



Economische barometer van de Nederlandse maritieme maakindustrie

Tweede kwartaal 2023

NMT, voor de maritieme maakindustrie





Voorwoord

Deze barometer geeft de belangrijkste uitkomsten weer van de enquête, die aan het einde van het tweede kwartaal van 2023 gehouden is onder de leden van NMT. Aan hen veel dank voor het invullen van de enquête die ten grondslag ligt aan dit rapport. Samen zorgen we ervoor dat we meer inzicht krijgen in het reilen en het zeilen van onze maritieme maakindustrie.

In de periode van 2021 tot en met de eerste helft van 2023 is de orderintake voor commerciële zeeschepen flink toegenomen in vergelijking met voorgaande jaren, met name voor scheepswerven in China en Zuid-Korea. Veel schepen zijn besteld door Europese scheepseigenaren en zullen de komende jaren worden opgeleverd. Daarnaast is de offshore olie- en gasmarkt de afgelopen tijd aanzienlijk opgebloeid. Exportgerichte toeleveranciers hebben profijt van de opleving van de wereldwijde nieuwbouwmarkt.

Veel maritieme maakbedrijven waren aan het einde van het tweede kwartaal van 2023 tevreden over hun orderportefeuille en omzet. Een tekort aan arbeidskrachten blijft een aanzienlijke hindernis voor veel bedrijven, maar aan de positieve kant is er in ieder geval meer werk dan beschikbare handen. Nog steeds heeft de sector last van een tekort aan productiematerialen maar gelukkig is voor de vierde keer op rij het aandeel respondenten dat meldt hier last van te ondervinden gedaald.

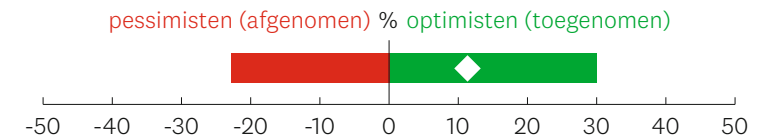
Roel de Graaf, directeur Netherlands Maritime Technology

Leeswijzer grafieken

In de enquête die ten grondslag ligt aan de economische barometer worden ondernemers naar hun oordeel gevraagd over verschillende onderwerpen. **Optimisten** zijn ondernemers die verbetering zien of verwachten en **pessimisten** zijn zij die verslechtering zien of verwachten. Daarnaast zijn er ook ondernemers die geen verbetering of verslechtering zien/ ervaren, deze groep is niet zichtbaar in de grafieken. Het aantal optimisten en pessimisten vormt de basis voor het saldo. Het **saldo** (◇) is het verschil tussen het percentage optimisten en het percentage pessimisten. Bij een positief saldo zijn er meer optimisten dan pessimisten en bij een negatief saldo zijn er meer pessimisten dan optimisten. Het saldo geeft in één oogopslag weer of de stemming onder ondernemers positief of negatief is en in welke mate.

Voorbeeld

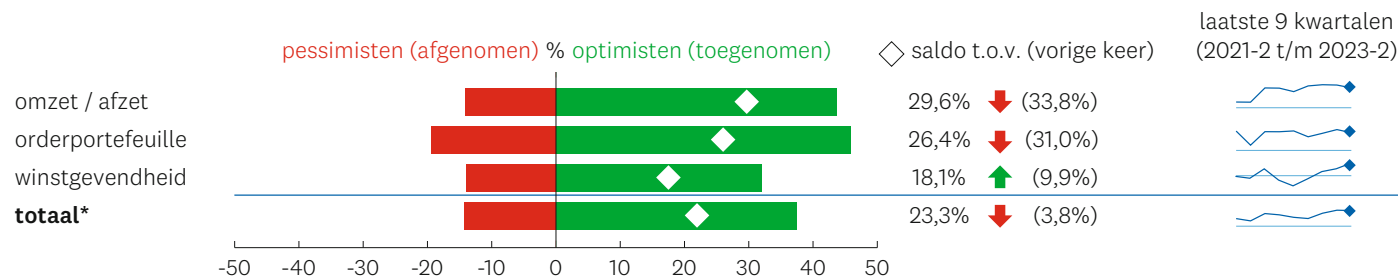
onderwerp



Ontwikkelingen in het tweede kwartaal van 2023

Wederom zijn er veel respondenten die aangeven dat de omzet/ afzet en de orderportefeuille is gestegen in het tweede kwartaal van 2023. Een stuk minder respondenten hebben een afname gemeld dan een toename, daarom is het saldo positief. Het saldo van de winstgevendheid is voor de derde keer op rij positief na een lange tijd negatief geweest te zijn. Er zijn dus meer respondenten die hebben aangegeven dat de winstgevendheid is gestegen dan gedaald. Daarnaast is het saldo gestegen ten opzichte van de vorige meeting.

Ontwikkelingen eerste kwartaal (Q2 '23 t.o.v. Q1 '23)



*Enkele indicatoren zijn niet zichtbaar in de grafiek.

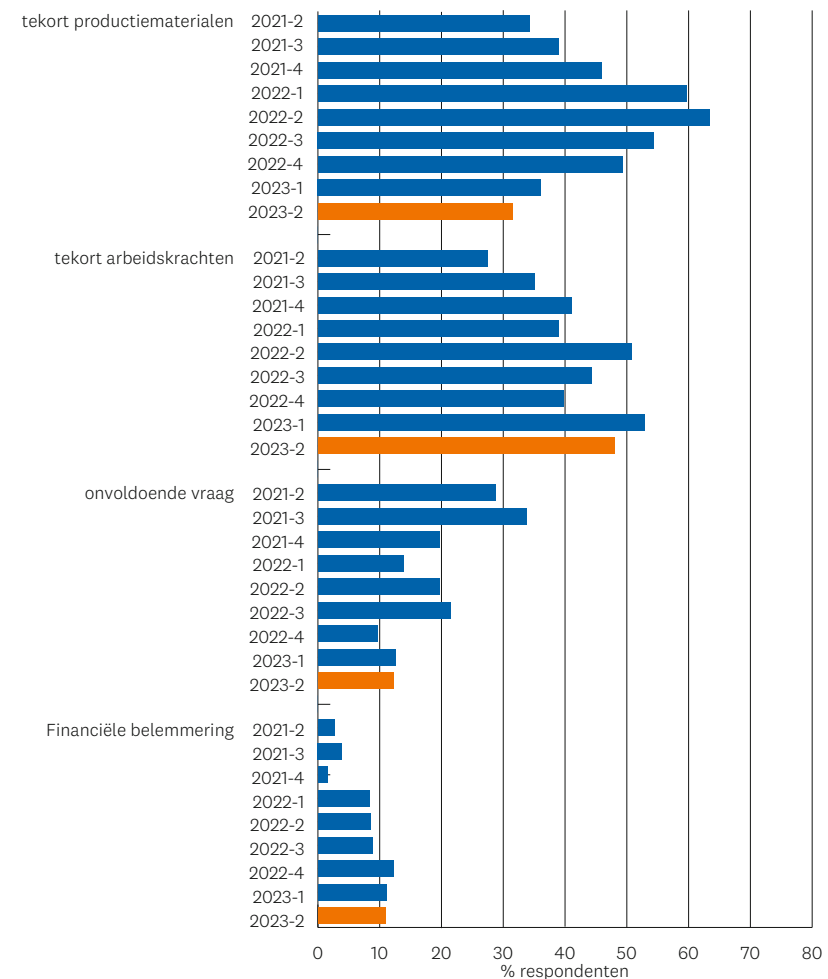
74% van de respondenten geeft aan zwarte cijfers te schrijven, onduidelijk is wat de winstmarge is. Aan de andere kant geeft 26% van de ondernemers aan dat de winst-/verliespositie nihil of verliesgevend is.

Belemmeringen

Een tekort aan arbeidskrachten vormt nog steeds grote belemmering bij veel bedrijven. 48% van de respondenten zegt hier last van te hebben. Verder zijn er voor de vierde keer op rij minder respondenten die aangeven last te hebben van een tekort aan productie-materialen, dit keer meldt 32% hier nog last van te ondervinden.

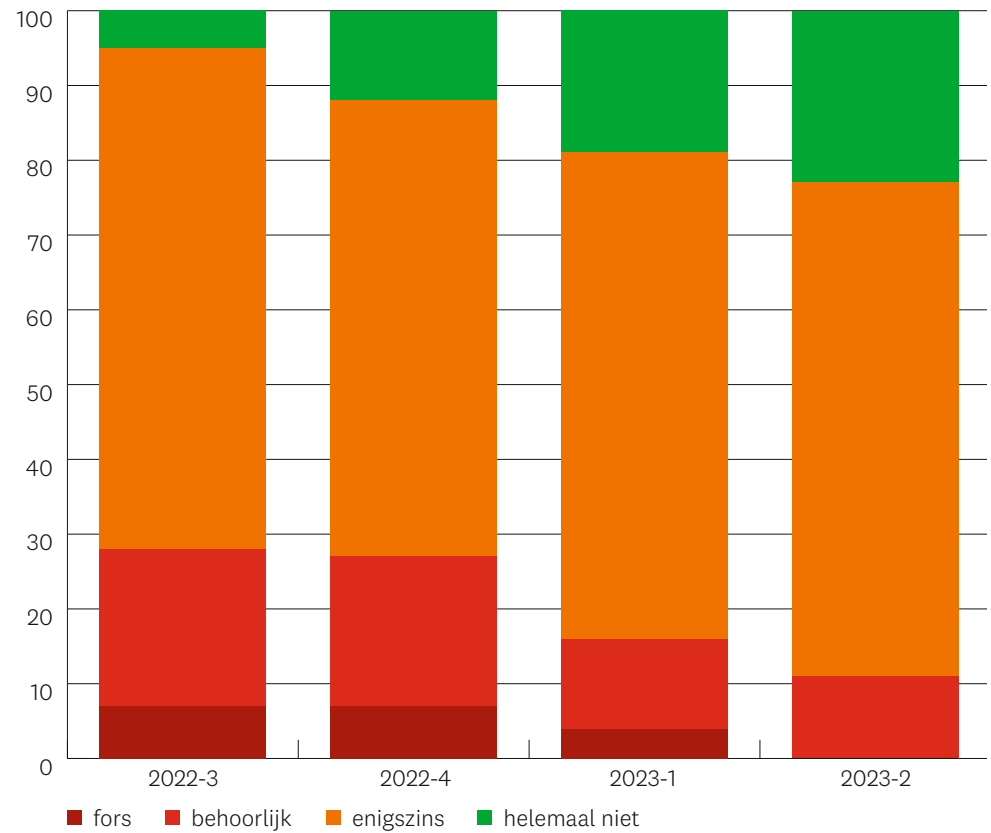
Bij 57% van de respondenten zijn de inkooprijzen gestegen in het tweede kwartaal van 2023, in de vorige meting gaf 75% van de respondenten aan dat de inkooprijzen waren gestegen. 40% van de respondenten geeft aan dat ook hun verkoopprijzen zijn gestegen, 27% minder dan vorige meting.

Belemmeringen



11% van de respondenten geeft aan dat de huidige energieprijzen nu als een behoorlijk probleem worden beschouwd voor hun bedrijf, een daling ten opzichte van de vorige meting. Daarnaast heeft 66% aangegeven dat het enigszins als een probleem wordt beschouwd. 23% van de respondenten meldt dat de huidige energieprijzen geen probleem vormen voor hun bedrijf, een stijging ten opzichte van vorige meting.

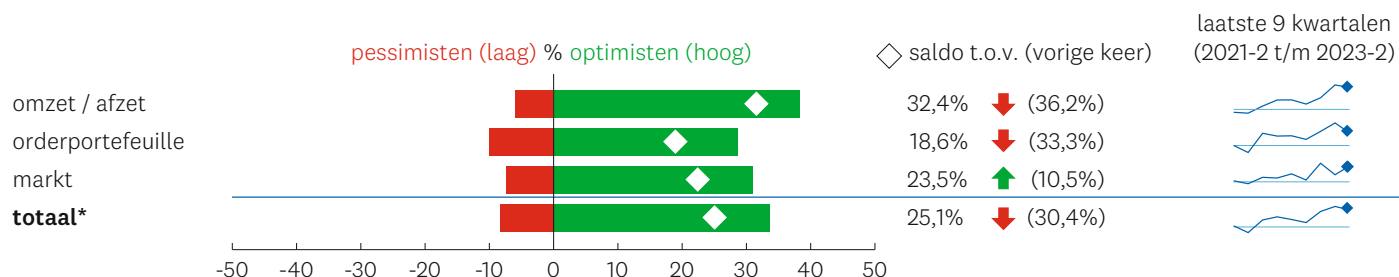
Zijn de huidige energieprijzen voor uw bedrijf een probleem?



Beoordeling van de ondernemer eind tweede kwartaal van 2023

De beoordeling van de ondernemer eind van het tweede kwartaal van 2023 geeft meer inzicht in hoe bedrijven er momenteel voorstaan. 38% beoordeeld de omzet/ afzet als 'hoog' en 29% beoordeeld de orderportefeuille als 'groot'. Verder ervaart 31% de marktontwikkelingen als 'goed', wat een toename is ten opzichte van de vorige meting toen slechts 24% zeer tevreden was over de marktontwikkelingen. Niet alle respondenten zijn positief gestemd; 6% beoordeeld de omzet/ afzet als 'laag', 10% beoordeeld de orderportefeuille als 'klein' en 7,4% ervaart de marktontwikkelingen als 'slecht'.

Beoordeling van de ondernemer eind tweede kwartaal 2023

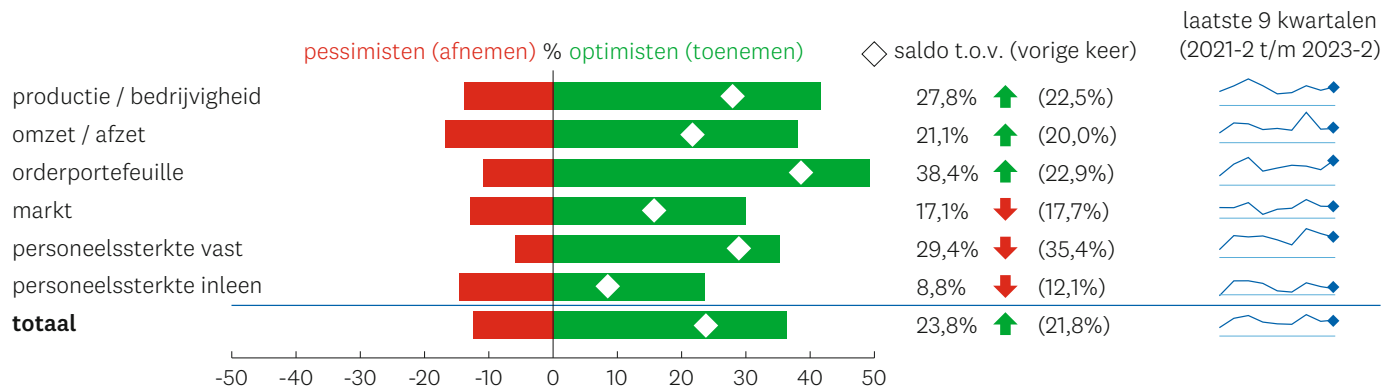


*Enkele indicatoren zijn niet zichtbaar in de grafiek.

Verwachte ontwikkelingen in het derde kwartaal van 2023

De saldo's van alle indicatoren zijn positief. Per saldo verwacht 17% (vorige meting: 18%) van de respondenten dat de marktomstandigheden in hun maritieme marktsegmenten zullen verbeteren in het derde kwartaal van 2023. Daarnaast verwacht per saldo 21% dat de omzet zal stijgen (vorige meting: 20%).

Verwachte ontwikkelingen in het tweede kwartaal van 2023 (Q3 '23 t.o.v. Q2 '23)



Wereldwijde nieuwbouwmarkt commerciële zeeschepen*

In de periode van 2021 tot en met de eerste helft van 2023 is de orderintake flink toegenomen ten opzichte van voorgaande jaren voor onder andere scheepswerven in China en Zuid-Korea. De heropleving van de nieuwbouwactiviteit is niet gelijkmatig verdeeld over alle typen schepen. Er is sprake van een aanzienlijke toestroom van nieuwe orders voor containerschepen en LNG-carriers. Veel van deze schepen zullen de komende jaren worden opgeleverd. De orderintake in het tankersegment (olie, product, chemicaliën) trok aan in de eerste helft van 2023. Tijdens de eerste zes maanden van het jaar waren er al meer orders geregistreerd (tankers excl. LNG- en LPG-tankers) vergeleken met heel 2022. Europese eigenaren waren qua geldwaarde goed voor het grootste aandeel van de nieuwe orders, terwijl Europese scheepswerven slechts een klein deel ontvingen van alle mondiale orders.

Exportgerichte toeleveranciers hebben profijt van de opleving van de wereldwijde nieuwbouwmarkt.

In Europa (EU27 + VK + Noorwegen) ligt de focus op complexe en innovatieve schepen zoals cruiseschepen. Helaas is dit segment hard getroffen door de coronapandemie en is het nog steeds niet volledig hersteld. Hierdoor is in de eerste helft van 2023, net als in 2020 en 2022, de orderintake van commerciële zeeschepen in Europa klein. Het aantal opleveringen (vanwege al eerder geplaatste orders) was in 2022 ongeveer gelijk aan 2021 en niet ver onder het niveau van 2019, dus er is wel aardig wat werk verzet. Leveringen en nieuwe orders vanaf januari 2023 tot eind juli 2023 blijven duidelijk achter, wat resulteert in een verdere daling van het orderboek.

Verder zit de offshore olie- en gasmarkt in de lift. De Clarksons Offshore Index stond aan het einde van het tweede kwartaal van 2023 bijna op hetzelfde niveau van 2014. In de context van de offshore-industrie is de offshore olie- en gassector nog aanzienlijk groter dan de snelgroeiende offshore windsector. Dit segment is ook belangrijk voor maritieme toeleveranciers. Wereldwijde vraag naar olie en gas zal nog decennialang hoog blijven.

*De volgende scheepstypen en categorieën zijn niet opgenomen in deze update: superjachten, binnenvaartschepen, marineschepen en kleine zeeschepen (<100 GT). Bovendien gaat deze update niet in op de reparatie- en onderhoudsmarkt. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar de volgende rapporten/hyperlinks:

- NMT | [Sectorjaarverslag 2022](#)
- SYT-iQ | [The State of Yachting 2023](#)
- CCNR | [European inland navigation market](#)
- EURONAVAL | World Defence Shipbuilding 2022
- SEA Europe | [SMRC industry at a glance](#)

Tot slot

NMT is, vaak samen met andere organisaties, namens jullie allemaal voortdurend in nauw contact met onze overheid en andere relevante organisaties om de maritieme maakindustrie te steunen. Deze barometer is daarvoor erg belangrijk. Elk kwartaal peilt NMT wat de stemming is waardoor trends kunnen worden vastgesteld. Hoe meer bedrijven meedoen met het invullen van de enquête hoe representatiever de uitkomsten zijn. Jullie bijdrage blijft elk kwartaal hard nodig.



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
