

Hendrik Sarens:

'Onze ingenieurs maken het verschil met de concurrentie'

Els Jonckheere, Engineeringnet Magazine

De grootste mobiele kraan ter wereld is van Belgische hand, en dan nog wel van een bedrijf dat geen kranen bouwt! Want het is Sarens, een onderneming die zich in het verplaatsen en hijsen van zware lasten specialiseert, die met deze primeur gaat lopen. Dat het met dit sterk staaltje ingenieurswerk kon uitpakken, heeft alles te maken met de ervaring van haar team in het gebruik van kranen en andere hijswerktuigen. De lasten worden immers alsmat gecompliceerder en zwaarder, zodat Sarens geen andere keuze had dan haar eigen kraan te ontwerpen...

Hoe is het eigenlijk allemaal begonnen?
Director Heavy Lift Department, **Hendrik Sarens**: "Als bijverdienste startte mijn overgrootvader, de landbouwer Frans Sarens, in de jaren veertig met bosontginning en het vervoer van bomen. Eerst gebeurde dat met paard en kar, maar al snel werd gezocht naar manieren om het transport, het laden/lossen en later ook het hijsen van lasten efficiënter te maken. Dit resulteerde in flink wat knowhow die de organisatoren van de Wereld Expo '58 wel konden gebruiken. Vandaar dat de kinderen van mijn overgrootvader in 1955 besloten om N.V. Ondernemingen Sarens-De Coster en Kinderen op te richten en zwaar in kranen en transportmateriaal te investeren. Zo hielpen wij mee aan de bouw van het Atomium, maar ook aan vele andere paviljoenen. De ervaring die we op de Wereld Expo opdeden, was van onschatbare waarde en effende het pad naar de internationale onderneming die Sarens

vandaag is. Want de zonen en later ook de kleinzonen van Frans begonnen zich steeds meer in het transport en het hijsen van zware en grote componenten te specialiseren. Intussen staat de vierde generatie aan het hoofd de onderneming, die nog steeds voor 100 % in handen van de familie is en vorig jaar een omzetcijfer van iets meer dan 400 miljoen euro realiseerde. Vandaag concentreren we ons minder op het transport, maar zijn we wel één van de grootste spelers op de mondiale markt van kraan- en projectwerk. De groep Sarens telt ondertussen een kleine drieduizend medewerkers, verspreid over 70 vestigingen in 43 landen."

Is uw sector erg concurrentieel?

Hendrik Sarens: "In België is er geen enkel bedrijf dat op ons niveau meespeelt. Op

wereldvlak zijn er een paar spelers, maar die zijn meestal kleiner dan Sarens en specialiseren zich over het algemeen in één of enkele niches. Wij kunnen eigenlijk alle mogelijke opdrachten aan om zware lasten te transporteren en horizontaal of verticaal op fundatie te brengen. Denk hierbij maar aan bruggen, deelstukken van elektriciteitscentrales, rafinaderijen, ... Vandaar dat we een heel erg uitgebreid assortiment aan werkingsmaterieel hebben: van enorme vrachtwagens, over kranen, tot alternatieve bewegingsystemen, zoals schuif-, masten-, vjzeloplossingen, ..."

Gaat u samenwerkingsverbanden aan met andere Belgische bedrijven die internationaal actief zijn?

Hendrik Sarens: "Ik zou eerder over solidariteit spreken: als bijvoorbeeld een Jan De



verschil

Nul, Deme of Buyck ergens een project hebben lopen waarbij lasten moeten worden verplaatst of gehesen, zullen ze ons altijd als geprefereerde partner voorstellen. En dat komt de klant ten goede, want Belgen hebben nu eenmaal hun eigen manier van werken. We leveren erg professioneel werk zonder daar veel woorden aan vuil te maken. We worden zelfs wel eens verweten dat we te nederig zijn. Maar daarin ligt net onze sterkte: de meeste Belgische bedrijven willen niet uitgroeien tot een multinational met een brede waaier aan activiteiten. We spelen liever een rol in nichemarkten. En door de kwaliteit en professionaliteit waarmee we ons positioneren, slagen we erin om het tot marktleider te schoppen..."

Hoe belangrijk is uw team ingenieurs voor uw activiteit?

Hendrik Sarens: "Ontzettend belangrijk: eigenlijk zorgen zij er voor een groot deel voor dat wij het verschil met de concurrentie kunnen maken. Want om zware en complexe lasten op de meest optimale manier en in de kortste tijdspanne te transporteren en te hijsen, is heel wat ingenieurskennis nodig. Zo dient te worden berekend welke lasten de ondergrond aankan, wat de positie van de hijspunten in functie van het zwaartepunt is, ... En precies op dat vlak staan wij erg sterk qua kennis. Op die manier kunnen we oplossingen aanbieden die technisch zijn ondersteund, wat voor heel wat klanten bij hun keuze van partner een doorslaggevend argument is. Maar eigenlijk gaat het nog verder, want onze ingenieurs hebben door deze kennis ook ontdekt dat er een hiaat is op het vlak van werktuigen in onze sector. Vandaar dat we doorheen de jaren zijn gestart met zelf materieel te ontwikkelen, zoals -, masten-, schuif- en vjzeloplossingen. Het resultaat is dat ongeveer 25 % van al onze systemen intussen van eigen hand is. En ook hierdoor kunnen we, dankzij onze ingenieurs, het verschil met de concurrentie maken."



"Techniekers moeilijker te vinden dan ingenieurs"

Hendrik Sarens over de schaarste van ingenieurs op de Belgische arbeidsmarkt. Interessante quote: "Het is moeilijker om de vacatures voor technici in te vullen. Want daar is de schaarste nog veel groter dan in engineering."

Ondervindt u moeilijkheden bij het vinden van de juiste ingenieurs?

Hendrik Sarens: "Er is een schaarste op de Belgische markt, dat weet iedereen. Vandaar dat we inderdaad een tandje moeten bijzetten om alle vacatures ingevuld te krijgen. Maar al bij al valt het nogal mee. Het internationale en bijzondere karakter van onze activiteit trekt menig jonge afgestudeerde ingenieur aan. Daarnaast krijgen we nog altijd flink wat reactie op advertenties en participeren we aan heel wat jobhappenings. Tevens voorzien we een bonussysteem voor personeelsleden die kandidaten aanbrengen. En aangezien we kantoren in 43 landen hebben, kunnen we natuurlijk ook veel in het buitenland rekruteren. Zowieso werken we in onze vestigingen voornamelijk met lokale mensen. Maar qua engineering ligt het accent nog altijd in België, alhoewel we nu ook bezig zijn met een engineeringafdeling in de U.K., Noorwegen en de US. Tevens willen we er in India en het Verre Oosten opstarten. Ik wil trouwens

nog opmerken dat het veel moeilijker is om de vacatures voor technici in te vullen. Want daar is de schaarste aan adequate krachten nog veel groter dan in het engineeringgebied."

Zijn er volgens u veel verschillen tussen Belgische en buitenlandse ingenieurs?

Hendrik Sarens: "Belgen staan bekend omwille van hun grote werklust, hun streven naar perfectie en uitgebreide talenkennis. Daar kunnen buitenlanders meestal niet aan tippen. Maar het komt er natuurlijk altijd op aan om de witte raven te vinden, en dat is ook wat wij doen. Dus als ik voor Sarens spreek, kan ik niet echt stellen dat er grote verschillen tussen de nationaliteiten te bemerken zijn. We geven buitenlandse ingenieurs - en andere medewerkers - trouwens altijd een uitgebreide opleiding in België, zodat ze zich onze manier van werken eigen maken. En daar draait het eigenlijk om: we verwachten dat onze personeelsleden hun taken uitvoeren zoals wij dat voor ogen hebben..."