

'Het is hier alle hens aan dek'

Alain Bernard, CEO Belgische **BAGGERGROEP DEME**, focust op olie- en gasector, mijnbouw en energieprojecten



DEME-topman Alain Bernard (links, naast Lucas Bols, de areamanager van de offshoredivisie Tideway): 'Als je ziet welke werken er allemaal op ons afkomen, zal er van overcapaciteit totaal geen sprake zijn. Integendeel!' © WIM KEMPENAR

Gezocht: werknemers met twee moedertalen

'We zoeken 350 perfect tweetalige mensen', zegt Alain Bernard, de topman van DEME. 'Mensen met twee moedertalen: die naast Nederlands of Frans ook perfect Russisch, Arabisch, Italiaans of een andere taal spreken. 200 mensen aan boord van de schepen en 150 kaderleden. Waarom twee talen? Als je een windmolenpark in Polen wil bouwen, moet je mensen hebben die Pools spreken. In het Midden-Oosten heb je mensen nodig met kennis van Arabisch. Engels is niet voldoende. Niet omdat we bang zijn bedrogen te worden. Maar het faciliteert veel meer dingen. Het verlaagt de drempel aanzienlijk. Het is ook de sterkte van ons land. Een Frans bedrijf kan dat niet aanbieden. Wij wel. Voor de personeelsdienst is het wel aanpassen bij het rekruteren. Hij moet immers zeker zijn dat iemand goed het Arabisch of Russisch spreekt.'

BESTE WERKGEVER

'Of het belangrijk is dat we samen met Jan De Nul tot de meest attractieve werkgever zijn verkozen? Natuurlijk. Want het wordt breed in de media uitgesmeerd. Maar eigenlijk zijn we al jaren een van de aantrekkelijkste werkgevers. Maar tot vorig jaar stonden we nooit op de enquête van initiatiefnemer Randstad omdat we uit vier verschillende bedrijven bestaan en geen enkele onderneming op zich meer dan 1.000 werknemers heeft, een vereiste van Randstad. Ook Besix komt om die reden niet op de lijst voor. Het is pas nadat we Randstad hadden gecontacteerd met de vraag waarom we niet in de enquête zaten, dat het veranderde. Je ziet dus dat het heel relatief is. Ja, Jan De Nul staat voor ons. Maar ook dat is relatief. Volgens Randstad was de belangrijkste reden daarvoor dat een van hun schepen vorig jaar door Somalische piraten werd gekaapt. Begrijp wie kan. Voor de baggersector is het een goede zaak. Het geeft ons bekendheid.'

gericht die obligatieleningen uitgeeft, er kan worden gewerkt met fondsen.'

'Ik las De Tijd krant dat de Belgen 200 miljard euro op hun spaarboekje hebben. Dit jaar kwam er 10 miljard bij. 10 miljard! Op een spaarboekje! Tegen een idiote rente van 1 à 2 procent! De mensen weten blijkbaar niet wat ze met hun geld moeten aanvangen! De Vlaamse overheid zou de mensen moeten stimuleren er iets anders mee te doen. Waarom schrijft ze voor de financiering van grootschalige projecten geen obligatielening uit tegen een rente van 4 à 5 procent, zoals men vroeger heeft gedaan via het Wegenfonds. Maar om een of andere reden mag dat niet omdat de Vlaamse regering geen schulden mag maken. Dat is toch te gek voor woorden. Waarom de Belgen het Vlaamse Baaienproject niet laten meefinancieren, of projecten in groene of blauwe energie, in milieu, in de veiligheid van de kust, of Oosterveel? Het is dicht bij huis, herkenbaar, de mensen weten perfect waar ze hun geld in stoppen en het levert jobs op. Er is geen geld om dingen te verwezenlijken, zegt de overheid constant. Maar er is wel geld, massa's, bij de mensen. Het is aan de overheid daar een creatief beroep op te doen. De 300 miljoen euro voor de kustverdediging is trouwens heel dringend. Kijk naar het onheil dat de overstromingen onlangs in Frankrijk aanrichtten.'

U investeert jaarlijks 200 miljoen euro in nieuwe schepen. Volgen de aandeelhouders jullie investeringsprogramma?

Bernard: 'Ik hoop het (lacht). Onze relatie is goed maar ik moet ze toch nog overtuigen dat het in het Verre Oosten stukken beter draait dan in Europa. Twee jaar geleden kregen we te horen: 'De hemel zal op uw kop vallen.' Die vrees zit er nog altijd in. Het is uiteraard niet altijd vanzelfsprekend om onze aandeelhouders te overtuigen dat deze of gene investering nodig is. De beslissingen worden wel heel doordacht genomen. Het is anders dan bij Jan De Nul. Die kijkt 's morgens in de spiegel en die heeft zijn raad van bestuur gehad (lacht). Die scheert zich en besluit gelukkigertijd om vijf schepen te bestellen.'

INTERVIEW MARC DE ROO, ZWIJNDRECHT

'Ondanks de crisis' wordt 2009 een goed jaar. Dat zei Alain Bernard, de gedelegeerd bestuurder van de Belgische baggergroep DEME, een jaar geleden bewust provocerend. Bernard, die zich een optimist noemt, roeide daarmee resoluut in tegen de stroom van negatieve prognoses en geweeklaag. De resultaten die onlangs werden gepubliceerd, geven hem gelijk. 2009 werd een goed jaar.

DEME boekte vorig jaar iets minder omzet dan in 2008, omdat een opdracht in Dubai werd geschrapt. Maar het orderboek bleef op peil (circa 2,2 miljard euro) en in de tweede jaarhelft werd de hoogste bedrijfskasstroommarge ooit gehaald (21,8%). DEME was goed voor de helft van de winst van Ackermans & van Haaren en 80 procent van die van CFE, zijn twee genoteerde aandeelhouders die elk 50 procent van DEME bezitten.

Beide worden er niet graag aan herinnerd dat ze enkele jaren geleden woeste plannen hadden om DEME in de etalage te zetten. Gelukkig hebben ze dat niet gedaan. Want ook 2010 begon uitstekend. In het Verenigd Koninkrijk sleepte DEME een contract van 460 miljoen euro in de wacht voor de bouw van de London Gateway-containerterminal van DP World langs de Theems. Het aantal contracten ligt nu even hoog als in 2009.

Tevreden over 2009?

Alain Bernard: 'Op het vlak van winstmarges was 2009 het beste ooit. Het was een heel goed jaar. Dat danken we aan besparingen, investeringen in nieuwe technologie en moderne schepen, en aan nieuwe werken. We snooiden 15 miljoen euro in de kosten, via efficiënter vliegen en werken. Dit jaar doen we dat nog eens over.'

En dit jaar?

Bernard: '2010 wordt een overgangsjaar, maar de markt ontwikkelt zich goed. Er is geen gebrek aan nieuwe werken. Met 66 procent van de omzet is baggeren onze hoofdactiviteit en ze blijft groeien. Maar de volgende vijf jaar willen we focussen op projecten voor de olie- en gasmaatschappijen, mijnbouw en energiebedrijven.'

'De megalomane vastgoedprojecten à la Dubai zijn voorbij, maar er zijn grote projecten in aantocht in Australië en het Midden-Oosten voor de bouw van havens en raffinaderijen en windmolen- en groene-energieprojecten.'

'Er is crisis in Dubai en in sommige Europese landen, maar we focussen op regio's waar geen crisis is. China is in volle expansie, India is booming, Brazilië en Panama investeren in infrastructuur. Als je ziet wat er allemaal op ons afkomt, zal van overcapaciteit in de baggersector helemaal geen sprake zijn. Integendeel.'

Vanaf volgend jaar zullen de grote baggeraars DEME, Jan De Nul, Boskalis en Van Oord volop bezig zijn. Mijn motto is: 'Vooruit of we kunnen niet volgen.' Het is alle hens aan dek.'

Waarom is olie- en gas belangrijk?

Lucas Bols, (areamanager offshoredivisie Tideway): 'Olie- en gasgiganten als Statoil komen binnenkort met een groot volume werk op de proppen. Ze gaan op zoek naar diepere olievelden in Brazilië, Mexico of in erg noordelijk gelegen regio's, boven de poolcirkel of in Siberië. Toen een vat olie 30 dollar kostte, waren die velden niet interessant om te ontginnen. Tegen 80 dollar wel.'

'Via Tideway gaan we voor die projecten pijpleidingen leggen op de bodem van de zee. Daarvoor bouwen we in Singapore een speciaal valpijpschip dat kan werken in ijsrijke regio's en dat tot op een diepte van 2 km, unieke stenen kan storten op de bodem van de oceaan waarin de olie en gasleidingen worden gelegd. Begin 2011 wordt het schip opgeleverd.'

Bernard: 'Ook het aan land brengen van die pijpleidingen is een groeiende business. In Abu Dhabi bouwt Adnoc de grootste olieraffinaderij ter wereld. Wij zijn daar actief met vier schepen en spuiten daar

Waarom schrijft de Vlaamse overheid voor de financiering van grote projecten geen obligatielening tegen 4 of 5 procent uit?

een terrein op van 20 km². Ook Aramco, Shell, Chevron, Acercy en Saipem hebben dergelijke projecten op de tekentafel. We gaan ervan uit dat de offshoremarkt 10 procent per jaar groeit en Tideway binnenkort 200 miljoen euro omzet haalt.'

Welke groei ziet u in de mijnbouwsector?

Bernard: 'Door het stijgende belang van grondstoffen worden veel nieuwe havens gebouwd. Ik ben net terug uit Australië. Daar heb je aan de westkust de ijzerertsminnen en aan de oostkust de steenkoolminnen en lng-terminals. Op vijf jaar tijd verrijzen daar havens zo groot als Zeebrugge en Antwerpen. We pikken daar een graantje van mee. We doen de havenuitbreidingen. Voor schepen die te groot zijn om in de havens ver-

in het binnenland aan te leggen, bouwen we steigers tot 5 km in zee. Ook daar zijn baggerwerken voor nodig.'

'De markt van de mijnbouwsector is groot. China importeert nog volop ijzererts. Maar het zal zijn afhankelijkheid van de mijnbouw willen verminderen door zelf massaal mijnen te ontwikkelen. Dan komt ongetwijfeld Afrika aan de beurt. Om die reden wordt ook India een groeimarkt. Daar leggen we de laatste hand aan een van de grootste privéhaven-uitbreidingswerken: die van de diepzeehaven Dhamra. Die gaat cokes invoeren en staal uitvoeren.'

En China?

Bernard: 'Dat wordt voor ons nooit een grote markt. Om er te werken heb je een vergunning nodig maar als westerse bedrijf krijg je die niet. Je kan er wel als onderaannemer werken voor de staatsonderneming China Communications and Construction Company, die met Chec, China Harbour Engineering, de grootste baggervloot ter wereld heeft.'

Vreest u niet dat de Chinezen op termijn de wereldbaggermarkt zullen beheersen?

Bernard: 'We moeten er zeker rekening mee houden. Gelukkig kunnen ze voorlopig de hoge kwaliteitseisen van veel westerse klanten niet aan. Maar dat zal ongetwijfeld ooit wel het geval zijn.'

Als ze Jan De Nul kopen?

Bernard: (lacht) 'Ja. Jan De Nul heeft onlangs inderdaad gezegd dat als hij ooit zijn bedrijf verkoopt, het aan de Chinezen zal zijn. Daarom focussen we op hoogwaardige klanten die veiligheid, kwaliteit en timing hoog in hun vaandel dragen. Dat heb je bij de olie- en gasmaatschappijen en de mijnbouw, maar ook bij energiegroepen als RWE, Vattenfall, Nuon, EDF en Siemens, die massaal windmolenparken bouwen. Dank zij het C-Power-project in de Noordzee hebben we expertise in huis om dergelijke projecten uit te voeren.'

'Zopas werd de organisatie 'Friends of the Supergrid' opgericht. Tientallen energiegroepen, waaronder Elia, pleiten ervoor alle windmolenparken op de Noordzee onderling en met het vasteland te verbinden. We hopen een deel van die werken te kunnen uitvoeren. De eerste fase is begroot op 35 miljard euro. In die wereld zijn veel opportuniteiten. We richten onlangs een nieuw dochterbedrijf op: Blue Energy. Dat gaat focussen op onderzoek naar het winnen van energie uit golven, getijden en stromingen. Ik hoop dat de Vlaamse overheid dergelijk onderzoek stimuleert en daar geld in stopt. Het potentieel van onze Noordzee is onderbenut.'

BIO ALAIN BERNARD

- ▶ Geboren in Congo in 1955.
- ▶ Burgerlijk ingenieur bouwkunde en industrieel beleid.
- ▶ Sinds 1982 actief bij DEME. In 1997 operationeel directeur, sinds 2006 gedelegeerd bestuurder.
- ▶ Leidt de bagger-, waterbouw- en milieugroep DEME. Die telt meer dan 3.700 werknemers.
- ▶ Omzet (2009) DEME 1,4 miljard euro, bedrijfskasstroom 289 miljoen euro, bedrijfswinst 147 miljoen, en nettowinst 103 miljoen.

Wat bedoelt u?

Bernard: 'Vorig jaar hebben we samen met Jan De Nul, Arcadis en enkele consultants het project 'Vlaamse Baaien 2100' voorgelegd aan de Vlaamse overheid. Geen blauwdruk, wel ideeën om de veiligheid van de Belgische kust de komende decennia te combineren met natuur, recreatie, groene energie en economie. Er staan tientallen projecten opgesomd, zoals strandverbreding, het opspreiden van eco-eilandjes als kustbescherming buiten de kust, natuurcompensatiegebieden, jachthavens, havenuitbreidingen in Zeebrugge en Oostende en infrastructuur voor mariene energiewinning. Het Vlaamse kustveiligheidsplan, dat tegen 2015 voorziet in het verhogen en verbreden van de Belgische zandstranden om overstromingsgevaar tegen te gaan, kan het begin zijn voor verschillende van die ideeën.'

'Er zijn tal van innovatieve projecten in de Noordzee mogelijk. De haven van Zeebrugge heeft een verbinding nodig met het Europese binnenvaartnet. Wij kunnen onderwaterstructuren bouwen zodat het inzetten van estuaire schepen (zeewaardige binnenschepen, red.) vanuit Zeebrugge naar de monding van de Schelde veel efficiënter gebeurt. Dat zal veel goedkoper zijn dan het geplande, peperdure, Schipdonkkanaal.'

'Het is nu wachten op de respons van de overheid. Als Belgische bedrijven dergelijke projecten hier kunnen uitvoeren, kan je met die knowhow de wereld rondgaan.'

Die projecten kosten massa's geld, geld dat de Vlaamse overheid niet heeft.

Bernard: (kregelig) 'De financiering van dergelijke projecten hoeft geen probleem te zijn, als je maar creatief innovatief wilt denken. Er is publiek-private samenwerking, er kan een nu worden op-