

Ook 80 dollar is geen laag niveau.

“Dat klopt, maar omdat olie en gas steeds vaker in extreme gebieden en in extreem diep water moeten worden gevonden, zijn de kosten aanzienlijk hoger. Jeroen van der Veer van Shell zegt: de goedkope olie is gevonden, bereid je er maar op voor dat alles wat we nu moeten zoeken in extreme gebieden is en in extreem diep water. Een gasveldje hier voor de Noordzee vinden vergt een kleine investering ten opzichte van een olieveld in de Golf van Mexico in drie kilometer diep water, of in de Arctic. Zulke projecten vergen gigantische investeringen.”

Wat betekent dat voor uw twintig schepen?

“Die moeten grotere projecten vervoeren. Naar de Golf van Mexico gingen we al en in de Arctic komen we ook, maar de omvang van de projecten en de hoeveelheid projecten in extreme gebieden nemen toe. Voor ons nemen de kansen op een grotere winstgevendheid toe. Onze schepen zijn de grootste in de wereld, die kunnen dat soort hele grote projecten vervoeren. Ik ben ervan overtuigd dat die situatie ons in de kaart speelt.”

Als er een ‘double dip’ komt, heeft u ook in 2011 een probleem.

“Dat kan. Ons bedrijf is laatcyclisch, we lopen in onze ontwikkeling achteraan. Voor ons zijn de negatieve effecten van de malaise opgetreden in het tweede halfjaar van 2009. Als partijen die ruim een jaar in een negatieve situatie hebben gezeten nu verbeteringen zien, ga ik ervan uit dat in de tweede helft van 2010, begin 2011 voor ons ook verbeteringen optreden.”

Hoe hoog is de bezettingsgraad nu?

“De bezettingsgraad lag eind 2009 rond de 80 procent. Dat is best heel hoog. We hopen het, ondanks de moeilijke marktsituatie, zo te kunnen houden. Een jaar of vijf geleden was de bezettingsgraad tussen de 90 en 100 procent, dat was de normale marktsituatie. De resultaten van 2009 laten zien dat we in staat zijn in een moeilijker periode goed te kunnen reageren.”

Toch heeft u last van prijsdruk, hoelang blijft dat zo?

“We hebben een moeilijk tweede halfjaar gehad, in 2010 zullen we het ook behoorlijk moeilijk hebben. 2010 is waarschijnlijk



een voortzetting van wat we in de tweede helft van 2009 hebben gezien. Ik ga ervan uit dat de prijsdruk blijft wat ie nu is, dat ie niet nóg groter wordt. Maar de prijsdruk zal voorlopig nog wel even aanhouden. We zien in elk geval nog geen tekenen dat het voor ons beter wordt.”

Dockwise heeft twintig schepen, nummer twee slechts vier, dat helpt.

“Waar het zeker in helpt is dat je overal in de wereld capaciteit hebt en dat je altijd capaciteit in de buurt hebt waar de mogelijkheden in de markt komen. Als je dan bedenkt dat er snel op dat soort dingen gereageerd moet worden, geeft het grote aantal schepen ons een ongelooflijk sterke marktpositie.”

Dus doet u het beter dan de markt?

“Ja, onze prestatie op het gebied van bezettingsgraad is beter dan de markt. Of we ook in winstgevendheid beter scoren? De prestaties van Cosco zijn voor ons niet zichtbaar. OHT is niet meer beursgenoteerd. De enige graadmeter is dan Fairstar, maar dat is te klein. Ja, we hebben nauwelijks zicht op de concurrentie. De concurrentie heeft wel zicht op ons, daar heb je mee te maken als marktleider. Qua koersprestatie doen we het niet beter of slechter dan de rest.”

Is het aandeel Dockwise ondergewaardeerd?

“De cijfers waren de laatste jaren uitstekend. Maar de koers-winstverhouding was een tijdje 2, vanwege de angst van beleggers dat we niet binnen de bankconvenanten zouden blijven. Op een gegeven moment was de vrije kasstroom zelfs hoger dan de beurswaarde. Nu is die angst er natuurlijk niet meer, na de claimmissie, nu is de koers-winstverhouding 9. Op de beurs is Dockwise 450 miljoen euro waard.”

De koersprestatie zegt niet alles over de prestaties van het bedrijf.

“Klopt. Beleggers zien ons als een dienstverlener aan de olie- en gasindustrie. Er zit een zeker verband tussen de olieprijs en de koersen van dienstverleners in deze industrie. We zijn ook helemaal geen scheepvaartbedrijf, we hebben twintig schepen, maar die verlenen voor 70 procent diensten in de olie- en gassector. Ze worden gebruikt voor transport, maar ook voor grote installatieprojecten en logistieke projecten. We zijn meer een olie- en gasdienstverlener dan een scheepvaartbedrijf. En daar willen we nóg meer op inzetten, niet op het simpele traditionele kortetermijntransportwerk. Het is nu 20 procent grote projecten, 80 procent traditioneel transport. In 2010 gaat het richting 30-70 of zelfs 40-60. We willen naar 50-50. We hadden daar oorspronkelijk een jaartal aan gekoppeld, maar dat is vertraagd door de economische tegenwind. Ik denk dat we het in 2014-2015 wel kunnen bereiken.”

Hoe afhankelijk bent u van olie- en gasindustrie, stel dat er straks veel minder nodig is?

“Dat zal nog wel 25 tot 50 jaar duren. Olie en gas blijven belangrijk. Het zal lang duren voordat mensen in India, China en de Verenigde Staten in schone auto's gaan rijden. En als het zover is verzinnen we wel weer wat nieuws. We hebben trouwens een behoorlijke spreiding van activiteiten, zo vervoeren we militaire objecten en megajachten van miljardairs. Dat biedt groeikansen. De Zuid-Afrikaanse diamantreus De Beers heeft een schip van ons omgebouwd en vist daarmee diamanten van de zeebodem. Zo zijn er veel creatieve ideeën waarmee we groei kunnen realiseren.” ■