



**NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY**

Sectorjaarverslag 2017



**Zicht op
herstel**

Zicht op herstel

In 2017 begon de wereldwijde scheepsbouw zich voorzichtig te herstellen, vooral in de laatste maanden van het jaar. Dat mocht ook wel na het dramatische jaar 2016. Het nieuw bestelde tonnage aan zeeschepen in 2017 was ruim twee keer zoveel als in 2016. Evengoed was dit bij lange na niet genoeg om alle werven te vullen. Resultaat: de orderboeken liepen nog verder terug en diverse werven kwamen in de problemen. Vooral in China en Zuid-Korea werden de gevolgen duidelijk zichtbaar. De Europese scheepsbouw liet als enige een stijging in het orderboek zien, die wel voor het overgrote deel veroorzaakt werd door orders voor cruiseschepen.

Scheepsnieuwbouw

Nederlandse werven zijn echter niet of nauwelijks actief in de bouw van zeegaande cruiseschepen en hoewel de eerste in aanbouw is, moeten we het vooral van andere soorten schepen hebben. In die andere segmenten zat het niet overal mee. Daarnaast is de internationale concurrentie op de markt voor speciale schepen ook flink toegenomen. Gevolg is dat 2017 toch nog een behoorlijk lastig jaar was voor diverse Nederlandse werven in de zeescheepsbouw. Zij moesten weer heel flexibel zijn en verschillende segmenten bedienen om 2017 goed door te komen. In contrast daarmee stonden de positieve ontwikkelingen bij de werven voor megajachten, vissers- en binnenvaartschepen. Al deze werven zagen hun markten sterk aantrekken in 2017. We mogen trots zijn op wat onze scheepsbouw, ondanks alle uitdagingen, heeft binnengehaald aan orders in 2017; een van de weinige grote orders uit de wereldwijde offshoremarkt, de sterkste cutterzuiger ooit, diverse andere baggerschepen én het eerste zeegaande cruiseschip in jaren. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de record brekende megajachten die in 2017 het licht zagen, de vele tientallen kleine snijkopzuigers die geëxporteerd werden, de vloot viskotters die in aanbouw was of de rap oplopende orderboeken in de binnenvaart. De diversiteit is enorm. Een heel groot deel van onze scheepsbouw valt inmiddels buiten het traditionele plaatje van zeeschepen die in de internationale statistieken meegenomen worden.

Scheepsreparatie

De zeescheepsreparatiesector had het helaas nog steeds zwaar in 2017. De omzet en het personeelsbestand daalden voor het tweede jaar op rij. Deze sector heeft het in bijna heel Europa zwaar. Nu de financiële resultaten in de zeescheepvaart langzaam beter worden en de nodige deadlines qua milieumaatregelen dichterbij komen, zou een voorzichtig herstel van de markt in 2018 mogelijk moeten zijn.

Arbeidsmarkt

Hoewel het totale personeelsbestand van scheeps- werven en maritieme toeleveranciers nog daalde in 2017, werden tegelijk diverse bedrijven in de sector verrast door een plotseling herstel van de vraag. Daarbij was het bijzonder om te zien dat bedrijven in de sector door middel van collegiale in- en uitleen, elkaar hielpen om te gaan met het extreem wisselende werkaanbod. De arbeidsmarkt in de maritieme sector is en blijft krap, zeker nu de Nederlandse economie in het algemeen bijzonder goed draait. Vrijkomend personeel vond dan ook meestal relatief snel weer een plek. Het Maritiem Leer- en Ontwikkelcentrum dat is opgezet vanuit de brede maritieme sector gaat zorgen voor nog verdere ondersteuning bij het snel vinden van een passend vervolg van de maritieme carrière. Krapte op de arbeidsmarkt noodt extra tot blijvend investeren in je personeel; een leven lang leren. NMT zet dan ook haar inspanning op werving van jongeren en ontwikkeling van passende scholing in 2018 door.



Lagere omzet, maar daling vlakkt af

Ondanks het begin van herstel in 2017 was er over het geheel nog steeds sprake van een omzetzak van zo'n 5 procent van €7,3 miljard naar €6,9 miljard voor werven en toeleveranciers samen, terwijl het totale personeelsbestand afnam met iets meer dan 3 procent. Van bijna 29.000 FTE in 2016 naar zo'n 28.000 FTE in 2017. De dalingen vlakten daarmee wel af.

Samenwerking nodig met de overheid voor verduurzaming en gelijk speelveld

De enige mogelijkheid om in de wereldwijde scheepsbouw overeind te blijven is constante innovatie en aandacht voor een eerlijk internationaal speelveld. NMT zette zich daarom in 2017 volop in om weer een subsidieregeling voor innovaties op nieuwe schepen van de grond te krijgen. Zij blijft zich inzetten voor een level playing field, zowel buiten als ook binnen Europa. Tegelijkertijd zien ook steeds meer bedrijven dat Nederland in de positie is om internationaal één van de koplopers te worden in de verduurzaming van de scheepvaart. Een sterke Green Deal tussen de sector en Rijksover-

heid (zoals aangekondigd in het Regeerakkoord in 2017) gaat hierbij helpen. De komende jaren wordt er allerlei regelgeving op milieugebied voor de scheepvaart van kracht en onze scheepswerven en maritieme toeleveranciers staan met innovatieve oplossingen klaar om schepen en techniek te leveren die aan de strengste eisen voldoen. Om ook op dit onderwerp een level playing field te behouden, zal samenwerking tussen overheid, reders en toeleveranciers nodig zijn om deze uitgesproken ambitie mogelijk te maken.

Bas Ort

Voorzitter Netherlands Maritime Technology

Samenvatting

Totale werkgelegenheid en omzet in de Nederlandse maritiem-technologische sector

De totale werkgelegenheid in de Nederlandse maritiem-technologische sector bedroeg 27.971 FTE, een duidelijke daling ten opzichte van 2016, toen dit getal uitkwam op 28.897 FTE. De totale werkgelegenheid was onderverdeeld in 11.558 FTE werkzaam bij de scheepswerven (inclusief ingeleende krachten) en 16.413 FTE werkzaam bij maritieme toeleveranciers. Bovenop het totaal kwamen nog de geschatte 1.460 inleendkrachten bij de maritieme toeleveranciers. De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector bedroeg €6,9 miljard¹, een daling van €400 miljoen ten opzichte van 2016.

Zeescheepsnieuwbouw

Hoewel wereldwijd een voorzichtig herstel begon in te zetten in de zeescheepsbouw in 2017 was het toch nog een moeilijk jaar voor de Nederlandse werven. Evengoed noteerden Nederlandse werven wel een aantal opvallende opdrachten voor zeer complexe en kostbare schepen. In 2017 werden 56 nieuwe zeeschepen besteld, tegen 42 in 2016. De waarde van de nieuwe opdrachten steeg van €642 miljoen in 2016 naar ruim €1,1 miljard in 2017. Baggerschepen en diverse werkschepen waren goed voor ruim 60 procent van de nieuwe orders in tonnage. Opvallend was de order voor een zeer complex offshoreschip ondanks de slechte offshoremarkt en de eerste order in jaren voor een zeegaand cruiseschip.

Aan het eind van het jaar stond de Nederlandse orderportefeuille op 93 schepen met een totaal tonnage van 437.000 CGT, een verdere daling ten opzichte van de 508.000 CGT van een jaar eerder. Er werden 58 schepen opgeleverd met een totaal tonnage van 231.000 CGT, een daling van 20 procent ten opzichte van 2016. De totale waarde van de opgeleverde schepen daalde van ruim €1,3 miljard in 2016 tot €847 miljoen in 2017. Schepen voor buitenlandse opdrachtgevers namen ruim de helft van de totale waarde van de geleverde schepen voor hun rekening, een meer normale waarde voor de sector na een piek van rond de 80 procent in de jaren 2014-2016. Onder de opleveringen bevonden zich 18 vracht- en tankschepen, waaronder de eerste in Europa gebouwde zeegaande LNG-bunkertanker. Ook werden 10 baggerschepen en aanverwante schepen voor de waterbouw opgeleverd. De overige 30 opleveringen bestonden uit sleep- en duwbotten, werkschepen en andere dienstverlenende vaartuigen.

Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen

Behalve de werven die zich richten op de productie van zeeschepen met een tonnage groter dan 100 GT, zijn er verschillende werven die andere gespecialiseerde schepen bouwen. Dit varieert van grote vrachtschepen voor de binnenvaart en

riviercruiseschepen tot kleine havenslepers en loodsboten tot 100 GT. Ook de bouw van zeegaande viskotters wordt tot deze categorie gerekend. De werven in deze categorie deden goede zaken. Er zat een duidelijk stijgende lijn in de opleveringen, nieuwe orders en het orderboek. Zo'n 155 binnenvaartschepen en kleine zeeschepen werden opgeleverd in 2017. Meer dan een derde hiervan betrof kleine snijkopzuigers voor de binnenwateren. Deze eenheden worden bijna allemaal geëxporteerd en hun aantal steeg sterk in 2017. Het aantal opgeleverde binnenvaarttankers en vrachtschepen steeg behoorlijk ten opzichte van 2016, van 35 naar 46 schepen. De vooruitzichten voor het komende jaar zijn ook goed want er werd bij benadering 76 nieuwe tankers, droge ladingschepen en containerschepen besteld in 2017. Het aantal opgeleverde riviercruiseschepen bleef stabiel op 9 eenheden, plus nog 6 rondvaartboten. Het orderboek voor riviercruiseschepen zette de dalende lijn nog even voort, van 12 schepen eind 2016 naar 8 schepen per eind 2016. Voor 2018 wordt herstel van de orders voor riviercruiseschepen verwacht.

Het in 2016 ingezette herstel van de visserijnieuwbouw zette krachtig door in 2017 wat zich vooral uitte in de nieuwe orders. Maar liefst 18 schepen mochten worden genoteerd in 2017 tegen 6 in 2016. De nieuwe orders betroffen voornamelijk garnalenkotters voor Nederlandse eigenaren, maar er werden ook diverse exportorders geboekt. Onder de nieuwe orders bevonden zich meerdere bijzonder innovatieve schepen, waaruit blijkt dat de visserijsector de goede verdiensten van dit moment aanwendt om zich voor te bereiden op de complexe markt die de komende jaren verwacht wordt als gevolg van meerdere dreigingen, zoals de Brexit, verbod op pulsvisserij en de aanlandplicht.

Superjachtbouw

Nederlandse superjachtbouwers boekten in 2017 zo'n 18 nieuwe orders voor jachten langer dan 24 meter, vergelijkbaar met de 17 nieuwe orders van 2016. De totale waarde van de nieuwe opdrachten was met €1,2 miljard ook vergelijkbaar met 2016 toen het totaal op €1,3 miljard uitkwam. 2017 was ook een zeer succesvol jaar voor de verkoop van zogeheten 'on spec' jachten: jachten waarvan de bouw gestart wordt voordat er een koper is.

2017 was een goed jaar qua opleveringen van superjachten. Er werden maar liefst 25 superjachten opgeleverd (2016: 19) met een totale geschatte waarde van ruim €1,2 miljard, een recordbedrag. Het orderboek per eind 2017 daalde ten opzichte van het jaar ervoor wel met 9 jachten naar 57 stuks met een totale waarde van een kleine €4,5 miljard. Historisch gezien is dit echter nog steeds bijzonder goed. De grote jachtbouwers hebben over het algemeen goed gevulde orderboeken.

¹ Bij het samenstellen van dit totaalcijfer wordt een correctiefactor gehanteerd voor leveringen van Nederlandse toeleveranciers aan Nederlandse werven.



Zeescheepsreparatie

De omzet van de Nederlandse reparatiewerven voor zeeschepen bedroeg in 2017 €381 miljoen, waarmee de omzet voor het tweede jaar op rij daalde. De werkgelegenheid daalde ook voor het tweede jaar op rij, van 2.020 personen in 2016 naar 1.710 in 2017. Het dalende personeelsbestand werd veroorzaakt door enkele reorganisaties die eind 2016 werden aangekondigd en in 2017 hun beslag kregen. Ook vond er verdere consolidatie in de sector plaats. De vooruitzichten voor 2018 zijn gematigd positief waarbij er wel een onderscheid lijkt te zijn tussen de werven met iets kleinere dokken en die met grotere dokken.

Regulier scheepsonderhoud en -reparatie bevond zich nog steeds op een laag niveau. Het was een tegenvaller voor de sector dat de inwerkingtreding van het belangrijkste onderdeel van de ballastwaterconventie alsnog met 2 jaar werd uitgesteld. Werven zien wel interesse bij reders voor de installatie van deze systemen maar het komt in de meeste gevallen voorlopig niet verder dan aanvragen. Ook lijkt de interesse in de installatie van scrubbers iets toe te nemen met de strengere regelgeving voor zwavel in 2020. Ook hier blijft het voorlopig vaak slechts bij aanvragen.

Maritieme toeleveranciers

De Nederlandse maritieme toeleveringsindustrie levert producten en diensten aan scheepswerven, rederijen, offshore, binnenvaart, visserij, jachtbouw en marine. De belangrijkste productgroepen zijn elektrotechnische en werktuigkundige installaties, ingenieursdiensten, nautische componenten,

constructiedelen, coatings, interieurbouw en technische onderhoudsdiensten. Het totaal aantal maritieme toeleveranciers in Nederland wordt geschat op 800 (Bron: Maritieme Monitor 2017), waaronder veel mkb-bedrijven.

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers daalde in 2017 verder naar €3,4 miljard (2016: €3,8 miljard). Rond de 60 procent van deze omzet werd gegenereerd door export. De totale werkgelegenheid daalde verder met 425 FTE naar circa 16.413 FTE. De vermindering van de omzet leidde ook tot een daling van het aantal ingeleende krachten, van 1.903 in 2016 naar 1.460 in 2017.

In het algemeen verbeterden de vooruitzichten in de toeleveringssector in de loop van het jaar. De vergaande specialisering van Nederlandse toeleveranciers en hun focus op scheepstypen met veel complexe apparatuur bleek in 2017 wederom een goede zet. Ondanks een positiever sentiment richting het eind van het jaar bleef de markt voor de meeste toeleveranciers echter bijzonder competitief en prijsniveaus stonden nog onder druk. De trend van verduurzaming en digitalisering van de scheepvaart zette verder door in 2017. Dat stimuleerde innovatieve ontwikkelingen waarin technologie uit andere sectoren werd toegepast.

Summary

Total employment and turnover in the Dutch maritime technology sector

The total employment in the Dutch maritime technology sector was 27,971 FTEs in 2017. This represented a marked decline in comparison to 2016, when the figure stood at 28,897 FTEs. The total turnover of the Dutch maritime technology sector amounted to €6.9 billion, a decrease of €400 million compared to 2016.

Newly built seagoing vessels

Although there was a tentative recovery in the worldwide sector for the construction of seagoing vessels in 2017, this was still a difficult year for Dutch yards. Even so, they received a number of notable commissions for highly complex and expensive vessels. While the combined tonnage of new orders fell slightly in 2017, there was a rise in total numbers and value. Fifty-six new vessels were ordered in 2017, against 42 in 2016. The value of new orders increased from €642 million in 2016 to over €1.1 billion in 2017. Dredgers and different types of work vessels accounted for over 60% of new orders in terms of tonnage. Despite the poor offshore market, there was a remarkable contract for a highly complex offshore vessel. There was also the first order in years for a seagoing cruise vessel.

At the end of 2017, the combined Dutch order book counted 93 vessels with a total tonnage of 437,000 CGT, a decrease compared to the 508,000 CGT seen in 2016. A total of 58 vessels with a total tonnage of 231,000 CGT were delivered in 2017, down 20% compared to 2016. The total value of the completed vessels fell from over €1.3 billion in 2016 to €847 million in 2017. Vessels made for foreign clients represented more than half of the total value of the deliveries, marking a return to a more normal proportion after a high of around 80% during the years 2014-2016. The vessels supplied included 18 cargo vessels and tankers, including the first European-built oceangoing LNG bunker tanker and a roll-on roll-off vessel for project cargo. Ten dredgers and similar vessels for hydraulic engineering were also completed. The remaining 30 deliveries consisted of tugboats, work vessels and other service vessels.

Inland shipping, fisheries and small seagoing vessels

In addition to the abovementioned yards, which focus on building seagoing vessels larger than 100 GT, there are also several builders who construct smaller specialised vessels. These range from large cargo vessels for inland shipping and river cruise vessels to small harbour tugs and pilot boats up to 100 GT. The construction of seagoing fishing trawlers is included within this category.

These types of yards did well in 2017. There was a clear upward trend in deliveries, new orders and the size of order books. Some 155 inland shipping vessels and small seagoing vessels were completed in 2017. More than a third of these were small cutter suction dredgers for inland waterways. These units were almost all exported, and their number rose sharply in 2017. The number of completed inland tankers and cargo vessels increased considerably compared to 2016, from 35 to 46. The outlook for the coming year is also good: approximately 76 new tankers, dry cargo vessels and container vessels were ordered in 2017. The number of completed river cruise vessels remained stable at nine, plus six tour boats. The order book for river cruise vessels continued on its downward trend, from 12 at the end of 2016 to 8 by the end of 2016; a recovery in the number of orders is expected in 2018.

The resurgence in new construction of fishing vessels begun in 2016 continued strongly through 2017. This was visible mainly in the number of new orders, which grew from 6 in 2016 to no fewer than 18 in 2017. The contracts were mainly for shrimp trawlers for Dutch owners, but there were also orders from France and Nigeria. The new commissions included several highly innovative vessels, which demonstrated that the fisheries sector is using the current boom to prepare for difficulties expecting in the coming years due to threats such as Brexit, the prohibition on electric pulse fishing and the landing obligation.

Superyacht construction

Dutch superyacht builders received some 18 new orders for yachts above 24 metres in 2017, comparable to the 17 new orders seen in 2016. The total value of the new contracts was €1.2 billion – also similar to 2016, when it had been €1.3 billion. Last year was very successful for the sale of so-called ‘spec’ yachts, whose construction starts before a buyer has been found. It was also a good year in terms of superyacht deliveries, with no fewer than 25 completed (the corresponding figure for 2016 was 19) with a total estimated value of over €1.2 billion – a record amount. The order books at the end of 2017 counted 9 fewer yachts than the year before, dropping to 57 with a total value of almost €4.5 billion – historically still a very high figure. The large yacht builders generally have well-filled order books.

Repair of seagoing vessels

The turnover of the Dutch repair yards for seagoing vessels amounted to €381 million in 2017, representing a fall in sales for the second consecutive year. Employment also fell for the second year in a row, from 2,020 people in 2016 to 1,710 in 2017. The decline in the workforce was caused by several



reorganisations that had been announced in late 2016 and finalised in 2017, as well as other consolidations in the sector. Turnover and staff numbers have fallen to their lowest levels of the past 10 years, an unfortunate but expected decrease. The outlook for 2018 is moderately positive, with substantial differences in perspective between yards with smaller docks and those with larger ones.

Ship owners are still delaying maintenance and only carrying out the most necessary procedures. Their earnings are low due to low rates and high competition and overcapacity. The number of retrofits is still disappointing. The industry had been looking forward to the Ballast Water Convention coming into force for years, so it was a real disappointment when the main section (the obligation to install ballast water treatment systems) was postponed for 2 years by the IMO's member states only a few months prior to its planned implementation. Yards are seeing interest on the part of ship owners in the installation of these systems, but in most cases, this remains at the level of requests for information. There also seems to be a slight increase in interest in installing scrubbers due to the stricter regulations for sulphur in 2020, but, here too, there are mostly only requests for information so far.

Maritime suppliers

The Dutch maritime supply industry provides products and services to yards and the shipping, offshore, inland shipping, fishing, yacht building and marine industries. The main product lines are electrical and mechanical installations, engineering services, nautical components, structural parts, coatings,

interiors and technical maintenance services. The total number of maritime suppliers in the Netherlands is estimated to be 800 (Source: Maritieme Monitor 2017), a figure that includes a large number of SMEs.

The combined turnover of Dutch maritime suppliers decreased from €3.8 billion in 2016 to €3.4 billion in 2017. Some 60% of sales were exported. There was shrinkage in the workforce as well: total employment fell by approximately 425 FTEs to 16,413 FTEs. The fall in turnover also resulted in a decline in the number of interim workers, which dropped from 1,903 in 2016 to 1,460 in 2017.

Prospects in the maritime supply sector generally improved in the course of the year. The far-reaching specialisation of Dutch suppliers and their focus on vessel types with a lot of complex equipment again proved a good strategy in 2017. For instance, more and more Dutch companies are delivering to the major builders of cruise vessels. Despite a more positive sentiment towards the end of the year, the market for most suppliers remained very competitive and price levels were still under pressure.

Sustainability and digitisation remained key trends in 2017. This stimulated innovative developments which saw the introduction of technology from other sectors.





Jaarcijfers 2017



Kerncijfers Nederlandse maritiem-technologische sector



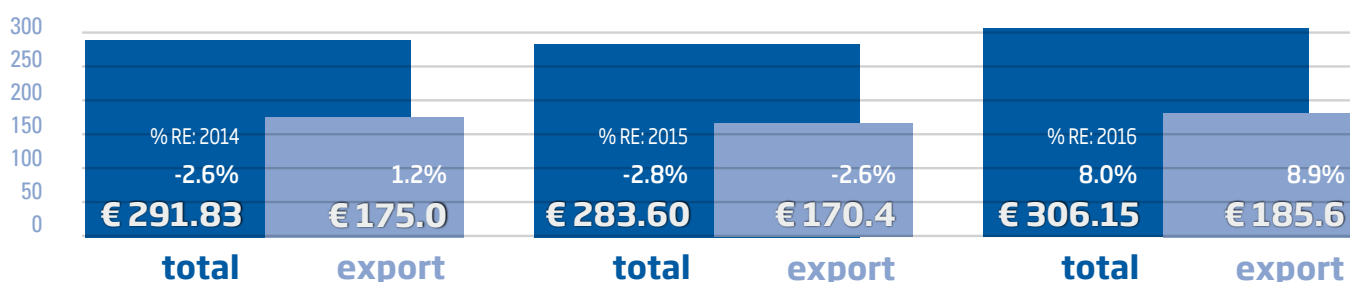
billion euro

2015

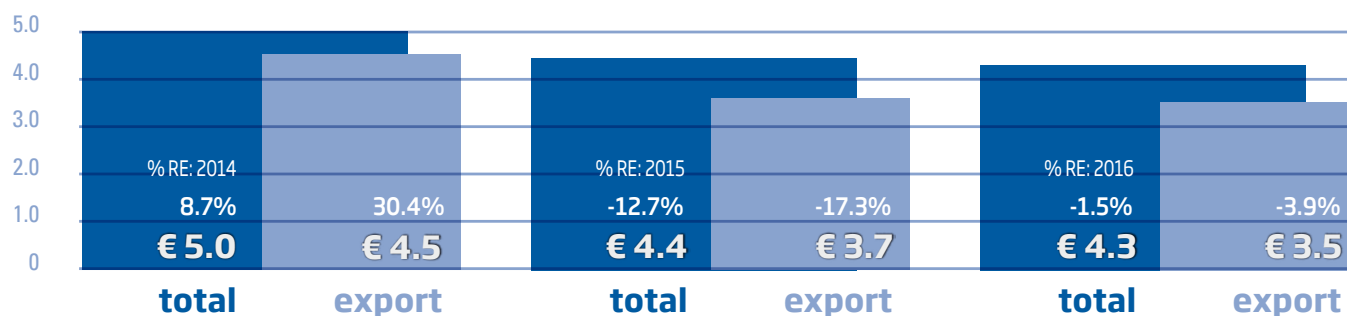
2016

2017

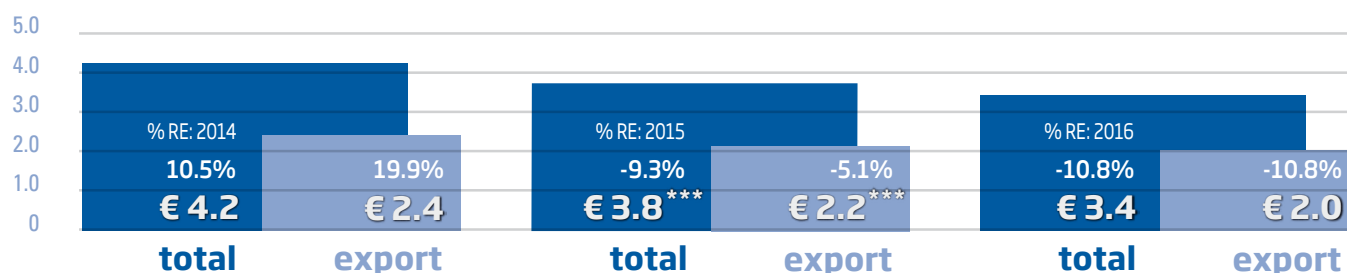
Annual turnover total Dutch industry *



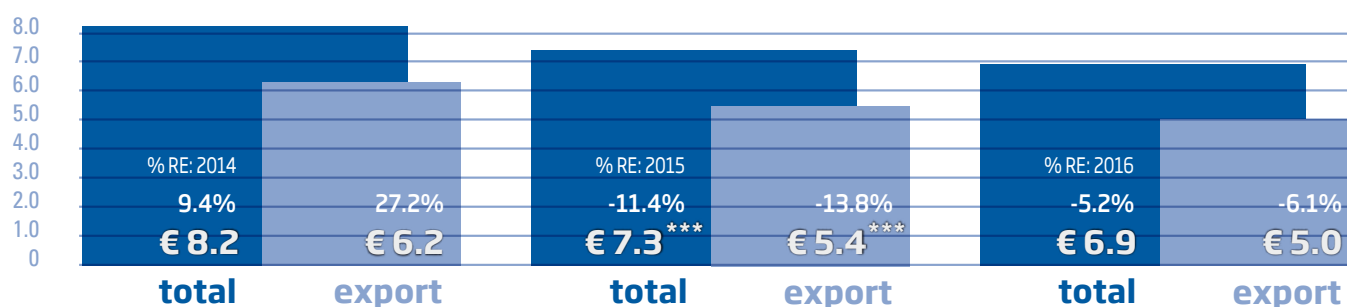
Annual turnover Dutch newbuild and repair yards



Annual turnover Dutch maritime equipment suppliers



Annual turnover Dutch maritime technology industry **



* Source: CBS

** Corrected for deliveries within the industry

*** Correction 2017



Total employment Dutch newbuild and repair yards

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
12,200	11,850	12,000	12,140 ^{***}	12,695 ^{***}	12,059 ^{***}	11,558
-6.7%	-2.9%	1.3%	1.2%	4.6%	-5.0%	-4.2%
% RE: 2010	% RE: 2011	% RE: 2012	% RE: 2013	% RE: 2014	% RE: 2015	% RE: 2016

Total employment Dutch maritime equipment suppliers

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
17,975	17,616	17,361	18,080	18,005	16,838 ^{***}	16,413
-9.5%	-2.0%	-1.4%	4.1%	-0.4%	-6.5%	-2.5%
% RE: 2010	% RE: 2011	% RE: 2012	% RE: 2013	% RE: 2014	% RE: 2015	% RE: 2016

Total employment Dutch maritime technology industry

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
30,175	29,466	29,361	30,220 ^{***}	30,700 ^{***}	28,897 ^{***}	27,971
-8.4%	-2.3%	-0.4%	2.9%	1.6%	-5.9%	-3.2%
% RE: 2010	% RE: 2011	% RE: 2012	% RE: 2013	% RE: 2014	% RE: 2015	% RE: 2016

*** Correction 2017

Zeescheepsnieuwbouw

Waar we in voorgaande jaren spraken over verslechtering van de marktomstandigheden en daling van de orderportefeuille en orderintake kunnen we over 2017 weer een positiever bericht delen. In totaal zijn er in 2017 58 zeegaande schepen opgeleverd (2016: 72). De orderintake betrof 56 schepen met een waarde van €1143 miljoen (2016: €642 miljoen). Het exportaandeel qua waarde van de opgeleverde schepen bedroeg 57% (2016: 79%).

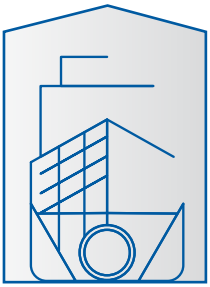
Meer focus op complexe innovatieve ontwerpen & duurzaamheid

Hiermee is de orderintake van zeescheepsnieuwbouw weer terug op het niveau van 2011-2014, uitgedrukt in euro's, maar het betreft wel minder schepen. De orderportefeuille is voor het eerst in 4 jaar weer gegroeid tot een waarde van €1,8 miljard, maar het aantal schepen in opdracht is juist lager. Ogenscheinlijk verandert de mix aan sloopstypen. Het lijkt erop dat we de afgelopen jaren door de wereldwijde overcapaciteit en prijsdruk die daaruit ontstaan is, steeds verder in de niche markten kruipen en ons richten op complexe innovatieve ontwerpen, duurzame oplossingen en risicovolle projecten die strak projectmanagement vragen. Voorbeelden daarvan zijn te vinden in de baggersector. De reders investeren flink in

LNG-aangedreven schepen. Ook bijzonder is de opdracht van een cruiseschip bij De Hoop. De offshore markt is nog niet hersteld, al is er wel een enkele order gescoord. Wereldwijd gezien neemt het aantal scheepsbouw orders weer langzaam toe.

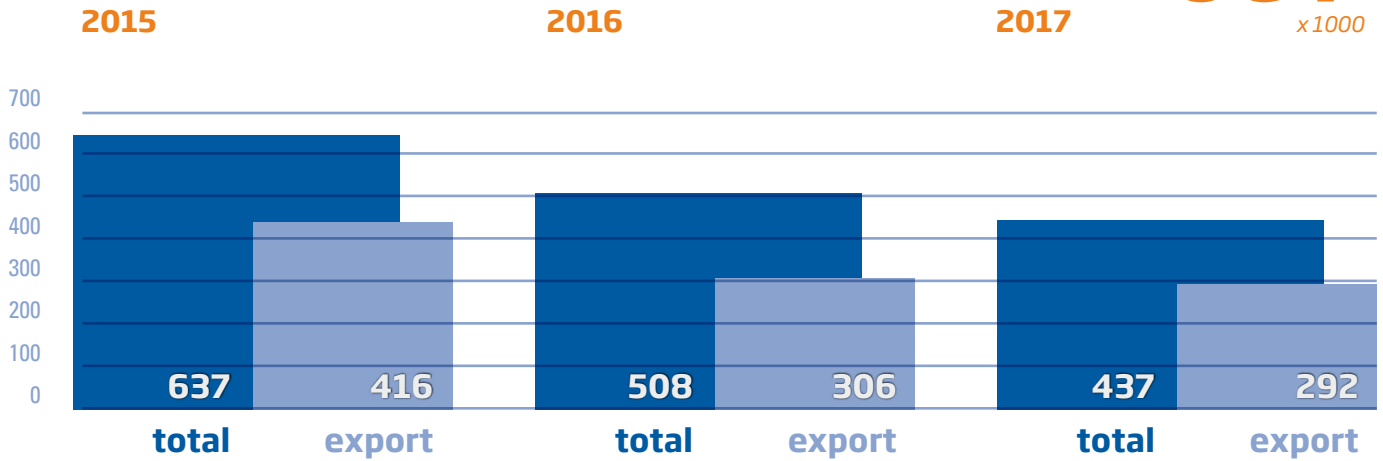
Het aantal opleveringen is in 2017 licht gedaald, maar zorgwekkender is dat er heel weinig short sea schepen zijn besteld en vrij weinig tugs en workboats verkocht. De storm in de short sea sector is inmiddels gaan liggen. De overgebleven reders schrijven zwarte cijfers, maar of er geld beschikbaar komt voor nieuwe orders zal nog moeten blijken.



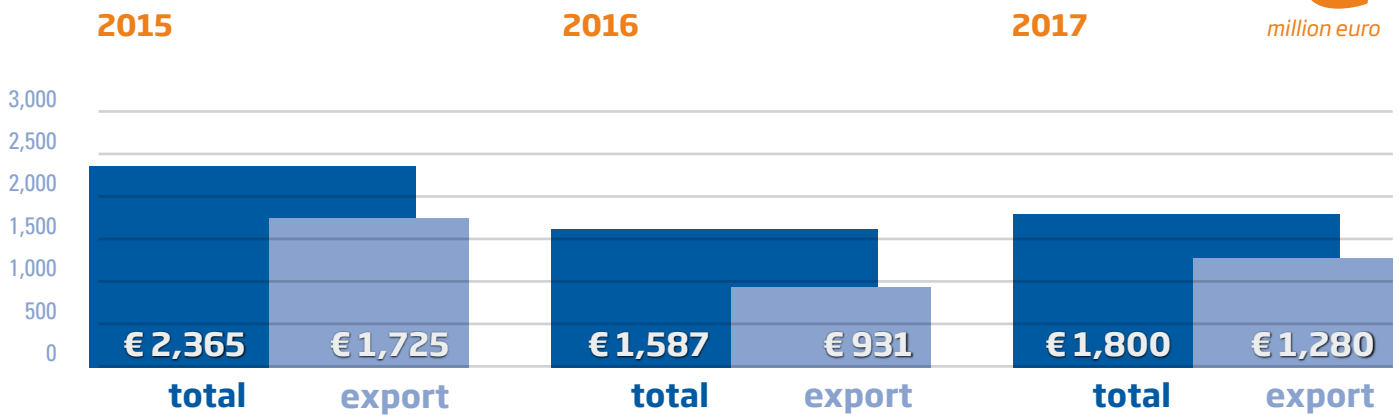


Orderbook seagoing newbuilds

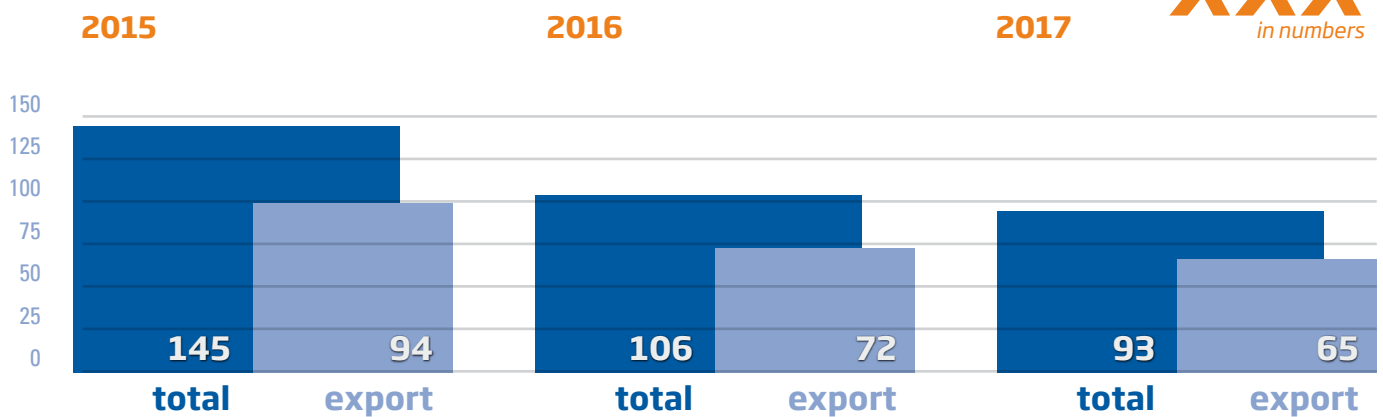
CGT
x1000



€
million euro



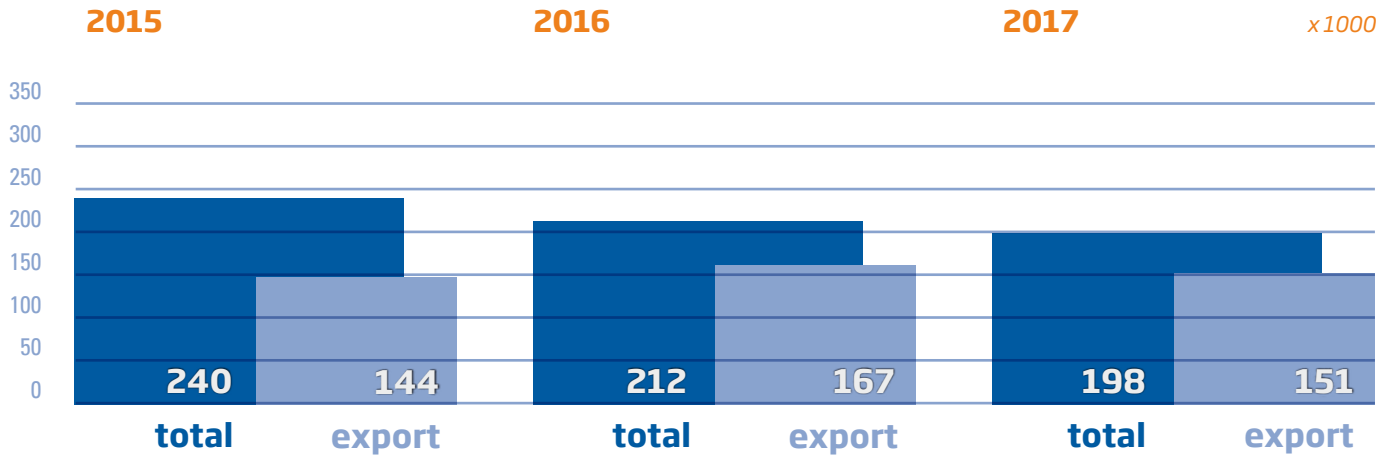
XXX
in numbers



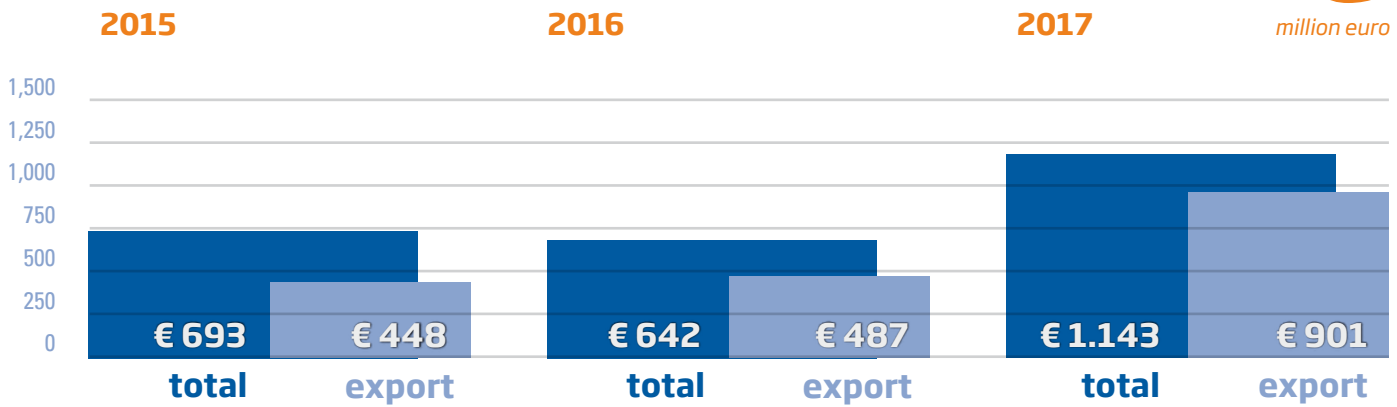


New orders seagoing newbuilds

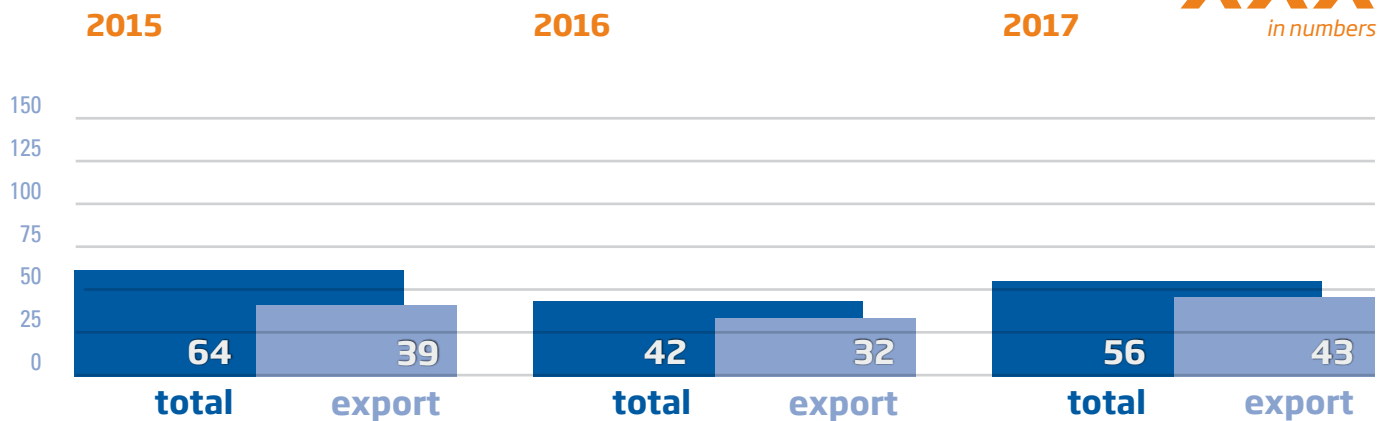
CGT
x1000



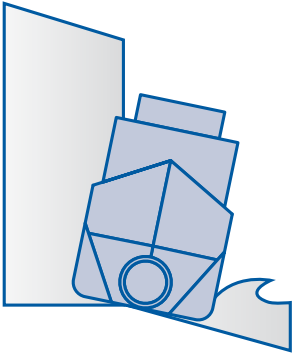
million euro



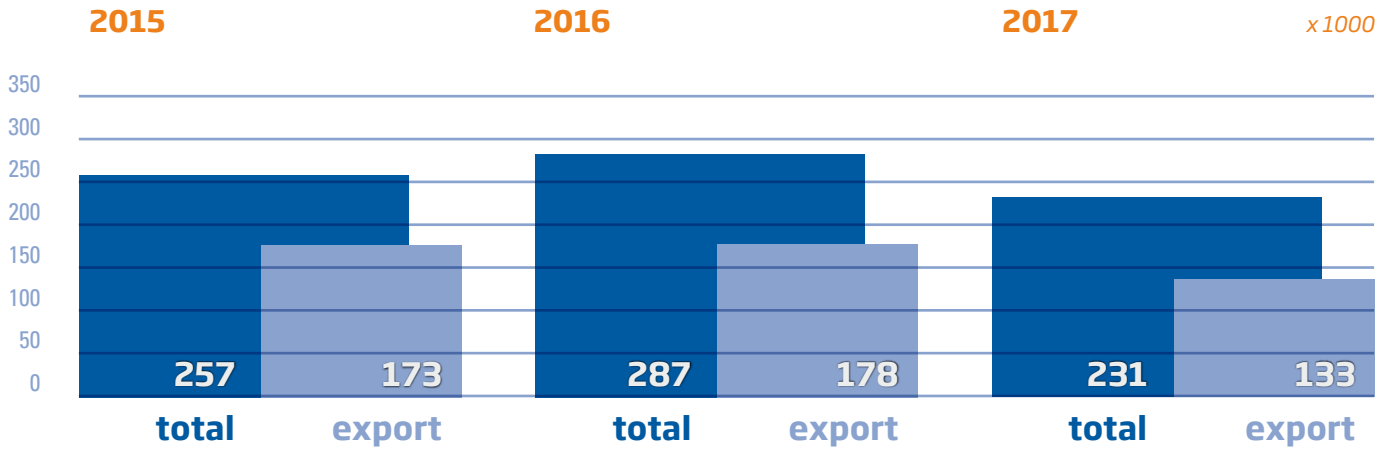
XXX
in numbers



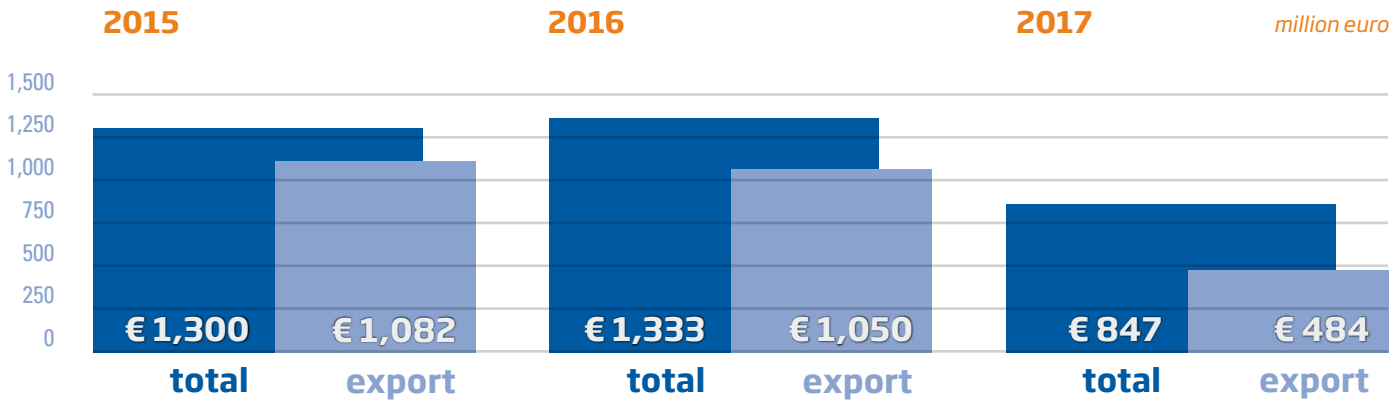
Delivery of seagoing newbuilds



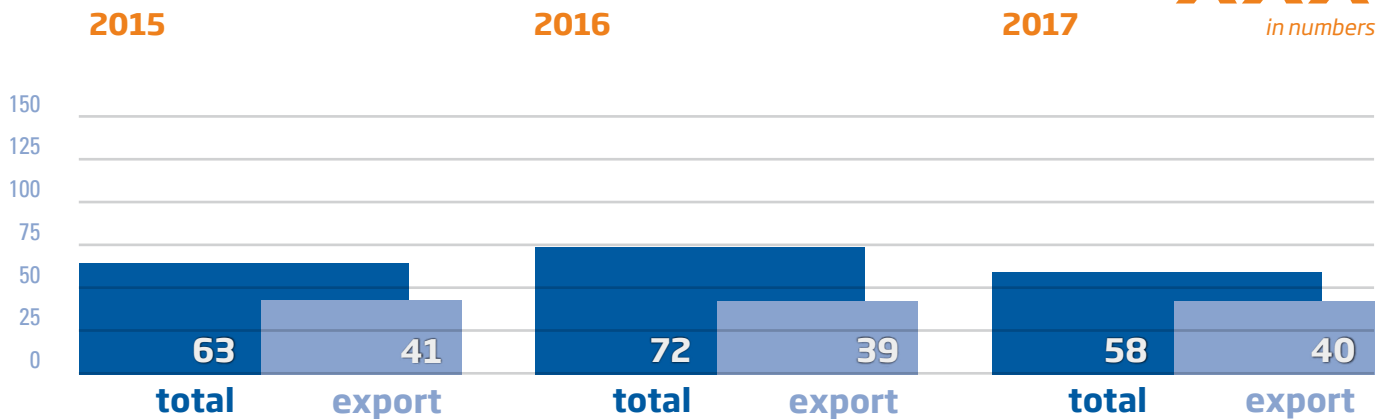
CGT
x1000



million euro



XXX
in numbers



Maritieme toeleveranciers

De Nederlandse maritieme toeleveringsindustrie levert producten en diensten aan scheepswerven, rederijen, offshore, binnenvaart, visserij, jachtbouw en marine. De belangrijkste productgroepen zijn elektrotechnische en werktuigkundige installaties, ingenieursdiensten, nautische componenten, constructiedelen, coatings, interieurbouw en technische onderhoudsdiensten. Het totaal aantal maritieme toeleveranciers in Nederland wordt geschat op 800 (Bron: Maritieme Monitor 2017), waaronder zeer veel mkb-bedrijven.

2017 een jaar van voorzichtig herstel maar ook de nodige uitdagingen

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers daalde in 2017 verder naar €3,4 miljard (2016: €3,8 miljard). Rond de 60 procent van deze omzet werd gegenereerd door export. In het personeelsbestand zette de krimp ook nog door. De totale werkgelegenheid daalde licht verder met circa 425 personen naar 16.413 vaste banen. De vermindering van de omzet leidde ook tot een daling van het aantal ingeleende krachten, van 1.903 in 2016 naar 1.460 in 2017.

Na enkele faillissementen en doorstarten in 2016 vertoonde 2017 een wat rustiger beeld. De trend van consolidatie in de sector zette echter wel door. In het algemeen verbeterden de vooruitzichten in de toeleveringssector in de loop van 2017. De vergaande specialisering van Nederlandse toeleveranciers en hun focus op scheepstypen met veel complexe apparatuur bleek in 2017 wederom een goede zet. Zo leveren ook steeds meer Nederlandse bedrijven aan de grote bouwers van cruiseschepen. Ook kwamen er veel orders uit de bouw van superjachten en schepen voor diverse overheidstaken. Toeleveranciers deden goede zaken dicht bij huis, in Europa en aangrenzende landen, waar de afzet in het Verre Oosten lager was in het grootste deel van 2017. De grote scheepsbouwlanden in het Verre Oosten zijn erg afhankelijk van de vraag naar grote handelsschepen. Die vraag was een groot deel van het jaar nog erg laag. Ondanks een positiever sentiment richting het eind van het jaar bleef de markt voor de meeste toeleveranciers echter bijzonder competitief en prijsniveaus stonden nog onder druk.



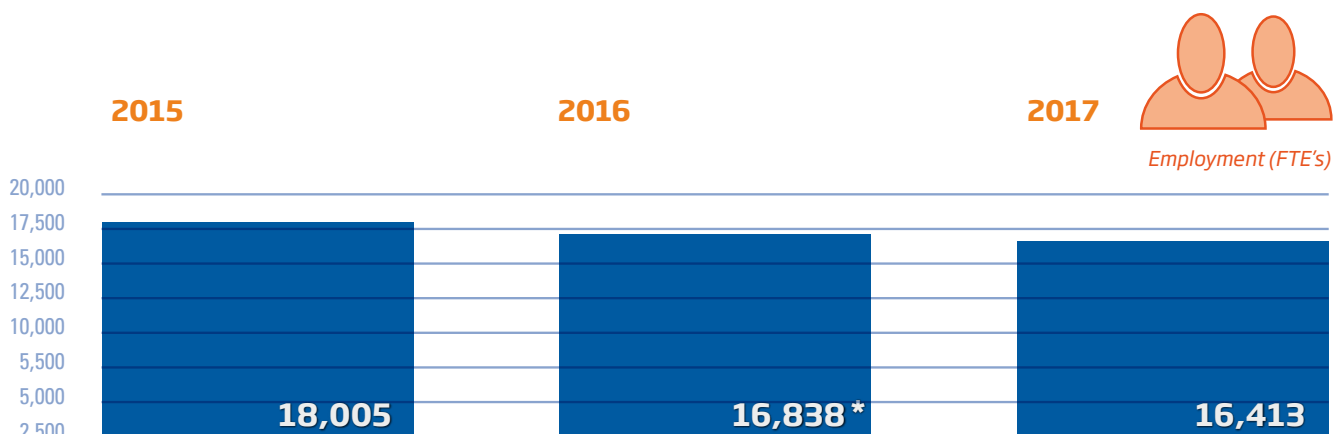
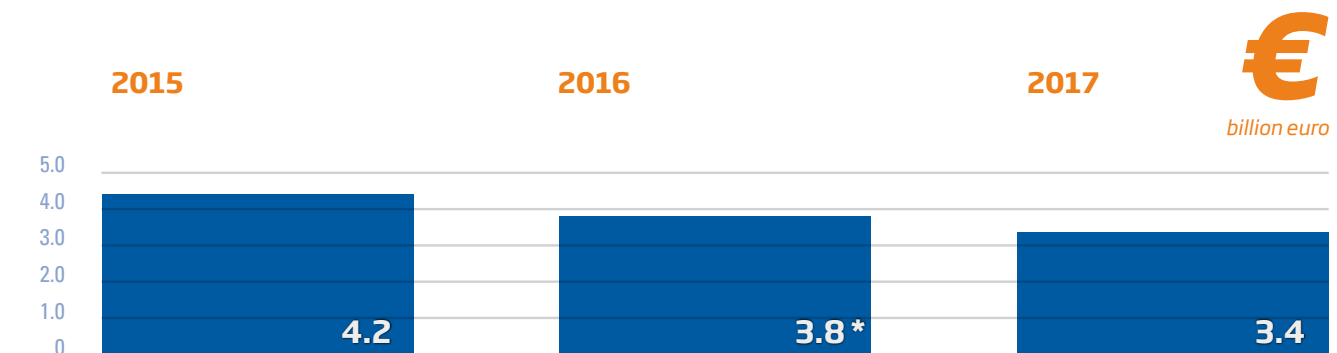
De trend van verduurzaming en digitalisering van de scheepvaart zette verder door in 2017. Dat stimuleerde innovatieve ontwikkelingen waarin technologie uit andere sectoren werd toegepast. Diverse bedrijven maakten daarbij gebruik van de subsidieregeling 'Mkb Innovatiestimulering Topsectoren' (MIT). Het naderen van de inwerkingtreding van regelgeving als de ballastwaterconventie en de zwavelrichtlijn leidde tot een toenemende interesse bij reders voor inbouw van ballastwatermanagementsystemen en scrubbers. Het aantal daadwerkelijke orders voor deze apparatuur viel echter nog tegen. Het uitstel met 2 jaar van de inwerkingtreding van het belang-

rijkste onderdeel van de ballastwaterconventie hielp daarbij niet. Financiering voor de aankoop en inbouw van genoemde apparatuur blijft ook een uitdaging. In het Europese bankwezen zijn echter wel initiatieven in de maak om deze financiering mogelijk te maken.

De verwachting is dat het in het laatste kwartaal van 2017 ingezette herstel verder aan zal sterken in 2018. Het voorlopige beeld van de eerste maanden van 2018 lijkt deze verwachting te ondersteunen.



Turnover & employment maritime equipment suppliers



* Correction 2017

Zeescheepsreparatie

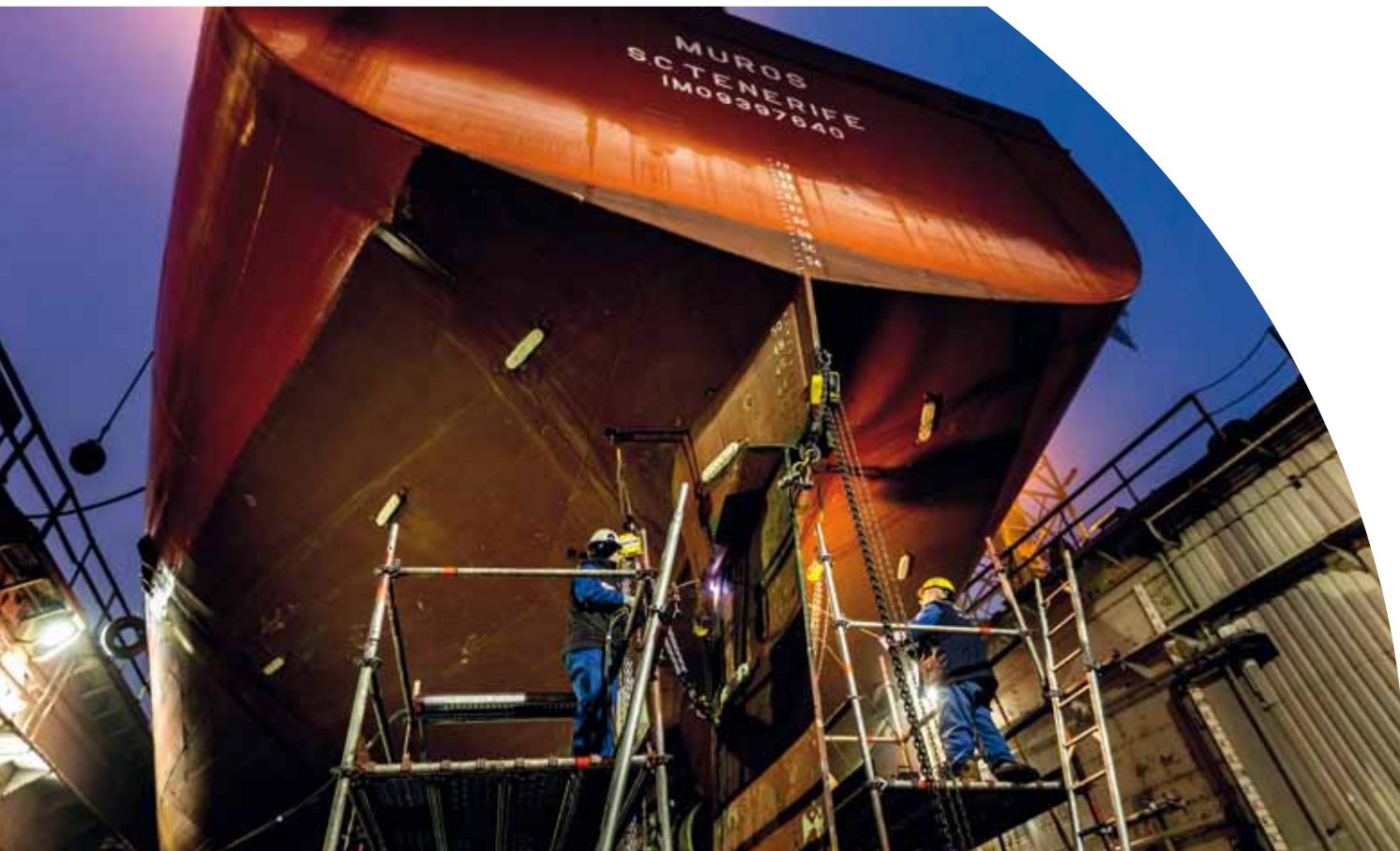
De totale omzet van de Nederlandse reparatiewerven bedroeg in 2017 €381 miljoen (2016: €442 miljoen). De sector bood werkgelegenheid aan 1.710 personen (2016: 2.020 personen). De omzet is daarmee gedaald tot het laagste niveau van de afgelopen 10 jaar. Deze daling was wel voorzien maar is helaas ook waarheid geworden. De vooruitzichten voor 2018 zijn gematigd positief waarbij wel een verschil lijkt te zijn tussen de werven met iets kleinere dokken enerzijds en die met grotere dokken anderzijds.

Lage omzet en veel concurrentie

Scheepseigenaren stellen onderhoud nog steeds uit en laten enkel het hoogst noodzakelijke uitvoeren. Hun inkomsten zijn laag door de lage vrachttarieven en grote concurrentie en overcapaciteit. Ook het aantal retrofits in de bagger en offshore (wind) markt valt nog steeds tegen. Schrrale troost is dat het beeld in de rest van Europa niet heel anders is. De onderlinge concurrentie is groot en ook een aantal landen buiten Europa mengt zich steeds nadrukkelijker in de strijd.

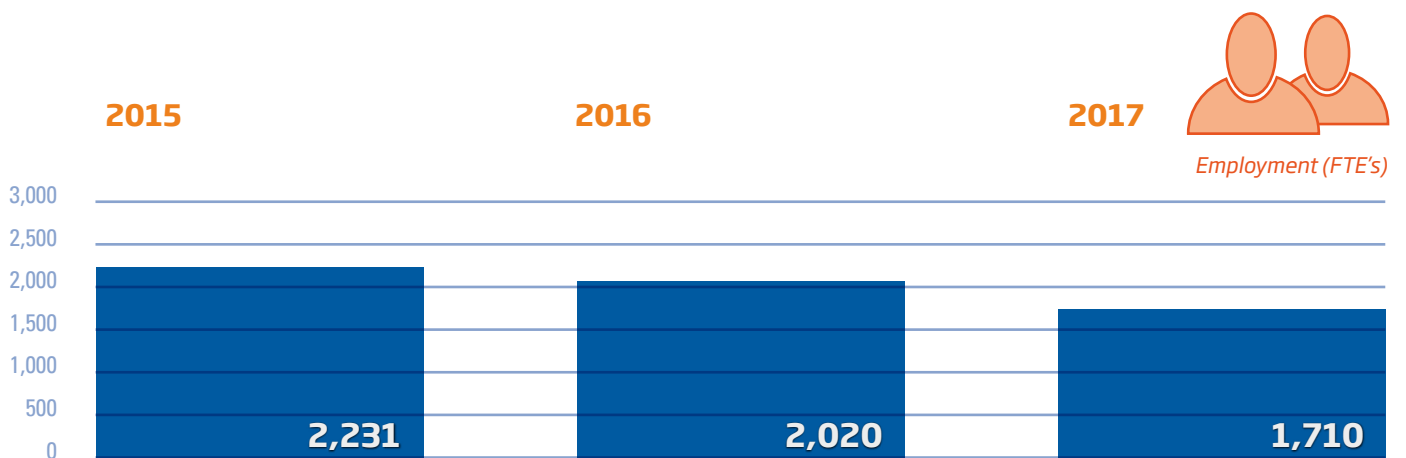
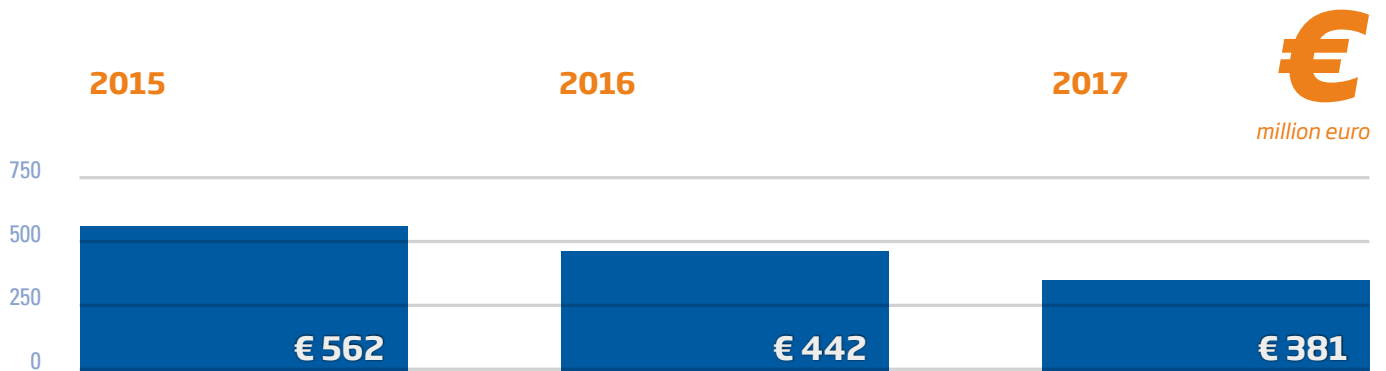
Uitstel inwerkingtreding ballastwaterverdrag

De sector kijkt al jaren uit naar de inwerkingtreding van het ballastwaterverdrag. Het was dan ook een domper toen het belangrijkste onderdeel (installatie van ballastwaterbehandelingssystemen) slechts enkele maanden voor inwerkingtreding door de lidstaten van de IMO alsnog met 2 jaar werd uitgesteld. Werven zien wel interesse bij reders voor de installatie van deze systemen maar het komt in de meeste gevallen voorlopig niet verder dan aanvragen. Ook lijkt de interesse in de installatie van scrubbers iets toe te nemen met de strengere regelgeving voor zwavel in 2020. Ook hier blijft het voorlopig vaak slechts bij aanvragen. 2020 nadert echter snel, de tijd zal leren wat deze markt zal doen.





Turnover & employment ship repair industry



Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen

Deze categorie omvat zeegaande schepen tot 100 GT, alle kleinere vissersschepen en alle typen vaartuigen voor de binnenwateren. In 2017 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 198 schepen (2016: 126). Er werden 155 schepen opgeleverd (2016: 116). Beide statistieken laten een duidelijke plus zien.

Binnenvaart; volop innovatieve technieken worden toegepast

In 2017 zijn er 46 ladingvervoerende schepen opgeleverd. Maar liefst 11 meer dan in 2016. Daar bovenop is het aantal gecontracteerde schepen gestegen van 33 stuks in 2016 naar 76 stuks in 2017, meer dan een verdubbeling ten opzichte van een jaar eerder. Dit heeft geleid tot oplopende levertijden van casco's uit Oost Europa waardoor er nu zelfs weer binnenvaart-casco's in Nederland worden gebouwd.

Het aandeel tankschepen in bovengenoemde aantallen ligt op zo'n 60 procent, dit segment blijft de toon zetten. Bij alle nieuwbouwschepen worden volop innovatieve technieken toegepast zodat er steeds efficiënter gevaren kan worden met zo min mogelijk brandstof en uitstoot. De technische ontwikkelingen gaan erg snel, er komen zelfs binnenvaarschepen aan die volledig elektrisch gaan varen.

Bij de passagiersschepen is het aantal opgeleverde schepen licht gestegen van 11 stuks in 2016 naar 15 stuks in 2017. De orderintake is daarentegen gedaald van 16 schepen in 2016 naar slechts 5 schepen in 2017. Kanttekening hierbij is wel dat de vooruitzichten in het rivercruise segment wat positiever zijn dan de orderintake aangeeft en dat geldt met name voor het luxe type schepen dat in Nederland wordt gebouwd. Het veerboten segment laat een stabiele ontwikkeling zien van 5 opgeleverde schepen en een orderintake van 6 stuks in 2017.

In 2017 is er ook weer volop gerepareerd in de binnenvaart. Tijdens reguliere werfbeurten wordt weer wat meer onderhoudswerk verricht dan een paar jaar geleden. Het is dus over de hele linie te merken dat het weer beter gaat in de binnenvaart. In de binnenvaart heerst wel veel onzekerheid over de aankomende strenge emissie eisen en de sector beraadt zich dan ook over welke maatregelen ze moet nemen om de positie van meest duurzame vervoersmodaliteit te behouden. Er staat veel te gebeuren de komende jaren.

Onzekere tijden voor visserijsector

2017 was voor de visserijsector wederom een goed jaar, maar niet zo goed als het recordjaar 2016. Daarnaast zijn er een aantal grote onzekerheden waar de visserij mee te maken heeft rondom de pulsvisserij, Brexit en de aanlandplicht. Dit weerhoudt de vissers er echter niet van om nieuwe schepen te bestellen. Zoals verwacht is de orderintake fors gestegen van 6 stuks in 2016 naar maar liefst 18 stuks in 2017. Een verdrievoudiging in slechts een jaar tijd is opvallend positief te noemen en overtreft de verwachting die we vorig jaar hadden uitgesproken. Het aantal opgeleverde vissersschepen is van 4 stuks in 2016 licht gestegen naar 5 stuks in 2017. Een kleine opmaat naar hogere aantallen opleveringen de komende jaren. Afgelopen jaar is ook weer volop gerepareerd en verbouwd aan de visserijvloot. Alle visserijwerven zijn druk geweest met vernieuwen en aanpassingen aan de bestaande vloot.

Goed jaar voor segment 'bedrijfsvaartuigen & klein baggermaterieel'

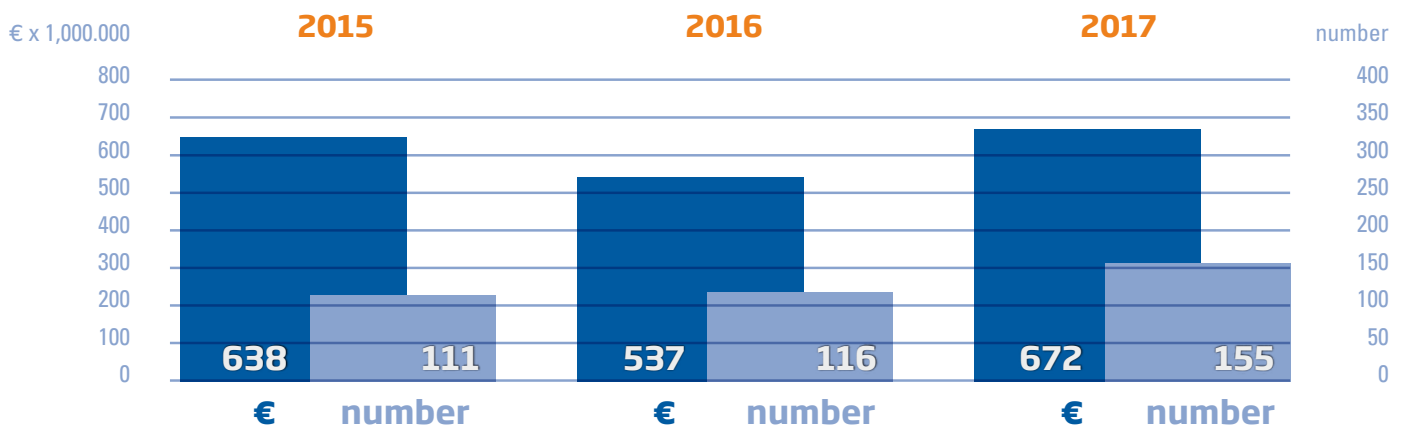
Dit segment bestaat uit niet-ladingvervoerende schepen zoals werkschepen, sleep- en duwbotten, patrouilleboten, pontons en klein baggermaterieel. In 2017 zijn er in dit segment 84 schepen opgeleverd, 20 meer dan in 2016. Dit wordt veroorzaakt door een opleving van de bouw van klein baggermaterieel; 54 opleveringen werden genoteerd in 2017 tegenover 20 stuks in 2016.

Ook de orderintake van klein baggermaterieel is goed te noemen met 58 stuks, een fors aandeel in het totale aantal van 93 schepen in dit segment. De totale orderintake van 93 schepen in 2017 ligt ruim boven de 65 stuks van 2016. Binnen dit segment zitten de sleep- en duwbotten in de hoek waar de klappen vallen met slechts 4 opleveringen in 2017 en geen nieuwe orders. De breder inzetbare bedrijfsvaartuigen laten met 26 opleveringen en een orderintake van 34 schepen in 2017 betere getallen zien. In zijn totaliteit heeft dit segment een goed jaar gehad in 2017, hopelijk kan dit de komende periode worden vastgehouden.

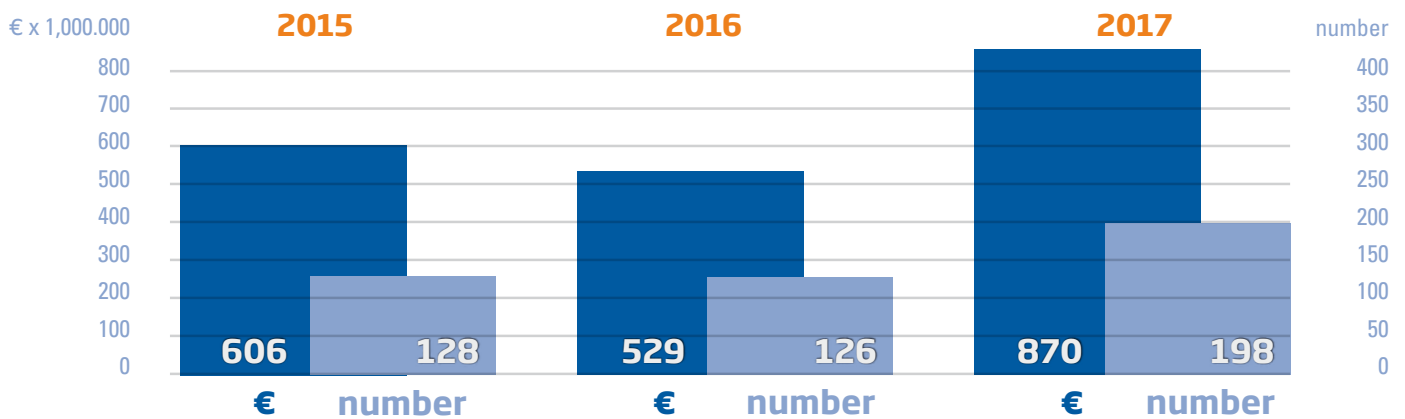




Delivered



Received orders



Superjachtbouw

Wanneer we naar de cijfers kijken lijkt er in de superjachtbouw weinig veranderd. Het orderboek is in aantal iets verminderd, maar in termen van tonnage en waarde zien we een vergelijkbaar beeld met 2016. Het totale orderboek bevatte eind vorig jaar 57 schepen van meer dan 24 meter lang met een geschatte totale waarde van bijna €4,5 miljard.

Met 25 schepen zijn in 2017 meer schepen opgeleverd ten opzichte van het jaar ervoor. Hieronder bevonden zich ook enkele bijzondere schepen, waarmee Nederlandse superjachtbouwers internationaal de aandacht trokken en een groot aantal prijzen in de wacht hebben gesleept tijdens de Boat International Design & Innovation Awards. Nederlandse jachten kwamen in aanmerking voor maar liefst 9 van de 19 prijzen. Dit waren jachten ontworpen, gebouwd en opgeleverd door o.a. Oceanco, Feadship, Vitters Shipyard, Heesen Yachts en Royal Huisman. Behalve de nodige volledig op maat gebouwde jachten, werden er in 2017 ook opvallend veel 'on spec' jachten verkocht. Dit zijn jachten waarvan de bouw begint voordat er een klant gevonden is.

De gemiddelde grootte van de schepen in het orderboek neemt langzaam toe, waarmee Nederland de wereldwijde trend volgt. Met ontwerpen als de SeaXplorer van Amels en de ombouw van de Sanaborg van ijsbreker tot superjacht door Icon Yachts lijkt er ook meer interesse te komen voor superjachten die in arctische condities kunnen varen. Om de constante groei van de in aanbouw zijnde jachten aan te kunnen, investeren werfven constant in hun productiecapaciteit.

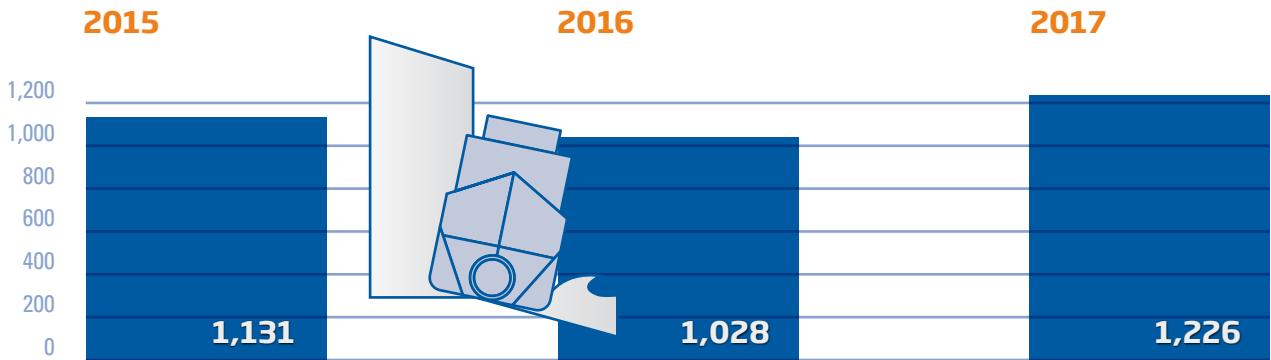


Value of Dutch superyacht construction

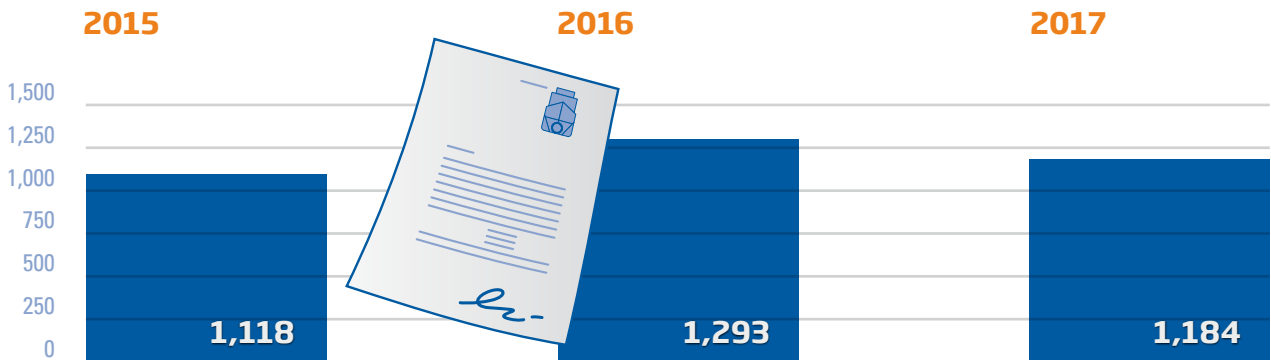


million euro

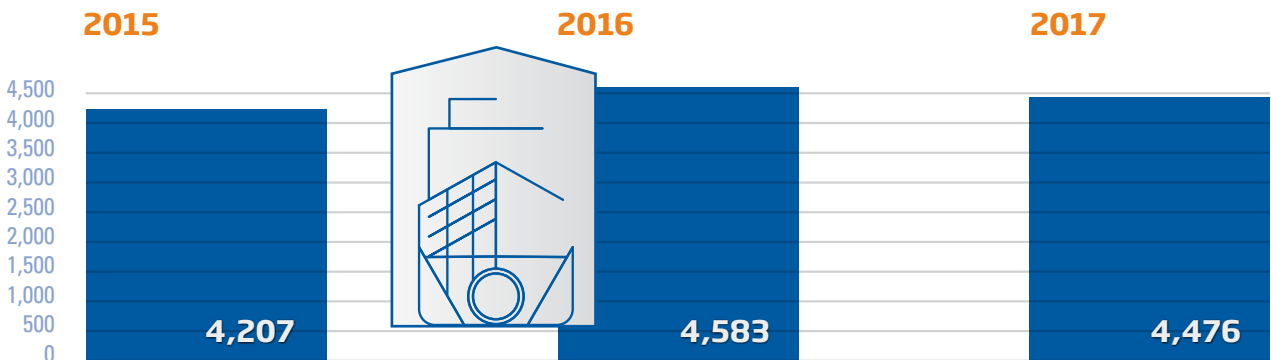
Delivered



Received orders








Order book







Seagoing vessels






Order book per 31 December 2017

	number	GT	CGT
dry cargo ships and tankers	 34	170,268	218,332
dredgers	 12	64,568	105,191
workboats, tug and service vessels	 34	11,675	57,414
offshore, windfarm service	 12	22,195	40,010
cruise ships	 1	5,937	16,538
total	93	274,643	437,485

Delivered








	number	GT	CGT
dry cargo ships and tankers	 18	73,073	99,141
dredgers	 9	50,951	80,900
workboats, tug and service vessels	 29	9,440	44,977
offshore, windfarm service	 2	2,210	6,104
total	58	135,674	231,122

Received orders







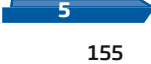

	number	GT	CGT
dry cargo ships and tankers	 7	22,359	32,521
dredgers	 8	41,470	65,678
workboats, tug and service vessels	 36	11,847	57,623
offshore, windfarm service	 4	18,901	24,584
cruise ships	 1	5,937	16,538
total	56	100,514	196,944

Inland, fishing & small seagoing vessels






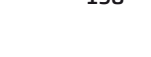
Order book per 31 December 2017

	number	GT	€ mln
river cruise vessels	 8	16,900	177
dry cargo ships and tankers	 63	99,970	440
tugs and pushers	 2	194	3
service vessels	 30	2,139	61
dredgers	 20	2,908	58
fishing vessels	 18	4,421	66
ferries	 5	349	9
total	146	126,881	814

Delivered

	number	GT	€ mln
river cruise vessels	 9	16,696	175
dry cargo ships and tankers	 46	63,401	253
tugs and pushers	 4	946	14
service vessels	 26	2,337	42
dredgers	 54	6,524	151
fishing vessels	 5	853	11
excursion vessels	 6	270	6
ferries	 5	904	20
total	155	91,931	672

Received orders

	number	GT	€ mln
river cruise vessels	 5	12,000	116
dry cargo ships and tankers	 76	112,666	455
service vessels	 35	2,267	56
dredgers	 58	7,874	169
fishing vessels	 18	4,282	64
ferries	 6	417	10
total	198	139,506	870

Super yachts

Order book per 31 December 2017

	number	GT	CGT	million €
super yachts	 57	86,230	224,849	4,476

Delivered

	number	GT	CGT	million €
super yachts	 25	23,061	69,831	1,226

Received orders

	number	GT	CGT	million €
super yachts	 18	23,916	63,774	1,184





Europese & wereldscheepsbouw



Scheepsbouw in Europa en de wereldmarkt

Wereldscheepsbouw

In 2017 zette in de wereldscheepsbouw een voorzichtig herstel in na het dramatisch slechte 2016. De nieuwe orders verdubbelden ten opzichte van 2016, maar zaten daarmee nog steeds op een zeer laag niveau. Er werd voor ruim 20 miljoen CGT aan nieuwe zeeschepen besteld, terwijl er de laatste jaren gemiddeld zo'n 35-40 miljoen CGT aan scheepsruimte per jaar werd opgeleverd. De hoeveelheid nieuwe orders was dus nog steeds absoluut niet toereikend om alle werven aan het werk te houden. Als gevolg daarvan hielden met name in China en Zuid-Korea de problemen in de wervensector aan, al begon in laatstgenoemd land aan het eind van het jaar het tij te keren bij de 3 grote werven (Hyundai, Samsung en DSME). In Japan, waar de nieuwe orders ernstig achterbleven in 2017, werd een verdere consolidatie van de scheepsbouwsector ingezet. Op grond van de magere orderintake van de laatste jaren is het waarschijnlijk dat het jaarlijks opgeleverde tonnage gaat dalen tot en met 2020.

Een gunstig effect van het gebrek aan orders is wel dat de groei van de wereldhandelsvloot de eerstkomende jaren beperkt blijft en waarschijnlijk zelfs lager gaat uitpakken dan de groei van de wereldhandel over zee. Daarmee treedt een verkrapping in de scheepvaartmarkt op, die leidt tot betere vrachtprijzen en een geleidelijk betere financiële situatie voor veel scheepseigenaren. Financiering van nieuwbouwschepen blijft echter lastig. Tegelijk neemt de druk toe op scheepseigenaren om hun vloten te vernieuwen, als gevolg van de komende regelgeving op het gebied van zwavelemisaties (2020 Sulphur Cap) en ballastwatermanagement (Ballastwaterconventie). Ook bewegen niet alle scheepvaartsegmenten in een opwaartse richting: zo bewoog de tankvaart in 2017 richting overcapaciteit en lage tarieven en was de offshore olie- en gassector nog lang niet uit de problemen.

Scheepseigenaren die wél over voldoende financiële middelen beschikten maakten gebruik van lage prijzen voor nieuwbouw. Zij hopen straks te profiteren van een verdere stijging van de vrachtprijzen en van

de waarde van hun schepen. Daarnaast namen met name eigenaren van bulkcarriers en tankers met nieuwbouworders een gok op massale sloop van schepen die per 2020 mogelijk niet meer op een lonende wijze aangepast kunnen worden aan de eerder genoemde milieuregelgeving.

Europese scheepsbouw

Europa was in 2017 wederom een positieve uitzondering in de wereldscheepsbouw. Als enige scheepsbouwregio kende Europa een verdere groei van de orderboeken afgelopen jaar. China en Zuid-Korea boekten de meeste orders qua tonnage, maar dit was nog altijd minder dan het daar opgeleverde tonnage, met als gevolg een verdere krimp van de orderboeken in deze landen.

De cruise-industrie was wederom bepalend voor de Europese scheepsbouw in 2017. Van het bestelde tonnage bedroeg 80 procent cruiseschepen. Naast de orders voor grote cruiseschepen bij de 3 grote bouwers (Fincantieri, Meyer, STX France) kwamen er ook steeds meer orders voor expeditie-schepen bij andere werven, inclusief een order bij een Nederlandse werf (De Hoop). Verwacht wordt dat het aantal nieuwe orders voor grote cruiseschepen zal afnemen in 2018, omdat de grote werven inmiddels vol zitten tot en met 2023. Het ferrysegment was ook een belangrijke bron van nieuwe orders voor Europese werven, al manifesteren de Chinezen zich steeds duidelijker in dit segment. Dit komt enerzijds door beperkte capaciteit in Europa en anderzijds door extreem scherpe prijzen in China. De visserij was in Europa ook helemaal terug. Er werden maar liefst 80 vissersschepen besteld in Europa in 2017. Ook Nederland profiteerde hiervan, zij het in het kleinere segment (garnalenkotters met name). Orders voor offshoreschepen en short sea schepen waren nog steeds minimaal, al wist Nederland hier wel de krenten uit de pap te halen. 

Global shipbuilding statistics

	Orderbook end of 2017		New orders 2017		Deliveries 2017	
	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT
SEA Europe **	11,310	11,771	3,485	3,966	2,501	2,684
world total *	149,438	82,809	40,340	20,206	66,610	34,597
percentage share SEA Europe countries	7.6%	14.2%	8.6%	19.6%	3.8%	7.8%

	Orderbook end of 2016		New orders 2016		Deliveries 2016	
	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT
SEA Europe **	9,319	9,414	2,655	3,045	2,657	2,682
world total *	160,522	89,208	17,920	10,689	66,858	35,336
percentage share SEA Europe countries	7.0%	13.2%	19.4%	37.1%	3.7%	7.6%

	Orderbook end of 2015		New orders 2015		Deliveries 2015	
	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT
SEA Europe **	9,981	9,569	3,649	3,648	1,776	2,154
world total *	202,265	109,690	76,620	39,354	67,636	37,601
percentage share SEA Europe countries	4.9%	8.7%	4.8%	9.3%	2.6%	5.7%

	Orderbook end of 2014		New orders 2014		Deliveries 2014	
	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT
SEA Europe **	8,278	8,181	3,849	3,884	1,944	2,447
world total *	197,389	108,146	86,230	45,592	64,607	36,450
percentage share SEA Europe countries	4.2%	7.6%	4.5%	8.5%	3.0%	6.7%

	Orderbook end of 2013		New orders 2013		Deliveries 2013	
	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT
SEA Europe **	6,304	6,701	3,030	3,042	1,974	2,392
world total *	182,863	100,391	102,847	53,839	70,521	38,068
percentage share SEA Europe countries	3.4%	6.7%	2.9%	5.6%	2.8%	6.3%

* Source: IHS Fairplay

** Source: SEA Europe - Netherlands Maritime Technology

European shipbuilding statistics

Orderbook per 31/12/2017

	NUMBER	GT 1,000	CGT 1,000	% CGT
Belgium	0	0	0	0.0%
Bulgaria 2)	5	6	15	0.1%
Croatia 2)	38	645	524	4.2%
Czech Republic	1	2	4	0.0%
Denmark 2)	12	16	41	0.3%
Estonia	1	0	2	0.0%
Finland 2)	11	1,425	1,299	10.3%
France 2)	14	1,897	1,734	13.8%
Germany 2)	29	1,945	1,908	15.1%
Greece 2)	7	9	21	0.2%
Hungary	0	0	0	0.0%
Ireland	0	0	0	0.0%
Italy 2)	39	3,166	3,335	26.5%
Latvia	6	2	10	0.1%
Lithuania	1	5	10	0.1%
the Netherlands 1) 2)	93	275	437	3.5%
Poland 2)	64	184	308	2.4%
Portugal 2)	2	11	27	0.2%
Romania 2)	69	489	648	5.1%
Slovakia	0	0	0	0.0%
Slovenia	0	0	0	0.0%
Spain 2)	73	807	662	5.3%
Sweden	0	0	0	0.0%
UK	16	46	83	0.7%
Total EU-28	481	10,930	11,068	

Albania	0	0	0	0.0%
Norway 2)	45	146	295	2.3%
Russian Federation	75	679	643	5.1%
Servia/Montenegro	1	0	1	0.0%
Turkey 2)	133	289	517	4.1%
Ukraine	13	54	81	0.6%
Total other Europe	267	1,168	1,537	

Total EU28 + Norway	526	11,076	11,363	
Total SEA Europe-countries 2)	634	11,310	11,771	
Total EU + Other countries	748	12,098	12,605	100%

Source: IHS Fairplay

1) Source: Netherlands Maritime Technology

2) SEA Europe member countries (European Ships and Maritime Equipment Association)

New orders 2017

	NUMBER	GT 1,000	CGT 1,000	% CGT
	0	0	0	0.0%
	4	5	12	0.3%
	2	12	17	0.4%
	0	0	0	0.0%
	11	16	39	0.9%
	0	0	0	0.0%
	2	400	349	8.2%
	5	660	611	14.3%
	3	362	338	7.9%
	1	2	5	0.1%
	0	0	0	0.0%
	0	0	0	0.0%
	17	1,490	1,564	36.6%
	4	2	7	0.2%
	0	0	0	0.0%
	56	101	197	4.6%
	20	110	139	3.3%
	1	9	22	0.5%
	20	82	159	3.7%
	0	0	0	0.0%
	0	0	0	0.0%
	33	82	183	4.3%
	0	0	0	0.0%
	4	1	5	0.1%
Total EU-28	183	3,334	3,647	

	0	0	0	0.0%
	28	39	108	2.5%
	29	408	295	6.9%
	0	0	0	0.0%
	56	115	223	5.2%
	1	1	3	0.1%
Total other Europe	114	563	629	

Total EU28 + Norway	211	3,373	3,755	
Total SEA Europe-countries 2)	259	3,485	3,966	
Total EU + Other countries	297	3,897	4,276	100%

Deliveries 2017

	NUMBER	GT 1,000	CGT 1,000	% CGT
	0	0	0	0.0%
	1	0	2	0.1%
	8	97	67	2.4%
	1	4	4	0.1%
	0	0	0	0.0%
	2	1	4	0.1%
	5	173	189	6.7%
	11	175	171	6.1%
	11	439	398	14.1%
	12	9	26	0.9%
	0	0	0	0.0%
	0	0	0	0.0%
	10	469	518	18.4%
	3	1	5	0.2%
	1	2	5	0.2%
	58	136	231	8.2%
	45	137	237	8.4%
	0	0	0	0.0%
	33	615	348	12.4%
	0	0	0	0.0%
	0	0	0	0.0%
	33	53	110	3.9%
	0	0	0	0.0%
	7	1	7	0.2%
Total EU-28	241	2,312	2,322	

	0	0	0	0.0%
	16	45	83	2.9%
	17	90	98	3.5%
	1	2	5	0.2%
	79	153	304	10.8%
	2	1	5	0.2%
Total other Europe	115	291	495	

Total EU28 + Norway	257	2,357	2,405	
Total SEA Europe-countries 2)	322	2,501	2,684	
Total EU + Other countries	356	2,603	2,817	100%

Colofon

TEKST

Netherlands Maritime Technology, Rotterdam

ONTWERP

Stijlmeester, Utrecht

VORMGEVING

Stan van Oss, Doetinchem

FOTOGRAFIE

Met dank aan de onderstaande bedrijven voor het gebruik van hun fotomateriaal:

Scheepswerf Ferus Smit BV	omslag voorzijde
Alfa Laval	3
Maprom Engineering BV	5
Bakker Sliedrecht	6
Feadship	6
Hydrex BV	7
Wärtsilä Netherlands	7, 24
Alewijnse	9
Royal IHC	10, omslag achterzijde
De Waal BV	14
Motrac Hydraulics	15
Damen Shiprepair & Conversion	16
Koninklijke Niestern Sander	17
Royal Bodewes	18
Damen Shipyards	19
Heesen Yachts BV	20, omslag achterzijde
Alphatron Marine	23
Huisman	24

Overige foto's: Erik Jansen Fotografie

OPLAGE

2.400 stuks

Rotterdam

Mei 2018





Netherlands Maritime Technology is een hecht en succesvol netwerk van scheepswerven, toeleveranciers en dienstverleners. Zij maken gezamenlijk het onmogelijke mogelijk, overal ter wereld en onder elke omstandigheid. Op maritiem-technologisch gebied gaan deze bedrijven, groot en klein, altijd een stap verder op zoek naar nieuwe uitdagingen en mogelijkheden.

Vanuit een gezamenlijke passie en trots voor de sector zet de bureauorganisatie achter Netherlands Maritime Technology zich graag in om het netwerk op allerlei wijzen te faciliteren. Netherlands Maritime Technology behartigt de belangen van het netwerk, biedt professionele ondersteuning bij projecten en voert onafhankelijke onderzoeken uit. De centrale thema's zijn Trade, Innovation en Human Capital.

Samen zorgen we ervoor dat de Nederlandse maritiem-technologische sector een sterke, vooroplopende sector blijft die meespeelt op wereldniveau.



**NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY**

Netherlands Maritime Technology

Willemswerf • Boompjes 40 • 3011 XB Rotterdam
Postbus 23541 • 3001 KM Rotterdam

T +31 (0)88 44 51 000

E info@maritimetechnology.nl

I www.maritimetechnology.nl