

Sectorjaarverslag 2021



**NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY**



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
Over Netherlands Maritime Technology	6
Key Figures	8
Samenvatting	10
Jaarcijfers 2021	14
Nederlands orderboek, opleveringen & orderintake	16
Zeescheepsnieuwbouw	18
Maritieme toeleveranciers	22
Zeescheepsreparatie	24
Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen	26
Superjachtbouw	30
Europese & wereldscheepsbouw	34
Colofon	38

1

Voorwoord



Versterking maritieme maakindustrie sleutel tot strategische autonomie

Bas Ort
Voorzitter Netherlands Maritime Technology

Een groot deel van 2021 stond helaas nog in het teken van de wereldwijde coronapandemie. Wat een feest was het dan ook om elkaar op Europort eindelijk weer te ontmoeten op het prachtige vernieuwde NL Paviljoen. Samen het glas heffen en proosten op de bijzondere schepen producten en innovaties waar we samen elke dag aan werken. Dat geeft de burger moed en die goede moed moeten we vasthouden. Maar er is óók werk aan de winkel!

We zien voor onze industrie een belangrijke rol weggelegd als het gaat om het oplossen van belangrijke maatschappelijke vraagstukken. Denk bijvoorbeeld aan de stijgende zeespiegel, verduurzaming van de scheepvaart, het aanboren van schone energiebronnen en niet te vergeten, defensie en veiligheid. Dát zijn de thema's van deze tijd en wereldwijd gaan al deze thema's over water.

Kortom, de toekomst ligt op zee en de tijd is rijp om de maritieme maakindustrie en bijbehorende kennisbasis als strategisch te benoemen, en daarnaar te hándelen.

Vier maatregelen voor succes

2021 was wederom een lastig jaar. Door de aanhoudende coronacrisis bleef de markt onzeker, de beschikbaarheid en de prijzen van grondstoffen en materialen zorgden voor problemen en het vinden van vakmensen bleef (en blijft) een grote uitdaging. En als klap op de vuurpijl maakte ons kabinet bekend de exportkredietverzekering per eind 2022 drastisch te beperken voor fossiele projecten. Tel daar de al veel langer bestaande oneerlijke concurrentie uit Azië bij op en de perfect storm is compleet. Dat kan wat NMT betreft niet zo doorgaan. Het kan toch niet zo zijn dat wij over een paar jaar voor dergelijke strategische zaken enkel van een (ver) buitenland afhankelijk zijn, met alle geopolitieke en economische gevolgen van dien? Onze inzet is en blijft daarom kort en bondig: behoud en versterk de Nederlandse maritieme maakindustrie en bescherm deze waar nodig. Dat kan door het nemen van vier essentiële maatregelen:

1. Houd onze exportkredietverzekering internationaal concurrerend: interpreteer de COP26-verklaring niet strenger dan andere landen, stimuleer een mondiaal gelijk speelveld en stel de Nederlandse maritieme maakindustrie met stevig flankerend beleid in staat om wereldwijd groene koploper te worden.
2. Pak prijsdumping door Chinese staatswerven en staalbedrijven in EU-verband aan en neem maatregelen om dit ongelijke speelveld binnen Europa aan te pakken.
3. Ondersteun als overheid de verduurzaming van de maritieme sector en kies als Rijksrederij en Defensie maximaal voor de eigen industrie. Dat komt onze strategische autonomie ten goede en is in lijn met het beleid van omringende scheepsbouwlanden.
4. Zorg dat voorgenomen Europese offshore windambities ten goede komen aan de Europese scheepsbouwsector.

Strategische autonomie

Dat deze maatregelen relevant zijn blijkt nu wel weer. Door grote geopolitieke spanningen staat strategische autonomie wederom hoog op de politieke agenda, net als meer budget voor defensie. Dit is voor onze overheid dan ook hét moment om door te pakken als launching customer. De Nederlandse maritieme maakindustrie staat klaar om te worden ingeschakeld bij de vlootvervangingsprogramma's voor de Koninklijke Marine en de Rijksrederij. Zo kunnen we twee vliegen in één klap slaan ten aanzien van onze strategische autonomie: een op haar taken berekende Nederlandse overheidsvloot én een eigen industrie die in staat is om deze vloot te bouwen en te onderhouden. De kennis en ervaring die we hiermee inzetten en opdoen kunnen we vervolgens ook weer gebruiken om de internationale kansen die liggen in de verduurzamingsopgave en de digitaliseringsslag te grijpen.

Natuurlijk kijken we niet alleen naar onszelf, samenwerking is immers de sleutel tot succes. Daarom kijken we als Europese maritieme industrie met belangstelling naar de enorme offshore windambities van de Europees Commissie. Een belangrijke stap voor minder afhankelijkheid op het gebied van onze energievoorziening. Hoe mooi zou het zijn als deze parken worden gebouwd en onderhouden door Europese aannemers, met in Europa (en het liefst in Nederland) ontwikkelde en gebouwde schepen.

Stijgende trend

Gelukkig is er ook goed nieuws te melden over 2021. Er zijn een aantal grote innovatieve zeeschepen opgeleverd. Daarnaast zijn het aantal orders voor shortsea schepen in 2021 bijna verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor. Daarmee is dit segment een echte uitblinker in de categorie zeeschepen. Ook zijn er weer veel binnenvaartschepen afgebouwd en in de vaart gekomen. Verder was de orderintake van superjachten in 2021 net zoals het jaar ervoor weer behoorlijk goed. Eind 2021 was het orderboek van superjachten gestegen naar een waarde van €5,9 miljard, een ongekend succes. Dat zijn getallen waar je als voorzitter blij van wordt. Als we nu samen met onze overheid volop inzetten op versterking van de maritieme maakindustrie, ben ik ervan overtuigd dat we volgend jaar nog meer goed nieuws te melden hebben. De hoogste tijd dus voor versterking van onze maritieme maakindustrie als sleutel tot strategische autonomie!

Wij zijn er klaar voor, u ook!?

2

**Netherlands
Maritime
Technology**

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 (NMT) is **a close-knit, successful network** of shipyards, suppliers and service providers who work together to achieve the impossible in all locations and conditions.

In the field of maritime technology, these companies – large and small – are always one step ahead in the quest for new challenges and solutions.

Based on a shared pride and passion for the trade, the office organisation underpinning Netherlands Maritime Technology goes the extra mile to facilitate the work of the network in every way possible. Netherlands Maritime

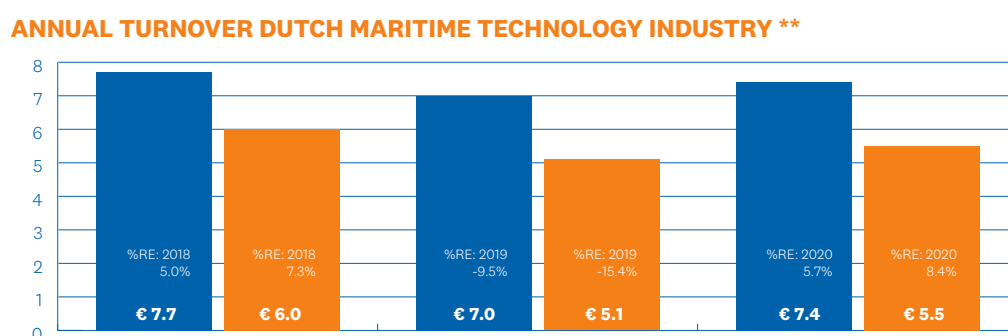
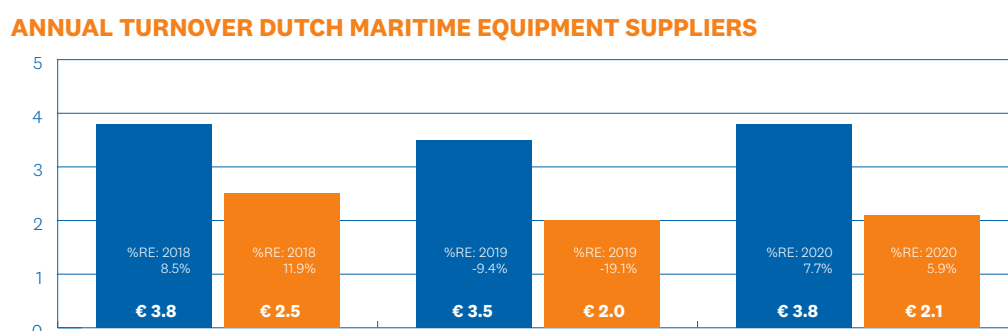
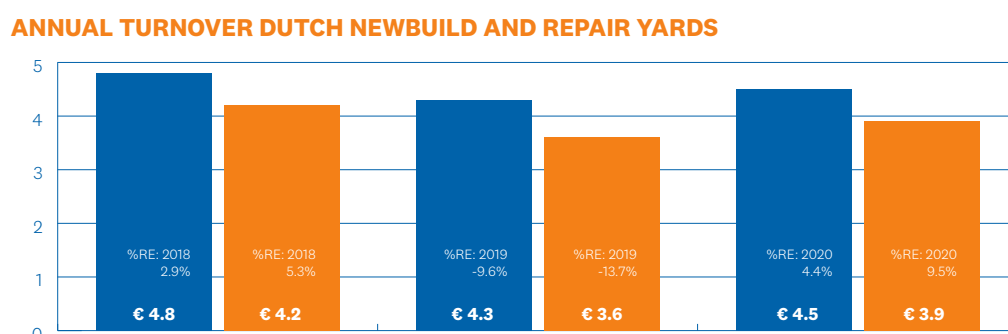
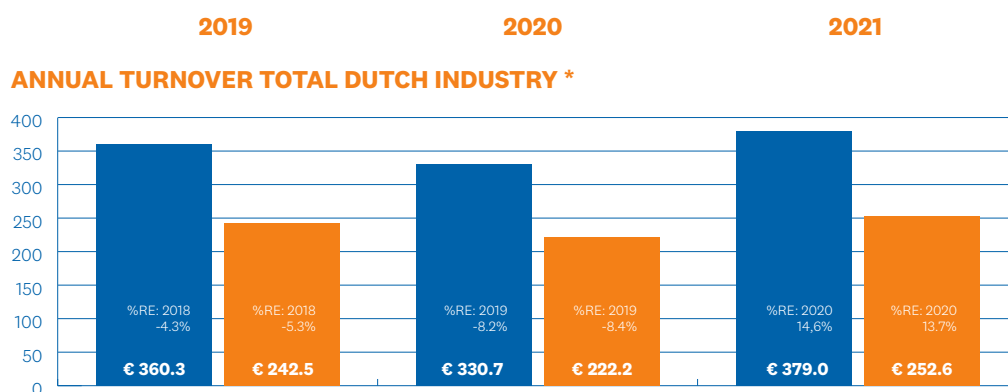
Technology serves the interests of the network, provides professional project support, and carries out independent research wherever necessary. There is a particular focus on issues linked to Trade, Innovation and Human Capital.

Together, we help ensure that the Netherlands maritime technology sector remains strong and innovative, and continues to blaze a trail for the rest of the world to follow.

3

Key figures

(in billion euro)



* Source: CBS

** Corrected for deliveries within the industry

■ total ■ export

TOTAL EMPLOYMENT***	2019	2020	2021
	% RE: 2018	% RE: 2019	% RE: 2020
DUTCH NEWBUILD AND REPAIR YARDS	12,113 (-1.5%)	11,810 (-2.5%)	11,694 (-1.0%)
DUTCH MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS****	19,279 (1.5%)	18,987 (-1.5%)	19,808 (4.3%)
DUTCH MARITIME TECHNOLOGY INDUSTRY	31,392 (0.3%)	30,797 (-1.9%)	31,502 (2.3%)

*** Minor update of the 2019 figures

**** Also includes the estimated number of temporary workers

4

Samenvatting

Totale werkgelegenheid en omzet in de Nederlandse maritieme maakindustrie.

De totale werkgelegenheid in de Nederlandse maritiem-technologische sector bedroeg 31.502 FTE, dat is 2,3 procent hoger dan 2020 met 30.797 FTE. De totale werkgelegenheid was onderverdeeld in 11.694 FTE werkzaam bij de scheepswerven en 19.808 FTE werkzaam bij maritieme toeleveranciers. De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector steeg met 5,7 procent ten opzichte van 2020 tot €7,4 miljard¹.

Zeescheepsnieuwbouw

In 2021 zijn 39 zeeschepen opgeleverd met een totale waarde van ongeveer €850 miljoen euro. De opgeleverde waarde is iets meer dan in 2020 en een stuk meer ten opzichte van 2018 en 2019. Net zoals vorig jaar werden er weer een aantal grote complexe schepen opgeleverd. De orderintake is iets gestegen ten opzichte van 2020 maar is nog lang niet op haar oude niveau van 2018 en daarvoor. Het grootste deel van de terugval is te verklaren door weinig nieuwe orders voor grote complexe schepen. Er zijn 37 orders geplaatst met een geschatte totale waarde van ongeveer €400 miljoen.

De negatieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een daling van het orderboek. Tegen het einde van 2021 was het orderboek gevuld met 63 zeeschepen met een totale waarde van rond de €750 miljoen (2020: 68 zeeschepen met een gezamenlijke waarde van €1,2 miljard). De zeescheepsnieuwbouw is er helaas nog niet bovenop, veel kennis en kunde dreigt te verdwijnen als er niet voldoende nieuwe opdrachten bij komen in de komende tijd.

De shortsea schepen zijn een uitbinker in deze categorie. Het aantal orders voor shortsea schepen is in 2021 bijna verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor, tot maar liefst 21 schepen. Eind 2021 stonden er 44 shortsea schepen in het orderboek (2020: 38).

Net zoals vorig jaar is er overduidelijk meer aandacht voor duurzaamheid. Steeds vaker worden hybride aandrijflijnen besteld, en ook wind als hulpvoortstuwing komt voor.

Zeescheepsreparatie

De Nederlandse markt voor onderhoud, reparatie en retrofit aan zeeschepen bestaat uit zo'n 15 scheepswerven en zogenaamde ambulante dienstverleners. De sector bood werkgelegenheid aan 1367 personen (2020: 1.419 personen). De totale omzet van de Nederlandse onderhouds- en

reparatiewerven bedroeg in 2021 €343 miljoen (2020: €332 miljoen). Daarmee is de omzet nagenoeg gelijk gebleven met het voorgaande jaar. Ondanks dat de omzetten van de werven redelijk stabiel waren, is het positief om te melden dat de marges in 2021 beter waren dan de eerdere jaren.

Het aantal grote projecten zoals refits en conversies blijft laag. Dit soort projecten zijn, zeker voor de grotere dokken, erg belangrijk voor de omzet. Van herstel op de olie- en gasmarkt (een belangrijke sector wat betreft grote projecten) was in 2021 nog geen sprake. Ook de cruisemarkt is vaak goed voor een aantal grote projecten. Veel cruiseschepen hebben in 2021 weinig tot niet gevaren als gevolg van de coronapandemie. Onderhoud en ombouwen in dit segment laten op zich wachten.

Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen

Deze categorie omvat zeegaande schepen tot 100 GT, alle vissersschepen en alle typen vaartuigen voor de binnenwateren. In 2021 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 107 schepen (2020: 176). Er werden 134 schepen opgeleverd (2020: 159). Het aantal opleveringen en het aantal nieuwe opdrachten laten beide dus een stevige daling zien, en dat voor het tweede jaar op rij. Het orderboek is ook gedaald naar 159 schepen (2020: 196) en dat is lijn met de lagere orderintake van 2021.

In 2021 zijn er 70 ladingvervoerende schepen opgeleverd, dit zijn er wat meer dan de 61 schepen die in 2020 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen is wel gedaald ten opzichte van 2020. Een daling van de orderintake lag ook in lijn der verwachting vanwege de coronacrisis en de marktomstandigheden in de binnenvaart. Desondanks blijft men toch investeren in nieuwe schepen.

De visserij zit momenteel in de hoek waar de klappen vallen, stijgende brandstofprijzen en tegenvallende vangsten hebben ervoor gezorgd dat er weinig is verdiend in 2021. Daarnaast is er veel onzekerheid over het toekomstperspectief van de visserij vanwege geplande windmolenparken en steeds strengere (natuur)wetgeving. Dit zorgt voor een ongunstig investeringsklimaat en dat is terug te zien in de orderintake.

Door de aanhoudende coronacrisis was 2021 wederom een slecht jaar voor de passagiersschepen, maar gelukkig kon er al weer meer worden gevaren dan in 2020. Dit geeft toch

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

wat perspectief. Verder zijn er minder opleveringen en orders in het segment niet-ladingvervoerende schepen zoals werkschepen, sleep- en duwbotten, patrouilleboten en klein baggermaterieel.

In 2021 zijn er in de binnenvaart mooie onderhouds- en reparatiewerkzaamheden verricht door de binnenvaartwerken. De bezetting van de hellingen, dokken en kades was goed te noemen en er zijn diverse uitdagende klussen en reparaties uitgevoerd naast het reguliere onderhoudswerk.

Superjachtbouw

In 2021 zijn 21 jachten opgeleverd met een totale waarde van ongeveer €1,3 miljard. Dat is aanmerkelijk meer dan in 2020, toen er 16 jachten met een totale waarde van afgerond 850 miljoen werden opgeleverd. Ook in 2021 was de orderintake weer goed. Er zijn maar liefst 24 orders geplaatst met een geschatte totale waarde van €1,8 miljard.

De positieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een stijging van het orderboek. Tegen het einde van 2021 was het orderboek gevuld met 64 jachten met een totale waarde van €5,9 miljard (2020: 61 jachten met een waarde van €5,4 miljard). De grootte van de jachten varieert tussen de 24 en 125 meter. Het orderboek bevatte eind 2021 maar liefst 16 jachten van afgerond 80 meter of groter.

Naast de cijfers van verkochte jachten waren er eind 2021 nog eens 9 jachten met een totale waarde van over de €350 miljoen op speculatie in aanbouw. Deze projecten worden pas zichtbaar in de cijfers zodra ze verkocht zijn.

Refits zijn een opkomende trend in de sector. Net zoals in 2020 zijn er in 2021 weer veel jachten voor refit en onderhoud naar Nederland gekomen. Een aantal werven zijn hier juist meer op gaan inzetten.

Maritieme toeleveranciers

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers steeg in 2021 met 7,8% naar €3,8 miljard, tegen €3,5 miljard in 2020. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers steeg licht van 17.444 personen in 2020 naar 17.812 personen in 2021. Het aantal ingeleende werknemers nam met meer dan 450 personen toe tot 1.996 personen.

De coronacrisis heeft aangetoond hoe kwetsbaar toeleverketens zijn. Toeleveranciers hebben last gehad bij zowel het importeren als het exporteren van goederen. Door logistieke problemen en schaarste aan grondstoffen heeft de maritieme maakindustrie in 2021 te kampen gehad met een aanzienlijk tekort aan productiematerialen.

Ook in 2021 zijn een tal van evenementen wereldwijd niet doorgedaan waardoor het digitale domein steeds belangrijker is geworden. Verder was het verlenen van service in het buitenland door de coronamaatregelen een grote uitdaging. Een andere grote uitdaging in 2021 was nog steeds het tekort aan personeel.

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2021. Daarnaast zit het ondersteunen van werk via remote assistance technologie mede door de coronapandemie in de lift. Ook hebben de toeleveranciers weer veel inspanningen geleverd op het gebied van de verduurzaming.





5

Jaarcijfers 2021

SEAGOING VESSELS ³


DRY CARGO SHIPS AND TANKERS

Order book*	
Number	44
GT	173,462
CGT	234,782
Delivered	
Number	15
GT	61,423
CGT	85,796
Received orders	
Number	21
GT	83,922
CGT	108,220



DREDGERS

Order book*	
Number	6
GT	7,829
CGT	20,654
Delivered	
Number	6
GT	34,810
CGT	52,523
Received orders	
Number	5
GT	4,446
CGT	13,665



WORKBOATS, TUGS AND SERVICE VESSELS

Order book*	
Number	7
GT	2,305
CGT	11,595
Delivered	
Number	13
GT	3,197
CGT	17,465
Received orders	
Number	10
GT	2,423
CGT	13,526

SUPERYACHTS ⁴



SUPERYACHTS

Order book*	
Number	64
GT	102,999
CGT	257,635
Million €	5,937
Delivered	
Number	21
GT	22,997
CGT	68,594
Million €	1294
Received orders	
Number	24
GT	29,895
CGT	84,630
Million €	1,839



OFFSHORE, WINDFARM SERVICE

Order book*	
Number	5
GT	3,696
CGT	11,807
Delivered	
Number	4
GT	1,003
CGT	5,516
Received orders	
Number	1
GT	232
CGT	1,347



CRUISE SHIPS

Order book*	
Number	-
GT	-
CGT	-
Delivered	
Number	-
GT	-
CGT	-
Received orders	
Number	-
GT	-
CGT	-



FERRIES

Order book*	
Number	1
GT	380
CGT	1,357
Delivered	
Number	1
GT	550
CGT	1,765
Received orders	
Number	-
GT	-
CGT	-

* Order book per 31 December 2021

³ Note: The construction of superyachts, fishing vessels, inland vessels, non-seagoing vessels and small seagoing vessels (<100GT) are not included in these figures.⁴ Excluding yachts built on speculation

INLAND, FISHING & SMALL SEAGOING VESSELS

 <p>PASSENGER VESSELS</p>	 <p>DRY CARGO SHIPS AND TANKERS</p>	 <p>SERVICE VESSELS</p>	 <p>DREDGERS</p>
<p>Order book*</p> <p>Number 9</p> <p>GT 20,000</p> <p>Million € 207</p>	<p>Order book*</p> <p>Number 103</p> <p>GT 167,150</p> <p>Million € 714</p>	<p>Order book*</p> <p>Number 14</p> <p>GT 919</p> <p>Million € 32</p>	<p>Order book*</p> <p>Number 7</p> <p>GT 1,030</p> <p>Million € 31</p>
<p>Delivered</p> <p>Number 6</p> <p>GT 11,825</p> <p>Million € 120</p>	<p>Delivered</p> <p>Number 70</p> <p>GT 131,975</p> <p>Million € 460</p>	<p>Delivered</p> <p>Number 14</p> <p>GT 2,220</p> <p>Million € 64</p>	<p>Delivered</p> <p>Number 22</p> <p>GT 3,340</p> <p>Million € 70</p>
<p>Received orders</p> <p>Number 4</p> <p>GT 7,200</p> <p>Million € 91</p>	<p>Received orders</p> <p>Number 55</p> <p>GT 103,800</p> <p>Million € 402</p>	<p>Received orders</p> <p>Number 14</p> <p>GT 1,554</p> <p>Million € 42</p>	<p>Received orders</p> <p>Number 26</p> <p>GT 3,210</p> <p>Million € 83</p>
 <p>FERRIES</p>	 <p>FISHING VESSELS</p>	 <p>TUGS AND PUSHERS</p>	
<p>Order book*</p> <p>Number 18</p> <p>GT 2,087</p> <p>Million € 53</p>	<p>Order book*</p> <p>Number 6</p> <p>GT 1,449</p> <p>Million € 23</p>	<p>Order book*</p> <p>Number 2</p> <p>GT 220</p> <p>Million € 5</p>	
<p>Delivered</p> <p>Number 6</p> <p>GT 1,125</p> <p>Million € 25</p>	<p>Delivered</p> <p>Number 9</p> <p>GT 2,481</p> <p>Million € 39</p>	<p>Delivered</p> <p>Number 7</p> <p>GT 689</p> <p>Million € 19</p>	
<p>Received orders</p> <p>Number 3</p> <p>GT 200</p> <p>Million € 12</p>	<p>Received orders</p> <p>Number 2</p> <p>GT 367</p> <p>Million € 7</p>	<p>Received orders</p> <p>Number 3</p> <p>GT 340</p> <p>Million € 8</p>	

* Order book per 31 December 2021



**Zeescheeps-
nieuwbouw**

Deze categorie omvat alle zeegaande schepen vanaf 100 GT, uitgezonderd van superjachten en vissersschepen.

In 2021 zijn 39 zeeschepen opgeleverd met een totale waarde van ongeveer €850 miljoen euro. De opgeleverde waarde is iets meer dan in 2020 en een stuk meer ten opzichte van 2018 en 2019. Net zoals vorig jaar werden er weer een aantal grote complexe schepen opgeleverd. De orderintake is iets gestegen ten opzichte van 2020 maar is nog lang niet op haar oude niveau van 2018 en daarvoor. Er zijn 37 orders geplaatst met een geschatte totale waarde van ongeveer €400 miljoen. De negatieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een daling van het orderboek. Tegen het einde van 2021 was het orderboek gevuld met 63 zeeschepen met een totale waarde van rond de €750 miljoen (2020: 68 zeeschepen met een gezamenlijke waarde van €1,2 miljard).

De terugval in de waarde van de orderintake is voor het grootste deel te verklaren door weinig nieuwe orders voor grootte complexe schepen bij werven binnen de landsgrenzen van Nederland, denk bijvoorbeeld aan baggerschepen en offshore gerelateerde werkschepen. De zeescheepsnieuwbouw is er helaas nog niet bovenop, veel kennis en kunde dreigt te verdwijnen als er niet voldoende nieuwe opdrachten bij komen in de komende tijd.

Het deelsegment shortsea schepen is een uitblinker in deze categorie. Er zijn 15 shortsea schepen opgeleverd in 2021, dat zijn 7 schepen meer ten opzichte van 2020. Het aantal orders voor shortsea schepen is in 2021 bijna verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor, tot maar liefst 21 shortsea schepen (2020: 12). Al enkele jaren is het orderboek gelukkig weer aan het toenemen. Eind 2021 stonden er 44 shortsea schepen in het orderboek (2020: 38) met een gemeenschappelijke waarde van 234.782 Compensated Gross Tonnage (2020: 212.358 CGT).

Net zoals vorig jaar is er overduidelijk meer aandacht voor duurzaamheid. Steeds vaker worden hybride aandrijflijnen besteld, of volledig elektrisch, en ook wind als hulpvoortstuwning komt voor.

We willen als Nederlandse maritieme maakindustrie graag een toonaangevende speler blijven. We zien voor onze industrie een belangrijke rol weggelegd als het gaat om het oplossen van actuele en toekomstige maatschappelijke vraagstukken rondom bijvoorbeeld duurzaam transport, de stijgende zeespiegel en het aanboren van schone energiebronnen. Denk ook aan aspecten als voedsel uit zee, leisure en, niet te vergeten, veiligheid. Dàt zijn de thema's van deze tijd en wereldwijd gaan al deze thema's over water, over de zee, kortom over onze maritieme kracht!

ORDERBOOK SEAGOING NEWBUILDS

	2019	2020	2021
CGT (x 1000)			
Export	255	236	179
Total	374	311	280
Euro (in million euro)			
Export	1,369	1,025	477
Total	1,759	1,220	752
XXX (in numbers)			
Export	43	49	42
Total	66	68	63

NEW ORDERS SEAGOING NEWBUILDS

	2019	2020	2021
CGT (x 1000)			
Export	81	80	73
Total	120	100	137
Euro (in million euro)			
Export	249	223	237
Total	351	283	400
XXX (in numbers)			
Export	24	20	23
Total	35	29	37

DELIVERY OF SEAGOING NEWBUILDS

	2019	2020	2021
CGT (x 1000)			
Export	102	106	117
Total	144	163	163
Euro (in million euro)			
Export	351	566	744
Total	438	825	853
XXX (in numbers)			
Export	34	16	27
Total	43	28	39



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, waaronder zeer veel mkb-bedrijven. De Nederlandse toeleveranciers zijn gespecialiseerd in hoogwaardige producten en zijn continue bezig met het innoveren hiervan.

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers steeg in 2021 met 7,8% naar €3,8 miljard, tegen €3,5 miljard in 2020. Uit schattingen blijkt dat ongeveer 57 procent van de omzet werd gegenereerd door export. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers steeg licht van 17.444 personen in 2020 naar 17.812 personen in 2021. Het aantal ingeleende werknemers nam met meer dan 450 personen toe tot 1.996 personen.

Productiebelemmeringen

De coronacrisis heeft aangetoond hoe kwetsbaar toeleverketens zijn. Toeleveranciers hebben last gehad bij zowel het importeren als het exporteren van goederen. Door logistieke problemen en schaarste aan grondstoffen heeft de maritieme maakindustrie in 2021 te kampen gehad met een aanzienlijk tekort aan productiematerialen. Helaas is het tekort aan productiematerialen ten tijde van het ter perse gaan nog groter geworden. Bij een peiling voor de Economische Barometer van NMT over het derde kwartaal van 2021 gaf 39% van de respondenten aan een tekort aan productiematerialen te hebben. Van deze groep respondenten gaf 79% aan last te hebben van vertraagde leveringen en 59% melde last te hebben van beperkte leveringen. Enkele respondenten gaven aan dat onder andere staal, aluminium en kunststofproducten niet tijdig leverbaar of beperkt leverbaar waren, evenals elektronische componenten (met chips). Gevolgen zijn onder andere dat de marges nog

meer onder druk kwamen te staan en dat eigen productie vertraging opliep. Als reactie hierop hebben veel bedrijven hun voorraden voor zover mogelijk verhoogd en plaatste ze bestellingen eerder. Een andere grote uitdaging in 2021 was nog steeds het tekort aan personeel.

Reizen was nog steeds een uitdaging

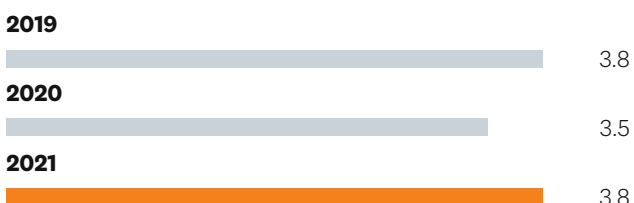
Door de coronacrisis zijn ook in 2021 tal van evenementen wereldwijd niet doorgedaan waardoor het digitale domein steeds belangrijker is geworden. Voornamelijk het contact maken met nieuwe klanten is lastig in tijden waarin de reis-mogelijkheden beperkt zijn en beurzen niet doorgaan. Ook het verlenen van service in het buitenland was een grote uitdaging. Door de ingestelde quarantaineregels in vertrek- en aankomstland zijn servicemonteurs veel tijd kwijt en de kosten hoger, als ze al een visum konden bemachtigen. Het ondersteunen van werk via remote assistance technologie zat hierdoor mede in de lift. Met behulp van bijvoorbeeld een mixed reality-bril kunnen klanten of ingeleende servicemonteurs, van afstand geholpen worden door ervaren servicemensen, zelf machines in elkaar zetten, onderhoud plegen of repareren.

Duurzaamheid, digitalisering & systeemintegratie

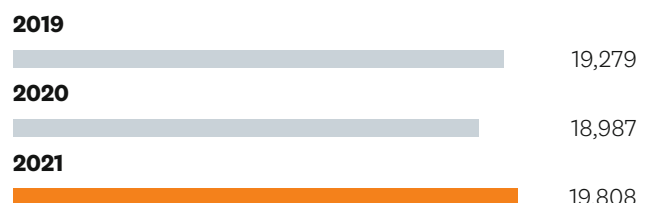
De trend van verduurzaming en digitalisering is enkele jaren gelede ingezet en zette door in 2021. Een belangrijke trend in de digitalisering is dat slimme systemen aan boord steeds meer gekoppeld worden. Daardoor worden steeds meer functionaliteiten aan de producten toegevoegd. Toeleveranciers leggen zich vaker toe op het digitaal monitoren van de equipment en het onderhoud ervan. Ook hebben de toeleveranciers weer veel inspanningen geleverd op het gebied van de verduurzaming. Ze bieden een breed scala aan duurzame oplossingen, van accu's en restwarmte-terugwinsystemen tot zeer efficiënte aandrijvingssystemen.

TURNOVER & EMPLOYMENT MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS

Turnover (billion euro)



Employment (FTE's)



* Also includes the estimated number of temporary workers



Zeescheeps- reparatie

De totale omzet van de Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven bedroeg in 2021 €343 miljoen (2020: €332 miljoen).

De sector bood werkgelegenheid aan 1367 personen (2020: 1.419 personen). Daarmee is de omzet nagenoeg gelijk gebleven met het voorgaande jaar en is de dalende trend in werkgelegenheid doorgezet. De omzet van de sector blijft daarmee op het laagste niveau ooit. De werkgelegenheid past zich hierop aan. Het aantal grote projecten zoals refits en conversies blijft laag. Dit soort projecten zijn, zeker voor de grotere dokken, erg belangrijk voor de omzet. Van herstel op de olie- en gasmarkt (een belangrijke sector wat betreft grote projecten) was in 2021 nog geen sprake. Ook de cruisemarkt is vaak goed voor een aantal grote projecten. Veel cruiseschepen hebben in 2021 weinig tot niet gevaren als gevolg van de coronapandemie. Onderhoud en ombouwen in dit segment laten op zich wachten. Er is hoop dat hierin weer wat beweging komt zodra de cruisemarkt weer aantrekt.

Markt

De Nederlandse markt voor onderhoud, reparatie en retrofit aan zeeschepen bestaat uit zo'n 15 scheepswerven en zogenaamde ambulante dienstverleners. Deze laatste zijn werven met meestal een eigen kade die naast het werk op hun eigen locatie ook werk uitvoeren op andere locaties wereldwijd en ook vaak aan boord. Daarnaast zijn er meer werven die onderhoud, reparatie en retrofit aan zeeschepen uitvoeren, maar als dit voornamelijk aan kleinere schepen is, dan worden hun omzetten en medewerkers meegenomen in de categorie 'binnenvaart, visserij en kleine zeegaande schepen'. Anders dan de nieuwbouwmarkt waarbij werven zich vaak

specialiseren in bepaalde type schepen, zijn de werven die zich bezighouden met onderhoud, reparatie en retrofit vaak diverser en minder gespecialiseerd per segment. Gevolg is dat reders een ruimere keuze hebben aan werven voor hun onderhoud en dat al deze werven eigenlijk met elkaar in concurrentie zijn. Dit geldt niet alleen binnen Nederland maar zeker ook met buitenlandse werven. De concurrentie op deze markt is dan ook groot. Werven worden lang niet altijd op kwaliteit beoordeeld, maar vaak vooral op prijs. Omdat het aantal uren in de prijs een erg belangrijke component is, zijn landen waar het uurtarief lager ligt in het voordeel. De grootste concurrentie komt dan ook uit landen als Polen, de Baltische staten en Turkije. Concurrentie met Azië is er ook zeker maar de markt voor onderhoud, reparatie en retrofit aan zeeschepen is toch vooral regionaal. Een schip zal voor een reguliere dokking niet snel vanuit Europa naar het verre oosten varen.

Marges

Ondanks dat de omzetten van de werven redelijk stabiel waren, is het positief om te melden dat de marges in 2021 beter waren dan de eerdere jaren. De afgelopen jaren schreven verschillende werven rode cijfers. Voor de zwarte cijfers over 2021 zijn verschillende redenen. Zo is er het afgelopen jaar bewust een sterkere focus op risicomanagement geweest bij veel werven. Ook het projectmanagement van de verschillende projecten is waar mogelijk verbeterd. Daarnaast is er op een aantal werven een reorganisatie uitgevoerd.

TURNOVER & EMPLOYMENT SHIP REPAIR INDUSTRY

Turnover (million euro)

2019	429
2020	332
2021	343

Employment (FTE's)

2019	1,655
2020	1,419
2021	1,367

A close-up photograph of a wooden steering wheel. The wheel features a light-colored wooden rim with a metal band secured by several screws. The spokes are made of dark wood and are arranged in a traditional pattern. The background is blurred, showing what appears to be the interior of a boat.

**Binnenvaart,
visserij & kleine
zeegaande schepen**

Deze categorie omvat zeegaande schepen tot 100 GT, alle vissersschepen en alle typen vaartuigen voor de binnenwateren. **In 2021 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 107 schepen (2020: 176).**

Er werden 134 schepen opgeleverd (2020: 159). Het aantal opleveringen en het aantal nieuwe opdrachten laten beide dus een stevige daling zien, en dat voor het tweede jaar op rij. Het orderboek is ook gedaald naar 159 schepen (2020: 196) en dat is lijn met de lagere orderintake van 2021.

Binnenvaart

In 2021 zijn er 70 ladingvervoerende schepen opgeleverd, dit zijn er wat meer dan de 61 schepen die in 2020 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen is gedaald van 98 stuks in 2020 naar 55 in 2021. Een daling van de orderintake lag ook in lijn der verwachting vanwege de coronacrisis en de marktomstandigheden in de binnenvaart. Desondanks blijft men toch investeren in nieuwe schepen, waarbij volop aandacht is voor verduurzaming en verlaging van de uitstoot. Zo is er het eerste nieuwbouwschip besteld dat op waterstof zal gaan varen, we zijn benieuwd hoeveel waterstof schepen er nog zullen volgen de komende jaren. Verduurzamingssubsidies zijn hiervoor nog noodzakelijk dus hopelijk blijven deze beschikbaar de komende periode.

Door de aanhoudende coronacrisis was 2021 wederom een slecht jaar voor de passagiersschepen, maar gelukkig kon er al weer meer worden gevaren dan in 2020. Dit geeft toch wat perspectief en dat zien we dan ook terug in de cijfers. De orderintake is dan ook gestegen van 1 schip in 2020 naar 4 schepen in 2021, en de vooruitzichten lijken ook positief. Het aantal opgeleverde schepen is uitgekomen op 6 stuks, een halvering ten opzichte van de 12 schepen in 2020. Dit is een duidelijk gevolg van de extreem lage orderintake van vorig jaar.

Bij de veerponten en -boten is de orderintake helaas gedaald van 19 stuks in 2020 naar slechts 3 stuks in 2021. Het aantal opleveringen is gestegen van 4 stuks in 2020 naar 6 stuks in 2021 en het orderboek is nog goed gevuld met 18 stuks, er komen dus nog flink wat opleveringen aan. Veel van de nieuwe veerponten- en boten zijn uitgerust met een elektrische voortstuwing en accupakketten die ervoor zorgen dat de passagiers comfortabel en zonder uitlaatgassen kunnen reizen.

In 2021 zijn er in de binnenvaart ook mooie onderhouds- en reparatiewerkzaamheden verricht door de binnenvaartwerfen. De bezetting van de hellingen, dokken en kades was goed te noemen en er zijn diverse uitdagende klussen en

reparaties uitgevoerd naast het reguliere onderhoudswerk. Een subsidieregeling om NOx uitstoot in de binnenvaart te verminderen heeft ervoor gezorgd dat er ook een mooi aantal SCR systemen en nieuwe Stage V motoren zijn geplaatst. De subsidieregeling zorgt voor het noodzakelijke duwtje in de rug zodat binnenvaartondernemers kunnen investeren in verduurzaming van hun schepen.

Visserij

De visserij zit momenteel in de hoek waar de klappen vallen, stijgende brandstofprijzen en tegenvallende vangsten hebben ervoor gezorgd dat er weinig is verdiend in 2021. Daarnaast is er veel onzekerheid over het toekomstperspectief van de visserij vanwege geplande windmolenparken en steeds strengere (natuur)wetgeving. Dit zorgt voor een ongunstig investeringsklimaat en dat is terug te zien in de orderintake. Na de scherpe daling van de orderintake in 2020 (6 stuks) zet dat helaas ook door in 2021, er zijn slechts 2 nieuwe vissersschepen besteld. Het aantal opgeleverde schepen is gelijk gebleven, er zijn 9 vissersschepen opgeleverd in 2021. De komende jaren zullen dat er naar verwachting minder worden vanwege de lage orderintake. Het onderhouds- en reparatiewerk aan de kottervloot bleef in 2021 veelal beperkt tot de noodzakelijke werkzaamheden net zoals in 2020 het geval was.

Bedrijfsvaartuigen en klein baggermaterieel

Dit segment bestaat uit niet-ladingvervoerende schepen zoals werkschepen, sleep- en duwbotten, patrouilleboten en klein baggermaterieel. In 2021 zijn er in dit segment 43 schepen opgeleverd, 30 stuks minder dan in 2020. De orderintake is ook gedaald, in totaal konden er 43 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2021 tegenover 52 stuks in 2020.

Het segment klein baggermaterieel blijft erg moeizaam met slechts 26 nieuwe orders in 2021. Het aantal opleveringen in dit segment is ook verder gedaald van 41 stuks in 2020 naar 22 stuks in 2021.

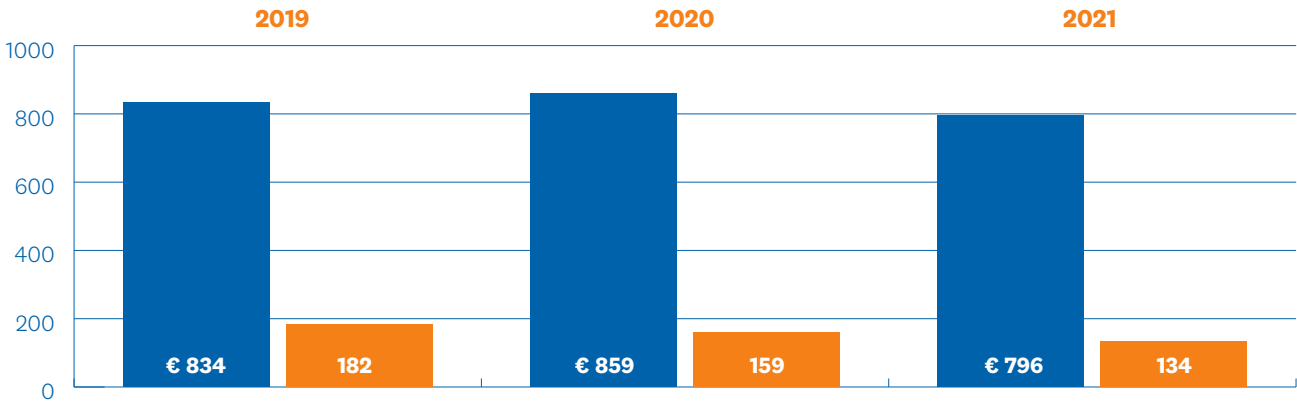
De markt voor bedrijfsvaartuigen is met 14 opgeleverde schepen en 14 nieuwe orders in 2021 ook alles behalve positief te noemen.

Bij de binnenvaart sleep- en duwboten bleven de marktomsomstandigheden afgelopen jaar ook moeizaam met een gelijkblijvend aantal opleveringen van slechts 7 stuks in 2021. Het aantal nieuwe orders in dit segment is gehalveerd van 6 nieuwe orders in 2020 naar het extreem lage aantal van 3 nieuwe opdrachten in 2021.

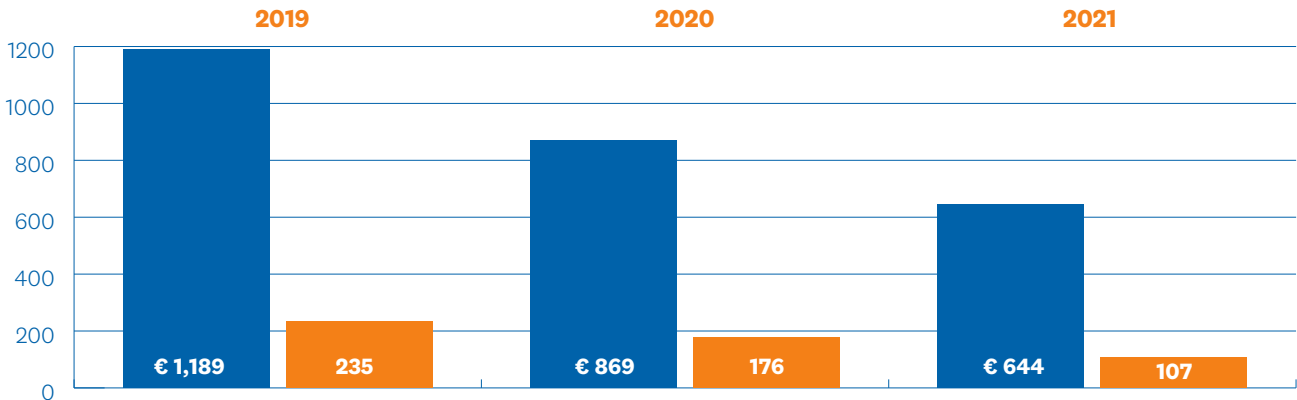
In zijn totaliteit was 2021 een bijzonder slecht jaar voor dit segment, klanten zijn in 2021 voorzichtig gebleven met investeren en het aangaan van verplichtingen. Het kan haast niet slechter dan deze lage aantallen dus hopelijk wordt 2022 het jaar van de ommekeer en kunnen we dan meer nieuwe orders noteren.

INLAND SHIPPING, FISHING & SMALL SEAGOING VESSELS

Delivered



Received orders



■ Euro (in million euro) ■ Number



Superjachtbouw

In 2021 zijn **21 jachten opgeleverd met een totale waarde van ongeveer €1,3 miljard**. Dat is aanmerkelijk meer dan in 2020, toen er 16 jachten met een totale waarde van afgerond 850 miljoen werden opgeleverd.

Ook in 2021 was de orderintake weer goed. Er zijn maar liefst 24 orders geplaatst met een geschatte totale waarde van €1,8 miljard.

De positieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een stijging van het orderboek. Tegen het einde van 2021 was het orderboek gevuld met 64 jachten met een totale waarde van €5,9 miljard (2020: 61 jachten met een waarde van €5,4 miljard). De grootte van de jachten varieert tussen de 24 en 125 meter. Het orderboek bevatte eind 2021 maar liefst 16 jachten van afgerond 80 meter of groter.

Naast de cijfers van verkochte jachten waren er eind 2021 nog eens 9 jachten met een totale waarde van over de €350 miljoen op speculatie in aanbouw. Deze projecten worden pas zichtbaar in de cijfers zodra ze verkocht zijn.

Refits zijn een opkomende trend in de sector. Net zoals in 2020 zijn er in 2021 weer veel jachten voor refit en onderhoud naar Nederland gekomen. Een aantal werven zijn hier juist meer op gaan inzetten. Ook is er een idee ontstaan om een gezamenlijke plek te creëren voor refits, dit idee zal zoals het lijkt eind 2022 handen en voeten krijgen.

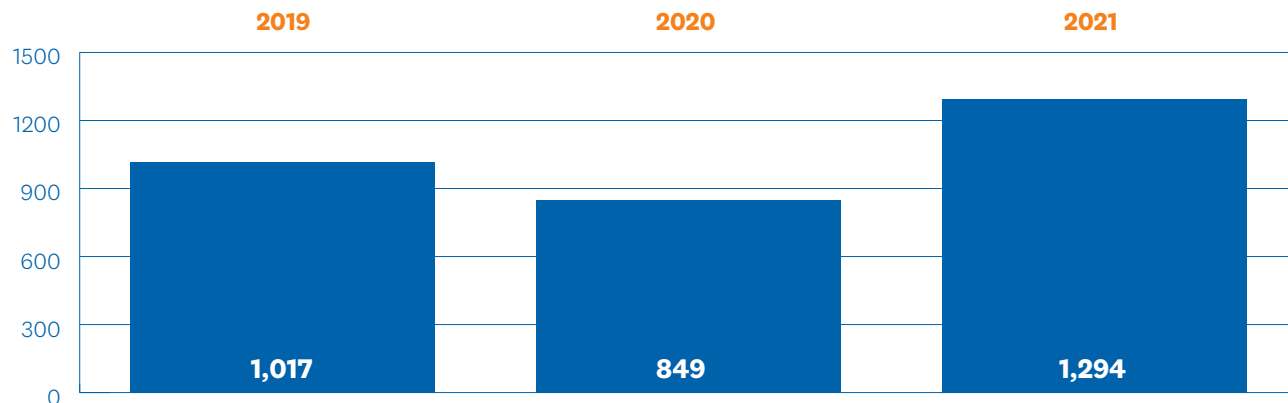
Net zoals in de rest van de maritieme maakindustrie, lijdt ook de jachtbouw onder het grote personeelstekort. Werven stonden te springen om engineers, projectmanagers en aluminium en staallassers. In de bevoorradingsketen was het merkbaar dat de prijzen van onder andere staal, aluminium en hout behoorlijk gestegen zijn ten opzichte van 2020. Dit is verder doorgestegen in 2022. Ook tijdige levering van materialen en equipment is een uitdaging.

Er is weer veel aandacht besteed aan de ontwikkeling van aandrijving, hybride varen, alternatieve brandstoffen en gebruik van meer duurzame materialen. Waarmee ook de superjachtbouw laat zien te kunnen voldoen aan de maatschappelijke uitdagingen van vandaag.

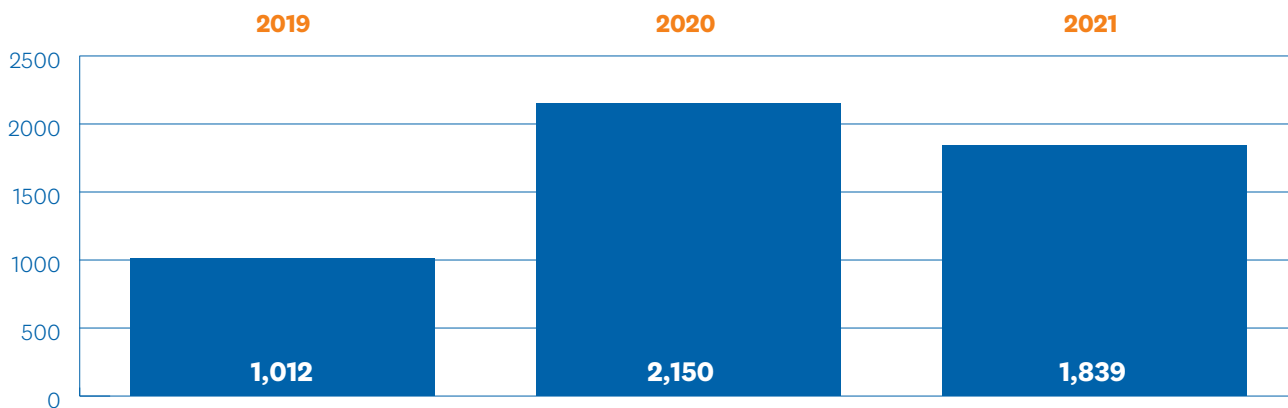
Er zijn verschillende evenementen geweest vorig jaar zoals de Monaco Yacht Show, Fort Lauderdale Int. Boat Show en de METSTRADE. De nieuwe insteek van de Monaco Yacht Show is goed bevallen. De Nederlands deelnemers kwamen zeer goed voor de dag. Helaas waren de deelnemersaantallen van de Fort Lauderdale Int. Boat Show en de METSTRADE minder dan de jaren ervoor. Toch waren de nodige klantvertegenwoordigers, werven, brokers en captains aanwezig op de METSTRADE. Al met al was de stemming positief en voor sommige Nederlandse exposanten in het SuperYacht Paviljoen, georganiseerd door de Holland Yachting Group, als één van de beste METSTRADE shows te benoemen.

VALUE OF DUTCH SUPERYACHT CONSTRUCTION *

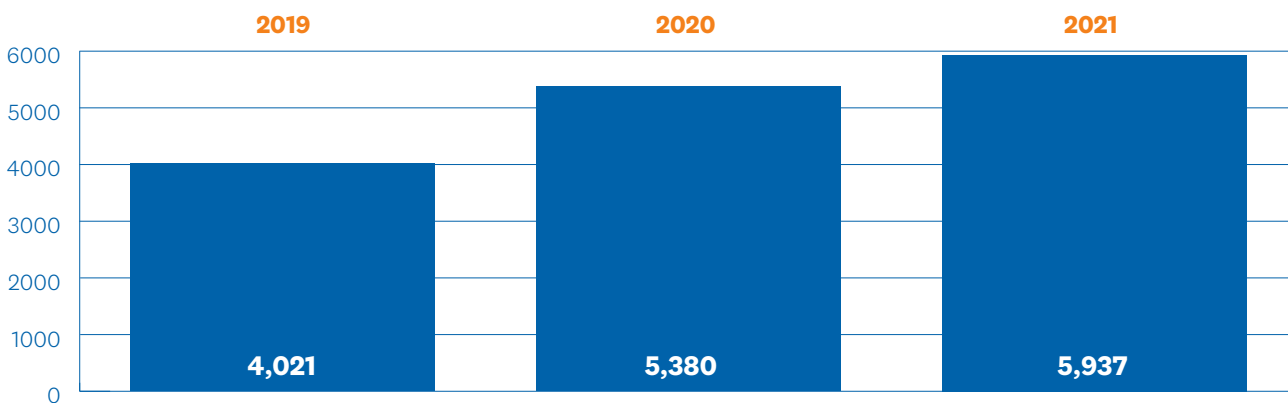
Delivered (in million euro)



Received orders (in million euro)



Order book per 31 December (in million euro)



* Excluding yachts built on speculation.



Europese & wereldscheepsbouw

In 2021 is de wereldwijde orderintake van commerciële zeeschepen gestegen tot het hoogste niveau sinds 2014, onder andere door een recordaantal bestellingen van containerschepen als gevolg van buitengewone marktomstandigheden.

Wereldscheepsbouw

Er werden 1.974 schepen besteld ter waarde van in totaal 44 miljoen Compensated Gross Tonnage (CGT), een stijging van 138% ten opzichte van 2020 (bron: SEA Europe / IHS Fairplay). In 2021 zijn bij benadering 2.452 commerciële zeeschepen opgeleverd met een totale CGT-waarde van 33,5 miljoen, nagenoeg 10% meer dan in 2020 in termen van CGT. De positieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde voor een stijging van het orderboek. Tegen het einde van 2021 was het orderboek gestegen naar 97,8 miljoen CGT (2020: 74,9 miljoen CGT), de hoogste stand sinds 2015.

In termen van CGT is China verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van de wereldwijde orderintake (46%) in 2021. Chinese scheepswerven ontvingen orders voor 812 schepen ter waarde van in totaal 20,3 miljoen CGT, een stijging van 170% in CGT-termen jaar-op-jaar. Na China volgt Zuid-Korea met 40%, Japan (8%) en de EU-27 (1%). Naast de orderintake hebben Chinese werven de meeste schepen opgeleverd (39% in CGT), gevolgd door Zuid-Korea (30%), Japan (16%) en de EU-27 (7%). Ook is China verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van het orderboek (41%) per eind 2021, gevolgd door Zuid-Korea (30%), EU-27 (11%) en Japan (10%). Wereldwijd gezien beslaan containerschepen het grootste aandeel in de orderboeken in termen van CGT, gevolgd door gastankers, bulkschepen, olie- en chemicaliëntankers, passagiersschepen en ferry's en de categorie 'andere niet vrachtschepen'.

Orders voor schepen met dual-fuel voortstuwing hebben ten opzichte van 2020 weer meer terrein gewonnen. Daar-

naast worden er steeds meer energie besparende technologieën geïntegreerd / toegepast aan boord van schepen, niet alleen bij nieuwbouwschepen maar ook bij refits. Echter zijn er veel verschillende soorten alternatieve brandstoffen en is er nog veel onduidelijk wat betreft de toekomst van sommige. Veel reders vinden het daarom nog lastig om een definitieve keuze te maken.

Europese scheepsbouw

In Europa (EU-27 + VK + Noorwegen) ligt de focus op complexe en innovatieve schepen zoals cruiseschepen. Helaas is dit segment door de coronapandemie juist het hardste geraakt en zijn er nauwelijks nieuwe orders voor cruiseschepen geplaatst. Hierdoor is evenals in 2020 de orderintake van commerciële zeeschepen in Europa sterk gedaald in CGT op jaarbasis. Er zijn 120 nieuwe orders gerapporteerd in 2021 met een totale waarde van 0,6 miljoen CGT, een daling van wel 35% in termen van CGT ten opzichte van het jaar ervoor en een daling van maar liefst 77% ten opzichte van 2019. Het aantal opleveringen is wel gestegen in 2021. Ook in 2021 plaatsten de Europese reders weer het overgrote deel van hun orders (in CGT) buiten de Europese Unie, voornamelijk in Azië. Dit in tegenstelling tot Azië, waar de overgrote meerderheid van de reders in eigen land bestelt.

* Compensated Gross Tonnage (CGT)

** Note: The construction of superyachts, inland vessels, non-seagoing vessels and small seagoing vessels are not included in these figures.

GLOBAL SHIPBUILDING STATISTICS (COMMERCIAL SEAGOING VESSELS)

	Sea Europe**	World total*	% share SEA Europe countries
2021			
Order book per 31 December 2021			
1,000 GT	9,447	172,376	5.5 %
1,000 CGT	10,513	97,818	10.7 %
New orders			
1,000 GT	499	86,245	0.6 %
1,000 CGT	819	44,390	1.8 %
Deliveries			
1,000 GT	2,013	60,664	3.3 %
1,000 CGT	2,716	33,516	8.1 %
2020			
Order book per 31 December 2020			
1,000 GT	10,992	126,652	8.7 %
1,000 CGT	12,169	74,859	16.3 %
New orders			
1,000 GT	794	35,546	2.2 %
1,000 CGT	1,150	18,627	6.2 %
Deliveries			
1,000 GT	1,666	58,773	2.8 %
1,000 CGT	2,181	30,475	7.2 %

* Source: IHS Fairplay

** Source: SEA Europe - Netherlands Maritime Technology

Note: The construction of superyachts, inland vessels, non-seagoing vessels and small seagoing vessels are not included in these figures.

EUROPEAN SHIPBUILDING STATISTICS (COMMERCIAL SEAGOING VESSELS)

	Order book per 31 December 2021				New orders 2021				Deliveries 2021			
	Number	1,000 GT	1,000 CGT	% CGT	Number	1,000 GT	1,000 CGT	% CGT	Number	1,000 GT	1,000 CGT	% CGT
Belgium	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Bulgaria 2)	2	6	13	0.1%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Croatia 2)	20	228	225	1.7%	0	0	0	0.0%	21	31	98	3.3%
Czech Republic	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	1	2	4	0.1%
Denmark 2)	15	23	62	0.5%	6	13	31	2.8%	1	0	1	0.0%
Estonia	1	0	2	0.0%	1	0	2	0.2%	0	0	0	0.0%
Finland 2)	12	1,116	1,026	7.6%	4	116	106	9.6%	3	221	217	7.3%
France 2)	71	2,061	1,905	14.1%	2	1	4	0.4%	11	188	185	6.3%
Germany 2)	41	1,546	1,549	11.5%	6	107	117	10.6%	7	382	370	12.5%
Greece 2)	4	4	11	0.1%	0	0	0	0.0%	3	4	9	0.3%
Hungary	1	1	4	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Ireland	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Italy 2)	41	3,142	3,415	25.3%	0	0	0	0.0%	7	501	544	18.4%
Latvia	1	0	1	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Lithuania	1	1	4	0.0%	0	0	0	0.0%	2	6	13	0.4%
Netherlands 1) 2)	63	188	280	2.1%	37	91	137	12.4%	39	101	163	5.5%
Poland 2)	43	102	171	1.3%	5	5	16	1.4%	39	94	186	6.3%
Portugal 2)	11	54	129	1.0%	6	12	31	2.8%	1	10	23	0.8%
Romania 2)	21	217	284	2.1%	0	0	0	0.0%	22	181	260	8.8%
Slovakia	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Slovenia	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Spain 2)	59	304	467	3.5%	21	32	74	6.7%	22	71	144	4.9%
Sweden	1	0	1	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Total EU-27	408	8,994	9,548		88	377	518		179	1,792	2,216	
Albania	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Norway 2)	52	74	184	1.4%	26	32	80	7.3%	17	12	37	1.2%
Russia	195	3,183	2,878	21.3%	32	255	277	25.1%	29	147	192	6.5%
Serbia/Montenegro	1	2	6	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Turkey 2)	178	382	793	5.9%	70	90	223	20.2%	117	217	481	16.3%
Ukraine	15	53	79	0.6%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
United Kingdom	9	16	29	0.2%	6	1	7	0.6%	12	18	30	1.0%
Total other Europe	450	3,710	3,969		134	378	587		175	394	740	
Total EU27 + UK + Norway	469	9,084	9,762		120	411	605		208	1,822	2,283	
Total SEA Europe-countries 2)	633	9,447	10,513		183	499	819		310	2,013	2,716	
Total EU + Other countries	858	12,704	13,517	100.0%	222	755	1,105	100.0%	354	2,186	2,956	100.0%

Source: IHS Fairplay

1) Source: Netherlands Maritime Technology

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

Note: The construction of superyachts, inland vessels, non-seagoing vessels and small seagoing vessels are not included in these figures.

COLOFON

TEKST

Netherlands Maritime Technology, Rotterdam

ONTWERP & VORMGEVING

Steenbergen Ontwerp Studio, Gouda

MEER INFORMATIE

www.maritimetechnology.nl