

ter. Maar in China bouwen ze overal tankopslag. Daar is de olievoorraad van dertig naar negentig dagen gegaan. Daar zie je overcapaciteit komen.”

Verwacht u veel van India?

“We willen graag in India investeren. Maar het is geen makkelijk land. In China wordt een plan gemaakt en dan gaat het ook gebeuren. In India komt er een tender, dat duurt jaren en dan heb je ook nog met corruptie te maken.”

Kunt u nog marktaandeel winnen?

“Dat is de vraag. Zo bouwt Petrabras in China twintig miljoen kuub opslagcapaciteit, dat is niet gering. Ook kleinere partijen zijn bezig met het bouwen van opslagcapaciteit. Ik zou het prachtig vinden als we erin slagen ons marktaandeel vast te houden.”

Volgens Goldman Sachs heeft het aandeel Vopak geen potentie.

“Ik denk dat het aandeel een faire prijs heeft. De koers-winstverhouding is wat hoger dan gemiddeld, maar we hebben een stabiele hoge kasstroom. En we werken aan enorm veel projecten. We werken ook aan een aantal projecten dat nog niet naar buiten is gebracht. Dus als Goldman Sachs zegt dat veel van de mogelijkheden van Vopak al zijn ingeprijsd, dan hoeft dat niet zo te zijn.”

Vopak heeft joint ventures zonder eigenaar te zijn, is dat niet riskant?

“In een aantal joint ventures zijn we inderdaad niet geen eigenaar, die hebben we dan ook niet volledig geconsolideerd in de cijfers. In die samenwerkingsverbanden willen we wel operationeel de leiding hebben, wij zijn de expert als we in een land met een lokale partner samenwerken. In nieuwe joint ventures willen we wel meer dan een belang van 50 procent. Een joint venture in Zuid-Korea is er al veertig jaar. In het verleden hebben we gevraagd of de Koreaanse partner wilde verkopen, maar dat was niet zo. Maar het loopt goed, we zijn tevreden.”

In hoeverre speelt duurzaamheid een rol in uw investeringen?

“Duurzaamheid is een belangrijk kenmerk van Vopak. Dat moet ook wel als je ergens twintig, dertig jaar zit, zoals wij. We investeren altijd in de laatste technologie als het gaat om veiligheid. Daarom zijn veel havens geïnteresseerd om met ons samen te werken.”



De crisis helpt Vopak volgens u. Hoe bedoelt u dat?

“Als de economie in volle vaart zou zijn gegroeid hadden we een tekort aan infrastructuur gehad, een tekort aan opslagcapaciteit. Dat betekent ook dat als de economie weer aantrekt er de noodzaak is om meer infrastructuur te krijgen. Daar zijn we nu mee bezig.”

Waar wilt u vooral groeien?

“Het gaat er vooral om de juiste plekken te krijgen. Als we in Singapore capaciteit bij konden bouwen, zouden we dat dolgraag doen. Maar in Singapore is geen grond meer voor olieopslag. Daarom kijken we nu meer naar Maleisië, Indonesië en Thailand.”

Wat gaat de olieprijs doen, waar houdt u rekening mee?

“Wie het weet mag het zeggen. De olieprijs ligt nu rond de 80 dollar per vat, volgens rapporten is dat te hoog. Ik denk dat de olieprijs hoog blijft, in elk geval dat de olieprijs niet ver onder de 60 dollar gaat komen. De speculatieve vraag is afgenomen. Ik ver-

wacht dat de economie weer gaat aantrekken en dan past daar eerder een hogere dan een lagere olieprijs bij.”

In hoeverre laat u uw investeringen afhangen van de olieprijs?

“Wij kijken meer naar de fysieke behoefte aan olie dan naar speculatieve vraag. We investeren niet op basis van de prijsontwikkeling. Die prijs kan, als de opslagterminal over een paar jaar klaar is, weer heel anders zijn. Daarom is het ook zo belangrijk op de juiste plekken land te kopen. Slechte plekken raken als eerste leeg als de vraag inzakt, goeie plekken blijven altijd gewild.”

Wat zijn eigenlijk goede plekken?

“In Amsterdam bijvoorbeeld is een tekort aan diesel en een overschot aan benzine. In de Verenigde Staten is een overcapaciteit aan diesel. Saoedi-Arabië importeert benzine. De importeurs van brandstof voor vliegtuigen zitten bijna allemaal in het Midden-Oosten. Daar speel je op in met je investeringen.” ■