

DOCKWISE:

TEKST: MARTIN VOORN; FOTO'S: TON TOEMEN

NA 2010 KOMEN DE KANSEN

Dockwise is sinds kort op de Amsterdamse effectenbeurs genoteerd. Een interview met bestuursvoorzitter André Goedée. '2010 wordt een moeilijk jaar, maar daarna komen de kansen.'

Heeft u al profijt van de Amsterdamse notering?

"De koersbeweging is in elk geval positief. Maar het is na een maand te vroeg om te zeggen dat het bevalt. We stonden al op de beurs van Oslo genoteerd. De regels zijn hetzelfde als in Amsterdam. Wat het bijzonder maakt is de media-aandacht. Wat we in Nederland sterk merken is de belangstelling van de particuliere belegger voor aandelen uit de maritieme sector, zoals ook Smit Internationale. Daar speelt emotie een rol. Ook wij krijgen veel reacties van particuliere beleggers, ook op de Dag van de Belegger. Mensen zien het na het potentiële vertrek

van Smit als een Nederlands alternatief, al doen we iets heel anders."

U wist dat Smit van de beurs zou verdwijnen.

"Dat heeft in onze overwegingen om naar de Amsterdamse effectenbeurs te gaan geen rol gespeeld. Het besluit is al vrij lang geleden opgekomen. Het moment heeft natuurlijk te maken gehad met alle transacties die we in 2009 hebben afgerond, zoals de claimmissie. Het versterken van de balans was een absolute voorwaarde voor de notering. Dat vonden we noodzakelijk om het vertrouwen van beleggers te houden. Die hadden zorgen over de verslechterde economische omstandigheden en waren bang dat wij dan in gevaar zouden komen met onze financieringsconvenanten. Dus er was sowieso de noodzaak om iets aan de balans te doen en de schuld te verminderen. Dat hebben we gedaan met een claimmissie van 250 miljoen euro."

Kwam u dicht bij de grenzen van de bankconvenanten?

"Nee, maar beleggers waren er bang voor. Dat gaat dan, terecht of onterecht, een eigen leven leiden. Dat bepaalt dan de koersontwikkeling. Dan kun je je schouders ophalen omdat je niet gelooft dat het ooit een probleem wordt. Gelet op de hoge kasstroom die Dockwise genereert was het ook helemaal geen probleem. Maar je krijgt van aandeelhouders steeds vaker te horen: jullie hebben te veel schuld. Daar moet je dan wat aan doen. De aandeelhouder heeft altijd gelijk, en daar hebben we naar geluisterd."

De hoge schuld kwam vooral door investeringen in schepen?

"Eind 2006 zijn we gekocht door private-equitypartij 3i. En we zijn begin 2007 gestart met een financieringsschuld van 600

miljoen. Na vier maanden hebben we een Noorse partij overgenomen en zes schepen gekocht. Voor die acquisitie hebben we 400 miljoen gefinancierd, toen zaten we op 1 miljard schuld. In 2009 hebben we daar 100 miljoen van afgelost en nu is de schuld 650 miljoen."

Is dat een acceptabele schuldpositie?

"We vonden die 900 miljoen best comfortabel, dus zeker die 650 miljoen. En omdat we weten dat we daarop af kunnen lossen maak ik me daar helemaal geen zorgen over. Maar ik ben wel blij dat we er wat aan gedaan hebben. De balans die we nu hebben is een veel stabiel platform om nieuwe stappen te kunnen ondernemen."

Is de solvabiliteit nu hoog genoeg?

"In 2010 kunnen we de schuld verder naar beneden brengen. Het streven is de verhouding nettoschuld-ebitda eind 2010-begin

ID ANDRÉ GOEDÉE

Geboren:
21 april 1951

Functie:
ceo Dockwise

Koersrendement:
+7,3% sinds
beursgang op 3-12-09

Basissalaris:
480.000 dollar per jaar

Opleiding:
Merchant Marine College, Scheveningen

Externe functies:
geen

Werkervaring:
1970 - 1978 Nedlloyd
1978 - 1990 Nedrill
1990 - 1999 Heerema Group
1999 - 2003 Vedior
2003 - tot heden Dockwise

Burgerlijke staat:
getrouwd, twee dochters

Hobby's:
vliegen

ID DOCKWISE

Dockwise is wereldwijd één van de marktleiders op het gebied van het transport en de installatie van extreem grote en zware structuren. Het concern biedt diensten op het gebied van transport, logistiek, projectbeheer, inkoop en engineering aan aardolie- en gasmaatschappijen.

De nettoverkoop per activiteit kan als volgt verdeeld worden:

- transport van zware lasten (88,4%): half afzinkbare, zelfrijdende boorplatforms op zee, productiestructuren op zee, modules voor fabrieken op land, marineschepen, onderzeeërs, baggerschuiten, infrastructuur voor havens en op zee (baggerapparatuur, drijvende kranen, kranen met containers, dokken, enz.);
- transport van jachten (11,6%).

Eind 2008 bezat Dockwise een vloot van twintig half afzinkbare schepen.