

Ondernemingen

4

weekend

DE TIJD | ZATERDAG 16 JANUARI 2010



6 FARMA
Belgische malariapil onder vuur

8 MEDIA
Van Hecke en Vandenhoute na de Humo-deal

11 TECHNOLOGIE
Broeikasgas kilometers onder de grond

Gent tegen verbreding Schipdonk

Volgens havenbestuur is verbreding nefast voor Gentse haven | Gentse overslag vorig jaar met 23 procent gedaald

MARC DE ROO, GENT

‘We zijn geen voorstander van de verbreding van het Schipdonkanaal dat Zeebrugge moet aansluiten op het Europese binnenvaartnet.’ Dat zei de Gentse schepen voor de haven, Christophe Peeters, gisteren tijdens de voorstelling van de havencijfers. ‘Het project zal de Gentse regio opzadelen met een tekort aan water en het kanaal Gent-Terneuzen doen verzilten. Dat is nefast voor de bedrijven die het water gebruiken in hun productieprocessen. Er zijn andere prioriteiten om Vlaanderen logistiek te laten groeien. Men kan beter inzetten op estuaire vaart (binnenschepen die ook op zee kunnen varen, red.). Die komt bovendien onze haven ten goede. Het geld dat we uitsparen door het kanaal niet te verbreden (ramingen gaan uit van 625 miljoen tot 2 miljard euro, red.) kunnen we beter in nieuwe havensluizen stoppen.’

Het Gentse havenbestuur ijvert al jaren voor de bouw van een nieuwe sluis ter hoogte van Terneuzen om grotere schepen naar zijn haven te krijgen. De oude is verouderd en geregeld defect. Havenbedrijven, milieuverenigingen, havenbesturen en lokale politici in Zeeland en Oost-Vlaanderen spraken meer dan een jaar geleden hun voorkeur uit voor de bouw van een grote zeesluis. Maar Nederland en Vlaanderen hebben nog altijd geen finaal akkoord over de grootte en de financiering van de sluis. Gent en Vlaanderen willen een (grote) zeesluis, Nederland twijfelt nog en bestudeert het alternatief van een binnenvaartsluis.

Nederland financierde de oude sluis voor 20 procent. Het is onzeker of het bereid is een vijfde van de nieuwe sluis (kostprijs 1 miljard) te betalen. ‘We hopen voor de zomer op duidelijkheid’, zegt Daan Schalk, de gedelegeerd bestuurder van het Havenbedrijf Gent.

Gent zet de komende jaren een deel van zijn inkomsten opzij om de sluis mee te financieren. Slui-



Daan Schalk (l.) en Christophe Peeters, de nieuwe top van de haven van Gent, begonnen vorig jaar onder een slecht gesternte, want ‘hun haven’ boekte 10 miljoen ton minder overslag.

© THOMAS DE BOEVER

zen werden vroeger uitsluitend gefinancierd door de Vlaamse overheid, maar minister-president Kris Peeters (CD&V) besliste vorig jaar dat de havens moeten meebetalen voor infrastructuur. Peeters eist een bijdrage van 50 procent, de Vlaamse havens, ook Gent, willen tot maximaal 15 procent gaan. ‘We willen een bijdrage leveren op basis van onze draagkracht. We hebben nog tijd om dat uit te klaren’, zegt Schalk.

SLECHTE CIJFERS

Het Gentse havenbestuur werkt aan een strategisch tien-

renplan. Dat moet de maritieme overslag de volgende tien jaar met 600.000 ton per jaar doen groeien. In mei volgen details daarover. Schalk vertrekt van een overslag van 24 miljoen ton in 2010, wat 15 procent meer is dan in 2009. Met 20,8 miljoen ton maritieme overslag was vorig jaar 23 procent slechter dan

Het geld voor het Schipdonkanaal gebruiken we beter voor nieuwe sluisen.

CHRISTOPHE PEETERS, Gentse schepen voor de haven

goed, maar we blijven voorzichtig. Een zwaluw maakt de lente niet. Inclusief binnenvaarttrafik klokke Gent vorig jaar af op een overslag van 37,2 miljoen ton, 21 procent of 10 miljoen ton minder dan in 2008.

De daling is vooral te wijten aan de mindere overslag van erts en kolen door de crisis in de staalsector. ArcelorMittal heeft in Gent een van zijn belang-

rijkste staalfabrieken. Droge bulk is goed voor 60 procent van de Gentse overslag. Fruitsap, zand, schroot, biodieselgrondstoffen en bouwmaterialen deden het goed. Gent investeert de volgende vier jaar 10 miljoen euro, hoofdzakelijk uit eigen middelen.

Voor het Kluisendok, waar nog circa 300 hectare lege haven terreinen beschikbaar zijn, worden nieuwe klanten gezocht. ‘Er zijn kandidaten. We bekijken dat in functie van de nieuwe sluis en de trafieken die ze aanbrengen’, zegt Schalk.

Door de trafiekdaling vermin-

derden de haveninkomsten tot circa 25 miljoen euro. In 2008 boekte het Havenbedrijf 27 miljoen omzet. Peeters: ‘In tegenstelling tot Antwerpen vraagt de stad Gent geen dividend. We investeren het weer in de haven.’

Minister van Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) verklaarde op de nieuwjaarsreceptie dat een grote zeesluis de enige optie is ‘die voldoende probleemoplossend vermogen heeft voor de toekomst’. Volgens Crevits zullen de onderhandelingen met Nederland over de financiering slagen. ‘We doen stappen vooruit.’

DSB kost banken 600 miljoen euro

Het faillissement van de Nederlandse bank DSB gaat de overige banken van het land 500 tot 600 miljoen euro kosten. Dat becijferde de Nederlandse zakenkrant fd. De banken moesten opdraaien voor de spaargelden die aan DSB-spaarders worden uitbetaald onder het depositogarantiestelsel. Het bedrag waarvoor de banken moeten opdraaien, hangt af van hun marktaandeel. Marktlieder Rabobank zal naar schatting een voorziening van minimaal 200 miljoen euro moeten nemen, ING zeker een van 165 miljoen euro.

Autoverkoop in Europa blijft op peil

Het succes van de in heel Europa ingevoerde schroothulpen op oude auto's heeft kunnen voorkomen dat de verkoop van nieuwe exemplaren vorig jaar volledig is ingestort. In vergelijking met 2008 daalde de autoverkoop vorig jaar met slechts 1,8 procent, becijferde de Europese federatie van de auto-industrie ACEA.

Fiat, Renault, Ford en het Volkswagen-concern boekten, over het hele jaar gezien, zelfs verkoopstijgingen. Luxeconcerns als Daimler en BMW hadden te maken met een verkoopkrimp van 13 procent.

‘Focus ligt in 2010 nog meer op overnames’

Arseus boekt 10 procent omzetgroei

JAN DE SCHAMPHELAERE

In de eerste helft van 2009 hebben we vooral gewerkt aan de versterking van het management van de afdelingen. Daarna zijn we strategische overnames begonnen doen. In 2010 zal de focus daar nog meer op liggen. We hebben daarvoor nog 60 miljoen euro beschikbaar. Dat zegt de gedelegeerd bestuurder van Arseus, Ger van Jeveren, naar aanleiding van een trading update.

Arseus is actief in de gezondheidszorg als leverancier van farmaceutische grondstoffen aan apothekers (Fagron), tandartsstoelen en componenten voor tandprothesen (Dental), software (Corilus) en materiaal voor ziekenhuizen, gaande van medische handschoenen tot ademhalingspompen (Medical). Het bedrijf haalde vorig jaar 391,3 miljoen euro omzet, goed voor een groei van 10,3 procent, waarvan meer dan de helft dankzij overnames.



Arseus beloofde de beleggers bij de beursgang een buy-and-buildstrategie en hield woord. In 2008 spendeerde het management 39 miljoen euro aan overnames. Het bedrag voor 2009 maakt Arseus pas in maart bekend, bij de publicatie van de jaarcijfers.

EXPANSIE

Dit jaar zal Arseus nog meer om zich heen kijken. Van Jeveren mikt vooral op geografische expansie van Fagron in Centraal-en

Oost-Europa en Scandinavië. ‘We zijn al Europees marktlieder en willen overal aanwezig zijn’, zegt hij. Voor Dental wil hij het distributienetwerk in Frankrijk versterken. ‘En wat Medical betreft? Overnames zoals het Belgische Duo-Med (chirurgische technologie, red.) zullen we niet laten schieten als ze zich aandienen.’

Voor 2010 schuift Arseus dezelfde omzetprognose als vorig jaar naar voren: 5 à 10 procent omzetgroei, waarvan 3 à 6 procent organisch. Is dat niet te voorzichtig als we bedenken dat 2009 een ‘crisisjaar’ was? ‘Zijn tandartsen opnieuw bereid te investeren in apparatuur? En wat doen de ziekenhuizen? We zien de eerste signalen dat er herstel is, maar alles moet nog bevestigd worden. We mogen misschien wel hopen dat de omzet aan de bovenkant van de vork zal uitkomen.’

Het management verwacht dat de bedrijfskasstroom in 2010 sneller zal groeien dan de omzet onder andere door het besparingsplan van 5 miljoen euro.

Zeven landen sluiten rangen rond A400M

GUIDO MEEUSSEN

De zeven NAVO-landen die samen 180 militaire transportvliegtuigen hebben besteld bij Airbus, zijn tot een gezamenlijk standpunt gekomen over de financiering van het ontspoorde A400M-programma. Ze willen dat het voortgezet wordt, maar niet tot elke prijs, luidt het. De komende dagen gaan ze aan tafel zitten met EADS, het moederbedrijf van de vliegtuigbouwer, om tot een oplossing te komen. Een compromis zou erin bestaan het aantal bestelde toestellen te verminderen, de leveringen te spreiden in de tijd en de vraagprijs per toestel te verhogen, maar dat is nog speculatie.

Duitsland (60), Frankrijk (50), Groot-Brittannië (25), Spanje (27), Turkije (10), België (7) en Luxemburg (1) hebben in 2003 een contract getekend met Airbus voor de levering van 180 toestellen tegen 20 miljard euro. Het programma heeft al ruim twee jaar vertraging opgelopen en de ontwikkelingskosten zijn ontspoord. Ook de productie



zou duurder uitvallen. Sommige bronnen spreken van 11 miljard euro meer.

EXTRA KOSTEN

EADS heeft al 2,4 miljard euro uitzonderlijke kosten geboekt voor de A400M, maar wil dat de landen een deel van de bijkomende factuur betalen. Tom Enders, de CEO van Airbus, heeft er zelfs mee bedreigd het hele programma te laten vallen. Maar dat zou EADS naar schatting nog eens 9 miljard euro kosten.

Frankrijk liet eerder uitschijnen dat het vrij ver wil gaan in de onderhandelingen met EADS, Duitsland stelde zich het meest terughoudend op. Nu zouden ze dus op dezelfde golflengte zitten. De twee landen samen zijn goed voor meer dan 60 procent van het orderboek. België heeft altijd gezegd dat het zich bij het groepsstandpunt zou aansluiten.

Antwerpen werkt samen met Rotterdam

De toplui van de havens van Antwerpen en Rotterdam, Eddy Bruyninckx en Hans Smits, gaan om de tafel zitten om te kijken hoe ze kunnen samenwerken. Smits liet de afgelopen maanden enkele keren uitschijnen dat Antwerpen niet bereid was tot samenwerking.

Smits had voorgesteld pijpleidingen te leggen tussen de twee havens voor de afvoer van CO₂ naar Rotterdam en latere opslag in lege gasvelden in zee. Hij suggereerde ook het Rotterdamse informaticaplatform, dat alle meldingen van binnenkomende schepen en ladingen registreert, te verbinden met dat van Antwerpen. Zoals er een Rotterdamse link bestaat met Amsterdam en Vlissingen. Daardoor moeten gemeenschappelijke internationale klanten slechts één systeem hanteren.

Eddy Bruyninckx: ‘Zolang de verdieping van de Westerschelde niet was uitgeklaard, was het niet echt het moment om te praten. Maar het is zeker de moeite om te kijken welke toegevoegde waarde hun ‘portbase systeem’ ons kan bieden, want de uitwerking van ons ‘cargo community system’ loopt niet zoals het moet. We kunnen ook onderzoeken hoe we samen efficiënter cargo per trein naar Duitsland kunnen brengen. Ook de gezamenlijke scheepsindex, die de milieuvriendelijkheid van de schepen meet, kunnen we samen uitwerken. We willen wel een samenwerkingsmodel, maar enkel op basis van gelijkheid. Niet als Antwerpen, de satellithaven van Rotterdam.’

MDR

Zürich krijgt waar Brussels zelfs nog niet van droomt

Vanaf eind maart zet Singapore Airlines (SIA) een Airbus A380 in naar Zürich. ‘Daardoor kunnen passagiers die via deze luchthaven naar Singapore reizen, ook genieten van de voordelen van dit toestel’, meldt de SIA. Vandaag vliegt SIA twaalf keer per week met een Boeing 777-300-ER tussen de twee steden. Zodra de A380 in dienst wordt genomen, wordt die frequentie teruggebracht tot één vlucht per dag. De aangeboden zetelcapaciteit wijzigt nauwelijks.

Zürich wordt de derde Europese luchthaven waar SIA zijn A380-vloot inzet, na London en Parijs. Wereldwijd zijn er zeven. Het is opmerkelijk dat de Aziatische carrier ook een middelgrote luchthaven kiest voor zijn superjumbo. Uiteraard kan dat enkel omdat Zürich al een belangrijke markt is voor SIA.

Brussels Airport is ongeveer even groot als Zürich maar daar droomt men zelfs niet eens van een A380-lijndienst. ‘De A380 kan hier landen en opstijgen, maar de terminal zou aangepast moeten worden’, zegt de woordvoerder van Brussels Airport. Het grootste passagiers-toestel dat nu op Zaventem vliegt is een B777. Lufthansa, dat 45 procent heeft van Brussels Airlines, beschouwt Zaventem als zijn vijfde hub, na Frankfurt, München, Wenen en Zürich.

GUM