

## ◦ bmbreportage ◦ Naar Daewoo toe ◦ ..10.000 Daewoo machines verkopen in China in



◦ Zo'n 170 machines staan gereed voor aflevering in Yantai. Vrijwel allemaal 22-tonners.



◦ Een minigraver voor de Europese markt wordt in Yantai afgemonteerd.



◦ Zo'n 170 machines staan gereed voor aflevering in Yantai. Vrijwel allemaal 22-tonners.



# Naar Daewoo toe

**Als moderne Marco Polo's reisden we in een select gezelschap naar de drie fabrieken waar Daewoo Heavy Industries zijn bouwmaterieel bouwt.**

**Michiel Pouwels**

De reis ging van Framéries in België via het Chinese Yantai naar Incheon en Seoul in Zuid Korea. Maar eerst wat historie over de Koreaanse constructeur die in 1937 startte als Chosun Machine Works en die in 1976 ging beho-

## Daewoo Heavy Industrie

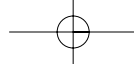
Het in 1999 geformeerde DHI scheidde zich direct af van Daewoo nadat het concern in 1997 in ernstige economische problemen was gekomen, net als Hyundai en Samsung. Sindsdien heeft DHI geen verbintenissen meer met de fabrikant van Daewoo personenwagens (verkocht aan GM), trucks, schepen en elektronica. Daewoo Heavy Industries & Machine Tools zetelt in Seoul in Korea. De aandelen zijn voor het grootste deel in handen van de Korean Asset Management Co (36%), de Korea Development Bank (22%) en andere Koreaanse banken en beleggers (15%). De rest wordt verhandeld op de Korea Stock Exchange. DHI telt vijf divisies. De divisie grondverzetmaterieel is goed voor 35% van de DHI omzet die in 2002 op ruim 1,5 miljard dollar lag. De andere divisies zijn intern transport (17%), metaalbewerkingmachines (17%), motoren (14%) en defensiematerieel (6%). En natuurlijk is er omzet uit onderdelen en ondernemingsdiensten. Over 2002 behaalde DHI een brutowinst van 131,2 miljoen dollar dat geeft aan dat het bedrijf hard op weg is gezond te worden. De winst steeg met meer dan 100% t.o.v. 2001. In 2003 wil DHI 2 miljard omzetten waarvan 44% uit de verkopen van grondverzetmachines moet komen. Bij DHI werken in totaal 4.400 mensen. ◦

ren tot Daewoo. In 1975 begon men met productie van dieselmotoren en werden fabrieken gebouwd in Incheon voor de productie van graafmachines en heftrucks. Daewoo verkreeg productielicenties voor Hitachi graafmachines (1978) en Caterpillar heftrucks. Halverwege de 80-er jaren verviel de licentie voor de graafmachines en besloten de Koreanen om onder eigen merknaam te gaan exporteren naar Europa. Daewoo was als eerste Koreaan hier actief met de DH280 graafmachine die sterk leek op de toenmalige Hitachi. In 1990 stichtte Daewoo een Europese basis in het Belgische Framéries -de oude Waalse mijnstreek waar behoefte was aan arbeidsintensieve bedrijven in ruil voor fikse subsidies- waar vanaf 1992 machines bouwt. In 1994 verliep de licentie met Cat en werden de heftrucks onder eigen naam op de markt gezet. Eveneens bouwde Daewoo een fabriek in de Chinese havenplaats Yantai, aan de Gele Zee waar in 1995 de eerste machines geproduceerd werden. Inmiddels hebben de Daewoo machines een eigen gezicht en kleur gekregen. De actuele en moderne Daewoo Solar V graafmachines, Mega V wielladers en heftrucks zijn in eigen beheer ontwikkeld maar Daewoo koopt -als de meeste fabrikanten- componenten in Japan en Europa. Motoren bouwt men zelf, veelal op licentiebasis met Isuzu en Mercedes.

### Geruchten

Tijdens ons bezoek aan het hoofdkantoor van DHI in Seoul spreken we met de President en CEO Jae-Shin Yang en zijn medewer-

kers. De brandende vraag is of de samenwerking met Terex voor Noord-Amerika voor de levering van graafmachines op rupsen (13 tot 50 ton) gaat uitmonden in nauwere banden. Daewoo's grootste aandeelhouders maken er immers geen geheim van dat ze een substantieel deel van hun aandelen willen verkopen nadat ze in 1999 -om een faillissement te voorkomen- Daewoo financieel injecteerden. Nu DHI op eigen benen kan staan, willen de grote aandeelhouders graag geld beuren. Yang is oppervlakkig in zijn antwoord. DHI heeft een team medewerkers opdracht gegeven om de mogelijkheden te beoordelen naar de beste waarborgen voor continuïteit en winstgevendheid. Dit team zal begin 2004 zijn rapportage gereed hebben dus blijft het nu nog even raden. Scenario's genoeg. Zo zou DHI zijn defensiedivisie kunnen verkopen maar dan zal de regering eisen dat er uitsluitend aan Koreaanse ondernemingen verkocht mag worden. De verkoop van de divisie metaalbewerkingmachines is ook een mogelijkheid. Een samenwerking met of overname van Hyundai hoort niet tot de mogelijkheden omdat de Koreaanse mededingingsautoriteiten geen marktdominantie toestaan. En de overname van Daewoo's divisie Construction Equipment door Terex lijkt eveneens een optie maar Terex zal dan diep in de buidel moeten tasten. Daewoo zou de grootste overname zijn die de koopjesjagende Amerikanen ooit gedaan hebben en het is maar de vraag of ze het geld op tafel kunnen leggen. De grote aandeelhouders van Daewoo laten zich waarschijnlijk niet afschepen met een ruil voor aandelen Terex. Het enige wat Yang vorige week concreet over Terex wilde zeggen was dat men studeert op samenwerkin-



in 2004...



Supermoderne productie in Yantai.



Een mobiele Solar140W-V op de rollenbank voordat hij de fabriek in Incheon verlaat.



In Incheon heeft DHI de productiecapaciteit voor de bouw van 34.000 middelzware dieselmotoren (68 tot 185 pk) en 23.000 zware motoren (180 tot 340 pk).



In het R&D Center worden machines en componenten uitentreeën getest en beproefd. Hier een giekl bij de stress tests onder zware belasting.

gen voor de Noord Amerikaanse markt voor minigravers en wielladers.

#### Topmerk

DHI wil definitief af van het B-merk imago en daarvoor is een kwaliteitsprogramma ontwikkeld waarmee alle Daewoo medewerkers doordrongen moeten raken van het feit dat alleen met goede kwaliteit materieel en betrouwbaarheid van de onderneming de ambitieuze ondernemingsdoelstellingen gehaald kunnen worden. Yang en de zijnen willen een 2008 welgeteld 3,6 miljard dollar omzetten en doorgroeien naar de derde plaats op de wereldranglijst voor graafmachines, na Cat en Komatsu. De groei zal voor een belangrijk deel gerealiseerd worden in Europa, het voormalige Oostblok en in de USA (met of zonder Terex) maar ook in Azië en Zuid-Amerika. Verder wil Yang kwijt dat DHI in Incheon uit zijn jas gegroeid is en dat men overweegt de productie van schrankladers snel naar China te verplaatsen terwijl men in 2006 bij de Changwon fabrieken (defensiematerieel / metaalbewerkingmachines) in het zuiden van Zuid-Korea een nieuwe fabriek wil opstarten voor graafmachines, wielladers en motoren.

#### Full-liner

Chairman Yang heeft weinig te melden over een full-linerschap voor Daewoo. Een logische vraag nadat hij meldt dat Daewoo een toekomstig kandidaat is voor de derde plaats op de wereldranglijst. Cat en Komatsu zijn immers behoorlijk breder in hun productlijnen met bulldozers, dumpers en graafladers. Een graaflaadcombinatie als uitbreiding doet Yang af met de opmerking dat de wereldmarkt voor graafladers daalt. Op dit moment

is men eerder druk met het verhogen van de productie van machines. Temeer omdat men in China al bijna meer kan verkopen dan men er kan bouwen. Met zulke luxeproblemen ga je niet inzetten op verbreding van het productieprogramma, op full-linerschap. Yang sluit niet uit dat Daewoo ooit met verreikers op de markt komt maar vooralsnog hebben het verbeteren van minigravers, het ontwerpen van een nieuwe reeks graafmachines en het ontwikkelen van kleinere wielladers alle prioriteit. Yang is wel expliciet over de komst van binnendraaiende minigravers -uiterlijk in 2008- maar zijn planning strookt niet met de wens van de Beneluxdealers die sneller willen. Andere belangrijke aandachtspunten zijn de kwaliteitsverbetering dat ervoor moet zorgen dat Daewoo dieper in markten penetreert en 'meer van hetzelfde' verkoopt bij bestaande en nieuwe klanten.

#### Nieuwe machines

Toch ontkomen we niet aan de toekomst. De volgende stap naar de Euro III / Tier 3 emissiearmere motoren op middellange termijn moet gemaakt worden en men is niets te beroerd om met wat voorlopige schetsen op de proppen te komen. Van graafmachines, welteverstaan. Strak gelijnd, licht futuristisch en helemaal actueel in vergelijking met de machines van de A-merken concurrenten. Er is 105 miljoen dollar geïnvesteerd voor de ontwikkeling van graafmachines en motoren waarbij sprake is van de ontwikkeling van 9 nieuwe modellen rupsgraafmachines in de klasse van 13 tot 50 ton. Niet zwaarder! Daarin komen nieuwe, elektronisch gecontroleerde commonrail dieselmotoren met vierkleppen systemen. Ook wordt er voorzichtigjes gesproken over nieuwe Mega wielladers die

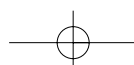
uiterlijk in 2006 voorgesteld gaan worden. De graafmachines wellicht eerder maar zeker niet de eerste twee jaren. De ontwerpers van de nieuwe generatie machines hebben de strikte opdracht gekregen om sterk rekening te houden met hogere restwaarde van de gebruikte machines, om de machines productiever te maken bij lagere exploitatiekosten met aandacht voor meer comfort en eenvoudiger onderhoud.

#### Zuid-Korea

In het thuisland bezet Daewoo met zijn graafmachines de eerste plaats met een marktaandeel van 46,8%, gevolgd door Volvo -voorheen Samsung- met 29,1% en Hyundai met 24,1%. Volgens Daewoo heeft de overname van Samsung's grondverzetdivisie door Volvo in 1998 voor hen positief uitgepakt op de thuismarkt. In Korea is men immers loyaal aan eigen producten en dat zie je op straat vooral aan de enorme hoeveelheden Koreaanse auto's en trucks van Daewoo, Hyundai, Kia en SsangYong. Dat beeld krijg je ook als je langs bouwputten rijdt waar het wemelt van Hyundai's, Daewoo's en Samsung's/ Volvo's en nauwelijks anders. DHI heeft in Zuid-Korea een eigen Research & Development afdeling waar 100 personeelsleden zich bezighouden met productontwikkeling en tests van bestaande machines. Hier worden ook de machines van de nieuwe generaties ontworpen en beproefd maar deze deuren wil men tijdens ons bezoek niet openen. DHI beschikt in Korea over twee grote onderdelenmagazijnen -o.a. voor export-, over 54 dealers en over 2 servicevestigingen in Ansan en Kwangju. In Ansan is ook het internationale technisch trainingscenter gevestigd waar dealers, monteurs en technici worden

#### informatie

België  
Interparts NV,  
Industriepark 2, Zwijn-  
aarde  
B-9052 Gent  
t. +32(0)9 222 57 86  
f. +32(0)9 222 67 65  
Nederland  
RoAd Benelux bv  
Harselaarseweg 105-107  
NL-3771 MA Barneveld  
t. +31(0)342 41 61 08  
f. +31(0)342 49 00 24



## ◦ bmbreportage ◦ Naar Daewoo toe ◦ ...nummer drie op de wereld...



geschoold. Bijna de helft van de in de fabriek in Incheon gebouwde machines wordt in eigen land verkocht. De waarde van het exportaandeel over 2003 bedraagt 549 miljoen dollar en daarvan gaat ruim 53% naar Europa, 13% naar de USA en 10% naar het Midden Oosten.

### China

De grote Chinese fabriek staat in de havenstad Yantai en er worden sinds 1995 graafmachines gebouwd. Vanaf 1998 rollen er heftrucks uit de fabriek die binnenkort ook schrankladers gaat produceren om het overbezette Incheon te ontlasten. De Yantai machines zijn vooral voor de Chinese markt maar de minigravers komen ook naar Europa, Korea en de USA. Er zijn overigens wel verschillen. Bijvoorbeeld een Chinese Solar 55-V 5,5-tons minigraver heeft een niet-verstelbare giek, de oude cabine en een Isuzu motor terwijl de Europese Solar 55 wel een verstelbare giek, een nieuwe cabine en een Yanmar motor heeft. Deze Europese Solar wordt ook gebouwd voor Yanmar als B55, eveneens in mobiele uitvoering. En die mobiele Daewoo Solar 55W-V komt binnenkort naar Europa. Tot blijdschap van de Beneluxdealers. Yantai produceerde in maart 2003 zijn 10.000e graafmachine en een belangrijk aandeel daarin hebben de 22-tons DH220LC-V rupsgraafmachines waarin we moeiteloos de Europese Solar225LC-V herkennen. 60% van alle Chinese productie is 22-tonners. Deze machines worden voor China geleverd zonder snelkoppeling, op 600 mm rupsen, zonder extra hydraulische functies op de giek maar wel met een standaard dieplepel met tanden. Dé basismachine die hoofdzakelijk met volledige financiering wordt verkocht. Een Chinese 22-tonner op rupsen kost ongeveer 80.000 euro en is zo'n 25% goedkoper dan een Koreaanse Daewoo. De meeste graafmachines worden in China uitgeleverd

in maart, april en mei en de bestellingen komen meestal vanaf nieuwjaar binnen. Van daar dat men nu voorraad produceert om volgend jaar meteen te kunnen leveren. In 2003 zal Daewoo 6.000 machines verkopen in China. Vorig jaar waren dat 3.100 machines en slechts 1.083 in 1999. Voor 2004 zet de fabrikant in op 10.000. Dat zou -bij een gelijkblijvend marktaandeel- betekenen dat de Chinese markt goed is voor meer dan 50.000 graafmachines. Daewoo en Hyundai hadden in 2002 in China immers elk 22% marktaandeel. Meer dan Hitachi (19%), Komatsu (16%), Caterpillar/Mitsubishi (12%) en Kobelco (7%). De lokale Chinese materieelfabrikanten zijn goed voor slechts 2%. Daewoo's 'deal' met de Chinese autoriteiten is veel omvattender dan alleen de bouw van een fabriek waar goedkopere productiekrachten werken. In ruil moet Daewoo mensen opleiden, moeten studenten en hogescholen 'gesponsord' worden, moest men een eigen service- en distributienetwerk opzetten en is men verplicht om 200 lokale Chinese bedrijven in te schakelen, bijvoorbeeld als toeleveranciers van componenten of als transporteurs. Bijdrages aan verbeteringen in de infrastructuur zijn vanzelfsprekend welkom, vindt de Chinese regering. En geeft ze eens ongelijk. De economie van het land explodeert bijna met jaarlijkse groeipercentages van 50 tot 100%. Met de Olympische Spelen op komst (Peking 2008) zullen er veel grote wegen, steden en waterwegen aangelegd worden. Werk voor de aannemers en de fabrikanten.

### Europa

De fabriek Euro Daewoo SA in Frameries bouwt weinig graafmachines in vergelijking met de Chinese en Koreaanse fabrieken. Frameries is veel meer de Europese basis die ervoor moet zorgen dat de Europese dealers machines uit Frameries, Korea en

China geleverd krijgen. In België worden ook maar vier van de 13 modellen rupsen (t/m de Solar 250LC-V) en de 7,5-tons Solar75W gebouwd en volgend jaar wil men de productie van de mobiele Solar140W-V en Solar160W-V opstarten. In 2002 gingen er 2.200 eenheden via de Frameries dealers naar Europese klanten. Dit jaar verwacht men uit te komen op 2.300 stuks en ondanks de pessimistische stemming in Europa zet Euro Daewoo stevig in voor 2004 (200 miljoen euro omzet) en 2005 (220 miljoen): resp. 2.700 en 3.250 stuks materieel. In Frameries en in het Engelse Cardiff heeft Euro Daewoo eveneens depots voor de heftrucks en zijn er onderdelenmagazijnen gesitueerd. In tegenstelling tot wat wel eens beweerd wordt, kan Euro Daewoo in Frameries 92% van de onderdelen uit voorraad, binnen 24 uur, leveren in heel Europa. Het onderdelenmagazijn in België zal in 2004 met 50% vergroot worden om de beschikbaarheid van onderdelen te verhogen (95%). Daarvoor zullen 25 nieuwe medewerkers worden aangenomen. Ook is men begonnen met het zogenaamde ré-manufacturing: het repareren en reviseren van cilinders, pompen en rijmotoren die opnieuw beschikbaar komen voor klanten. De Belgische fabriek is -anders dan Incheon en Yantai- actief met het aanpassen van machines op klantwens. Zo zijn er tegenwoordig overslagmachines, graafmachines in sloopuitvoeringen en spoorwegmachines. Andere fabrieksopties zijn in hoogte verstelbare en kantelbare cabines, speciale gieken en extra hydraulische voorzieningen. Een deel van deze aanpassingen kan trouwens ook door de importeurs Interparts en RoAd worden geleverd en opgebouwd.

In de volgende BMB vervolgen we het verslag van onze reis naar de Daewoo fabrieken in China, Korea en Europa. ◦



(foto linksboven)

In Frameries staan vanzelfsprekend eigen Daewoo metaalbewerkingsmachines.



(foto midden)

In België worden ook machines op klantwens aangepast met bijvoorbeeld extra hydraulische functies op de giek.



(foto rechtsboven)

Zo komen de machines uit China per schip -via Rotterdam- binnen in Frameries.