

Heeft de olieprijs de bodem bereikt?



Volgens het Internationaal Energie Agentschap (IEA) zijn de olievoorraden hoger dan verwacht. Op de productie van negentig miljoen vaten is er een overschot van twee miljoen. Goldman Sachs stelt als reactie daarop dat de olieprijs van 50 dollar/barrel nog wel vijftien jaar zo laag kan blijven. Sterker nog, zij achten zelfs een prijs van 20 dollar/barrel mogelijk. Komen met zulke prijzen offshore exploratie en exploitatie in de problemen en hoe gaan Nederlandse bedrijven dit te lijf? © Leon van den Berg

Op 28 september kondigde Shell aan 'voor de voorzienbare toekomst' te stoppen met olieboringen in het Noordpoolgebied. De oliemaatschappij boort sinds augustus naar olie in Alaska. In de Tsjoeektsjenzee vindt het bedrijf sporen van olie, maar de hoeveelheden blijken te weinig om exploitatie te verantwoorden. Shell staakt het project van 3 miljard euro ook vanwege de hoge

kosten van het project en de strenge en grillige Amerikaanse overheidsregels. De protesten van milieubewegingen zullen ook wel een rol spelen. Over de financiële schade vertelt Shell later dit jaar bij de kwartaalcijfers. Of het een definitieve terugtrekking is, valt te betwijfelen. Op de Noordpool ligt naar schatting 20 procent van de totale wereldvoorraad nog te ontginnen olie en gas.

SHIPYARD DE HOOP HEEFT DE PROEFVAART AFGEROND MET HET MS KARINA, DE EERSTE VAN EEN SERIE VAN ZEVEN NIEUW ONTWORPEN HYBRIDE FAST SUPPLY INTERVENTION VESSELS (FSIV) VOOR DE MEXICAANSE OFFSHORE REDERIJ OCEANOGRAPHIA. DE SCHEPEN ZIJN ONTWIKKELD VOOR HET GECOMBINEERDE TRANSPORT VAN PASSAGIERS EN DEKLADING NAAR OFFSHORE OLIEVELDEN.
FOTO: SHIPYARD DE HOOP

De lage olieprijs van 50 dollar/barrel heeft meer gevolgen. Saoedi-Arabië moet nu geld lenen omdat de opbrengsten van hun olie de kosten van hun levensstandaard niet meer dekken. In de VS lijkt de daling welkom. Eswar Prasad, professor handelspolitiek aan de Cornell Universiteit, stelt dat bij een olieprijs van 30-40 dollar vraag en aanbod weer bij elkaar komen en dat dit goed is voor de Amerikaanse economie. Is dat ook zo voor de Nederlandse economie? Op korte termijn wel, want de brandstofprijzen dalen, net zoals een belangrijke grondstofprijs voor de chemische industrie. Op langere termijn is het beeld minder rooskleurig.

SCHEEFGROEI

Jo Peters, Secretaris-Generaal van NOGEPA (Nederlandse Olie en Gas Exploratie en Productie Associatie), wil wel iets kwijt over een lage olieprijs en de invloed daarvan op de vijftien NOGEPA-leden, maar geeft wel een voorbehoud. "Ik kan geen absoluut getal geven, want de grens waarbij exploitatie zinvol is, is voor elk lid anders en afhankelijk van hun bedrijfsbeleid. Wij spreken in Nederland vooral over gasexploratie en

-exploitatie. Wij vinden hier relatief weinig olie. Voor het prijsverhaal maakt dat niet uit vanwege de koppeling van gas met de olieprijs.

Inderdaad is het op het moment lastig om nieuwe bronnen aan te gaan boren omdat de verhouding tussen kosten en opbrengsten scheef is gegroeid. Ik heb het dan niet over exploitatie van bestaande bronnen. Wij de sector naar nieuwe voorraden zoeken, dan loopt die tegen een aantal problemen aan. Nieuwe velden vinden wij vooral onder de Noordzee en daar is het steeds duurder werken. Bovendien zijn de velden kleiner en moeilijker exploiteerbaar. Dat werkt kostenverhogend. Wij willen die kosten omlaag brengen, een redelijke winstmarge houden en ervoor zorgen dat onze leden in Nederland actief blijven.

Dat kan ook. Daarom zetten wij in op meer efficiency bij zowel het zoeken naar voorraden als het winnen daarvan. Maar ook de overheid heeft hierin een belangrijke rol. Veel resultaat is te behalen via een verandering van het belastingregime. In ons land vloeit globaal van elke euro opbrengst 70 eurocent naar de Staat. Er blijft dus 30 cent over voor het betalen van onze kosten en marge. Bij een hoge olieprijs is dat geen pro-

Shipyard De Hoop bouwt FSIV's

Om snel en efficiënt personeel en licht materieel van en naar offshore locaties te brengen, ontwerpt en bouwt Shipyard De Hoop zeven Fast Supply & Intervention Vessels (FSIV's) voor het Mexicaanse Oceanografia. De schepen gaan lichte lading en personeel vervoeren van en naar offshore locaties in de Golf van Mexico. De Hoop heeft geprobeerd om het ontwerp volledig aan te passen op het operationele profiel van dit soort boten, zonder concessies te hoeven doen op het gebied van brandstofverbruik, snelheid en zeegang.

Analyse van het operationele profiel leidde tot drie uitdagingen bij het ontwerp. Allereerst zijn de meeste van dit type schepen geoptimaliseerd voor relatief weinig lading en een hoge snelheid, maar om brandstof te besparen wil Oceanografia ook efficiënt langzaam (13 knopen) kunnen varen. Daarnaast is manoeuvreren van dit soort lichte boten met relatief veel geïnstalleerd vermogen lastig. Tot slot wil je wanneer je op DP moet manoeuvreren af van de voor dit type schip gebruikelijke vaste propellers, roeren en keerkoppelingen.

Om deze uitdagingen het hoofd te bieden ontwikkelde De Hoop een slanke maar traditionele waterverplaatsende romp, met scherpe spanten op de boeg en voorzien van een bulbstevan. Die scherpe boeg vermindert slammings, de bulbstevan dempt de boeggolven. De romp is voorzien van een 'hull vane', ontwikkeld door de firma Van Oossanen. Dit is een soort spoiler of vleugel onderwater die de stabiliteit en efficiëntie van het schip verbetert. De nieuwe FSIV's krijgen een hybride voortstuwing. Bij snelheden boven de 13 knopen drijven de twee Caterpillar motoren (CAT3516) via tandwielkasten direct de schroeven aan. Bij lage snelheden worden de hoofdmotoren ontkoppeld, levert een van beide motoren stroom via een asgenerator en worden de schroeven via twee 350 kW elektromotoren aangedreven.

In diesel-elektrische modus kunnen de schroeven zowel voor- als achteruitdraaien. Samen met de boegschroef kan het schip dan nauwkeurig via dynamic positioning manoeuvreren. De twee vaste schroeven zijn zo ontworpen dat het schip bij een vermogen van 3.400 kW (op 70 procent van het maximale toerental) en met 150 ton deklading 21,5 knopen vaart. De economische snelheid is 13 knopen bij een vermogen van 450 kW, het schip vaart dan diesel-elektrisch op één motor.

Het eerste FSIV dat Shipyard De Hoop bouwt voor Oceanografia, de 'Karina' (55 m), is genomineerd voor de KNVTS Schip van het Jaarprijs die uitge-reikt wordt op 2 november tijdens het Maritime Awards Gala.