

Vlaamse kranen bouwen mee aan grootste olieproject

17 september 2016 00:00

Michael Sephiha En Tom Michielsens,

In één megacontract een jaaromzet halen, daarin slaagt Sarens. Het kranenbedrijf mag in Kazachstan meebouwen aan het grootste olieproject van het moment. Prijs: 33 miljard euro.

Ludo en Wim Sarens glunderen. De ingehouden spanning, net voor vader en zoon het grote nieuws uit de doeken doen, is van hun gezichten af te lezen. Het uit de kluiten gewassen familiebedrijf, bekend van de blauwe reuzenkranen langs de A12, gaat de komende vier jaar zwaar materieel leveren aan TengizChevroil (TCO). Dat consortium van de Amerikaanse oliegiganten Chevron en ExxonMobil, het Russische Lukoil en de Kazachstaanse overheid exploiteert Tengiz, een van de grootste olie- en gasvelden ter wereld.

Het Tengiz-veld, zowat 2.500 km² groot, ligt ten noordoosten van de Kaspische Zee, in een barre streek waar de temperaturen tussen min en plus 40 graden schommelen. Uiterekend hier werd in 1979 een van de grootste oliereserves ontdekt. Vandaag worden er 600.000 vaten olie per dag opgepompt. Met een kostprijs van 9 dollar per vat is het een van de rendabelste oliewinningen ter wereld.

'Daarom is het nu het enige grote olie- en gasproject dat nog op gang getrokken wordt', licht bestuursvoorzitter Ludo Sarens toe. 'Door de lage olieprijs is het een van de weinige plekken waar een investering van 37 miljard dollar (33 miljard euro) nog de moeite loont.'

Het contract voor Sarens bedraagt 1,5 procent daarvan, of 500 miljoen euro, en creëert 250 jobs, waarvan een 30-tal in België. Over vier jaar wil TCO er de helft meer olie oppompen, bijna een miljoen vaten per dag. Saudi-Arabië, de grootste olieproducent ter wereld, pompt 8,2 miljoen vaten per dag op.

De installatie, die 350.000 ton zal wegen, wordt ontworpen en gebouwd door een Zuid-Koreaanse groep in de havenstad Okpo. Van daaruit wordt ze in 'kleine' modules van 30 bij 40 meter via een zeeroute verscheept naar de toendra van Tengiz, aan de Kaspische Zee, 8.000 kilometer verder (zie kaartje).

Het materieel dat Sarens in stelling brengt om al die tonnen staal te vershippen van Zuid-Korea naar Kazachstan is indrukwekkend: transportplatformen met in totaal 12.000 wielen, ruim 100 kranen - waaronder 'Benny', een mastodont die meer dan 3.200 ton kan tillen - en mastodons die samen een watervlak van 90 bij 30 meter beslaan. Het bedrijf koopt voor 70 miljoen euro nieuw materieel aan.

Het project, het grootste in zijn geschiedenis, is een mooie opsteker voor Sarens. De voorbije jaren was de snelle groei van het familiebedrijf wat afgekalfd door de zwakke olieprijzen. Een kwart van de omzet komt immers van de olie- en gassector. Aangezien die minder inkomsten heeft, worden veel investeringsprojecten onhold gezet.

Terwijl het familiebedrijf tussen 2003 en 2014 een groeispurt neerzette van 100 miljoen euro naar 638 miljoen euro omzet, viel die vorig jaar terug tot 592 miljoen euro. 'Ook dit jaar zal de omzet 10 procent lager liggen, op 530 miljoen euro', geeft CEO Wim Sarens toe. '2016 zal een overgangsjaar zijn. We verhuizen nogal wat kranen van Australië, Zuid-Afrika en Latijns-Amerika, waar de mijnbouw ingestort is, naar India, Egypte en Mexico, waar energiecentrales, windmolens en grote bouwprojecten op stapel staan. Maar kranen die onderweg zijn, brengen niets op. Vanaf volgend jaar moet de omzet met de start van het Tengiz-project weer fors omhoog.'

Ook voor Waterland, de Belgisch-Nederlandse private-equityspeler die in 2011 voor 100 miljoen euro (22%) instapte, is dit goed nieuws. Pas als de ebitda van Sarens weer meestijgt met de omzet (vorig jaar een marge van 25%), wordt het weer een aantrekkelijke bruid om uit te huwelijken aan een nieuwe partij. Op de vraag of de geruchten over een uitstap van Waterland kloppen, antwoordden de Sarensen overigens nogal laconiek. 'Daar is niets speciaals van gezegd. Maar het zit als investeringsfonds in hun DNA. Vermoedelijk blijven ze nog twee tot vier jaar. Het zou ook niet logisch zijn dat ze zouden uitstappen voor het hele TCO-project 'up and running' is, ergens in 2020.'

Ondanks de euforie over het Tengiz-contract zitten er misschien toch enkele addertjes onder het gras. Zal Sarens na het megaproject geen overcapaciteit aan kranen hebben? '60 tot 80 procent van de investeringskosten is al terugbetaald door dit ene contract', stelt Ludo Sarens. 'Bovendien past het sowieso in de vernieuwing van onze vloot en zullen de kranen inzetbaar zijn in projecten die nu al in de pijplijn zitten voor na 2019. Dit project kan trouwens de ijsbreker worden voor toegang tot de Amerikaanse markt. Chevron en ExxonMobil zijn niet de eerste de beste. TCO heeft ons het contract rechtstreeks gegeven - niet via een onderaannemer - omdat het zo complex is. Alles in dit megaproject hebben we ooit al eens gedaan, maar de omvang, de logistieke complexiteit en de moeilijke klimatologische omstandigheden waarin we werken, zijn nieuw. Een unieke kans om te tonen wat we kunnen.'

Copyright De Tijd