBC Asset Management. Hij zoomt in op de impact van elektrische wagens op de oliemarkt.



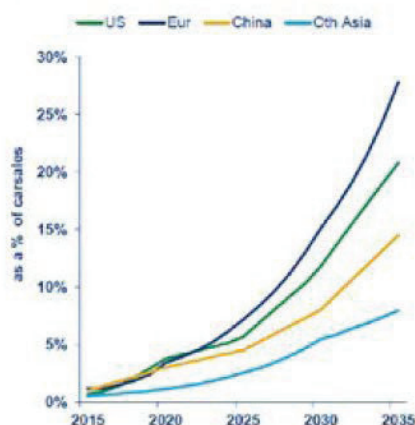
Elektrische wagens: hype of realiteit?

Elektrische wagens (Electric Vehicles, EVs) worden algemeen beschouwd als de voornaamste bedreiging voor de vraag naar olie (en olieproducten) op langere termijn. Vandaag rijden er wereldwijd naar schatting 2 miljoen elektrische wagens op de wegen, op een totaal wagenpark van 1,2 miljard auto's (d.w.z. 0,2% van het totaal). In 2013 waren er naar schatting zowat 400.000 EVs op de weg. De verkoop van EVs groeit razendsnel, met zowat 60% op jaarbasis, en deze trend zal nog sterker worden. Niettemin maakt de verkoop van EVs nu nog maar 1% uit van de globale autoverkopen. Aan het huidige groeitempo zou dat tegen 2040 nog altijd slechts 8% van de autoverkopen zijn. Energieconsultant Wood Mackenzie rekent op een versnelling in de adoptiegraad (vooral vanaf 2025) en ziet het aandeel van EVs in de verkoop van nieuwe passagiersvoertuigen tegen 2035 uitkomen op zo'n 14%. Europa neemt de leiding in penetratie van EVs, gevolgd door de VS en China.

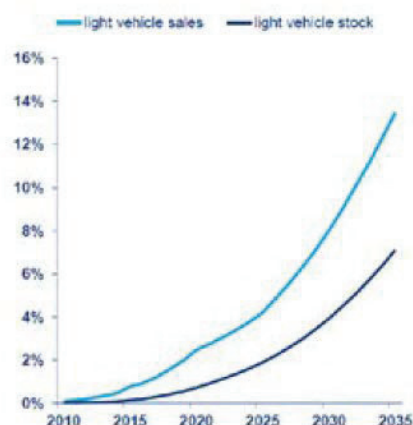
Rijdt iedereen straks elektrisch?

Er bestaan wel honderden scenario's over de penetratie van EVs over de komende decennia. Het klimaatakkoord van Parijs uit 2015 streeft naar 100 miljoen EVs op de wegen tegen 2030. Dat is 7% op een totale vloot van 1,5 miljard wagens in 2030. Naast de kostprijs van de batterijen zal het gevoerde beleid door overheden een grote impact hebben op het groeiritme van EVs.

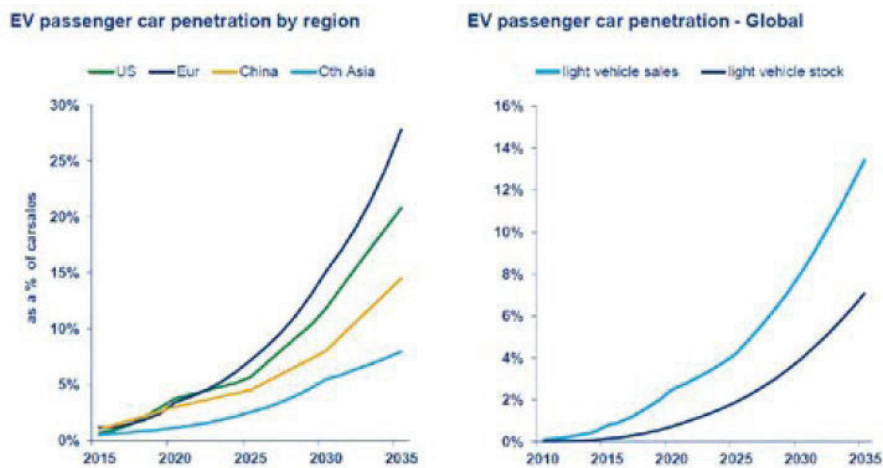
EV passenger car penetration by region



EV passenger car penetration - Global



Begin september meldde de Chinese viceminister van Industrie en IT dat de regering werkt aan een plan om de verkoop en productie van verbrandingsmotoren te verbieden. Er werd weliswaar geen tijdslijn vooropgesteld, enkel de intentie werd geuit, maar dat op zich kan al tellen. Gelet op de huidige en vooral toekomstige omvang van de Chinese automarkt (goed voor 25% van wereldwijde autoverkoop) zou de uitfasering van diesel- en benzineauto's een grote impact hebben op de toekomstige olievraag. Dichter bij huis hebben de Franse en Britse regering al aangegeven dat ze de verkoop van auto's met diesel- of benzineauto's vanaf 2040 willen verbieden. Niettemin zijn er tegen die tijd nog verschillende verkiezingen gepland, waardoor de plannen eventueel nog kunnen wijzigen.



Source: Wood Mackenzie

Sceptici van een snelle uitrol van EVs wijzen op de hoge kosten, de kleine actieradius of de gebrekkige oplaadinfrastructuur. Maar het lijkt erop dat deze obstakels stil aan worden overwonnen: herlaadbare batterijen worden immers almaar goedkoper.

Vandaag kost een Li-ion-batterij nog 270 USD per kWh. Tegen 2020 mikt Tesla op 170 USD per kWh. De Chinese speler CATL gaat nog verder en mikt op 100 USD/kWh tegen 2020/2021 door in te zetten op schaalgrootte en een doorgedreven automatisatie van de batterijenproductie. Wood Mackenzie houdt in zijn centrale scenario rekening met een batterijkost die zakt naar 100 USD/kWh tegen het einde van de jaren 2020. De energieconsultant stelt dat een exponentiële groei van EVs pas mogelijk is als de batterijen goedkoper worden dan 150 USD/kWh: pas dan kunnen ze concurreren met benzineauto's. Het totale orderboek voor de meer betaalbare Tesla Model 3 (waarvan de eerste deze zomer van de band rolde) bedraagt ongeveer 500.000 stuks, terwijl in China 400.000 benzineauto's worden verkocht...per week. Uit recente verkoopcijfers blijkt bovendien dat de doorsnee Chinees de voorkeur geeft aan minder zuinige SUVs (Sports Utility Vehicles).

Gelukkig wordt het aanbod aan EVs voor de consument almaar groter. Zowat alle autobouwers hebben wel één of ander EV-model in hun gamma. Het rijbereik van de betaalbare EVs zoals de Nissan Leaf en de Renault Zoe bedraagt vandaag zo'n 200 km. De topversie van de Tesla Model S met een batterij van 85 kWh kan al meer dan 400 kilometer afleggen. Ook de investeringen in oplaadinfrastructuur zijn de laatste jaren fors toegenomen.



Wat is de impact van EVs op de olievraag?

De impact van de opmars van EVs op de olievraag zal zich hoogstwaarschijnlijk maar traag manifesteren. Bloomberg New Energy Finance heeft berekend dat de huidige vloot van EVs dit jaar goed is voor een besparing van 100.000 vaten brandstof per dag (vooral benzine). Volgend jaar zou dit volume oplopen tot zowat 150.000 vaten per dag. De uitgespaarde brandstofvolumes blijven dus erg klein, rekening houdend met het feit dat het globale benzineverbruik in 2016 door BP op 25 miljoen vaten per dag werd geschat. Zelfs met agressieve groeiverwachtingen voor EVs zou het tot 2027 duren vooraleer elektriciteit 1 miljoen vaten per dag aan benzine of diesel zou vervangen.

Peak Oil

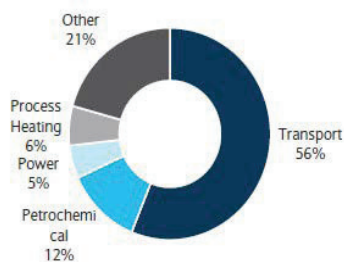
In de vorige eeuw werd het begrip “peak oil” in de oliewereld geïntroduceerd. Daarmee werd verwezen naar het moment dat de maximale olieproductie wordt bereikt, waarna een definitief verval wordt ingezet. Na de schalierevolutie in de VS van het laatste decennium zijn we echter niet langer bezorgd over een tekort aan de aanbodzijde. De discussie is verschoven naar de vraagzijde, waardoor men nu spreekt over “peak oil demand”. Naast steenkool lijkt ook olie een belangrijk slachtoffer te worden van de trend naar een meer koolstofarme samenleving. Het is maar de vraag of we snel van onze olieverslaving af zullen geraken.

Waar zitten de olieverbruikers?

Olie wordt door de meeste mensen geassocieerd met het vullen van de tank van hun vierwieler maar op wereldvlak is het gigantische wagenpark niet eens de grootste olieverbruiker (zie grafiek). Passagiersvoertuigen staan slechts voor 20% van de totale olievraag in.

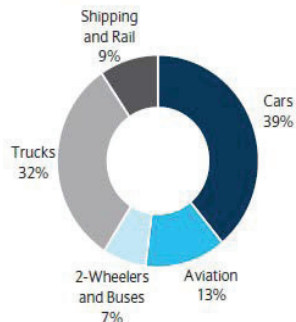
Meer dan de helft van de olievraag is gelinkt aan transport en dan hebben we het niet enkel over auto's en vrachtwagens, maar ook over luchtvaart, scheepvaart, spoorvervoer en bussen. Volgens het Internationaal Energie Agentschap (IEA) draait 93% van alle transport wereldwijd op één of ander olieproduct (vooral benzine en diesel). De groei van de olievraag is ook heel sterk afhankelijk van de transportsector. Het toegenomen gebruik van auto's en vrachtwagens was goed voor ruwweg 80% van de extra olieconsumptie tussen 2000 en 2016, aldus becijferde het IEA.

Oil demand breakdown by sector



Source: IEA, BP, Barclays Research

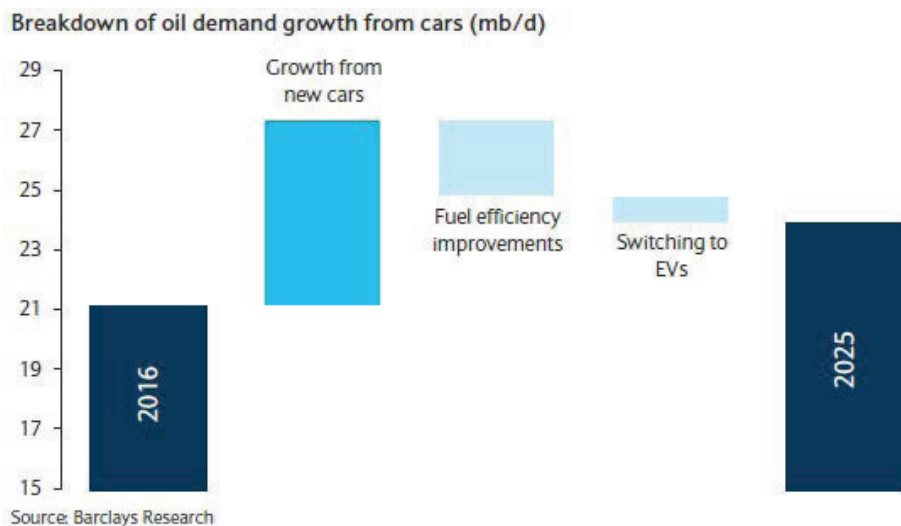
Transport oil demand by mode



Source: IEA, BP, Barclays Research

De olievraag vanuit de transportsector staat niet enkel onder druk door de toenemende populariteit van EVs, maar ook – en zelfs vooral – door de structurele efficiëntieverhoging van het brandstofverbruik. Benzine- en dieselwagens hebben almaar minder brandstof nodig om eenzelfde afstand af te leggen. De laatste jaren is evenwel sprake van een tragere verbetering in brandstofefficiëntie in veel markten. Consumenten kozen vaker voor grotere en meer brandstofverslindende wagens (denk aan SUVs) als gevolg van de lagere brandstofprijzen na 2014. Maar deze vertraging is tijdelijk en de trend naar meer efficiënte voertuigen zal zich verderzetten.

Barclays berekende dat de impact van de verbetering in 'fuel efficiency' de komende tien jaar veel groter is dan die van EVs. In hun basisscenario stijgt de olievraag gelinkt aan auto's tegen 2025 met 2,8 miljoen vaten per dag (mvpd), omdat de aangroei van het wereldwijde wagenpark veel zwaarder doorweegt dan meer zuinige motoren en meer EVs (zie grafiek). Barclays rekent op 50 miljoen EVs tegen 2025, wat de vraag naar olie met 0,9 mvpd drukt. Het aandeel van de hybride wagens zou zakken van de huidige 40% richting 30% tegen 2025 door de snellere groei van puur elektrische wagens op batterijen, vooral in China en Europa. Barclays schat dat een hogere brandstofefficiëntie goed is voor een besparing van 2,5 mvpd. Maar de uitbreiding van het wagenpark (vooral in de opkomende economieën) drijft de olievraag het komende decennium wel 6,2 mvpd hoger, waardoor de olievraag van auto's over de komende tien jaar netto toch met 2,8 mvpd stijgt.

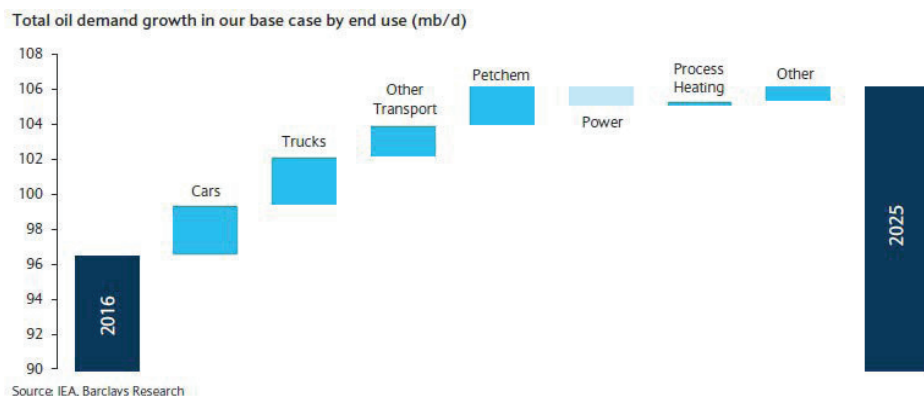


Het feit dat benzine- en dieselwagens snel marktaandeel zullen verliezen aan EVs betekent niet dat de olievraag vanuit de transportsector in de nabije toekomst al zal pieken. De brandstofvraag van vrachtvervoer en luchtvaart zal nog vele jaren toenemen.

Bovendien is elektrificatie van deze vormen van transport zeer moeilijk omdat de batterijen om zware trucks aan te drijven te zwaar zijn en de kostprijs te hoog zou liggen.

De snelste groei van de olievraag in de komende tien jaar situeert zich niet eens in de transportsector, maar betreft de vraag naar olieproducten (vooral LPG en nafta) vanuit de **petrochemie**, die nu goed is voor 12% van het globale olieverbruik. Petrochemische fabrieken produceren allerlei plastics met een grote waaier aan eindtoepassingen, denk bijvoorbeeld aan verpakkingen of gebruiksvoorwerpen. De vraag naar deze plastics (en dus ook de bouwblokken ervoor die worden afgeleid uit LPG, nafta of ook aardgas) zit sterk in de lift door de stijgende levensstandaard in China, India en andere opkomende economieën.

In de sector van elektriciteitsproductie daarentegen verliest olie wel snel marktaandeel door de concurrentie met hernieuwbare energie (wind en zon) en het minder vervuilende aardgas. Opgeteld zien zowel de analisten van Barclays als het IEA de olievraag tegen 2025 met bijna 10 miljoen vaten per dag toenemen, ondanks de opkomst van EVs en toenemende efficiëntie (zie grafiek).



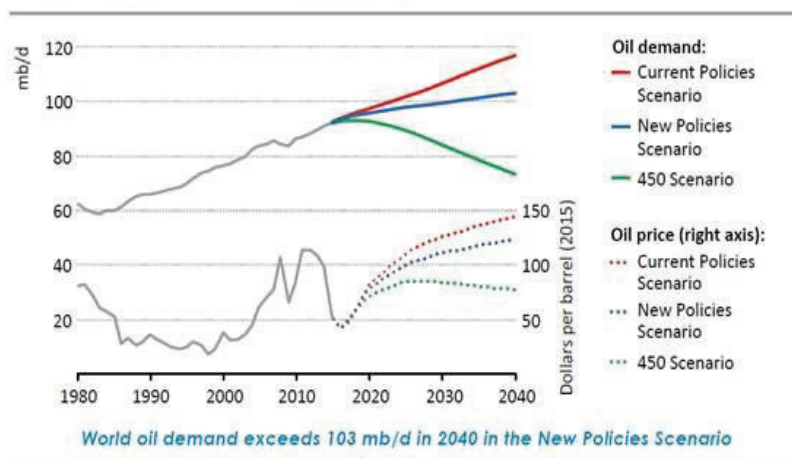
Peak Oil: van aanbod naar vraag

De opkomst van de elektrische wagens, de strijd tegen klimaatverandering en de tragere Chinese economische groei zullen een belangrijke impact hebben op de ooit quasi onlesbare dorst naar olie. 'Peak oil demand' is een concept dat discussies meer en meer zal beheersen en ook hierover lopen de meningen sterk uiteen.

Toen de CEO van oliereus BP, Bob Dudley, enkele maanden geleden op een conferentie de vraag kreeg wanneer de olievraag zou pieken, had hij een nauwkeurig antwoord klaar: "2 juni 2042". Hij kreeg de lachers op zijn hand want uiteraard weet niemand die datum zo ver op voorhand te voorspellen. Toch gokte hij er niet zomaar op los: de studiedienst van BP, die jaarlijks massa's cijfermateriaal publiceert over de markt van fossiele en hernieuwbare brandstoffen, houdt er rekening mee dat de vraag naar olie zal pieken over ruwweg 25 jaar. Patrick Pouyanne, de topman van de Franse oliegiant Total, denkt ook aan de jaren 2040, maar Ben van Beurden, CEO van Royal Dutch Shell, ziet de piek in de olievraag al vroeger komen, mogelijk zelfs al over 15 jaar, als elektrische wagens echt populair worden. "The energy transition is unstoppable", aldus van Beurden. Het IEA ziet de olieconsumptie gestaag verder groeien tot minstens 2040, of het einde van hun voorspellingshorizon. Ook Exxon en Saudi-Arabië zien de piek niet voor 2050.

Elke CEO of energieagentschap weet dat hun projecties afhankelijk zijn van vele variabelen en er bijgevolg wel eens ver naast zouden kunnen zitten. Maar zelfs als de olievraag over 15 jaar al zijn hoogste peil zou bereiken, dan zou de wereld nog een zeer lange tijd olie nodig hebben. In het meest waarschijnlijke scenario zal de vraag naar olie ook eerst jarenlang stabiliseren, om daarna geleidelijk te dalen.

Figure 3.1 ▶ World oil demand and price by scenario



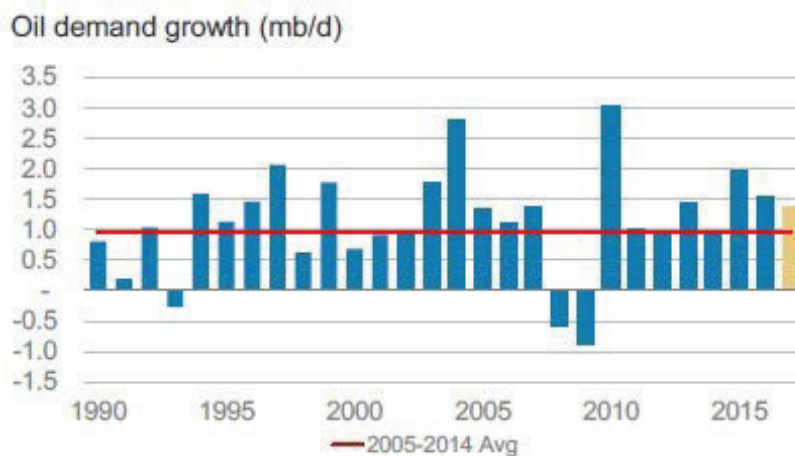
Het IEA hanteert drie scenario's voor de olievraag (zie grafiek):

- **“Current Policies Scenario”**: verderzetting van de huidige trends en beleidslijnen, ‘business as usual’.
- **“New Policies Scenario”**: overheden implementeren nieuwe beleidslijnen om de klimaatopwarming af te remmen
- **“450 Scenario”**: overheden doen al het nodige om de concentratie broeikasgassen onder 450 ppm te houden, waardoor de opwarming van de aarde tot het einde van deze eeuw onder de 2°C moet blijven.

Merk op dat de huidige globale olievraag van 97 à 98 miljoen vaten per dag al boven het niveau ligt van wat in het ‘2°C scenario kan worden geconsumeerd. Momenteel zit de wereld zelfs niet op het pad van het “New Policies” scenario, dus kan men stellen dat het eerder ‘business as usual’ is...

Olievraag neemt eerst nog stevig toe

De evolutie van de olievraag op korte termijn laat ook niet echt vermoeden dat “peak oil demand” er op korte termijn zit aan te komen. Dankzij de lagere olieprijs en de aantrekkende wereldeconomie steeg de olieconsumptie de laatste jaren beduidend sneller dan de trendgroei. In 2016 lag de olievraag 1,6 miljoen vaten per dag (mvpd) hoger dan een jaar eerder en ook voor 2017 rekenen de meeste agentschappen op stevige groei. Het Amerikaanse energieagentschap EIA is het meest conservatief met een verwachting van +1,4 mvpd jaar-op-jaar - net als OPEC - terwijl het IEA zijn verwachting voor 2017 vorige maand optrok van +1,5 naar +1,6 mvpd. Een uitzonderlijk sterke olievraag in de VS en Europa over het tweede kwartaal ligt aan de basis van deze opwaartse bijstelling van de vraag.



Source: IEA, Morgan Stanley Research

Over het laatste decennium steeg de olievraag jaarlijks met gemiddeld 1 mvpd. Populatiegroei en stijgende welvaart wogen veel zwaarder door dan toenemende energie-efficiëntie. Door de lagere prijzen lag het groeitempo van de olievraag de voorbije twee jaar beduidend hoger (zie grafiek). In ons vraag-aanbodmodel houden wij de komende jaren al rekening met een vertraging van de groei richting het lang-jarig gemiddelde groeitempo en zelfs daaronder na 2020.

Aanbodzijde nu belangrijker voor olieprijs-evolutie

De olieprijs-evolutie wordt de laatste jaren niet zozeer bepaald door de vraagzijde, maar vooral door factoren aan de aanbodzijde. OPEC en de Amerikaanse schalie-producenten zijn in een oorlog om marktaandeel verwickeld, wat weegt op de prijs van een vat ruwe olie. Om die reden zien we ook voor volgend jaar weinig opwaarts prijs-potentieel. Op langere termijn zal meer Amerikaanse schalieolie niet voldoende zijn om aan de stijgende vraag te voldoen en om het natuurlijke productie-erval van oliebronnen te compenseren.

Hogere prijzen zijn o.a. noodzakelijk om voldoende investeringen in nieuwe projecten aan te trekken om het aanbod te laten toenemen. We verwachten de komende jaren eerst nog een cyclische heropleving van de olieprijs alvorens de structurele veranderingen de neergang voor olie in te zetten.

Nieuwe afzetmarkten voor olie?

Het ziet er naar uit dat olie niet meteen van de kaart zal worden geveegd door elektriciteit op basis van hernieuwbare energie. Fossiele brandstoffen zullen nog steeds nodig zijn. Olie zou ook zijn rol in transport kunnen heruitvinden met nieuwe toepassingen, al hangt uiteraard veel af van de prijs voor een vat olie.

Milieuactivisten zullen het niet graag horen, maar er is een grote vraag naar sneller en verder reizen. Bij consumentenbevragingen over favoriete reisbestemmingen staan verre oorden stevast bovenaan het lijstje. En het verlangen naar reizen over grote afstanden is ook een functie van het inkomen. Er is een duidelijke correlatie tussen de stijgende levensstandaard in opkomende landen en het aantal vluchten.

Voor wie graag verder en ook sneller wil reizen, zijn er de 'flying cars': autonoom vliegende voertuigen die zich met grote snelheid in de lucht voortbewegen. We zien ze niet langer uitsluitend in sciencefictionfilms; ze zijn intussen realiteit geworden. Veel waarnemers rekenen op enorme technologische verbeteringen in zonnepanelen, batterijen en EVs. Dan is het ook aannemelijk om uit te gaan van grote technologische vooruitgang in voertuigen die draaien op olieproducten. Sneller vervoer heeft een belangrijke bijwerking: het is veel energie-intensiever. Volgens de wetten van de fysica is het energieverbruik een kwadratische functie van snelheid: om 10 keer sneller te reizen is 100 keer meer energie vereist. Tegenover de bijkomende energiekost staat tijdswinst. Een traject van 1u (bijvoorbeeld van Manhattan naar de luchthaven JFK) zou in dat scenario nog maar enkele minuten in beslag nemen.

Het concept van vliegende voertuigen is al vergevorderd en verschillende bedrijven willen de commerciële haalbaarheid aantonen. De Duitse start-up Lilium - met een 70-tal werknemers - haalde begin september bij verschillende investeerders 90 miljoen USD op, waaronder ook de medeoprichter van Twitter en de Chinese internetgigant Tencent Holdings. Lilium wil de fondsen gebruiken om zijn prototype van een vliegende taxi voor vijf inzittenden, die 300km per uur kan vliegen, verder te ontwikkelen. In april deed Lilium een geslaagde testvlucht met een tweezitter.

De flying cars hebben nog een lange weg af te leggen, maar het toont alvast aan dat we niet hoeven te veronderstellen dat EVs en hernieuwbare energie het einde van olie zullen betekenen. De komende jaren zijn ook nieuwe vormen van olieconsumptie mogelijk.

Hoe reageren oliebedrijven in deze onzekere tijden?

De lage olieprijs van de afgelopen jaren hebben de oliebedrijven ertoe aangezet om hun kosten drastisch te verlagen en hun uitgaven te beperken om zo hun kasstromen en dividenden veilig te kunnen stellen. De meer ambitieuze projecten werden afgeblazen en olieproducenten werden veel selectiever in hun investeringen. Het nieuwe 'lower for longer'-inzicht (wat slaat op de olieprijs) is bij oliebedrijven de norm geworden.

De focus komt te liggen op het verlagen van de 'break-evens', de prijs waarbij het portfolio van toekomstige projecten winstgevend kan worden gemaakt. De oliereuzen zijn erin geslaagd dit al terug te brengen tot onder 50 USD per vat en de verwachting is dat dit cijfer de komende jaren nog zal dalen.

Oliereuzen kijken ook verder vooruit en zetten stappen om hun business strategisch in een andere richting te sturen, weg van olie en meer richting gas bijvoorbeeld. Of ze verleggen de focus meer richting 'downstream' (verwerking en verdeling van brandstoffen). Sommige oliereuzen investeren ook (voorzichtig) meer in hernieuwbare energie.

Big Oil & oil producers	Land	Koers	Koersdoel	% opwaarts potentieel	Marktwaaarde (in mld)
Noble Energy, Inc.	UNITED STATES	27.76	34.86	25.6%	13,506
Anadarko Petroleum Corporation	UNITED STATES	49.93	59.91	20.0%	27,977
Marathon Oil Corporation	UNITED STATES	13.19	15.62	18.4%	11,211
CNOOC Limited	HONG KONG	9.80	11.21	14.4%	437,546
Devon Energy Corporation	UNITED STATES	36.67	40.36	10.1%	19,271
Hess Corporation	UNITED STATES	46.10	50.39	9.3%	14,655
Total SA	FRANCE	45.55	49.09	7.8%	113,413
EOG Resources, Inc.	UNITED STATES	96.29	102.12	6.1%	55,602
Apache Corporation	UNITED STATES	45.06	46.95	4.2%	17,165
Suncor Energy Inc.	CANADA	42.90	44.67	4.1%	71,187
Royal Dutch Shell Plc Class A	UNITED KINGDOM	25.32	26.36	4.1%	209,859
BP p.l.c.	UNITED KINGDOM	4.74	4.86	2.4%	93,958
Lundin Petroleum AB	SWEDEN	178.20	182.47	2.4%	60,657
Exxon Mobil Corporation	UNITED STATES	80.98	82.24	1.6%	343,121
Imperial Oil Limited	CANADA	39.55	39.70	0.4%	33,393
Imperial Oil Limited	CANADA	39.55	39.70	0.4%	33,393
Galp Energia, SGPS S.A. Class B	PORTUGAL	15.03	14.76	-1.8%	12,464
Chevron Corporation	UNITED STATES	117.99	115.78	-1.9%	223,591
Murphy Oil Corporation	UNITED STATES	26.73	26.13	-2.2%	4,613
Occidental Petroleum Corporation	UNITED STATES	64.58	62.72	-2.9%	49,376
Repsol SA	SPAIN	15.67	14.94	-4.6%	23,885
StatOil ASA	NORWAY	159.80	148.85	-6.9%	526,464

(bron: FactSet)

Toeleveranciers	Land	Koers	Koersdoel	% opwaarts potentieel	Marktwaaarde (in mld)
Weatherford International plc	UNITED STATES	4.26	6.00	40.9%	4,199
Petroleum Geo-Services ASA	NORWAY	20.03	25.21	25.9%	6,782
Fugro N.V.	NETHERLANDS	12.14	14.95	23.1%	983
Nabors Industries Ltd.	UNITED STATES	8.29	10.09	21.8%	2,369
Enscoc plc Class A	UNITED STATES	5.73	6.91	20.6%	1,741
Halliburton Company	UNITED STATES	44.69	53.50	19.7%	38,785
Amec Foster Wheeler plc	UNITED KINGDOM	5.14	5.84	13.7%	2,003
Akastor ASA	NORWAY	16.90	19.19	13.5%	4,584
Petrofac Limited	UNITED KINGDOM	4.57	5.17	13.2%	1,579
Schlumberger NV	UNITED STATES	69.65	77.32	11.0%	96,777
Baker Hughes, a GE Company Cla	UNITED STATES	37.52	41.50	10.6%	16,060
John Wood Group PLC	UNITED KINGDOM	6.87	7.55	10.0%	2,630
Transocean Ltd.	UNITED STATES	10.03	10.99	9.5%	3,924
SBM Offshore NV	NETHERLANDS	15.44	16.63	7.7%	3,128
Andeavor	UNITED STATES	105.28	112.94	7.3%	16,519
Subsea 7 S.A.	NORWAY	128.70	136.39	6.0%	41,938
Saipem S.p.A.	ITALY	3.67	3.82	4.2%	3,682
TGS-NOPEC Geophysical Compan	NORWAY	189.60	194.30	2.5%	19,264
Noble Corporation plc	UNITED STATES	4.45	4.39	-1.4%	1,089
Valero Energy Corporation	UNITED STATES	75.12	72.89	-3.0%	33,178
National Oilwell Varco, Inc.	UNITED STATES	35.86	34.57	-3.6%	13,628
CGG	FRANCE	5.04	3.17	-37.0%	111

Bron: FactSet

Analist David Duchi maakte nog een samenvattend filmpje dat u hier kan bekijken:



Conclusie

De opkomst van de elektrische wagens wordt vaak als een enorme bedreiging voor olieproducenten voorgesteld. Die vrees lijkt toch wat overtrokken. Energietransities voltrekken zich typisch over enkele tientallen jaren en de vraag naar energie zal nog vele jaren groeien, gedreven door de bevolkingsgroei en stijgende welvaart.

De overlijdensberichten voor olie zijn met andere woorden voorbarig. Elektrische wagens zullen ten vroegste over tien jaar op de olievraag wegen. Elektrificatie van scheepvaart, spoorverkeer, luchttransport en trucks is bovendien nog niet voor morgen. En dan hebben we het nog niet over de groeiende vraag van olie vanuit de petrochemie.

“Peak oil demand” zit er nog niet meteen aan te komen. In de komende jaren verwachten we eerst nog een cyclische heropleving van de olieprijs, alvorens de structurele veranderingen de neergang van olie inzetten. Voor veel beleggers is 10 tot 15 jaar nog te veraf om wakker van te liggen. Maar olieproducenten plannen wel decennia vooruit en kunnen maar beter rekening houden met de structurele veranderingen in hun sector. De energietransitie zal zich zeker voltrekken, maar aan een tempo dat oliebedrijven toelaat zich aan te passen.

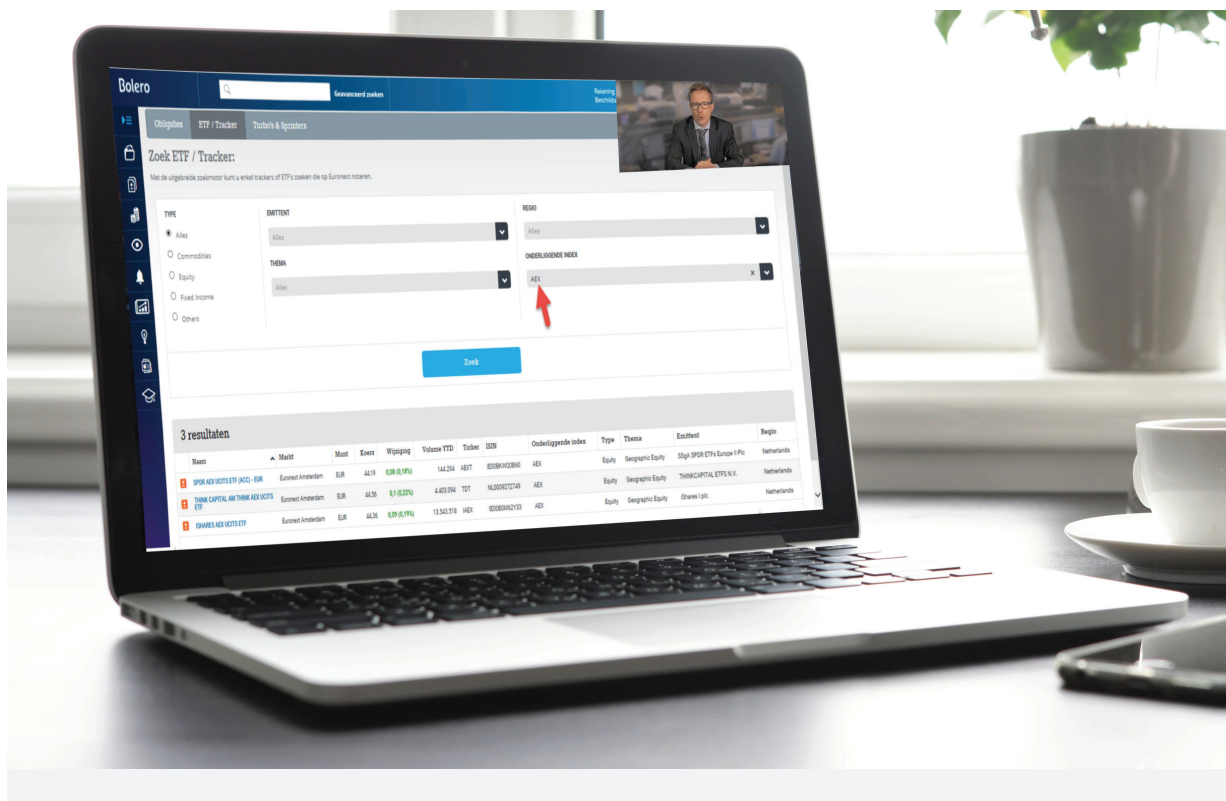
Favorieten KBC Asset Management & internationaal sectoroverzicht

We vroegen sectoranalist David Duchi naar zijn favoriete oliege-relateerde aandelen. Dat zijn de Europese oliereuzen BP, Shell en Total.

Hij voegt eraan toe dat deze bedrijven zich snel aan de lagere olieprijs hebben aangepast en dat zal de komende kwartalen almaar duidelijker worden in de resultaten:

Royal Dutch Shell:	“Kopen”, koersdoel 30 euro
BP:	“Kopen”, koersdoel 530 pence
Total:	“Kopen”, koersdoel 53 euro

Ook in het sectoroverzicht, dat gerangschikt werd op basis van het opwaarts potentieel en dat opgemaakt is op basis van schattingen van FactSet, vinden we deze drie namen in de bovenste helft terug.



Helemaal met onze opleidingen

5 en 26 oktober en 2 november

Laat u bijscholen door een Bolero-expert tijdens [een gratis webinar](#), zodat u beter kan beleggen met inzicht.

Disclaimer

Dit is een publicatie van KBC Securities, een beursvennootschap gereguleerd door de NBB (Nationale Bank van België) en de FSMA (Autoriteit voor Financiële Diensten en Markten). Er kan niet worden gewaarborgd dat de voorgestelde scenario's, risico's en prognoses de marktverwachtingen weerspiegelen noch dat ze in de realiteit tot uiting zullen komen. De prognoses zijn indicatief. De gegevens in deze publicatie zijn algemeen, louter informatief en aan veranderingen onderhevig.

Ze geven de analyse weer van de auteur op de daarin vermelde datum. De accuraatheid, de volledigheid en de tijdigheid van de informatie kan niet worden gegarandeerd. In de mate de aanbevelingen inzake aandelen gebaseerd zijn op analyserapporten van KBC Securities, dienen de aanbevelingen steeds gelezen te worden in samenhang met voormelde analyserapporten. Met betrekking tot voormelde aanbevelingen wordt verwezen naar www.kbcsecurities.com/disclosures voor specifieke informatie inzake belangenconflicten.

De auteur kan zich beroepen op andere publicaties binnen KBC Groep (vb. van KBC AM of Market Research) of van derde partijen. KBC Securities kan nooit aansprakelijk gesteld worden voor de eventuele onjuistheid of onvolledigheid van bepaalde gegevens in deze publicaties, maar maakt een zorgvuldige selectie. De disclaimers van de KBC AM publicaties zijn eveneens van toepassing op alle publicaties van KBC AM waarnaar verwezen wordt alsook met betrekking tot de adviezen voor de aandelen binnen hun universum. Meer informatie over hun beleggingsaanbevelingen vindt u op www.kbcam.be/aandelen.

KBC Securities garandeert geenszins dat enige van de behandelde financiële instrumenten voor u geschikt is. KBC Securities verstrekt langs deze weg geen specifiek en persoonlijk beleggingsadvies. U aanvaardt dan ook de volledige verantwoordelijkheid voor het gebruik dat u maakt van deze publicatie.