

Als reder ben je altijd een geboren optimist



Luc Van Aelst
Journalist VFB

Interview met Marc Saverys, ceo van CMB

2011 en 2012 waren bijzonder moeilijke jaren voor de bulkscheepvaart. Maar Marc Saverys, de CEO van de beursgenoteerde groep CMB, ziet beterschap. “Wanneer? Daar lopen de meningen over uit elkaar, maar als reder ben je altijd een geboren optimist.”

2011 was een van de slechtste jaren in de bulkscheepvaart, en 2012 bracht weinig of geen beterschap. De lage vrachttarieven waren de belangrijkste oorzaak van deze miserie in de sector. Wat was er precies aan de hand met die tarieven?

Marc Saverys “U mag niet vergeten dat de bulkvaart één van die sectoren is waar de wetten van vraag en aanbod op hun zuiverste manier spelen. En natuurlijk hebben wij van 2003 tot 2008 een hoogconjunctuur gekend waarbij de vrachttarieven ongekende hoogten bereikten. Dat had onder

meer tot gevolg dat een hele reeks speculatieve investeerders opdook, inclusief mensen van buiten de sector, die inzagen dat er veel en makkelijk geld te verdienen viel. Zo ontstond een enorme, speculatieve overcapaciteit. Men dacht dat de bo-

men in de hemel zouden blijven groeien, en iedereen bestelde schepen bij. Toen kwam in 2008 de financiële crisis en de vertraging van de groei. Iedereen werd wakker met een gigantisch orderboek en dus kwamen al die schepen op de markt. Plots werd de sector geconfronteerd met een gigantisch overaanbod. Want laat ons wel wezen: de lage vrachttarieven van de afgelopen twee jaar zijn enkel en alleen een probleem van aanbod, niet van vraag.”

“De vraag is de afgelopen jaren blijven stijgen, misschien minder snel dan tijdens de hoogtijden maar toch. Ik zal u één frappant voorbeeld geven. China voerde 300 miljoen ton droge bulk in in 2004, een jaar met hoge vrachttarieven tot 70.000 dollar per dag. Welnu, in 2012, het annus horribilis van de sector met vrachttarieven van amper 7.000 dollar per dag, voerde datzelfde China 1,2 miljard ton droge bulk in!”

meer tot gevolg dat een hele reeks speculatieve investeerders opdook, inclusief mensen van buiten de sector, die inzagen dat er veel en makkelijk geld te verdienen viel. Zo ontstond een enorme, speculatieve overcapaciteit. Men dacht dat de bo-

VFB Hoe heeft de sector gereageerd op deze situatie?

Marc Saverys “Wij kunnen wel een en ander doen, maar hangen uiteraard vast aan de wetten van vraag en aanbod. Wat is er gebeurd? Veel speculatieve rederijen en operatoren zijn failliet gegaan. Al die wilde investeerders zijn hun geld kwijt. Maar de schepen die ze laten bouwen hebben, zijn er nog wel natuurlijk. Een deel daarvan is aan zeer lage prijzen verkocht op de markt. En wat gaan we de komende jaren nu zien? Veel relatief jonge schepen zullen naar de schroothoop gestuurd worden. Ik spreek dan van schepen van 16 jaar oud, terwijl in de goede tijden schepen soms tot 30 jaar meegingen! Maar

“2013 wordt het jaar van het geduld. Maar daarna gaan we een heropleving zien.”

aangezien er op de markt zo weinig te rapen valt, wordt ervoor gekozen de wat minder efficiënte schepen sneller te verwijderen. De markt gaat zich dus zelfreguleren, waarbij in 2013 een nooit eerder gezien tonnage aan schepen zal verschroot worden. Op die manier zal het evenwicht tussen vraag en aanbod zich herstellen. Wanneer? Wel, de optimisten zullen zeggen dat het eind dit jaar al zal gebeuren, de pessimisten zullen het eerder bij 2015 of zelfs 2016 houden.”

VFB Wat denkt u zelf?

Marc Saverys “Wel, als reder ben je altijd een geboren optimist hé (lacht en denkt even na). Eigenlijk moet ik hopen dat de komende zes maanden zeer slecht blijven. Want dat zal het verschromtingsproces nog versnellen en zullen de rederijen nog wachten met het bestellen van nieuwe schepen. Het orderboek, dat gigantisch was, zal dan langzaam maar zeker opdrogen. Als mensen dan later dit jaar weer schepen beginnen te bestellen, zullen die pas in 2015 en 2016 geleverd worden. Dit geeft de sector de tijd om het evenwicht terug te vinden en de oudere schepen uit de vloot te doen verdwijnen. Ondertussen zien we dat de wereldeconomie, met uitzondering van Europa, het lang niet zo slecht doet. Dus over de vraag naar de invoer van grondstoffen maken wij ons weinig of geen



snel genoeg om comfortabel te zitten?

Marc Saverys “We zitten inderdaad veel meer op de spotmarkt dan vroeger. Gelukkig hebben wij tijdens de goede jaren toch wat mooie reserves kunnen opbouwen, die ons toestaan om ons door deze slechte periode heen te spartelen. Bovendien genieten wij nog steeds het volste vertrouwen van onze bankiers. We hebben een aantal activiteiten in onze groep die het zeer goed doen, de luchtvaarttak ASL Aviation bijvoorbeeld. We weten nu al dat we zonder al te veel kleer-

“De bulkvaart is één van die sectoren waar de wetten van vraag een aanbod op hun zuiverste manier spelen.”

scheuren door 2013 zullen geraken. Daarom zeg ik, ook al doet dat pijn, te hopen dat de komende zes maanden relatief slecht blijven om aldus het verschrotingsproces, dat essentieel is, te kunnen versnellen.”

VFB *Als gevolg van de hoge bunkerprijzen heeft de sector meer aan slow steaming, langzaam varen zeg maar, gedaan. Hebben de klanten zich daar al een beetje mee weten te verzoenen?*

Marc Saverys “We hebben daar een pioniersrol in gepeeld. Ten eerste is slow steaming zeer economisch. Ten tweede heb je uiteraard ook nog het ecologische aspect, dat almaar belangrijker wordt. Trager varen betekent minder uitstoot, zo simpel is dat. Vandaag heb je overigens ook het fenomeen van de superslow steaming, waarbij schepen aan een snelheid van 8 tot 9 knopen varen. Wij denken dat 11 à 13 knopen de norm gaat worden, niet meer de 14 tot 15, soms zelfs 16 knopen die we gevaren hebben tijdens de boomperiode. We zitten hier goed, want we beschikken over een erg jonge vloot. We hebben onlangs in dit verband nog een aantal supereconomische handysize schepen (kleinere schepen) gekocht.”

“We weten nu al dat we zonder al te veel kleerscheuren door 2013 zullen geraken.”

zorgen. Natuurlijk: daar waar China een economische groei van meer dan 10 procent kende, is dat nu ‘slechts’ 7,5 procent, een cijfer waar we hier enkel maar van kunnen dromen overigens. Maar indien de op één na grootste

economie ter wereld met 7 of 8 procent aantrekt, zijn dat gigantische volumes, en daar zullen wij van kunnen profiteren wanneer het overaanbod van schepen verdwenen is en we terugkeren naar een zeker evenwicht. Het is gewoon een kwestie van tijd.”

Slow steaming

VFB *Maar hebt u die tijd wel? U hebt uw langetermijnindekking teruggebracht tot het laagste peil ooit, zodat u meer aangewezen bent op de spotmarkt. Stijgen de vrachtprijzen daar wel*

TNT Airways

VFB *Hoe belangrijk is voor CMB het puur traden in schepen?*

Marc Saverys “Och weet u, dat hebben we eigenlijk altijd gedaan. Vandaag is het eerder het moment om schepen te kopen dan om er te verkopen. De prijzen zitten echt aan hun bodem. Het is nu het moment om te zaaien om later te kunnen oogsten. Vorig jaar hebben we bijvoorbeeld twee ‘weesschepen’ gekocht, schepen die klaar waren maar waarvan de besteller failliet was gegaan. De werf heeft die schepen aan ons verkocht aan een heuse spotprijs vergelijkbaar met die in 2000 of 2001. Om u een idee te geven: een capesize- schip

(een groot schip) dat in 2001 aan 33 à 34 miljoen dollar verkocht werd, kostte in 2007 ongeveer 150 miljoen. Welnu, wij hebben die kunnen kopen aan 36 miljoen dollar. We hebben ook nog opties op een aantal schepen. Vooral de handysize-markt zien we vrij snel herstellen, en ik denk dat we klaar staan om daar op in te spelen met onze vloot. Als de laatste handysize-schepen opgeleverd worden, zullen wij er een dertigtal in eigendom hebben. Daar zitten we dus bijzonder goed. Bovendien hebben we als gevolg van de crisis een aantal kredieten vervroegd moeten terugbetalen aan de banken, waardoor onze schuldgraad zeer aanvaardbaar is. Ik ben dan ook eerder optimistisch. Zoals de Chinezen zeggen: 2013 wordt het jaar van het geduld. Maar daarna gaan we een heropleving zien.”

VFB *U vermeldde daarnet al even ASL Aviation. Wat zijn de verdere plannen met de luchtvaartak nu jullie TNT Airways niet mogen overnemen van Europa?*

“Het is altijd onze algemene politiek geweest een zo hoog mogelijk dividend uit te keren, en ik zie niet in waarom we daar plots verandering in zouden brengen.”

Marc Saverys “Wel, ASL doet het sinds een paar jaar erg goed, hetzelfde geldt voor de budgetten voor 2013. Uiteraard is het afspringen van de deal met TNT Airways, een gevolg van het feit dat de grote fusie tussen UPS en TNT Express er niet komt, een ontgoocheling geweest. Maar intussen hadden onze mensen met die van TNT de overname al grondig voorbereid, en er bestond consensus dat het een win-win situatie was. In ieder geval staat vast dat we met ASL sowieso een unieke positie op de markt kunnen zetten waarmee we ook de zeer grote spelers bereiken. We zien dus nog heel wat organische groei voor deze afdeling.”

VFB *CMB is sinds jaar en dag één van de favoriete aandelen van de (kleine) belegger. U zet stevast een mooie return neer, inclusief een aantrekkelijk dividend. Maar vorig jaar besliste u geen interimdividend uit te keren. Moet de belegger zich nu zorgen maken?*

Marc Saverys “Wij wensen onze trouwe beleggers te blijven belonen, laat daar geen

twijfel over bestaan. Maar moeten er tegelijk voor zorgen dat we genoeg financiële reserves behouden, niet enkel naar de banken toe maar ook om te kunnen zaaien wat we dan later kunnen oogsten. Vandaag zijn er zeer mooie opportuniteiten aan zeer mooie prijzen, maar het percentage dat je moet betalen uit eigen middelen ligt hoger dan voorheen. Dat vergt dus meer cash-middelen. We hebben nog niet beslist wat we dit jaar gaan doen. Vergeet niet dat wij een cyclisch aandeel zijn. Ik zou de waarheid onrecht aandoen door te zeggen dat we een aandeel voor de goede huisvader zijn. Of misschien wel, maar dan voor de huisvader die zich wel een beetje bewust is van de risico's en er geen schrik van heeft. Maar het is altijd onze algemene politiek geweest een zo hoog mogelijk dividend uit te keren, en ik zie niet in waarom we daar plots verandering in zouden brengen.”



INTERVIEW 29 JANUARI 2013

Kerncijfers CMB (in duizenden USD, voorlopige cijfers)	2012	2011
	Omzet	662.681
EBITDA	165.523	228.909
EBIT	42.855	129.418
Resultaat na belasting	130.504	137.150