

Shipyard Keppel Verolme specialises in offshore projects. The company was exposed to the economic crisis quite early due to a disastrous project involving a heavy lifter. The construction of the concrete lifting vessel MPU Heavy Lifter ran into difficulty in mid 2008 when the Norwegian client was no longer able to meet its financial commitments to MPU Offshore Lift ASA – partially due to a lack of contracts for the MPU. At the time, the concrete work had already been largely completed. By now, Keppel Verolme is already building, refurbishing and repairing offshore installations and ships again, and it is eyeing a new market as well: offshore wind energy. Keppel is also optimistic as regards the extraction of oil and gas. As more difficult reserves will now need to be tapped, there is a constant need for new technologies.

Voor de kade van Keppel Verolme tilt een drijvende bok voorzichtig een machtige schroefunit op en zet koers richting de verderop afgemeerde pijpenlegger Castoro Sei. Plaatsing van vier nieuwe schroeven vormt het sluitstuk van de reparatie en modificatie van de halfafzinkbare kolos. Managing director Harold Linssen omschrijft het project als een 'extreme make-over'.

BY EDO BEERDA, IMAGES BY RIES VAN WENDEL DE JOODE

# Extreme makeover

De Castoro Sei kreeg de afgelopen maanden namelijk ook nieuwe rails voor zijn stinger, verbeterde boordkranen en een nieuwe verflaag. Even verderop in het dok krijgt booreiland Stena Don een al even ingrijpende beurt. Het gevaarte krijgt onder meer extra drijfvermogen en er komt een onderhoudsbeurt voor de zes thrusters – speciale schepsschroeven die 360 graden kunnen draaien.

Op het oog een drukte van belang, maar toch is het lang niet zo hectisch als een jaar of drie geleden. "Nee", zegt Linssen. "Maar we zaten toen met drieduizend man ook echt op ons absolute maximum. Bij het huidige aantal is het in ieder geval een stuk makkelijker om goede vaklui te selecteren."

Bij het aannemen van zeer grote opdrachten is de beschikbaarheid van voldoende goed geschoold personeel voor Keppel Verolme altijd doorslaggevend. Met een dok van 405 bij 90 meter – het grootste van Noord-West Europa – heeft het bedrijf de mogelijkheden om letterlijk elke klus aan te pakken. Maar omdat er

eigenlijk altijd haast is bij grote offshore projecten, was het in toptijden soms zo druk dat in de wijde omtrek van de werf geen parkeerplek was te vinden. De werf in de Botlekhaven (330 vaste werknemers) en zijn vaste onderaannemers haalden mensen vanuit de hele Europese Unie. Dat is nu anders. "De markt is meer afwachtend dan voorheen, zondermeer", zegt Linssen.

**CRISIS** Keppel Verolme werd door rampproject MPU Heavylifter vroeg geconfronteerd met de economische crisis. Inmiddels (ver)bouwt en repareert het weer volop offshore-installaties en schepen, en het heeft een nieuwe markt op de korrel: de offshore windenergie. Momenteel lopen er op de werf totaal 'slechts' duizend mensen rond. Ze werken aan drie offshore projecten en een schip. De lage werkbezetting noopte de directie tot snoeien in de kosten. Veel ingeleend personeel is opgezegd en verschillende bezuinigingsoperaties zijn doorgevoerd. "Net als elders overigens. Wereldwijd hebben werven te maken met overcapaciteit."



▲ HAROLD LINSSSEN, "THE NORTH SEA IS THE EXPERIMENTAL GARDEN FOR INNOVATIONS WHICH WILL LATER BE IMPLEMENTED GLOBALLY."  
 ▲ HAROLD LINSSSEN, "DE NOODZEE IS DE KRAAMKAMER VOOR WAT LATER WERELDWIJD WORDT TOEGEPAST."



▲ A FLOATING SHEERLEGS CRANE GENTLY LIFTS A SCREW UNIT AND SETS COURSE FOR THE PIPELAY VESSEL CASTORO SEI WHICH IS MOORED FURTHER DOWN. ▲ EEN DRIJVENDE BOK TILT VOORZICHTIG EEN SCHROEFUNIT OP EN ZET KOERS RICHTING DE VERDEROP AFGEMEERDE PIJPENLEGGER CASTORO SEI.

## SLOOP

De bouw van het betonnen hefvaartuig MPU Heavy Lifter kwam halverwege 2008 in problemen toen de Noorse opdrachtgever MPU Offshore Lift ASA niet meer aan zijn betalingsverplichtingen kon voldoen – mede door het uitblijven van opdrachten voor de MPU. Het betonwerk was toen al grotendeels afgerond. Het innovatieve zwaartransport hefvaartuig had eind 2008 moeten beginnen met zijn taak: ophalen van buitengebruik gestelde booreilanden en productieplatforms voor demontage aan de wal. In juni zagen Keppel Verolme en betonbouwers BAM Civiel en Van Hattem & Blankevoort zich echter gedwongen om de bouw van het hefschip te staken. Van een herstart kwam het niet, want de opdrachtgever ging korte tijd later failliet. Een enorme strop, want de bouw van het megaschip was met een totale investering van 330 miljoen euro één van de grootste projecten van de afgelopen jaren. Keppel Verolme nam van het contract 140 miljoen euro voor zijn rekening. Hoe de schade precies wordt afgewikkeld is op dit moment onzeker, omdat de zaak nog steeds bij de curators ligt.

Het kostte Keppel Verolme in 2009 drie maanden om het gevaarte weer te slopen. In totaal is meer dan 8000 ton betonijzer en ruim 23.000 ton uit het dok gehesen en voor hergebruik naar elders afgevoerd. Keppel hoopt de voltooide dieselmotoren en personeelsaccommodaties te kunnen gebruiken op een toekomstig windenergieproject.

Toch heeft Keppel Verolme financieel gezien een goed 2009 gedraaid. Ondanks het feit dat het bedrijf veel tijd en energie heeft moeten steken in het slopen en afvoeren van de MPU na het faillissement van de Noorse opdrachtgever (zie kader). Het betonnen hefvaartuig moest het dok uit om weer andere projecten te kunnen aannemen. De dieselmotoren en accommodatiegebouwen van de MPU staan nog op de kade als stille getuigen. Heeft de strop hem niet kopschuw gemaakt voor het aangaan van nieuwe avonturen? "Alles staat natuurlijk even stil als zoiets gebeurt, maar je moet toch verder. Je kijkt alleen bij ieder contract nog beter hoe hard de financiering is", zegt Linssen. "Hoe dan ook, de offshore is wild. Je moet blijven zoeken naar kansen die je kunt grijpen."

Afgelopen jaar werden, naast diverse reparatie- en verbouwingsklussen, twee grote offshore projecten (Regalia en COSLRival) opgeleverd. "Sinds het vierde kwartaal van 2008 kun je merken dat het voor onze klanten lastig is projecten te financieren", vertelt Linssen. "Verschillende contacten kunnen ieder moment actief worden, maar zo gek als drie jaar geleden is het voorlopig niet."

Het betekent niet dat de werf lijdzaam afwacht. Keppel is serieus bezig de snel groeiende markt voor windenergie te verkennen. De komende tien jaar bouwt de EU een slordige achttuizend windturbines. Omdat op zee voldoende ruimte en gunstige windcondities zijn, komt een flink deel daarvan enkele kilometers uit de kust te staan. Keppel Verolme hoopt daaraan een graantje mee te pikken. Het gaat in de eerste plaats om ontwerp en bouw van transformatorstations voor

## Kansen voor de Nederlandse maakindustrie

**Opportunities** still exist for the Dutch manufacturing industry

windmolenparken op zee. Die moeten zorgen voor omzetting van opgewekte windenergie in bruikbare en vervoerbare elektriciteit. Keppel Verolme heeft er enige ervaring mee, want het bedrijf bouwde in 2005 al eens een platform.

Met zusterbedrijf Keppel Fels uit Singapore werkt de Rotterdamse werf daarnaast aan een innovatief installatievaartuig voor offshore windturbines. Vergelijkbare hefplatforms zijn al actief op de Noordzee en doen zo nu en dan ook het dok in de Botlekhaven aan voor reparatie of onderhoud. "Maar er zijn er te weinig om aan de groeiende vraag te kunnen voldoen" vertelt Linssen. "Wij willen in dat gat springen." Onderhandelingen zijn onder meer gaande met een grote Duitse partij.

Over de komst van nieuwe contracten voor de olie- en gasindustrie maakt Linssen zich niet al te veel zorgen. Voorlopig zijn de voorraden in de Noordzee nog lang niet op. En de olieprijsen zijn vrij hoog. "Als die prijzen voor langere tijd stabiel zijn en de rentevoet laag blijft, komen de investeringen vanzelf vrij", zegt Linssen. "Omdat moeilijker bereikbare voorraden nu moeten worden aangeboord, zijn er steeds nieuwe technieken nodig. Aangezien die in deze regio worden bedacht, zitten wij goed. De Noordzee is de kraamkamer voor wat later wereldwijd wordt toegepast. Fantastisch dat er kansen blijven voor de Nederlandse maakindustrie."