

ABC ENGINES MAAKT AL MEER DAN 100 JAAR MOTOREN VOOR HET ZWARE WERK

‘Een overheidsopdracht is een demonstratieplatform’

Ondanks alle rampberichten zijn er nog maakbedrijven die goed gedijen, zoals ABC Engines. Het Gentse bedrijf produceert al sinds 1912 verbrandingsmotoren die schepen, locomotieven en generatoren aandrijven, goed voor duizenden pk's per stuk. Maar de concurrentie is hard, en komt steeds meer uit China. “Het is knokken voor elke euro.” JOZEF VANGELDER

“Hé, Ben.” Terwijl CEO Tim Berckmoes door de grote ateliers van ABC Engines (ABC) loopt, begroet hij elke werknemer met de voornaam. In het bedrijf aan de Wiedauwkaai in Gent is weinig plaats voor hiërarchie. Alle ruimte wordt ingenomen door de motoren in aanbouw. Vooral de immense scheepsmotoren maken indruk. “Kijk, deze achtcilinder is goed voor 7.200 pk, dat zijn dus 7.200 paarden, zoals dat daar”, zegt Berckmoes, terwijl hij wijst naar een replica van een paard dat het atelier overschouwt. “We nemen dat paard mee naar beurzen. Dat zorgt voor animo aan onze stand.” Alles bij ABC is groot, niet alleen de motoren. De freesmachine van 42 meter lang heeft 6 miljoen euro gekost. “Ze staat op 170 palen die 20 meter diep in de grond steken, om de stabiliteit te bewaren. Dat is nodig voor een nauwkeurige afwerking”, zegt Berckmoes. Om niets aan het toeval over te laten, maakt

ABC ruim 80 procent van zijn onderdelen zelf. “Ofwel maken we ze hier in onze ateliers, ofwel komen ze van onze gieterijen in Frankrijk en Duitsland. En we geven de voorkeur aan Europees staal. Dat is duurder dan niet-Europees staal, maar we willen zo veel mogelijk onafhankelijk blijven van Russische of Chinese staalleveranciers.”



‘We willen zo veel mogelijk onafhankelijk blijven van Russische of Chinese staalleveranciers’

TIM BERCKMOES, CEO ABC ENGINES

De klanten kunnen het blijkbaar appreciëren. “We hebben geen motoren op voorraad. Elke motor die je hier ziet, is verkocht”, aldus Berckmoes. “We moeten zelfs een beetje afremmen.” Dat komt ook omdat ABC uit de kleren

groeit. Op het terrein van 16 hectare opende ABC begin dit jaar een nieuwe productiehal, die intussen alweer te klein is. De uitbreidingswerken zijn gestart. De holding Ogepar, sinds 1985 eigenaar van ABC, gaf groen licht voor de aankoop van het aanpalende Manchestergebouw, beschermd industrieel erfgoed. Het gebouw heeft een vloeroppervlakte van 25.000 vierkante meter. ABC zal die ruimte moeiteloos kunnen inpalmen. “We maken er een volledig geautomatiseerd magazijn voor onderdelen van.” Ook in de cijfers van ABC valt geen onraad te bespeuren. In 2025 was er een omzet van 186,3 miljoen euro, ruim 30 procent meer dan een jaar eerder. De nettowinst bedroeg 28 miljoen euro, meer dan een verdubbeling tegenover 2024. “Maximaal 10 procent van die winst stroomt als dividend naar Ogepar, dat het geld gebruikt voor overnames”, zegt Berckmoes. “De overige 90 procent herinvesteren

we in het bedrijf. Dat betekent dat ABC geen investeringskredieten nodig heeft. Wij zijn schuldevrij. (Op de balans van ABC staat nul euro aan schulden op meer dan 1 jaar, *nvdv*). Dat is een beetje ouderwets, maar het komt goed uit in geval van crisis.”

China

ABC Engines is opgericht in 1912 door Georges Carels, telg uit een geslacht van motorenbouwers. Na meer dan een eeuw blijft de concurrentie hard. “Het is knokken voor elke euro”, zegt Berckmoes. “Bijna al onze motoren zijn bestemd voor de export, waarvan 60 procent buiten Europa. Soms moeten wij onze verkoopprijs laten zakken tot de naakte kostprijs. Onze winst moeten we zien te halen uit de verkoop van wisselstukken.” De concurrenten van ABC zitten zowat overal: Duits-

land en Finland, en ook de VS, Japan en Zuid-Korea. Een geduchte nieuwkomer is China. “De Chinezen hebben veel westerse motortechnologie gekopieerd en zelfs verbeterd, en gaan er nu volop tegenaan. Intussen heeft China ook grote scheepswerven, een sector die in Europa zo goed als verdwenen is. Ik vrees dat China binnenkort zal zeggen: ‘Beste Europese klant, als u een schip uit China wilt, dan zult u er ook een Chinese motor moeten bijnemen.’” Zal dat de neergang betekenen van de Europese constructeurs van scheepsmotoren? “Niet als we competitief blijven”, zegt Berckmoes. “Daartoe moeten vooral onze energiekosten naar beneden. Voor elektriciteit zou dat op de lange termijn 50 euro per megawattuur moeten worden. Vandaag betaalt ABC 150 euro per mega-

wattuur. Onze gieterij in Duitsland betaalt 180 euro, onze Franse gieterij 100 euro. Dus Europese energie is niet alleen duurder dan elders, zelfs in Europa zijn er gigantische prijsverschillen.” Ook op onze arbeidsmarkt zal het anders moeten. “We zouden allemaal een beetje harder moeten werken. In Duitsland willen ze slechts 35 uur per week werken. Het is heel moeilijk aan de mensen in onze Duitse gieterij uit te leggen dat zo’n arbeidsmodel niet toekomstbestendig is. We zullen niet alle werkrachten door robots kunnen vervangen. Gelukkig krijgen we hier nog steeds jonge mensen over de vloer die ervoor willen gaan. Alleen zijn er te weinig jongeren uit technische studierichtingen. Wie wil zijn kinderen nog voor lasser laten studeren? Is het echt nodig dat elke jongere hogere studies doet?”

TIM BERCKMOES
“Onze overheid zou Belgische technologie veel meer kansen moeten geven.”





‘Wij zijn schuldenvrij. Dat is een beetje ouderwets, maar het komt goed uit in geval van crisis’

TIM BERCKMOES, CEO ABC ENGINES

Toch heeft de Europese industrie nog troeven, zoals de topkwaliteit van haar producten. “Maar daar zouden we best wat trotser op mogen zijn, ook bij overheids-aanbestedingen. ABC leverde de motoren voor de generatoren op de nieuwe mijnenvegers van de Belgische en de Nederlandse marine. We hebben moeten vechten voor die bestelling. Voor een bedrijf uit een klein land is zo’n overheidsopdracht een demonstratieplatform. Op de wereldmarkt ben je niet geloofwaardig als je thuisland niet voor jou kiest. Onze overheid zou Belgische technologie veel meer kansen moeten geven, zonder dat ze daarom meer hoeft te betalen.”

Datacenters

Toch lijkt ABC goed te ontkomen aan de miserie in de rest van de Europese maakindustrie. Hoe komt dat? “Wij krijgen ook wel klappen, maar die vallen niet overal tegelijk. Gaat het wat minder in de scheepsmotoren, dan gaat het goed in de locomotiefmotoren. En als het daar wat slabakt, dan winnen we wel een aanbesteding door Defensie. Als je alle plussen en minnen samentelt, komt ABC aan een constante groei. Vandaag helpt de gigantische groei van de datacenters. De nieuwste datacenters in de VS halen hun stroom niet meer van het net, maar hebben een eigen stroomvoorziening via generatoren aangedreven door motoren op aardgas. Voor Europese datacenters leveren we dan weer motoren voor noodgeneratoren. ABC is overigens marktleider

ABC ENGINES
ABC is de marktleider in noodgeneratoren voor nucleaire centrales.



in noodgeneratoren voor nucleaire centrales. Wij zitten in een consortium dat 25 noodgeneratoren mag leveren voor de zes nieuwe kerncentrales van Électricité de France. Het is de tweede keer dat we een aanbesteding voor noodgeneratoren door het Franse staatsbedrijf winnen. Dankzij die referentie hebben we nucleaire noodstroomcontracten gewonnen in het Verenigd Koninkrijk, Roemenië en Zuid-Korea. Wat nog maar eens het gunstige effect van overheidsopdrachten aantoont.” In totaal gaan bij ABC jaarlijks zowat 200 motoren de deur uit. De baggeraar Jan De Nul bijvoorbeeld is een belangrijke afnemer

van de methanolmotoren van ABC. In Japan varen dan weer enkele sleepboten op waterstofmotoren van BeHydro, een joint venture tussen ABC en de Antwerpse rederij CMB.Tech. “In 2020 scoorde BeHydro een wereldprimeur met de eerste grote motor op waterstof. En eind 2023 leverde het aan de Antwerpse haven de eerste sleepboot ter wereld op waterstof”, aldus Berckmoes.

Wat als zoete broodjes verkoopt, zijn de Evolve-motoren van ABC, die zowel op klassieke diesel als op alternatieve brandstoffen kunnen draaien, zoals biodiesel, lng, methanol of waterstof. “Die wendbaarheid biedt de klant rust. Die koopt zo’n motor voor veertig jaar. Wie weet wat in die periode allemaal gebeurt”, zegt Berckmoes. “En ook ABC krijgt rust. Want met de Evolve kunnen we iedereen blijven bedienen: de Amerikaanse

reders die tegenwoordig voor lng gaan, de Scandinavische reders die voor schone waterstof kiezen, of de Oekraïense locomotiefbouwers die al blij zijn als het bolt op diesel.”

Hernieuwbare energie

Bij de reders is het enthousiasme voor milieuvriendelijkere brandstoffen intussen geluwd, leert de jaarlijkse enquête van de International Chamber of Shipping (ICS) bij bedrijven uit de wereldwijde scheepvaartsector. Bij de vraag naar ‘de meest leefbare brandstoffen voor de komende tien jaar’ vallen methanol en waterstof terug naar 29 en 10 procent van de ondervraagden. Ook ammoniak – een combinatie van stikstof en waterstof, dus zonder CO₂-uitstoot – verschoof naar de achterhoede, met 12 procent. Een fossiele brandstof als lng haalt vandaag de bovenhand, samen met biodiesel, elk goed voor 51 procent van de respondenten. Meteen daarna volgt diesel, weliswaar gecombineerd met rookgasreiniging, goed voor 50 procent. Extra alarmerend is dat de onderhandelingen over een prijsmechanisme voor CO₂-uitstoot in de scheepvaart stilgevallen zijn (zie kader *Nuluitstoot stevent af op schipbreuk*). De groene fut lijkt eruit bij de reders, maar daarom niet de goede wil, volgens Berckmoes. “Drie, vier jaar geleden waren milieuvriendelijke brandstoffen erg begeerd, daarna kwam er een kleine terugval. Dat lag aan de beperkte beschikbaarheid van zulke brandstoffen. In de voorbije



‘Op de wereldmarkt ben je niet geloofwaardig als je thuisland niet voor jou kiest’

TIM BERCKMOES, CEO ABC ENGINES

90
PROCENT
van de winst
herinvesteert ABC
in het bedrijf.

60
PROCENT
van zijn motoren
verkoopt ABC
buiten Europa.

NULUITSTOOT STEVENT AF OP SCHIPBREUK

Tegen 2050 wordt de scheepvaart uitstootvrij, althans op papier. De doelstelling staat in een overeenkomst afgesloten in 2023 door de 176 leden van de International Maritime Organization (IMO), een VN-agentschap dat regels voor de internationale scheepvaart opstelt. Om de nuluitstoot ook hard te maken, ligt een systeem op tafel dat schepen doet betalen voor hun CO₂-uitstoot. Het systeem komt echter niet van de grond. Op een grote IMO-bijeenkomst vorige herfst zijn de onderhandelingen voor een jaar uitgesteld, niet toevallig onder grote druk van de Verenigde Staten. “Van uitstel kan helaas afstel komen”, zegt Tim Berckmoes. “Het CO₂-prijsensysteem zou jaarlijks vele miljarden

dollars opgebracht hebben, bedoeld om investeringen in groene brandstoffen aan te moedigen. Het beheer van die miljardenstroom zou in handen gekomen zijn van IMO, die zo enorm aan invloed zou hebben gewonnen. Dat vooruitzicht heeft allicht wantrouwen gewekt bij een aantal IMO-lidstaten. Reken daarbij dat een CO₂-prijsensysteem in het voordeel zou uitdraaien van rederijen die hun groene huiswerk gemaakt hebben, zoals CMB.TECH. Reders die niet veel investeerden in groene technologie, zoals de Amerikaanse en de Griekse, zouden een gepeperde rekening krijgen. Ook dat heeft ongetwijfeld meegespeeld. Maar ABC blijft geloven in duurzame brandstoffen. We zijn er klaar voor.”

jaren maakte de Deense rederij Maersk indruk met de bestelling van een reeks schepen op methanol, tot het moest vaststellen dat het maar moeilijk aan groene methanol geraakte, en vandaag moet terugplooiën op lng. De productie van groene brandstoffen en de bijbehorende logistieke infrastructuur zullen moeten worden opgeschaald. Dat zal niet alleen de beschikbaarheid van groene brandstoffen vergroten, maar ook de kostenhandicap tegenover fossiele brandstoffen wegwerken.” Dat heeft China intussen begrepen, aldus Berckmoes. “De Chinezen zullen de eersten zijn om groene ammoniak te leveren onder de prijs van diesel, omdat

ze voor de productie op zeer grote schaal gebruikmaken van hernieuwbare energie. Net die grootschaligheid maakt groene ammoniak kostencompetitief. Het is geen toeval dat CMB.Tech – dat een vloot gaat uitbouwen op groene ammoniak – een groot leveringscontract heeft afgesloten met een Chinese producent van groene ammoniak.” Wat niet wil zeggen dat fossiele brandstoffen morgen zullen erdwijnen in de scheepvaart. “De sector zal een mix van brandstoffen blijven gebruiken,” zegt Berckmoes. “Maar diesel wordt afgebouwd, merk ik bij onze klanten. Als ze een dieselmotor kopen, gebruiken ze hem voor biodiesel, of nemen ze er rookgasreiniging bij. Ik blijf optimistisch. Er zijn nog steeds veel scheepvaartbedrijven die op de lange termijn denken. Maar welke brandstof het ook wordt, de motoren van ABC zullen volgen.”