



In Krimpen a/d IJssel bouwt het Nederlandse IHC voor DEME de megasleehopper Congo River. De gigantische bulb vooraan het schip zorgt voor een vermindering van de golfslag waardoor het schip sneller en economischer vaart.

RV

Scheepsbouwer IHC brandt kaars voor baggeraar DEME

| Grootste bouwer van baggerschepen zoekt 300 tot 600 miljoen vers kapitaal voor buitenlandse overname

MARC DE ROO, HEUSDEN

Het Nederlandse IHC Merwede, de grootste bouwer van baggerschepen ter wereld, mag een kaars branden voor de Belgische baggeraar DEME. Eind 2009 kondigde de directie nog aan dat het een van zijn vijf Nederlandse scheepswerven - die in Hardinxveld-Giessendam - tijdelijk in de mottenballen zou leggen maar dankzij de bestellingen van DEME, die er vijf van zijn acht nieuwe schepen laat bouwen, lijkt de crisis bezworen, al is dat in de scheepsbouw nooit zeker.

Een werknemer op de werf in Hardinxveld-Giessendam, die al meer dan dertig jaar bij IHC werkt, wijst naar de muur vol DEME-scheepsplannen achter zijn bureau. Trots toont hij op de computer hoe de bouw van schepen tot in detail en in 3D wordt uitgevoerd, gepland en opgevolgd. 'Het gaat goed nu', maar tegelijk voegt hij er aan toe dat schepen bouwen een heel fluctuerende business kan zijn. 'In mijn carrière ben ik al zeker zes keer naar huis gekomen met de boodschap: nu is het gedaan, nu gaan ze de werf opdoeken.'

Niet dus. IHC blijkt een kat met negen levens en Bram Roelse, al-

gemeen directeur van IHC, is optimistisch. 'We hebben een orderboek van 1,2 miljard euro. Dat is heel gezond en voldoende voor ongeveer een jaar werk. DEME is goed voor een half miljard, dat is exceptioneel hoog. In 2003-2004 zat de scheepsbouw in een forse dip, maar sinds 2005 gaat het opnieuw beter. 2009 was stil, maar de volgende jaren zien er goed uit. We zijn een conservatief bedrijf - financieel gezond - vandaar dat we onmiddellijk beslisten een scheepshelling tijdelijk stil te leggen. Je moet tijdig ingrijpen. Maar nu is de crisis voorbij.'

TOP TIEN

Behalve uit België kreeg IHC ook belangrijke bestellingen binnen uit China, India, Angola en Zuid-Afrika. Roelse: 'Bagger-schepen voor staatsbaggerbedrijven. Geen complexe schepen, maar wel belangrijk. De geografische spreiding zit goed. We bouwen ook voor de Nederlandse baggeraars Van Oord (dat zopas een tweede cutterzuiger bestelde, red.) en Boskalis. Ook de typologie zit goed. We bouwen grote schepen, we doen verbouwingen en kleine schepen. Dat is belangrijk om knowhow op te doen en dat geeft ons stevigheid in de markt.'

IHC, dat vorig jaar 59 miljoen

euro nettowinst draaide op een omzet van 1,1 miljard euro, behoort wereldwijd tot de top tien op de lijst van de grootste scheepsbouwers, na de (veel grotere) Kerpels, Hyundai's en Daewoo's van deze wereld die een omzet draaien van 3 tot 4 miljard euro. De Nederlandse werf wil verder internatio-



We zijn het nummer zes, de grootste onder de kleintjes.

BRAM ROELSE, algemeen directeur IHC

naliseren. Voor buitenlandse overnames zoekt IHC 300 tot 600 miljoen euro vers kapitaal.

Roelse: 'We zijn het nummer zes, de grootste onder de kleintjes zeg maar, maar we willen de volgende drie à vijf jaar onze omzet verhogen van 1,1 naar 1,5 à 2 miljard euro. De afgelopen vijf jaar is onze omzet ook verdubbeld. We hebben een werf in het Chinese Dalian in joint venture en besteden uit aan een Chinese werf in de buurt van Sjanghai. Nu zoeken we naar overnames in Singapore, Vietnam, Indonesië en Brazilië.

De loonkosten zijn er minder hoog en vaak is het beter om dicht bij je klant te zitten. We bouwen al 'standaardmodellen' in het cuttersegment en willen dat ook doen voor grotere hopperzuigers. Met een eigen werf heb je een betere controle over het bouwproces.'

Interessante werven vinden is niet makkelijk. Roelse: 'Er is in Azië veel te koop. Maar de goeie werven zijn meestal niet te koop of te duur. We willen ook geen klassieke scheepsbouwer kopen. We zien onszelf niet als een scheepsbouwbedrijf maar als een ingenieursbedrijf dat 'toevallig systemen maakt die drijven'. Dat maakt het lastig. We willen enkel investeren in een land met politieke stabiliteit, zonder corruptie.'

OFFSHORE

Roelse wijst op de toenemende concurrentie van de Chinese werven die gretig kopiëren en steeds prominenter en met betere kwaliteitsproducten op de markt verschijnen. 'Maar ik denk wel dat we nog 10 jaar complexere baggerschepen in Europa kunnen bouwen.'

IHC ziet nog forse groei in de bouw van werkschepen voor de offshoresector. Roelse: 'We zijn er actief, maar onvoldoende. We streven in onze omzet naar 50 procent bagger en 50 procent offshore.'

Roelse ziet ook toekomst in de bouw van installaties voor de offshoremijnbouw op grote dieptes in zee. 'Dat is een opkomende business maar het zal nog vijf tot tien jaar duren vooraleer het een grote markt wordt.'

IHC bouwde destijds schepen voor Jan de Nul maar nu niet meer. 'Jan De Nul kwam met zijn ontwerp en wij voerden het uit. We doen liever ontwerp én bouw.'

Topman Alain Bernard van DEME zegt voor IHC te kiezen omdat het prima kwaliteit levert, wat bij Chinese werven niet altijd het geval is. 'Ze leveren ook op tijd. Dat is in China ook vaak een probleem. Maar IHC zal op termijn moeten opletten. De Chinezen leren snel.'

IHC Merwede splitste in 2005 af van IHC Caland, dat sindsdien door het leven gaat als het beursgenoteerde SBM Offshore. De Nederlandse scheepsbouwer is voor 49 procent eigendom van Rabo Capital. Het personeel en het management bezitten 33 procent. Er werken zo'n 3.000 mensen, van wie 2.500 in Nederland.