



## INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
Over Netherlands Maritime Technology	6
Key Figures	8
Samenvatting	10
Summary	14
Jaarcijfers 2019	16
Nederlands orderboek, opleveringen & orderintake	18
Zeescheepsnieuwbouw	20
Maritieme toeleveranciers	24
Zeescheepsreparatie	26
Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen	28
Superjachtbouw	32
Europese & wereldscheepsbouw	36
Colofon	40



# Voorwoord



# Toekomstperspectief in uitdagende tijden

Bas Ort  
Voorzitter Netherlands Maritime Technology

## Samen bouwden we in 2019 tientallen mooie, kwalitatief uitstekende en ook steeds duurzamere schepen. Onze leden werken écht vanuit een gezamenlijke passie aan de vloot van de toekomst.

Samen beleven we hoogtepunten in tijden van voorspoed en samen vangen we ook de klappen op als het economisch uitdagend wordt. Op het moment van schrijven is de coronacrisis zo'n uitdaging van formaat. Een *'calamiteit die buiten het normale bedrijfsrisico valt'*, zoals de Rijksoverheid het verwoordde bij de introductie van de NOW-regeling.

### Geen noemenswaardig herstel en kansen op verbetering aanzienlijk verkleind

De cijfers van 2019 kunnen niet bekeken worden zonder de huidige realiteit onder ogen te zien, want corona maakt alles anders. Daar komt bij dat onze sector nog steeds bezig was uit het dal te kruipen na de economische crisis in 2008.

Ten opzichte van 2018, een jaar dat we nog betitelden met *'Een kleine stap vooruit'*, werd in 2019 geen noemenswaardig herstel gesignaleerd. Voor 2020 zijn de verwachtingen sinds de corona-uitbraak fors naar beneden bijgesteld. De aanhoudende onzekerheid over de olieprijs speelt eveneens een rol.

### Maritieme maakindustrie van groot strategisch belang

Het getuigt van moed en doorzettingsvermogen dat onze Nederlandse scheepsbouwers en toeleveranciers, ondanks de grote uitdagingen, blijven vernieuwen en orders voor nieuwe scheepstypen en maritieme technologie binnenhalen. Geen gemakkelijke taak, want bedreigingen voor het voortbestaan van onze maritieme sector komen inmiddels uit allerlei hoeken. Denk hierbij, naast de coronacrisis en de onzekerheid over de olieprijsontwikkeling, vooral aan het ontbreken van een mondiaal gelijk speelveld, dat het voortbestaan van de strategische Nederlandse maritieme maakindustrie bedreigt.

We zijn strategisch, omdat de schepen die we bouwen worden gebruikt voor veel essentiële toepassingen. Neem bijvoorbeeld transport (circa 90 procent van alle goederen wereldwijd wordt per schip vervoerd), het winnen van voedsel, mineralen en energie op zee, bescherming tegen het water en de uitvoering van defensietaken. Strategische onafhankelijkheid ten opzichte van landen zoals China voor de bouw van schepen voor dergelijke toekomstige en duurzame toepassingen is essentieel voor de positie van Nederland en Europa op het wereldtoneel.

Toewerken naar een nieuwe horizon van herstel kan niet zonder medewerking van onze overheden in Den Haag en Brussel. Eurocommissaris Breton (Interne Markt) heeft ons onlangs één van de meest strategische sectoren van Europa genoemd. Dat is goed nieuws, want het opent de deur voor maatregelen om de maritieme maakindustrie te stimuleren. Zo worden wij in staat gesteld om met onze duurzame, slimme schepen en maritieme technologie blijvend stevig bij te dragen aan de mondiale energietransitie. Wij roepen de Nederlandse overheid dan ook op om de maritieme maakindustrie als strategisch te erkennen en om onze sector te versterken door inzet op deze vier punten:

#### 1. **Stimuleer innovaties in de maritieme sector.**

Maritieme regelgeving en het *launching customership* van de Nederlandse overheid moeten een prikkel zijn voor het stimuleren van innovaties. Zet daarnaast vol in op infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en fondsen en experimenteerruimte voor RD&I.

2. **Dwing een mondiaal gelijk speelveld af**, door (ook) unilaterale maatregelen te nemen en te zorgen voor goede toegang tot financiering.

3. **Geef als launching customer het goede voorbeeld door voor duurzame, slimme schepen te kiezen en besteed Nederlands belastinggeld maximaal bij het Nederlandse bedrijfsleven.**

4. **Investeer in vakmensen.** Zij vormen immers de ruggraat van de Nederlandse (maritieme) maakindustrie. Technisch onderwijs moet blijven aansluiten op de veranderende behoeften van de industrie, voor zowel studenten, werkenden als zij-instromers.

Wij pleiten voor een sectorspecifieke industriestrategie, waarin bovengenoemde punten tezamen worden opgenomen en waarin rekening wordt gehouden met de bijzondere eigenschappen van de maritieme maakindustrie. Een industrie waar wij met z'n allen trots op mogen zijn.

Hiermee is de toon voor ons Sectorjaarverslag 2019, en voor onze strategie 2020 en verder, gezet. NMT blijft zich voor haar leden inspannen om zoveel mogelijk positieve randvoorwaarden te creëren voor een gezonde en toekomstbestendige Nederlandse maritieme maakindustrie!



# 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**



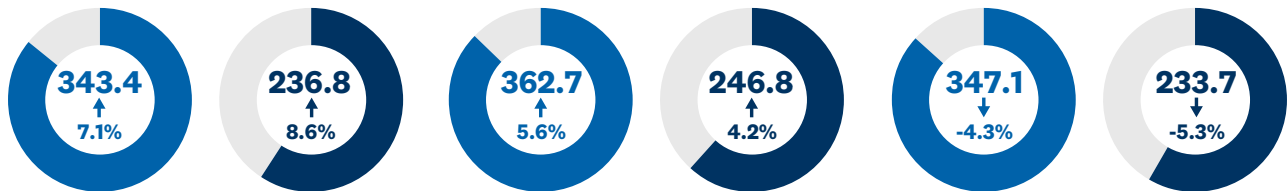
(in billion euro)

**2017**  
% RE: 2016

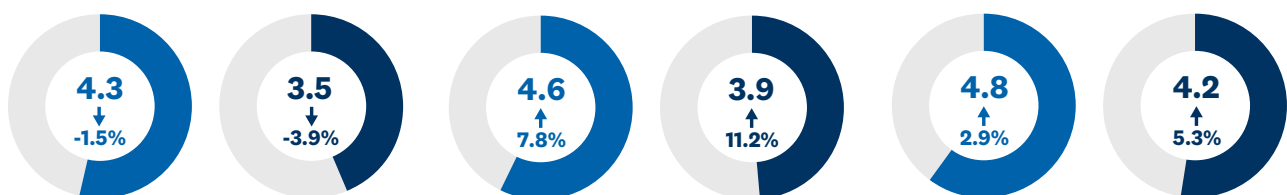
**2018**  
% RE: 2017

**2019**  
% RE: 2018

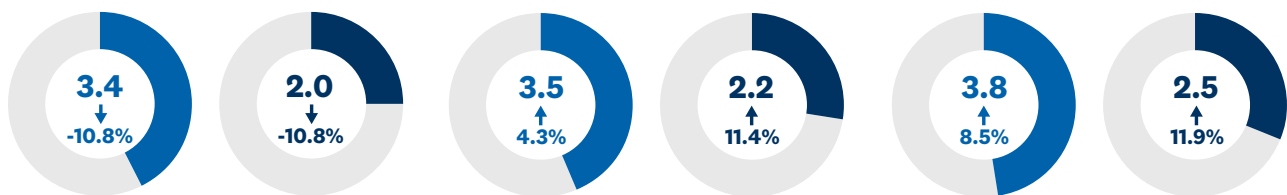
#### ANNUAL TURNOVER TOTAL DUTCH INDUSTRY \*



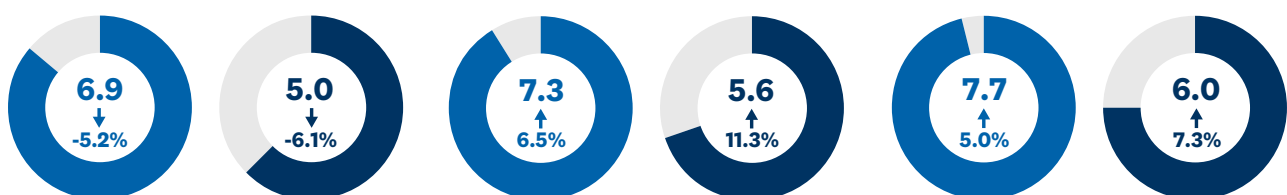
#### ANNUAL TURNOVER DUTCH NEWBUILD AND REPAIR YARDS



#### ANNUAL TURNOVER DUTCH MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS



#### ANNUAL TURNOVER DUTCH MARITIME TECHNOLOGY INDUSTRY \*\*



\* Source: CBS

\*\* Corrected for deliveries within the industry

■ total ■ export

#### TOTAL EMPLOYMENT

	<b>2017</b> % RE: 2016	<b>2018</b> % RE: 2017	<b>2019</b> % RE: 2018
<b>DUTCH NEWBUILD AND REPAIR YARDS</b>	11,558 (-4.2%)	11,754 (1.7%)	11,566 (-1.6%)
<b>DUTCH MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS</b>	16,413 (-2.5%)	17,318 (5.5%)	17,574 (1.5%)
<b>DUTCH MARITIME TECHNOLOGY INDUSTRY</b>	27,971 (-3.2%)	29,072 (3.9%)	29,140 (0.2%)



ALPHATRON

JRC

WK FALCON

KRVE

# Samenvatting

## De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector steeg met circa €360 miljoen ten opzichte van 2018 tot €7,7 miljard.

De totale werkgelegenheid in de Nederlandse maritiem-technologische sector bedroeg 29.140 FTE, nagenoeg gelijk ten opzichte van 2018, toen dit getal uitkwam op 29.072 FTE. De totale werkgelegenheid was onderverdeeld in 11.566 FTE werkzaam bij de scheepswerven (inclusief inleenkrachten) en 17.574 FTE werkzaam bij maritieme toeleveranciers (exclusief inleenkrachten). De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector steeg met circa €360 miljoen ten opzichte van 2018 tot €7,7 miljard<sup>1</sup>.

### Zeescheepsnieuwbouw

De zeescheepsbouw verkeert in zwaar weer. Verschillende werven rapporteren rode cijfers en de orderintake in 2019 is zelfs slechts €351 miljoen (-45 procent t.o.v. 2018). Het grootste deel van de terugval is te verklaren door minder nieuwe orders voor grote baggerschepen. In CGT uitgedrukt is de orderintake een ruime halvering van de hoeveelheid werk die zij vertegenwoordigen ten opzichte van 2018. De afname van het aantal bestelde sleep- en werkboden lijkt gestopt (van 36 in 2017, naar 17 in 2018 en 16 schepen in 2019) evenals de vorig jaar ingezette daling van nieuwbouworders voor supportschepen voor de offshore en windindustrie. Alleen de orderintake van shortsea schepen vertoont een lichte stijging, met 13 nieuwe orders die vooral bij de Noordelijke scheepswerven zijn geplaatst.

Het orderboek is met 5 procent gedaald tot €1,76 miljard. Deze daling is beperkt gebleven omdat ook het aantal opgeleverde schepen is gedaald van 55 naar 43 schepen. Het orderboek bevat nog steeds een aantal grote complexe (helaas verliesgevende) projecten met een verwachte oplevering in 2020. Aan het eind van 2019 stond de Nederlandse orderportefeuille op 66 schepen met een totaal tonnage van 373.651 CGT, een daling ten opzichte van de 403.769 CGT van een jaar eerder. Voor behoud van de kennis en werkgelegenheid is het uiterst belangrijk dat er in 2020 weer voldoende nieuwe opdrachten bij gaan komen.

### 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.

In zijn totaliteit was 2019 een redelijk goed jaar voor dit segment. In 2019 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 238 schepen (2018: 185). Er werden 182 schepen opgeleverd (2018: 183), nagenoeg gelijk in aantallen ten opzichte van 2018, maar er is wel een forse stijging qua GT en geldwaarde. Waar het aantal opleveringen in aantallen stabiel is gebleven laat het aantal nieuwe opdrachten een mooie plus zien. Het orderboek is gegroeid van 140 schepen in 2018 naar maar liefst 198 schepen in 2019 met een totale waarde van €1.379 miljoen.

In 2019 zijn er 58 ladingvervoerende binnenvaartschepen opgeleverd, dit is een stijging van 35% ten opzichte van de 43 schepen die in 2018 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen is ook gestegen van 63 stuks in 2018 naar 76 stuks in 2019. Bij de passagiersschepen (riviercruise- en rondvaartschepen) is het aantal opgeleverde schepen gestegen van 7 schepen in 2018 naar 11 stuks in 2019. De orderintake van 2019 laat met 19 schepen weer een mooie groei zien. De luxe riviercruiseschepen bleven onverminderd populair. Het aantal opgeleverde vissersschepen is van 8 stuks in 2018 gestegen naar 13 stuks in 2019. Een beeld dat past bij de orderintake van eerdere jaren. De orderintake is stabiel gebleven met 13 nieuwe orders in 2019 tegenover 12 stuks in 2018. Daarnaast is er in 2019 weer het nodige gerepareerd en verbouwd aan de kottervloot, maar minder actief dan voorgaande jaren.

De orderintake van schepen uit de categorie 'bedrijfsvaartuigen en klein baggermaterieel' laat een mooie groei zien. In totaal konden er 125 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2019 tegenover 94 stuks in 2018. De stijging van de orderintake wordt met name veroorzaakt door het klein baggermaterieel, dit deelsegment presteert erg goed met 87 nieuwe orders en 75 opleveringen. De markt voor

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

bedrijfsvaartuigen is het zorgenkindje in dit segment en bij de binnenvaart sleep- en duwbotten waren de marktomstandigheden in 2019 wat positiever ten opzichte van 2018.

In 2019 is er ook weer veel onderhoud gepleegd en gerepareerd in de binnenvaart. De hellingen en dokken waren goed bezet. Door onzekerheid over tijdige beschikbaarheid van EU Stage V motoren met vermogens boven de 300kW vonden er een fors aantal hermotoriseringen plaats waarbij CCR2 motoren zijn geplaatst.

### Superjachtbouw

De waarde van het orderboek is met € 4,0 miljard en 51 jachten van meer dan 24 meter lang redelijk stabiel is gebleven, omdat de waarde van de opleveringen vrijwel gelijk is aan de waarde van de orderintake. De orderintake in 2019 telt 16 jachten met een waarde van iets meer dan €1 miljard en een totaal van 55.927 CGT. Het aantal opleveringen is met 17 schepen in 2019 flink gedaald ten opzichte van 2018.

De bestelde schepen zijn groter en exclusiever. Naast de trend van het al maar groter worden van de superjachten is er ook in toenemende mate aandacht voor duurzaamheid in het ontwerp zoals de toepassing van hybride aandrijfsystemen en innovaties betreffende het design en materiaalgebruik. Daarnaast investeerden verschillende jachtbouwers in nieuwe productiemogelijkheden die geschikt zijn om nog grotere schepen te kunnen bouwen.

### Zeescheepsreparatie

De totale omzet van de Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven bedroeg in 2019 €429 miljoen, een lichte stijging ten opzichte van het jaar ervoor (2018: €416 miljoen). De sector bood werkgelegenheid aan 1.655 personen (2018: 1.751 personen). De werkgelegenheidscijfers zijn afgenomen omdat werven nog flexibeler en efficiënter moeten opereren om zwarte cijfers te kunnen schrijven in de huidige markt. Nog steeds is het aantal grote refits en conversies laag in vergelijking met enkele jaren geleden. Vooral de cruise en offshore industrie zijn segmenten die dit soort werk uit laten voeren. De cruiseschepen varen ook in 2019 Nederland voorbij vanwege onduidelijke interpretatie van het begrip 'riding crew' door de Nederlandse overheid. De offshore industrie heeft lastige jaren achter de rug en is nog terughoudend met investeren. De offshore wind industrie, verschillende navy's en yachting hebben wel enkele mooie orders opgeleverd. Echter is de concurrentie groot binnen de zeescheepsreparatie, zowel binnen Europa als daarbuiten. Daarnaast zijn er aan de kostenzijde stijgingen op diverse vlakken.

### Maritieme toeleveranciers

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers steeg in 2019 naar €3,8 miljard, tegen €3,5 miljard in 2018. Uit schattingen blijkt dat ongeveer 65 procent van de omzet werd gegenereerd door export. De prijsniveaus bleven in 2019 onder druk staan. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers steeg van 17.318 personen in 2018 naar 17.574 personen in 2019.

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2019. De vergaande specialisering van Nederlandse toeleveranciers en hun focus op scheepstypen met veel complexe apparatuur bleek wederom een goede zet. Een belangrijke trend in de digitalisering is dat slimme systemen aan boord steeds meer gekoppeld worden (IoT). 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. Efficiency en het ontzorgen van de klant speelt hier een grote rol. Daarnaast zijn toeleveranciers ook continue bezig met het stroomlijnen en digitaliseren van het maakproces van hun producten.



**Alewijnse**

FIRE WATER

## The total turnover of the Dutch maritime-technology sector increased by around €360 million compared to 2018 to €7.7 billion.

### Total employment and turnover in the Dutch maritime-technology sector

The total employment in the Dutch maritime-technology sector was 29,140 FTE, virtually the same as the 2018 total of 29,072 FTE. This figure included 11,566 FTE in shipyards (including temporary employees), and 17,574 FTE in maritime suppliers (excluding temporary employees). The total turnover of the Dutch maritime-technology sector increased by around €360 million compared to 2018 to €7.7 billion<sup>2</sup>.

### New seagoing vessels

The shipbuilding sector for seagoing vessels is not faring well. Various yards report being in the red and the order intake in 2019 was just €351 million (45 percent down on 2018). The majority of this decline can be explained by the reduction in new orders for large dredging vessels. Expressed in CGT, the order intake is just over half the amount of work these vessels represented in 2018. The decrease in the number of ordered tugs and workboats seems to have been halted (from 36 in 2017, to 17 in 2018 and 16 vessels in 2019) as has the fall in new-build orders for support vessels for the offshore and wind sector which began last year. Only the order intake for shortsea vessels saw a slight increase, with 13 new orders placed mainly with shipyards in the north.

The order book dropped by 5 percent to €1.76 billion. This reduction is limited as the number of delivered vessels went down from 55 to 43 vessels as well. It still contains a large number of complex (unfortunately loss-making) projects with an expected delivery in 2020. At the end of 2019, the Dutch order portfolio stood at 66 vessels with a total tonnage of 373,651 CGT; a decline compared to the 403,769 CGT in the previous year. If knowledge and employment is to be retained it is crucial that sufficient new orders are taken in during 2020.

### Inland shipping, fishing & small seagoing vessels

In addition to the yards focused on the production of seagoing vessels with a tonnage over 100 GT, there are various yards which build other specialist vessels. These range from large cargo ships for inland shipping and river cruisers to small port tugs and pilot boats up to 100 GT. This category also includes seagoing fishing trawlers.

All in all, 2019 was a reasonably good year for this segment. Yards in this category received build orders for 238 vessels (2018: 185), with 182 vessels delivered (2018: 183), nearly the same figures as in 2018 but with a substantial increase with regard to GT and monetary value. Where the amount of deliveries is stable in numbers, there was a healthy growth in new orders. The order book grew from 140 vessels in 2018 to 198 vessels in 2019, with a total value of €1,379 million.

In 2019, 58 cargo vessels were delivered, an increase of 35% on the 43 vessels delivered in 2018. The number of contracted ships also increased from 63 in 2018 to 76 in 2019. For passenger vessels (river cruising and tour boats), the number of delivered vessels rose from 7 in 2018 to 11 in 2019. The order intake in 2019 again saw solid growth with 19 vessels – luxury river cruisers are as popular as ever. The number of delivered fishing boats increased from 8 in 2018 to 13 in 2019 – similar to the order intake in previous years. The intake was stable at 13 new orders in 2019 compared to 12 in 2018. In addition, there were various repairs and refits on the trawler fleet in 2019, albeit less active than in previous years.

The order intake for vessels in the ‘commercial vessels and small dredging equipment’ category shows a healthy growth: in total there were 125 new orders in 2019 compared to 94 in 2018. This rise in orders is mainly caused by the small dredging equipment sub-segment, with an impressive 87 new orders and 75 deliveries. The market for commercial vessels is causing some concern, while tugs and pushers for inland shipping saw more positive market conditions in 2019 than in 2018.

In 2019, there were lots of maintenance and repair activities in inland shipping with the slipways and docks well occupied. Due to uncertainty about the timely availability of EU Stage V engines with capacities over 300kW, this work included a large number of new installations of CCR2 engines.

<sup>2</sup> A correction factor for deliveries of Dutch suppliers to Dutch yards is applied in composing this overall figure.

### Superyachts

The value of the order book at €4.0 billion for 51 yachts of 24 metres and larger was relatively stable, as the value of the deliveries is nearly equal to the value of the order intake. The order intake in 2019 totals 16 yachts with a value of just over €1 billion and a total of 55,927 CGT. The number of deliveries dropped significantly from 2018 to just 17 yachts in 2019.

The vessels that were ordered are larger and ever more exclusive. In addition to the trend for increasing superyacht sizes, there is also a growing interest in sustainability, such as the application of hybrid propulsion systems and innovations in design and material use. In addition, various yachtbuilders invested in new production facilities suitable for building even larger yachts.

### Repair of seagoing vessels

The total turnover of the Dutch maintenance and repair yards amounted to €429 million in 2019, a slight increase compared to the previous year (2018: €416 million). The sector employed 1,655 people (2018: 1,751 people). The employment figures fell as yards have to be more flexible and efficient to stay in the black in the current market. Still, the number of major refits and conversions is low compared to some years ago. Segments that mainly require such activities are the cruise and offshore industries.

Cruise vessels continued to avoid the Netherlands in 2019 due to the unclear interpretation of the riding crew concept by the Dutch government. The offshore industry has had a few difficult years and remains reluctant to invest. The offshore wind industry, various navies and yacht owners did place some good orders, but competition in maritime repairs remains fierce, both in Europe and further afield. In addition, there were various increases on the cost side.

### Maritime suppliers

The total turnover of Dutch maritime suppliers increased to €3.8 billion in 2019, compared to €3.5 billion in 2018. Estimates show that approximately 65 percent of the turnover was generated by export. The price levels in 2019 remained under pressure, and the competitive field is still challenging. The number of in-house employees increased from 17,318 in 2018 to 17,574 in 2019.

The trend towards increased sustainability and digitisation continued in 2019. The far-reaching specialisation of Dutch suppliers and their focus on vessel types with lots of complex equipment once again proved successful. A major trend in digitalisation is increasing the links between the smart systems onboard to add ever-more functionalities to the products. Suppliers increasingly focus on the digital monitoring and maintenance of equipment. Efficiency and increased customer support play a major role in this framework. In addition, suppliers are constantly working on streamlining and digitising the manufacturing processes for their products.





MAN

5

**Jaarcijfers 2019**



SEAGOING VESSELS<sup>3</sup>


**DRY CARGO SHIPS AND TANKERS**

<b>Order book*</b>	
Number	<b>34</b>
GT	<b>144,702</b>
CGT	<b>199,711</b>
<b>Delivered</b>	
Number	<b>11</b>
GT	<b>55,789</b>
CGT	<b>68,465</b>
<b>Received orders</b>	
Number	<b>13</b>
GT	<b>48,562</b>
CGT	<b>72,053</b>



**DREDGERS**


<b>Order book*</b>	
Number	<b>11</b>
GT	<b>69,455</b>
CGT	<b>105,754</b>
<b>Delivered</b>	
Number	<b>2</b>
GT	<b>8,358</b>
CGT	<b>16,125</b>
<b>Received orders</b>	
Number	<b>4</b>
GT	<b>10,846</b>
CGT	<b>20,514</b>



**WORKBOATS, TUGS AND SERVICE VESSELS**

<b>Order book*</b>	
Number	<b>13</b>
GT	<b>4,333</b>
CGT	<b>21,298</b>
<b>Delivered</b>	
Number	<b>23</b>
GT	<b>5,876</b>
CGT	<b>31,545</b>
<b>Received orders</b>	
Number	<b>16</b>
GT	<b>4,598</b>
CGT	<b>23,552</b>

## SUPERYACHTS



**SUPERYACHTS**

<b>Order book*</b>	
Number	<b>51</b>
GT	<b>76,382</b>
CGT	<b>197,084</b>
Million €	<b>4,021</b>
<b>Delivered</b>	
Number	<b>17</b>
GT	<b>19,524</b>
CGT	<b>57,053</b>
Million €	<b>1,017</b>
<b>Received orders</b>	
Number	<b>16</b>
GT	<b>20,616</b>
CGT	<b>55,927</b>
Million €	<b>1,012</b>




**OFFSHORE, WINDFARM SERVICE**

<b>Order book*</b>	
Number	<b>7</b>
GT	<b>20,100</b>
CGT	<b>30,350</b>
<b>Delivered</b>	
Number	<b>4</b>
GT	<b>1,985</b>
CGT	<b>8,632</b>
<b>Received orders</b>	
Number	<b>2</b>
GT	<b>997</b>
CGT	<b>4,329</b>



**CRUISE SHIPS**

<b>Order book*</b>	
Number	<b>1</b>
GT	<b>5,937</b>
CGT	<b>16,538</b>
<b>Delivered</b>	
Number	<b>1</b>
GT	<b>5,937</b>
CGT	<b>16,538</b>
<b>Received orders</b>	
Number	-
GT	-
CGT	-



**FERRIES**

<b>Order book*</b>	
Number	-
GT	-
CGT	-
<b>Delivered</b>	
Number	<b>2</b>
GT	<b>838</b>
CGT	<b>2,909</b>
<b>Received orders</b>	
Number	-
GT	-
CGT	-

\* Order book per 31 December 2019

<sup>3</sup> Note: The construction of superyachts, fishing vessels, inland vessels, non-seagoing vessels and small seagoing vessels (<100GT) are not included in these figures.

## INLAND, FISHING &amp; SMALL SEAGOING VESSELS

 <b>PASSENGER VESSELS</b>	 <b>DRY CARGO SHIPS AND TANKERS</b>	 <b>SERVICE VESSELS</b>	 <b>DREDGERS</b>
<b>Order book*</b>	<b>Order book*</b>	<b>Order book*</b>	<b>Order book*</b>
Number <b>22</b>	Number <b>100</b>	Number <b>30</b>	Number <b>14</b>
GT <b>45,625</b>	GT <b>169,220</b>	GT <b>3,267</b>	GT <b>1,412</b>
Million € <b>448</b>	Million € <b>674</b>	Million € <b>89</b>	Million € <b>42</b>
<b>Delivered</b>	<b>Delivered</b>	<b>Delivered</b>	<b>Delivered</b>
Number <b>11</b>	Number <b>58</b>	Number <b>14</b>	Number <b>75</b>
GT <b>19,820</b>	GT <b>101,063</b>	GT <b>1,468</b>	GT <b>7,942</b>
Million € <b>204</b>	Million € <b>358</b>	Million € <b>20</b>	Million € <b>187</b>
<b>Received orders</b>	<b>Received orders</b>	<b>Received orders</b>	<b>Received orders</b>
Number <b>19</b>	Number <b>76</b>	Number <b>22</b>	Number <b>87</b>
GT <b>39,625</b>	GT <b>128,943</b>	GT <b>1,312</b>	GT <b>9,164</b>
Million € <b>388</b>	Million € <b>445</b>	Million € <b>36</b>	Million € <b>222</b>
 <b>FERRIES</b>	 <b>FISHING VESSELS</b>	 <b>TUGS AND PUSHERS</b>	
<b>Order book*</b>	<b>Order book*</b>	<b>Order book*</b>	
Number <b>6</b>	Number <b>19</b>	Number <b>7</b>	
GT <b>1,130</b>	GT <b>5,608</b>	GT <b>780</b>	
Million € <b>26</b>	Million € <b>80</b>	Million € <b>20</b>	
<b>Delivered</b>	<b>Delivered</b>	<b>Delivered</b>	
Number <b>1</b>	Number <b>13</b>	Number <b>10</b>	
GT <b>75</b>	GT <b>2,938</b>	GT <b>822</b>	
Million € <b>3</b>	Million € <b>46</b>	Million € <b>16</b>	
<b>Received orders</b>	<b>Received orders</b>	<b>Received orders</b>	
Number <b>5</b>	Number <b>13</b>	Number <b>16</b>	
GT <b>1,050</b>	GT <b>3,959</b>	GT <b>1,482</b>	
Million € <b>22</b>	Million € <b>58</b>	Million € <b>32</b>	

\* Order book per 31 December 2019



# Zeescheeps- nieuwbouw

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

### Zwaar weer

De zeescheepsnieuwbouw verkeert in zwaar weer. Verschillende werven rapporteren rode cijfers en de orderintake bedraagt €351 miljoen (-45% t.o.v. 2018). Dit is zelfs lager dan in 2009, toen de effecten van de financiële crisis de sector hard raakten. Ook nu spelen de banken hierin een belangrijke rol, zij verlenen minder gemakkelijk kredieten en garanties aan rederijen voor nieuwbouwopdrachten. Financiering komt steeds vaker bij niet-bancaire instellingen vandaan, zoals het in januari met steun van NMT gelanceerde NESEC-fonds. Daarnaast wordt steeds zichtbaarder hoe China en Zuid-Korea met staatssteun de prijzen kunstmatig laaghouden en orders voor de Europese markt weggapen. Dit is zelfs het geval voor schepen die enkel in de Europese wateren varen zoals de ferries voor Scandinavische wateren en de Middellandse Zee. Daarvoor hebben de Amerikanen ooit de Jones Act in het leven geroepen, maar of we nu in Europa ook die kant op moeten? Duidelijk is in ieder geval dat het onderwerp *level playing field* voor NMT één van de meest relevante issues wordt voor de komende tijd.

Het grootste deel van de terugval van de orderintake is te verklaren door weinig nieuwe orders voor baggerschepen; 4 nieuwe orders is er slechts 1 minder dan in 2018, maar in CGT uitgedrukt is dit een ruime halvering van de hoeveelheid werk die zij vertegenwoordigen. De afname van het aantal bestelde sleep- en werkboten lijkt gestopt (van 36 in 2017, naar 17 in 2018 en 16 schepen in 2019) evenals de vorig jaar ingezette daling van nieuwbouworders voor sportschepen voor de offshore en windindustrie.

### Prachtig visitekaartje

Ten aanzien van de nieuwbouw van cruiseschepen heeft De Hoop Shipyard een prachtig visitekaartje afgegeven met de bouw van 2 expeditie cruiseschepen. Helaas heeft de uitbraak van COVID-19 de cruisemarkt in 2020 helemaal tot stilstand gebracht en is het uitzicht op nieuwe opdrachten in deze markt vooralsnog nihil. Alleen de shortsea schepen vertonen een lichte stijging, met 13 nieuwe orders die vooral bij de Noordelijke scheepswerven worden gebouwd.

### Impact

Qua waarde van het orderboek is de impact minder groot, deze is met 5% gedaald tot €1,76 miljard. Deze daling is beperkt gebleven omdat ook het aantal opgeleverde schepen is gedaald van 55 naar 43 schepen. Het orderboek bevat nog steeds een aantal grote complexe (helaas verliesgevende) projecten met een verwachte oplevering in 2020. Mede voor behoud van de kennis en werkgelegenheid is het uiterst belangrijk dat er in 2020 weer voldoende nieuwe opdrachten bij gaan komen.

**ORDERBOOK SEAGOING NEWBUILDS**

	2017	2018	2019
<b>CGT (x 1000)</b>			
Export	292	296	255
Total	437	404	374
<b>Euro (in million euro)</b>			
Export	1,280	1,474	1,369
Total	1,800	1,854	1,759
<b>XXX (in numbers)</b>			
Export	65	57	43
Total	93	77	66

**NEW ORDERS SEAGOING NEWBUILDS**

	2017	2018	2019
<b>CGT (x 1000)</b>			
Export	151	125	81
Total	198	141	120
<b>Euro (in million euro)</b>			
Export	901	601	249
Total	1,143	643	351
<b>XXX (in numbers)</b>			
Export	43	32	24
Total	56	39	35

**DELIVERY OF SEAGOING NEWBUILDS**

	2017	2018	2019
<b>CGT (x 1000)</b>			
Export	133	105	102
Total	231	180	144
<b>Euro (in million euro)</b>			
Export	484	339	351
Total	847	589	438
<b>XXX (in numbers)</b>			
Export	40	37	34
Total	58	55	43





**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 2018), 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 2019 naar (afgerond) €3,8 miljard, tegen (afgerond) €3,5 miljard in 2018. Uit schattingen blijkt dat ongeveer 65 procent van de omzet werd gegenereerd door export. De prijsniveaus bleven in 2019 onder druk staan. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers steeg van 17.318 personen in 2018 naar 17.574 personen in 2019.

### DUURZAAMHEID, DIGITALISERING & SYSTEEM-INTEGRATIE

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2019. De vergaande specialisering van Nederlandse toeleveranciers en hun focus op scheepstypen met veel complexe apparatuur blijkt nog steeds de goede strategie. 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. Efficiency en het ontzorgen van de klant speelt hier een grote rol. Hiermee kunnen toeleveranciers zich onderscheiden. Daarnaast zijn toeleveranciers ook continue bezig met het stroomlijnen en digitaliseren van het maakproces van hun producten.

Ook hebben de toeleveranciers in 2019 veel inspanningen geleverd op het gebied van de verduurzaming. Zij bieden een breed scala aan duurzame oplossingen, van accu's en restwarmte-terugwinsystemen tot zeer efficiënte aandrijvingssystemen. De strengere zwavelnorm voor brandstof leidde in 2019 tot een toename in de vraag naar scrubbers. Hoewel scrubbers voornamelijk buiten Nederland worden ingebouwd leveren enkele Nederlandse toeleveranciers complete installaties en/of onderdelen hiervoor.

Hoewel de eerste maanden van 2020 voor veel toeleveranciers goed zijn begonnen, zal naar verwachting, het herstel van de sector in 2020 niet doorzetten vanwege de coronacrisis. Het voorlopige beeld van de eerste maanden van 2020 lijkt deze verwachting te ondersteunen.

### TURNOVER & EMPLOYMENT MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS

#### Turnover (billion euro)

<b>2017</b>	3.4
<b>2018</b>	3.5
<b>2019</b>	3.8

#### Employment (FTE's)

<b>2017</b>	16,413
<b>2018</b>	17,318
<b>2019</b>	17,574



# Zeescheeps- reparatie

## De totale omzet van de Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven bedroeg in 2019 €429 miljoen (2018: €416 miljoen).

De sector bood werkgelegenheid aan 1.655 personen (2018: 1.751 personen). Waar er in 2018 sprake was van een omzetgroei van bijna 10% ten opzichte van 2017, was er in 2019 sprake van een gematigdere stijging van ongeveer 3%. De werkgelegenheidscijfers namen af omdat werven nog flexibeler en efficiënter moeten opereren om zwarte cijfers te kunnen schrijven in de huidige markt. Steeds meer werk wordt uitbesteed en is daarom niet terug te zien in de werkgelegenheidscijfers van de werven zelf. Nog steeds is het aantal grote refits en conversies laag in vergelijking met enkele jaren geleden. Deze projecten leveren veel werkgelegenheid en omzet en vooral voor de grotere dokken zijn dit belangrijke projecten. Vanuit vooral de cruise en offshore industrie komt dit soort werk. De cruiseschepen varen ook in 2019 Nederland voorbij vanwege onduidelijke interpretatie van het begrip 'riding crew' door de Nederlandse overheid. Gelukkig heeft de rechter begin 2020 de boete van de minister vernietigd en is de minister, mede door langdurig en zeer actief lobbywerk van NMT, niet in beroep gegaan. NMT blijft nauw betrokken bij het vervolg om de belangen van de zeescheepsreparatie ook daarin te behartigen.

De offshore industrie heeft lastige jaren achter de rug en is nog terughoudend met investeren. De offshore wind industrie, verschillende marines en yachting hebben wel enkele mooie orders opgeleverd. Wat werfgrootte betreft is er een wisselend beeld te zien. Waar in 2018 de bezetting van de kleine dokken beter was dan die van de grote dokken, is dat onderscheid over 2019 niet zo scherp te zien. Wel doen ook in 2019 de dienstverleners (werven zonder dokken) het weer goed.

### Regelgeving

In september 2019 is, mede door langdurige lobby van NMT, binnen IMO een belangrijk onderdeel van het ballastwaterverdrag in werking getreden. Veel schepen zullen daarom een ballastwaterbehandelingssysteem laten installeren in de periode september 2019 t/m september 2024. De installatie-

markt voor deze systemen is in 2019 op gang gekomen. De installatie wordt meestal gecombineerd met de 5-jaarlijkse onderhoudsbeurt en vergt voor bestaande schepen vaak redelijk wat engineering. De installatie van scrubbers gebeurt voornamelijk in Azië.

### Marktomstandigheden

Vrachtprijzen waren over het algemeen laag met als gevolg dat de inkomsten van veel reders achterbleven. Gevolg is dat de onderhoudsbudgetten voor de schepen klein zijn. Ook is de concurrentie groot binnen de zeescheepsreparatie, zowel binnen Europa als daarbuiten. In Turkije zijn enkele nieuwe werven opgestart in een markt die zich daar toch al kenmerkt door overaanbod. De inkomsten staan dus onder druk. Op Europees niveau zien we door de krapte op de arbeidsmarkt en aantrekkende nieuwbouw dat werven het moeilijk hebben om gekwalificeerde mensen te vinden. Dit speelt op alle niveaus: productiemedewerkers, management en subcontractors. Ook zijn de prijzen voor materialen gestegen. Aan de kostenzijde dus op diverse vlakken een stijging. Ook nemen de risico's toe door de krapte op de arbeidsmarkt en het scherp aanbieden om opdrachten binnen te halen resulterend in lage marges voor de werven.

### Marktkansen

Er komen steeds meer LNG aangedreven schepen op de markt. Ook deze schepen hebben onderhoud nodig. Verschillende werven bereiden zich voor op deze markt. Het dokken van LNG aangedreven schepen is in de basis niet heel anders maar vereist wel andere voorzorgsmaatregelen. Onderhoud aan LNG systemen vereist bepaalde specialismen. Verder wordt de roep om het terugdringen van de uitstoot van CO2 steeds luider, zowel internationaal als Europees. In deze discussie wordt zeker ook gekeken naar het verduurzamen van bestaande schepen. Hiervoor zijn veel mogelijkheden en veel van deze mogelijkheden zouden werk betekenen voor onderhouds- en reparatiewerven.

## TURNOVER & EMPLOYMENT SHIP REPAIR INDUSTRY

### Turnover (million euro)

<b>2017</b>	381
<b>2018</b>	416
<b>2019</b>	429

### Employment (FTE's)

<b>2017</b>	1,710
<b>2018</b>	1,751
<b>2019</b>	1,655



**Binnenvaart,  
visserij & kleine  
zeegaande schepen**

## Deze categorie omvat zeegaande schepen tot 100 GT, vissersschepen en alle typen vaartuigen voor de binnenwateren. **In 2019 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 238 schepen (2018: 185).**

Er werden 182 schepen opgeleverd (2018: 183). Waar het aantal opleveringen stabiel is gebleven laat het aantal nieuwe opdrachten een mooie plus zien. Het orderboek is gegroeid van 140 schepen in 2018 naar maar liefst 198 schepen in 2019.

### **BINNENVAART**

In 2019 zijn er 58 ladingvervoerende schepen opgeleverd, dit is een stijging van 35% ten opzichte van de 43 schepen die in 2018 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen is ook gestegen van 63 stuks in 2018 naar 76 stuks in 2019. Na twee droge zomers met langdurige periodes van laagwater is er bij nieuwbouwprojecten meer aandacht voor de prestaties van schepen bij laagwater condities. Het draagvermogen en de efficiëntie van de voortstuwingsinstallatie moeten bij een lage waterstand ook op peil blijven, hier worden tal van oplossingen voor bedacht wat leidt tot innovatieve ontwerpen en componenten. Er is ook nog steeds volop aandacht voor verduurzaming bij nieuwbouwprojecten. Dit heeft het in 2019 opgeleverde binnenvaartschip Sento Liner goed laten zien met de toegepaste duurzame innovaties waarmee de prestigieuze titel 'Schip van het Jaar' is behaald.

Bij de passagiersschepen (riviercruise- en rondvaartschepen) is het aantal opgeleverde schepen gestegen van 7 schepen in 2018 naar 11 stuks in 2019. Dit aantal opleveringen is een logisch gevolg van de orderintake van 13 schepen in 2018. De orderintake van 2019 laat met 19 schepen weer een mooie groei zien. De luxe riviercruiseschepen bleven onverminderd populair. Het aantal opgeleverde veerponten was in 2019 fors gedaald, maar het orderboek is gestegen van 2 naar 6 stuks. Naar verwachting zal volgend jaar het aantal opleveringen weer terugveren. Ook in 2019 waren de binnenvaarthellingen, dokken en werfkades goed bezet voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. Hierbij zaten een fors aantal hermotoriseringen waarbij CCR2 motoren zijn geplaatst. Scheepseigenaren kozen voor zekerheid omdat ook in 2019 er nog geen duidelijkheid is gekomen over tijdsgebonden beschikbaarheid van EU Stage V-motoren met vermogens boven de 300kW. Grootschalige vergroening van de binnenvaart is in 2019 nog niet op gang gekomen. Hopelijk komen er met de medio 2019 afgesloten Green Deal meer middelen beschikbaar om de komende jaren een inhaalslag te maken met verduurzaming van de (bestaande) binnenvaartvloot.

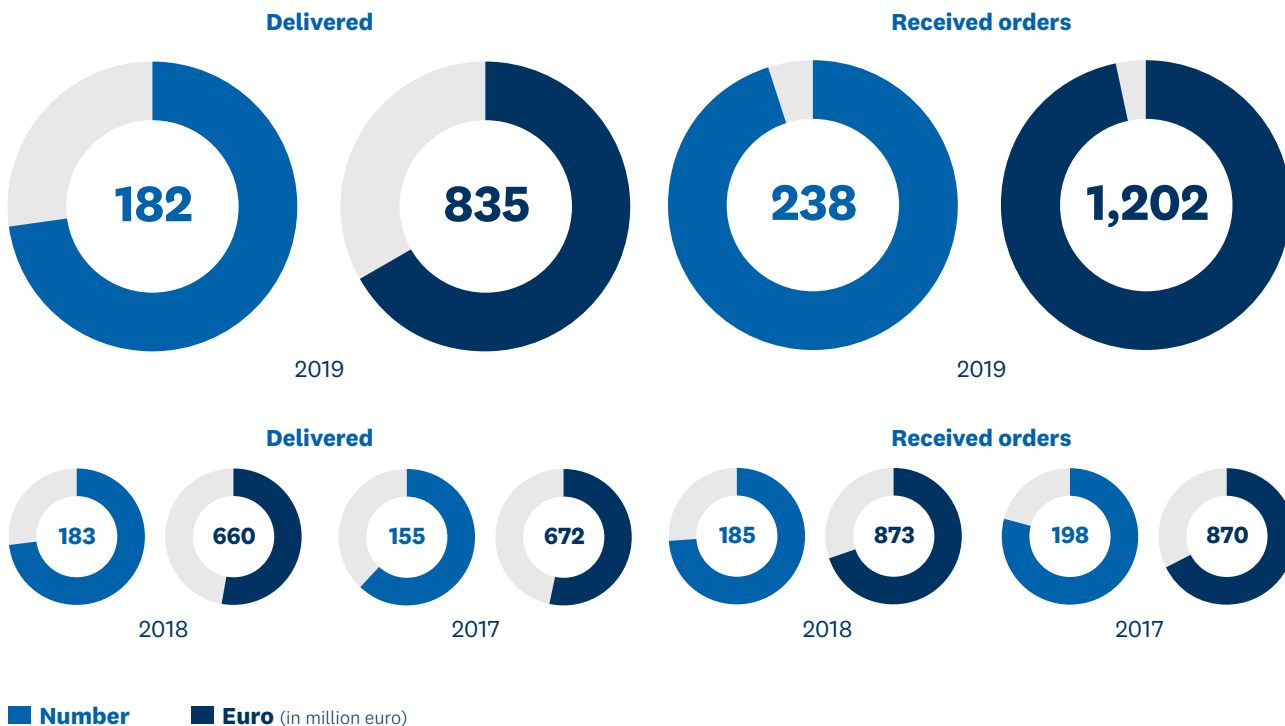
### **VISSERIJ**

2019 was voor de Nederlandse visserijsector een moeizaam jaar met matige platvis vangsten, lage prijzen voor de garnalen en het door het Europees Parlement afgekondigde verbod op pulsvissen. Na de daling van de orderintake in 2018 naar 12 stuks is de orderintake in 2019 gelukkig wel stabiel gebleven met 13 nieuwe orders. Het orderboek is licht gedaald van 21 naar 19 stuks. Het aantal opgeleverde vissersschepen is van 8 stuks in 2018 gestegen naar 13 stuks in 2019. Een beeld dat past bij de orderintake van eerdere jaren. Opvallende opleveringen waren de UK 225 Auke Senior, MDV 2 Metanoia en de UK 205 Spes Nova. Alle drie kotters waarbij veel aandacht is besteed aan duurzaamheid en minimaliseren van het brandstofverbruik. Ook in 2019 is weer het nodige gerepareerd en verbouwd aan de kottersvloot, maar minder actief dan voorgaande jaren.

### **BEDRIJFSVAARTUIGEN EN KLEIN BAGGERMATERIEEL**

Dit segment bestaat uit niet-ladingvervoerende schepen zoals werkschepen, sleep- en duwbotten, patrouilleboten en klein baggermaterieel. In 2019 zijn er in dit segment 99 schepen opgeleverd, 20 stuks minder dan in 2018. De orderintake laat wel een mooie groei zien, in totaal konden er 125 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2019 tegenover 94 stuks in 2018. De stijging van de orderintake wordt met name veroorzaakt door het klein baggermaterieel, dit deelsegment presteert erg goed met 87 nieuwe orders. Met 75 opleveringen neemt het klein baggermaterieel ook een fors deel van de totale opleveringen van 99 stuks voor haar rekening. De markt voor bedrijfsvaartuigen is het zorgvuldig kindje in dit segment, met slechts 14 opleveringen en 22 nieuwe orders was deze markt in 2019 erg moeizaam. Bij de binnenvaart sleep- en duwbotten waren de marktomstandigheden in 2019 wat positiever met 10 opleveringen en 16 nieuwe orders. Een mooie stijging ten opzichte van de 3 opleveringen en orderintake van 3 stuks in 2018. In zijn totale was 2019 een redelijk jaar voor dit segment, de daling van opgeleverde schepen komt overeen met de lagere orderintake van 2018. Met de gestegen orderintake in 2019 zien we komend jaar als het goed is weer meer opleveringen.

**INLAND SHIPPING, FISHING & SMALL SEAGOING VESSELS**







# Superjachtbouw



Nederlandse superjachtbouwers behoren tot de top van de wereld. **Superjachten worden steeds groter, breder en dieper, hier spelen onze superjachtbouwers goed op in.** Ook is er veel aandacht voor duurzaamheid in het ontwerp. Deze categorie omvat jachten met een lengte vanaf 24 meter.

Het aantal opleveringen is met 17 schepen in 2019 flink gedaald ten opzichte van 2018, terwijl de waarde van het orderboek met € 4,0 miljard en 51 schepen redelijk stabiel is gebleven. Dit komt omdat de waarde van de opleveringen vrijwel gelijk is aan de waarde van de orderintake. De bestelde schepen zijn groter en exclusiever. Een gegeven dat aansluit bij de investeringen die in 2018 en 2019 zijn gedaan voor extra productiecapaciteit bij diverse grote superjachtbouwers.

#### **Nieuwe scheepswerven & overnames**

Verscheidende jachtbouwers investeerden in nieuwe productiemogelijkheden die geschikt zijn om nog grotere schepen te kunnen bouwen. Zo opende Koningin Máxima de nieuwe werf van Feadship in de haven van Amsterdam. Feadship is een samenwerkingsverband van scheepswerven Royal Van Lent Shipyard en Koninklijke De Vries Scheepsbouw. Op de nieuwe locatie kunnen jachten tot 160 meter lengte worden gebouwd en gerefit. Royal Huisman opende een nieuwe vestiging op de voormalige Zaanse scheepswerf van Holland Jachtbouw. Daarnaast heeft Jachtenbouwer Oceanco uit Alblasterdam de werf van offshorebedrijf Heerema in Zwijndrecht gekocht. Het bedrijf uit Alblasterdam wil er onder meer casco's gaan afbouwen en bestaande schepen onderhouden en moderniseren. Tot slot maakte Moonen Yachts uit Den Bosch een doorstart met nieuwe Australische eigenaren.

Amsterdam en Rotterdam profiteren van superjachtbouw. Royal Huisman is na Feadship Royal van Lent de tweede superjachtbouwer die zich in de Amsterdamse haven vestigt. Zowel de haven van Amsterdam als Rotterdam hebben de ambitie om aantrekkelijker te worden voor eigenaren van superjachten. In Amsterdam vertaalt zich dat naar het aantrekken van bedrijven die superjachten af- of verbouwen en allerlei andere diensten aan deze sector. In Rotterdam ligt er een plan voor een Monaco aan de Nieuwe Maas: een haven voor superjachten in de Rijnhaven.

#### **Duurzame, toekomstgerichte superjachten**

Naast de trend van het al maar groter worden van de superjachten zien we ook in toenemende mate aandacht voor duurzaamheid in het ontwerp. Denk hierbij aan de toepassing van hybride aandrijfsystemen en het doorvoeren van innovaties betreffende het design en materiaalgebruik. Onder leiding van stichting The Water Revolution zijn een aantal initiatieven gestart om de duurzaamheid van jachten te kunnen beoordelen. Doelstelling is om de oceanen te herstellen en te beschermen en ook om de impact van menselijke activiteiten op de oceanen te reduceren, specifiek in de wereldwijde superjachtindustrie.

#### **Nederlandse jachtenbouwers slepen diverse Awards binnen**

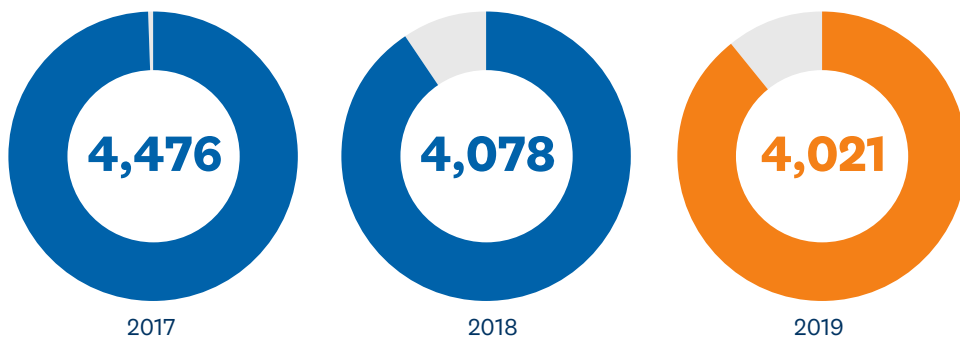
De in Nederland gebouwde schepen vielen ook in 2019 weer in de prijzen. "Brigadoon", gebouwd door Moonen Yachts en de "Black Pearl" en "Dar", beide gebouwd door Oceanco. Vitters Shipyard ontving een prijs voor de beste rebuilt voor de ingrijpende verbouwing van G2, een 39m zeiljacht.

#### **Nieuwe impuls exportpromotie en branding**

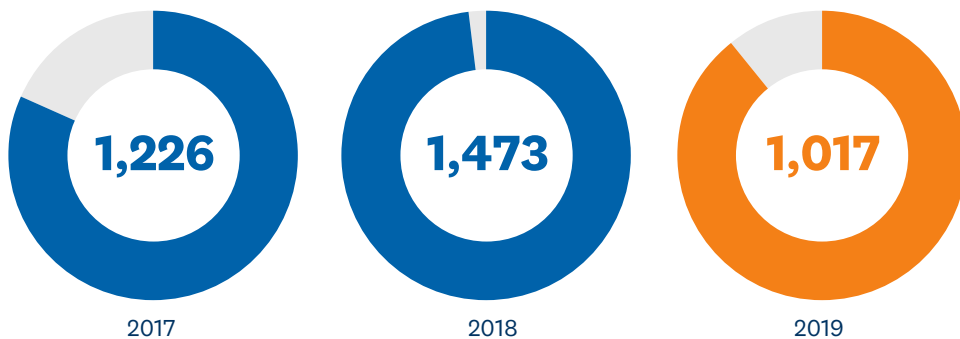
Eind september maakten een groep prominente superjachtbedrijven en brancheorganisatie NMT tijdens de Monaco Yacht Show bekend hun krachten te bundelen. Deze strategische alliantie zal zich hoofdzakelijk richten op de wereldwijde branding en exportbevordering van de superjachtbouwindustrie, een versterking van de gehele Nederlandse maritieme maakindustrie. In de laatste maanden van 2019 heeft NMT met bijna alle werven en toeleveranciers gesproken om te bepalen welke specifieke behoeften zij hebben als basis voor de activiteiten in het nieuwe programma, toen nog onder de tijdelijke werknaam NMT Superjacht Platform. Dit programma is begin 2020 gepresenteerd en inmiddels is bekend geworden dat we verder kunnen gaan onder de naam Holland Yachting Group. Een mooie match tussen NMT en HYG en een prachtige boost voor beiden en voor dit aansprekende cluster!

**VALUE OF DUTCH SUPERYACHT CONSTRUCTION**

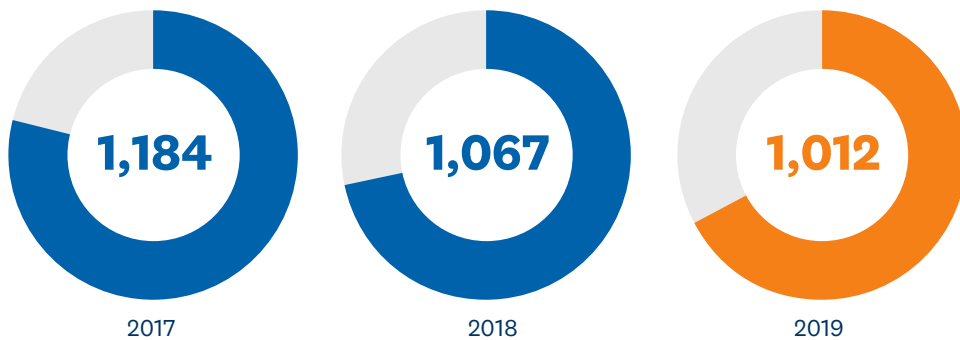
**Order book per 31 December** (in million euro)



**Delivered** (in million euro)



**Received orders** (in million euro)





832  
39  
50  
196  
142

TOPAZ

TOPAZ

TOPAZ  
THE CREW

A man wearing a black jumpsuit, a black helmet with a headlamp, and dark sunglasses stands in a complex, metallic, industrial environment. He has his hands on his helmet. The background consists of a dense network of metal beams and structures, possibly part of a ship's hull or a large industrial machine. The lighting is dramatic, with strong highlights and deep shadows.

**Europese &  
wereldscheepsbouw**

Zeescheepsbouw in **Europa en de wereld**. Het herstel van de wereldwijde commerciële zeescheepsnieuwbouw heeft zich niet voortgezet in 2019, de orderintake van bijna elk segment is gedaald.

### WERELDSCHEEPSBOUW

Het herstel van de wereldwijde commerciële zeescheepsnieuwbouw heeft zich niet voortgezet in 2019. De orderintake daalde met 27% van 29 miljoen Compensated Gross Tonnage (CGT) in 2018 naar 21 miljoen CGT in 2019 (bron: data van IHS Fairplay). In 2019 zijn bij benadering 2.500 zeeschepen opgeleverd met een totale CGT-waarde van 34 miljoen. Dit is nagenoeg 7% hoger dan het aantal CGT in 2018. De negatieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde voor een daling van het orderboek. Tegen het einde van 2019 daalde het orderboek naar 79,7 miljoen CGT, de laagste stand sinds 2003. Ook het aantal schepen in het orderboek is historisch laag.

In termen van CGT is China verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van het orderboek (34%) per eind 2019, gevolgd door Zuid-Korea (26%), Japan (15%) en de EU-28 (15%). Wereldwijd gezien beslaan bulkschepen het grootste aandeel in de orderboeken, gevolgd door passagiersschepen en ferry's, olie- en chemicaliëntankers, containerschepen, gastankers en de categorie 'andere niet vrachtschepen'. Zuid-Korea heeft, evenals in 2018, ook dit jaar het grootste aandeel in de orderintake (35%), hoewel het in 2019 in absolute termen een stuk lager is. Terwijl de wereldwijde orderintake van bijna elk segment is gedaald in 2019, zijn er wel meer orders geplaatst voor ruwe-olietankers en offshore supply schepen, hetzelfde geldt voor duwen sleepboten.

Met gemiddeld zo'n 35-40 miljoen CGT dat per jaar wereldwijd werd opgeleverd tussen 2013 en 2019 zijn de nieuwe orders nog steeds niet toereikend om alle werven aan het werk te houden. De gevolgen werden ook in 2019 zichtbaar met faillissementen, fusies en overheidssteun in met name

China, Zuid-Korea en Japan. Begin 2020 heeft vermeende staatssteun van Zuid-Korea zelfs tot een tweede aanklacht geleid van Japan bij de World Trade Organization (WTO). In 2019 is in China de fusie tussen CSSC en CSIC afgerond en heeft CMHI nog een aantal werven verworven. In Japan hebben de werven IMABARI en JMU begin 2020 een samenwerkingsverband aangekondigd en denkt de overheid na om 15 nationale scheepswerven te groeperen. In Korea zijn er serieuze fusieplannen tussen HHI en DSME. Meerdere partijen moeten hierover nog hun goedkeuring uitspreken. Mocht alles doorgaan dan hebben bovenstaande partijen het leeuwendeel van de wereldwijde commerciële scheepsbouw in handen, zeker wanneer we in termen van CGT spreken.

### EUROPESE SCHEEPSBOUW

In Europa (EU-28 + Noorwegen) ligt de focus op complexe en innovatieve schepen. De orderintake van zeeschepen in Europa is gedaald in CGT op jaarbasis, evenals het orderboek. Er zijn 167 nieuwe orders gerapporteerd in 2019 met een totale waarde van 2,7 miljoen CGT. Cruiseschepen zijn verantwoordelijk voor het grootste aandeel in CGT. Dit komt voornamelijk door de complexiteit en het volume van dergelijke schepen. Naast de bouw van cruiseschepen wordt ook een behoorlijk aantal vissersschepen, sleepboten, baggerschepen, onderzoekschepen en andere gespecialiseerde vaartuigen gebouwd. Het aandeel van de Europese orderintake, opleveringen en het orderboek uitgedrukt in monetaire waarde is vele malen groter dan het aandeel uitgedrukt in CGT, ondanks dat de CGT eenheid deels compenseert voor de hoeveelheid werk/complexiteit tussen bepaalde categorieën schepen.

## GLOBAL SHIPBUILDING STATISTICS (COMMERCIAL SEAGOING VESSELS)

	Sea Europe**	World total*	% share SEA Europe countries
<b>2019</b>			
<b>Order book per 31 December 2019</b>			
1,000 GT	11,565	138,737	8.3 %
1,000 CGT	12,581	79,703	15.8 %
<b>New orders</b>			
1,000 GT	2,506	38,405	6.5 %
1,000 CGT	2,918	21,084	13.8 %
<b>Deliveries</b>			
1,000 GT	2,525	66,199	3.8 %
1,000 CGT	2,979	34,304	8.7 %
<b>2018</b>			
<b>Order book per 31 December 2018</b>			
1,000 GT	12,095	150,592	8.0 %
1,000 CGT	13,074	84,681	15.4 %
<b>New orders</b>			
1,000 GT	3,295	51,829	6.4 %
1,000 CGT	4,024	29,031	13.9 %
<b>Deliveries</b>			
1,000 GT	2,156	58,101	3.7 %
1,000 CGT	2,545	32,137	7.9 %

\* Source: IHS Fairplay

\*\* Source: SEA Europe - Netherlands Maritime Technology

**EUROPEAN SHIPBUILDING STATISTICS (COMMERCIAL SEAGOING VESSELS)**

	Order book per 31 December 2019				New orders 2019				Deliveries 2019			
	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	1	0	1	0.0%	1	0	1	0.0%	0	0	0	0.0%
Bulgaria 2)	1	2	4	0.0%	0	0	0	0.0%	4	5	12	0.4%
Croatia 2)	23	255	279	2.0%	5	1	5	0.2%	15	69	98	3.1%
Czech Republic	1	2	4	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Denmark 2)	16	26	66	0.5%	9	10	28	0.9%	3	1	4	0.1%
Estonia	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Finland 2)	11	1,358	1,254	9.0%	5	295	293	9.4%	2	295	283	8.9%
France 2)	24	2,333	2,108	15.2%	8	949	841	27.1%	13	355	331	10.4%
Germany 2)	29	1,784	1,772	12.8%	4	19	27	0.9%	7	467	444	14.0%
Greece 2)	6	7	18	0.1%	1	3	5	0.2%	9	5	16	0.5%
Hungary	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Ireland	2	0	2	0.0%	1	0	1	0.0%	1	0	1	0.0%
Italy 2)	48	3,944	4,225	30.5%	12	875	986	31.8%	9	528	545	17.2%
Latvia	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	3	2	6	0.2%
Lithuania	3	8	18	0.1%	2	6	13	0.4%	0	0	0	0.0%
Netherlands 1) 2)	66	245	374	2.7%	35	65	120	3.9%	43	79	144	4.5%
Poland 2)	59	161	281	2.0%	21	21	62	2.0%	40	120	233	7.3%
Portugal 2)	3	21	49	0.4%	0	0	0	0.0%	1	10	23	0.7%
Romania 2)	43	412	560	4.0%	11	49	65	2.1%	20	141	235	7.4%
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)	63	515	591	4.3%	23	72	155	5.0%	34	230	204	6.4%
Sweden	1	0	1	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
United Kingdom	18	38	66	0.5%	10	3	11	0.4%	13	8	24	0.8%
<b>Total EU-28</b>	<b>418</b>	<b>11,111</b>	<b>11,674</b>		<b>148</b>	<b>2,368</b>	<b>2,615</b>		<b>217</b>	<b>2,315</b>	<b>2,603</b>	
Albania	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Norway 2)	37	89	177	1.3%	19	20	50	1.6%	25	24	61	1.9%
Russia	114	1,175	1,120	8.1%	13	199	155	5.0%	28	114	166	5.2%
Serbia/Montenegro	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Turkey 2)	196	415	823	5.9%	74	127	280	9.0%	87	196	347	10.9%
Ukraine	11	53	76	0.5%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
<b>Total other Europe</b>	<b>358</b>	<b>1,731</b>	<b>2,196</b>		<b>106</b>	<b>345</b>	<b>485</b>		<b>140</b>	<b>334</b>	<b>574</b>	
<b>Total EU28 + Norway</b>	<b>455</b>	<b>11,199</b>	<b>11,851</b>		<b>167</b>	<b>2,388</b>	<b>2,665</b>		<b>242</b>	<b>2,339</b>	<b>2,664</b>	
<b>Total SEA Europe-countries 2)</b>	<b>625</b>	<b>11,565</b>	<b>12,581</b>		<b>227</b>	<b>2,506</b>	<b>2,918</b>		<b>312</b>	<b>2,525</b>	<b>2,979</b>	
<b>Total EU + Other countries</b>	<b>776</b>	<b>12,842</b>	<b>13,870</b>	<b>100%</b>	<b>254</b>	<b>2,714</b>	<b>3,100</b>	<b>100%</b>	<b>357</b>	<b>2,649</b>	<b>3,176</b>	<b>100%</b>

Source: IHS Fairplay

1) Source: Netherlands Maritime Technology

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

## COLOFON

### TEKST

Netherlands Maritime Technology, Rotterdam

### ONTWERP & VORMGEVING

Studio Steenbergen, Gouda

### FOTOGRAFIE

Met dank aan de onderstaande bedrijven;

Alewijnse	pagina 13
Alphatron Marine	pagina 10
Concordia Damen	pagina 28
Damen Shiprepair Amsterdam	pagina 26
Damen Shipyard	pagina 31
De Waal	pagina 20
Heesen Yachts	pagina 32
Kooiman Marine Group i.s.m. Megin Photography & Film	pagina 8, 24
Lankhorst Ropes	pagina 6
MARIN	pagina 16, 17
Megin Photography & Film	pagina 4
Royal IHC	pagina 23
Royal Huisman	pagina 35
Techniekbeeldbank	pagina 36
Thecla Bodewes Shipyards	cover & achterzijde
ZF Marine	pagina 3

Rotterdam

Juli 2020

### MEER INFORMATIE

[www.maritimetechnology.nl](http://www.maritimetechnology.nl)





#### MARITIEME PODCAST

Ben je op zoek naar meer duiding over de cijfers in het sectorjaarverslag?

Luister dan naar de Maritieme Podcast! Te vinden op [www.maritimetechnology.nl](http://www.maritimetechnology.nl) en diverse bekende podcasts media. Met:

**Jeroen Heesters van Damen Shiprepair**  
over de scheepsreparatiesector in 2019

**Marsha van Buitenen van Feadship / Koninklijke De Vries Scheepsbouw**  
over de megajachtbouw in 2019

**Antoinette Willemsen van CSI Control systems**  
over de cijfers van de maritieme toeleveranciers in 2019

**Roel de Graaf van Netherlands Maritime Technology**  
over de zeescheepsnieuwbouw in 2019

**Benjamin Grefkens van Neptune Shipyards**  
over de categorie 'Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen'  
in 2019