



**NETHERLANDS  
MARITIME  
TECHNOLOGY**

# Sectorjaarverslag 2018



**Een kleine  
stap vooruit**

# Een kleine stap vooruit

De stijging van de wereldwijde orderintake van zeeschepen heeft doorgezet in 2018. De nieuwe orders zijn echter nog niet toereikend om alle werven aan het werk te houden. De gevolgen daarvan werden zichtbaar in gedwongen faillissementen, fusies en overheidssteun in met name Zuid-Korea, China en Japan. De orderboeken voor zeeschepen in Europa zijn gelijk gebleven in aantallen schepen, maar gegroeid in tonnage. De groei in tonnage komt voornamelijk door het aandeel van grote cruiseschepen. In Nederland zien we kleine verbeteringen ten opzichte van 2017, zowel voor de Nederlandse werven als de toeleveranciers. Gelukkig kunnen we 2018 daarom betitelen als 'Een kleine stap vooruit'.

## Scheepsbouw

In 2018 zijn in Nederland weer veel orders aangenomen en schepen afgebouwd. De focus ligt op complexe en innovatieve schepen en de diversiteit is enorm. Onze zeescheepsbouwers hebben het nog wel behoorlijk lastig gehad in 2018. Het getuigt van moed en doorzettingsvermogen dat ze, ondanks de nodige uitdagingen, blijven vernieuwen en orders voor nieuwe scheepstypen binnenhalen. De werven in de categorieën binnenvaart, visserij en kleine zeegaande schepen, deden over het algemeen goede zaken, evenals de Nederlandse superjachtenbouwers. Zoals ook vorig jaar het geval was, valt een heel groot deel van onze scheepsbouw buiten het traditionele plaatje van zeeschepen die in de internationale statistieken worden meegenomen.

## Scheepsreparatie

De dalende trend voor de zeescheepsreparatie is doorbroken. Het herstel in dit segment is nog wel minimaal. Het is daarom te vroeg om te spreken van een trendbreuk. Hopelijk wordt er ook een oplossing gevonden in het cruiseschependossier, waardoor grote cruiserederijen Nederland weer zullen aandoen voor de uitvoering van reparaties en conversies. In de binnenvaart is weer veel onderhoud gepleegd en gerepareerd: de hellingen en dokken waren goed bezet. Dit gold ook voor de visserijwerven, die druk bezig zijn geweest met verbouwingen en reparaties aan de kottervloot.

## Maritieme toeleveranciers

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2018. Slimme systemen aan boord worden steeds meer gekoppeld. Ook is door de toeleveranciers weer hard gewerkt op het gebied van verduurzaming. Een nieuwe trend is de uitbreiding en professionalisering van e-commerce platformen.

## Omzet en arbeidsmarkt

Zowel bij de werven als bij de toeleveranciers is de omzet licht gestegen. De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector steeg met circa € 400 miljoen ten opzichte van 2017, tot € 7,3 miljard. Helaas betekent een omzetstijging niet altijd winst: bij veel bedrijven bleven de prijsniveaus onder druk staan. De totale werkgelegenheid bedroeg 29.072 FTE, een stijging van bijna 4 procent ten opzichte van 2017.

## Speerpunten belangenbehartiging

Op het gebied van belangenbehartiging zijn vijf meerjarige speerpunten geformuleerd, die ertoe moeten leiden dat de sector van de kleine stap in 2018, in de komende jaren een grote stap vooruit kan maken. In haar contacten op mondiaal, Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau zal daarom de volgende boodschap worden verkondigd: NMT wil dat haar leden (1) duurzame, slimme schepen en maritieme technologie kunnen leveren in een (2) mondiaal gelijk speelveld, met (3) voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten, die in veilige en eerlijke omstandigheden werken.



Hierbij heeft de (4) Nederlandse overheid een rol als launching customer en wordt de (5) Nederlandse maritiem-technologische sector ondersteund bij haar exportactiviteiten.

De maritieme sector is een strategische sector, die van groot maatschappelijk belang is. De overheid, zowel in Den Haag als Brussel, moet onze sector dan ook als strategisch erkennen en daarnaar handelen. We moeten als sector immers mondiaal concurrerend kunnen blijven. Een sectorspecifieke industriestrategie voor de maritiem-technologische sector is daarom van groot belang. Ons innovatievermogen en onze strategische kennis moeten bovendien voor Nederland behouden blijven. Daarvoor is een grote rol van het Nederlandse bedrijfsleven bij de vervangingsprogramma's van de Koninklijke Marine noodzakelijk. Ook blijft de schaarste aan vakmensen een belangrijk punt van aandacht en NMT pleit voor meer financiële ondersteuning voor het organiseren van beurzen en handelsmissies.

Onze speerpunten zullen zowel op nationaal niveau als in Brussel onder de aandacht worden gebracht. Op nationaal niveau wordt samengewerkt met andere maritieme branches binnen het verband van Nederland Maritiem Land, terwijl in Europa wordt opgeschaald met SEA Europe, de Europese branchevereniging voor maritiem-technologische industrie, waar NMT bij is aangesloten.

Bas Ort  
Voorzitter Netherlands Maritime Technology

# Samenvatting

## Totale werkgelegenheid en omzet in de Nederlandse maritiem-technologische sector

De totale werkgelegenheid in de Nederlandse maritiem-technologische sector bedroeg 29.072 FTE, een stijging van bijna 4 procent ten opzichte van 2017, toen dit getal uitkwam op 27.971 FTE. De totale werkgelegenheid was onderverdeeld in 11.754 FTE werkzaam bij de scheepswerven (inclusief ingeleende krachten) en 17.318 FTE werkzaam bij maritieme toeleveranciers. Bovenop het totaal kwamen nog de geschatte 1.676 inleenkrachten bij de maritieme toeleveranciers. De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector steeg met circa €400 miljoen ten opzichte van 2017 tot €7,3 miljard<sup>1</sup>.

## Zeescheepsnieuwbouw

De cijfers van 2018 laten zien dat het herstel van de orderintake in de Nederlandse zeescheepsbouw nog niet heeft doorgezet. In 2018 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 39 schepen. De totale waarde van de orderintake is met €643 miljoen vergelijkbaar met de jaren 2015 en 2016, maar flink lager dan 2017 (€1.138 miljoen). Het grote verschil tussen 2017 en 2018 is te wijten aan enkele grote complexe orders die geplaatst zijn in 2017. Ondanks de dalingen in orderintake is de omvang van het orderboek stabiel gebleven met een waarde van €1,8 miljard. Aan het eind van het jaar stond de Nederlandse orderportefeuille op 77 schepen met een totaal tonnage van 403.769 CGT, een lichte daling ten opzichte van de 437.485 CGT van een jaar eerder.

Er werden 55 schepen opgeleverd met een totaal tonnage van 179.540 CGT, dit is een lichte daling ten opzichte van 2017 (2017: 58). De totale waarde van de opgeleverde schepen daalde van ruim €847 miljoen in 2017 tot €589 miljoen in 2018. Onder de opleveringen bevonden zich 11 vracht- en tankschepen. Ook werden 7 baggerschepen en aanverwante schepen voor de waterbouw opgeleverd. De overige 37 opleveringen bestonden uit sleep- en duwboten, werkschepen en andere dienstverlenende vaartuigen. Het exportaandeel qua waarde van de opgeleverde schepen bedroeg 58%.

## 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.

Deze werven deden goede zaken. In 2018 ontvingen zij bouwopdrachten voor 185 schepen (2017: 198). Er werden 183 schepen opgeleverd (2017: 155). De ontvangen bouwopdrachten zijn licht gedaald in 2018 ten opzichte van 2017 maar er is wel een stijging in GT en geldwaarde. Daarnaast laat het aantal opleveringen een mooie plus zien. Het orderboek is flink gestegen in GT en geldwaarde maar stabiel gebleven qua aantal schepen (eind 2018: 143 schepen met een waarde van €1011 miljoen, eind 2017: 146 schepen met een waarde van €814 miljoen).

Bij de passagiersschepen (riviercruise- en rondvaartschepen) is het aantal opgeleverde schepen gedaald van 15 schepen in 2017 naar 7 stuks in 2018. Dit aantal opleveringen komt overeen met de lage orderintake van 5 schepen in 2017. Gelukkig laat de orderintake van 2018 met 13 passagiersschepen een sterk herstel zien. Met name de luxe riviercruiseschepen doen het goed met 10 nieuwe orders. 2018 was voor de visserijsector qua verdiensten een goed jaar, net als 2016 en 2017 dat waren. Maar de grote onzekerheid rondom de toekomst van de pulsvisserij en de Brexit zorgt ervoor dat men nog niet volop investeert in nieuwe schepen. Na de forse stijging van de orderintake naar 18 stuks in 2017 is de orderintake in 2018 gedaald naar 12 stuks. Dit aantal ligt nog steeds veel hoger dan de lage aantallen in de magere voorgaande jaren.

In de categorie 'bedrijfsvaartuigen en klein baggermaterieel' zijn maar liefst 119 schepen opgeleverd, 35 stuks meer dan in 2017. De orderintake ligt stabiel, in totaal konden er 94 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2018 tegenover 93 stuks in 2017. De stijging van het aantal opleveringen wordt net als vorig jaar veroorzaakt door het klein baggermaterieel. Dit deelsegment presteert erg goed met 73 opgeleverde schepen. Met 57 nieuwe opdrachten neemt het klein baggermaterieel ook een fors deel van de totale orderintake van 94 stuks voor haar rekening.

In 2018 is er ook weer veel onderhoud gepleegd en gerepareerd in de binnenvaart. De hellingen en dokken waren goed bezet en schippers deden er verstandig aan tijdig hun werf- beurten te plannen. Er werd ook weer volop gerepareerd en verbouwd aan de kottervloot. Hieronder vielen verschillende ingrijpende verbouwingen waarbij alle installaties aan boord zijn vernieuwd.

## Superjachtbouw

Het aantal opleveringen is met 25 schepen gelijk gebleven ten opzichte van 2017. De opgeleverde waarde (€1.473 miljoen), evenals het totaal aantal opgeleverde CGT (77.166 CGT), is zelfs gestegen ten opzichte van 2017. Er werden iets minder

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





orders geboekt ten opzichte van het jaar ervoor (2018: 16, 2017: 18). Het totale orderboek bevatte eind 2018 50 schepen van meer dan 24 meter lang met een geschatte totale waarde van bijna €4,1 miljard. Dat is een kleine daling ten opzichte van het jaar ervoor terwijl de gemiddelde waarde van de schepen in het orderboek licht is toegenomen.

Verscheidende jachtbouwers investeren in nieuwe productie-mogelijkheden die geschikt zijn om nog grotere schepen te kunnen bouwen. Naast de trend van het al maar groter worden van de superjachten zien we ook in toenemende mate aandacht voor duurzaamheid in het ontwerp zoals de toepassing van hybride aandrijfsystemen en innovaties betreffende het design en materiaalgebruik.

### **Zeescheepsreparatie**

De totale omzet van de Nederlandse reparatiewerven bedroeg in 2018 €416 miljoen (2017: €381 miljoen). De sector bood werkgelegenheid aan 1.751 personen (2017: 1.710 personen). Voor het eerst sinds een aantal jaar is de dalende trend voor dit deel van de sector doorbroken. Maar het herstel is minimaal en het is daarom te vroeg om te spreken van een trendbreuk. Over de breedte kan gesteld worden dat de bezetting van de kleine dokken beter was dan die van de grote dokken. Grote refits en conversies waren er nog weinig in vergelijking met enkele jaren geleden. Hiervoor bleef de hand het afgelopen jaar nog te vaak op de knip bij de scheepseigenaren. Wat ook nog steeds meespeelt is dat, door de boete die is opgelegd aan Royal Caribbean, de grote cruisereederijen Nederland mijden voor de uitvoering van reparaties en conversies.

### **Maritieme toeleveranciers**

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers steeg licht in 2018 naar (afgerond) €3,5 miljard, tegen (afgerond) €3,4 miljard in 2017. Een stijging van 4,3 procent. Uit schattingen blijkt dat iets meer dan 60 procent van de omzet werd gegenereerd door export. De prijsniveaus bleven in 2018 onder druk staan. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers steeg van 16.413 personen in 2017 naar 17.318 personen in 2018. Daarnaast was er een stijging waar te nemen in het aantal ingeleende krachten van 1.460 personen in 2017 naar circa 1.676 personen in 2018.

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2018. 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. Ook hebben de toeleveranciers weer veel inspanningen gedaan op het gebied van de verduurzaming. Een nieuwe trend is de uitbreiding en professionalisering van e-commerce platformen. Deze platformen hebben als doel het inkoopproces van onderdelen te versimpelen, efficiënter te maken en het bereik naar klanten te vergroten.

# Summary

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

The Dutch maritime-technology sector employed 29,072 FTEs in 2018. This represents an increase of almost four percent compared to 2017, when the equivalent figure was 27,971 FTEs. The total number was divided into 11,754 FTEs employed at yards (including temporary employees) and 17,318 FTEs working for maritime suppliers (not including an estimated 1,676 temporary workers). The total turnover of the Dutch maritime technology sector grew to €7.3 billion in 2018, an increase of some €400 million over 2017.

## **New seagoing vessels**

The figures for 2018 show that the recovery in the number of new orders for Dutch seagoing vessels has stalled. In 2018, the yards in this category received construction contracts for 39 vessels. At €643 million, the total value of the order intake is comparable to the years 2015 and 2016, but considerably lower than 2017 (when it was €1,138 million). The difference between 2017 and 2018 is essentially due to a few large complex orders placed in 2017. Despite the decline in the number of new orders, the size of the order book remained stable at €1.8 billion. At the end of the year, the collective Dutch order book stood at 77 vessels with a total tonnage of 403,769 CGT, a slight reduction compared to the 437,485 CGT seen a year earlier.

Fifty-five vessels with a total tonnage of 179,540 CGT were delivered in 2018, a slight decrease over the 58 seen in 2017. The total value of the vessels delivered fell from more than €847 million in 2017 to €589 million in 2018. The deliveries included 11 cargo vessels and tankers, as well as seven dredgers and related vessels for hydraulic engineering. The remaining 37 deliveries consisted of tugs, work vessels and other service vessels. The export share in terms of the value of the vessels delivered was 58%.

## **Inland shipping, fishing & small seagoing vessels**

In addition to the yards that focus on the production of seagoing vessels with a tonnage greater than 100 GT, there are several yards which build other specialised vessels ranging from large cargo vessels for inland shipping and river cruise vessels to small harbour tugs and pilot boats below 100 GT. The construction of seagoing fishing trawlers is also included in this category.

These yards did good business in 2018, receiving construction contracts for 185 new vessels (this number was 198 in 2017) and delivering 183 vessels (155 in 2017). While the construction orders received fell slightly in 2018 compared to 2017, there was an increase in GT and monetary value, and

a healthy boost in the number of deliveries. The order book has increased considerably in terms of both GT and monetary value, but has remained stable in terms of the number of vessels - 143 with a value of €1,011 million at the end of 2018 compared with 146 vessels worth €814 million at the end of 2017.

With regard to passenger vessels (river cruise and touring vessels), the number of deliveries decreased from 15 in 2017 to 7 in 2018. The figure in 2018 corresponds to the low number of orders - just 5 - in 2017. Fortunately, there was a strong recovery in 2018, with 13 new passenger vessels ordered. Luxury river cruise vessels are doing particularly well with 10 new orders. 2018 was a good year for the fishing sector in terms of profit, just as 2016 and 2017 had been. But the uncertainty surrounding the future of pulse fishing and Brexit means that people are holding off on new investments right now. After the sharp rise in the order intake to 18 in 2017, the number of new orders fell to 12 in 2018. Of course, this number is still much higher than what had been seen in the preceding lean years.

No fewer than 119 vessels - 35 more than in 2017 - were delivered in the commercial vessel and small dredging equipment category in 2018. The order intake is stable, with a total of 94 new orders recorded in 2018 compared to 93 in 2017. Just like last year, there has been an increase in the number of deliveries of small dredging equipment - this sub-segment is performing very well, with 73 vessels being delivered in 2018. The 57 new orders for small dredging equipment also accounts for a substantial part of the total order intake of 94 items in 2018.

A great deal of maintenance and many repairs were carried out in the inland shipping sub-segment in 2018. The drydocks and quays were well occupied, and astute skippers planned their time at the dock well in advance. This was especially true for the trawler fleet, which underwent a range of major refurbishments on all types of onboard systems.

## **Superyacht construction**

At 25, the number of superyachts delivered was the same in 2018 as it had been in 2017. The value (€1,473 million) and total CGT (77,166 CGT) of the deliveries were higher in 2018 than in 2017, while slightly fewer orders were received (16 in 2018 compared to 18 in 2017). The total order book at the end of 2018 was 50 vessels above 24 metres in length with an estimated total value of almost €4.1 billion. While this is a small decrease compared to the previous year, the average value of the superyachts in the order book increased slightly.





Several yacht builders are currently investing in new production options that will enable them to build even larger yachts. In addition to the trend of superyachts getting bigger, we are also seeing an increasing focus on sustainability in the designs, evidenced in hybrid-drive systems and innovations related to design and material use.

### **Repair of seagoing vessels**

The total turnover of the Dutch repair yards was €416 million in 2018 (€381 million in 2017), and the sector employed 1,751 people (1,710 in 2017). While the downward trend for this segment was broken for the first time in many years, the recovery is minimal and it is too early to speak of a trend reversal. Broadly speaking, smaller sites were busier than larger ones. There were few major refits and conversions compared to several years ago - most owners continue to keep a tight grip on the purse strings. Another factor to keep in mind is that the fine imposed on Royal Caribbean is causing large cruise lines to avoid the Netherlands as a destination for repairs and conversions.

### **Maritime suppliers**

The total turnover of Dutch maritime suppliers rose slightly to around € 3.5 billion in 2018, compared to €3.4 billion in 2017 - an increase of 4.3%. Estimates show that just over 60% of sales were exported. There was continued downward pressure on price levels in 2018, with the level of competition still experienced as being quite high. The number of employees in the sector grew from 16,413 people in 2017 to 17,318 people in 2018. There was also an increase in the number of temporary employees, from 1,460 in 2017 to around 1,676 in 2018.

Sustainability and digitisation continued to be major topics in 2018. An important trend in digitisation is the increasing interlinking of smart systems on ships, which is leading more and more functionalities to be added to the products. Suppliers are increasingly focusing on the digital monitoring and maintenance of equipment, with efficiency and convenience for customers being major considerations. Suppliers have also made a lot of efforts in the area of sustainability. A new trend is the expansion and professionalisation of e-commerce platforms, which aim to simplify the procurement of parts and make it more efficient while improving service for customers.









# Jaarcijfers 2018



# Key figures Dutch maritime technology sector



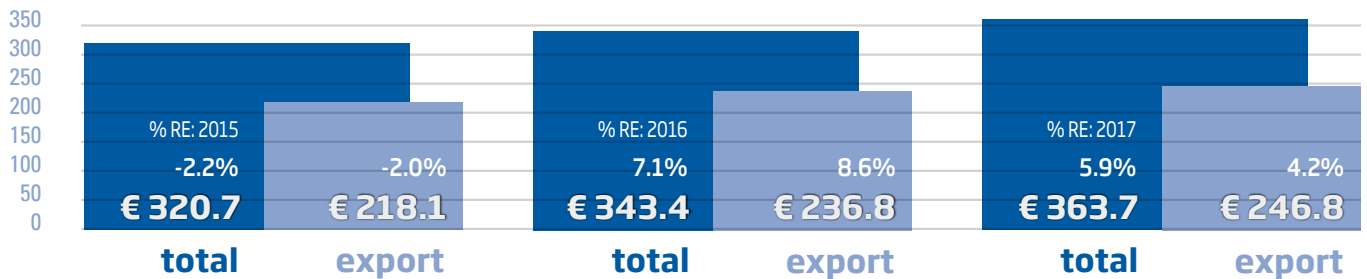
billion euro

2016

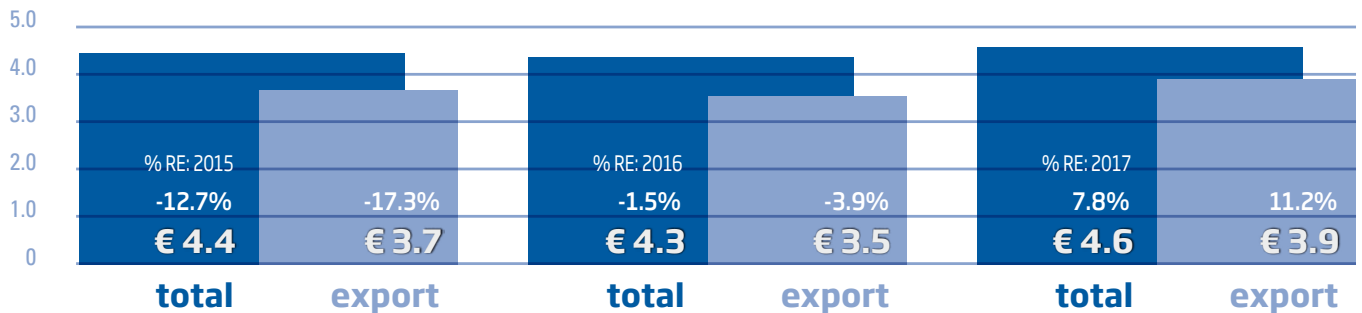
2017

2018

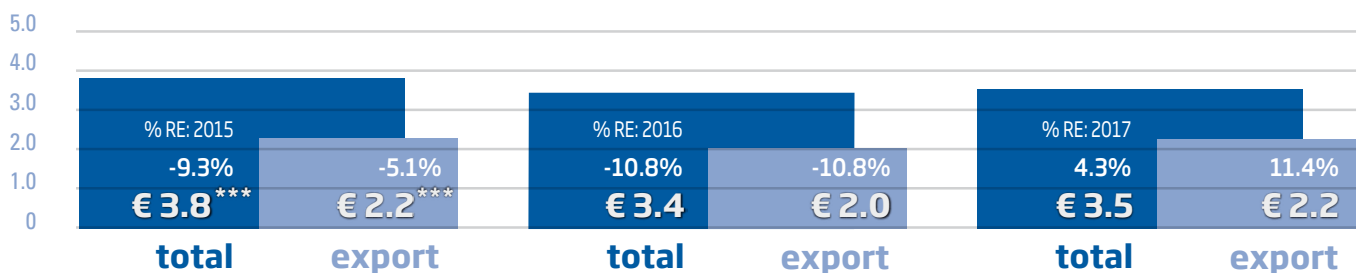
Annual turnover total Dutch industry \*



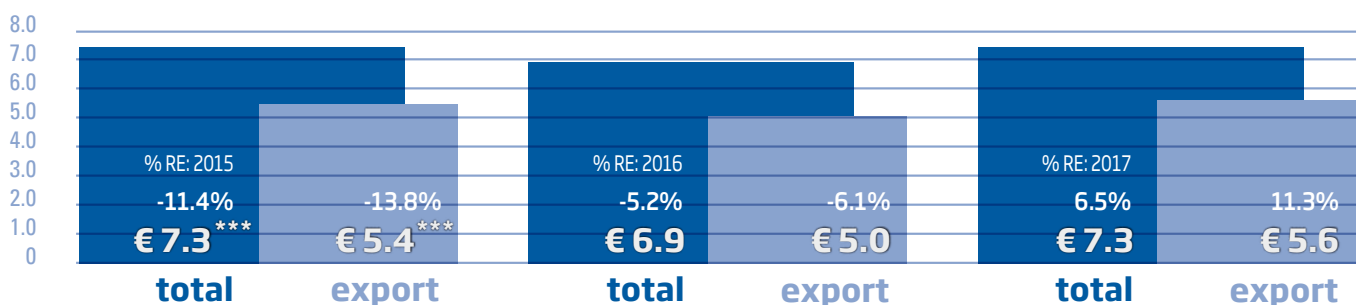
Annual turnover Dutch newbuild and repair yards



Annual turnover Dutch maritime equipment suppliers



Annual turnover Dutch maritime technology industry \*\*



\* Source: CBS

\*\* Corrected for deliveries within the industry

\*\*\* Correction 2017





#### Total employment Dutch newbuild and repair yards

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
11,850	12,000	12,140***	12,695***	12,059	11,558	11,754
-2.9%	1.3%	1.2%	4.6%	-5.0%	-4.2%	1.7%
% RE: 2011	% RE: 2012	% RE: 2013	% RE: 2014	% RE: 2015	% RE: 2016	% RE: 2017

#### Total employment Dutch maritime equipment suppliers

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
17,616	17,361	18,080	18,005	16,838***	16,413	17,318
-2.0%	-1.4%	4.1%	-0.4%	-6.5%	-2.5%	5.5%
% RE: 2011	% RE: 2012	% RE: 2013	% RE: 2014	% RE: 2015	% RE: 2016	% RE: 2017

#### Total employment Dutch maritime technology industry

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
29,466	29,361	30,220***	30,700***	28,897***	27,971	29,072
-2.3%	-0.4%	2.9%	1.6%	-5.9%	-3.2%	3.9%
% RE: 2011	% RE: 2012	% RE: 2013	% RE: 2014	% RE: 2015	% RE: 2016	% RE: 2017

\*\*\* Correction 2017



# Zeescheepsnieuwbouw

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

De cijfers van 2018 laten zien dat het herstel van de orderintake in de Nederlandse zeescheepsbouw nog niet heeft doorgezet. In 2018 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 39 schepen (2017: 56). De daling in het aantal orders is voornamelijk te wijten aan de afname van het aantal nieuw bestelde sleep- en werkboden. De totale waarde van de orderintake is met €643 miljoen vergelijkbaar met de jaren 2015 en 2016, maar flink lager dan 2017 (€1.138 miljoen). Het grote verschil tussen 2017 en 2018 is te wijten aan enkele grote complexe orders die geplaatst zijn in 2017. Het aantal opgeleverde schepen is licht gedaald van 58 naar 55 schepen en vertegenwoordigt een waarde van €589 miljoen. Het exportaandeel qua waarde van de opgeleverde schepen bedroeg 58%. Ondanks de dalingen in orderintake is de omvang van het orderboek stabiel gebleven met een waarde van €1.8 miljard.

## Grote, complexe projecten en ook grotere risico's

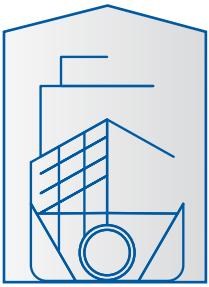
Het orderboek bevatte in 2018 een aantal grote complexe projecten met een relatief lange looptijd. Hierdoor ligt ook de gemiddelde orderwaarde flink hoger dan andere jaren. Dat deze grote en complexere projecten extra risicovol zijn en

strak projectmanagement vragen blijkt uit de magere winstmarges in de sector. In een extreem geval leidde dit zelfs tot een faillissement, zoals scheepswerf Barkmeijer Stroobos overkwam. Gelukkig werd kort na de jaarwisseling bekend dat de werf overgenomen werd door Thecla Bodewes Shipyards en dat de in aanbouw zijnde baggerschepen, voor een Nederlandse opdrachtgever, worden afgebouwd.

## Nederlandse scheepswerven aan de slag met nieuwe scheepstypen

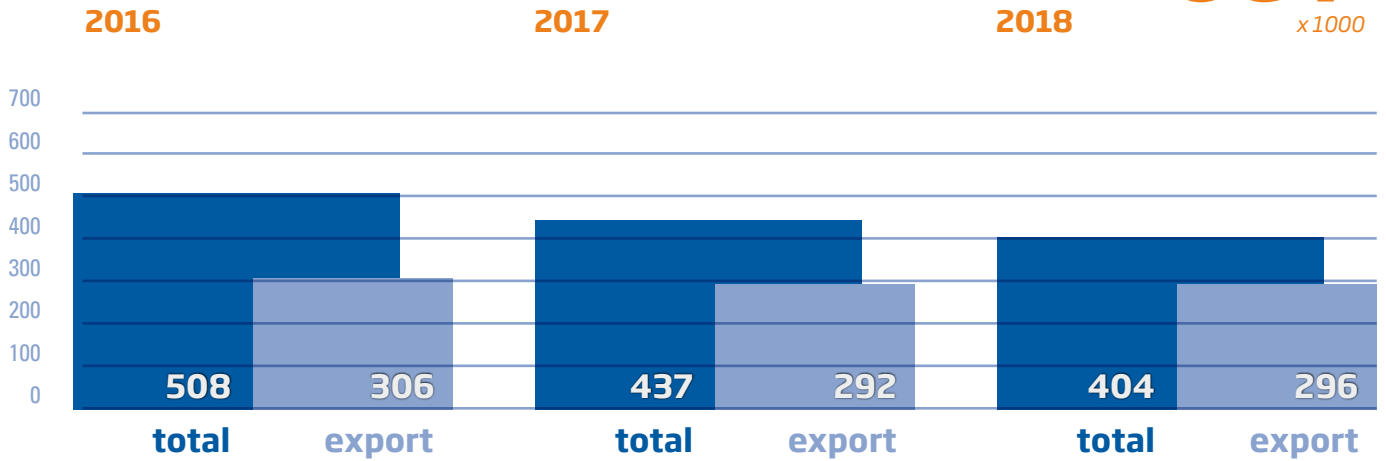
Verder valt op dat de mix aan scheepstypen in het orderboek inderdaad aan het veranderen is. De daling in aantal orders is voornamelijk te verklaren door de afname van het aantal nieuw bestelde sleep- en werkboden. In plaats daarvan zien we 2 nieuwe scheepstypen terug in de statistieken: De Hoop Lobith heeft een tweede order voor een expeditie cruiseschip geboekt en Damen Shipyards en Thecla Bodewes Shipyards hebben elk een order voor de bouw van een ferry gekregen. Het verwachte herstel van de shortsea schepen lijkt wel door te zetten, het aantal nieuwe opdrachten voor droge lading en tankers groeit langzaam. Mogelijk kan een nieuw scheepvaart-financieringsfonds van NESEC hier nog een nieuwe impuls aan geven.



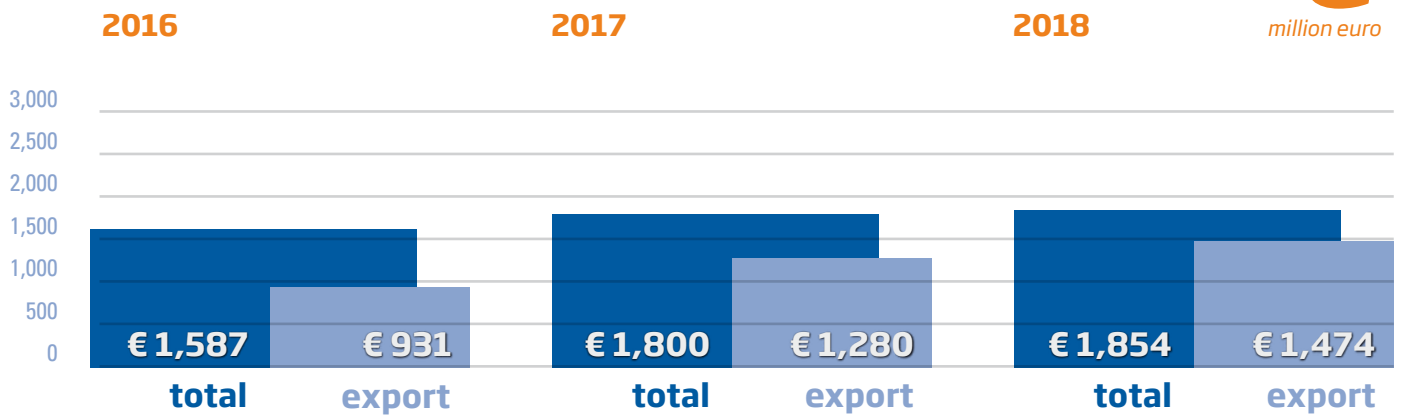


## Orderbook seagoing newbuilds

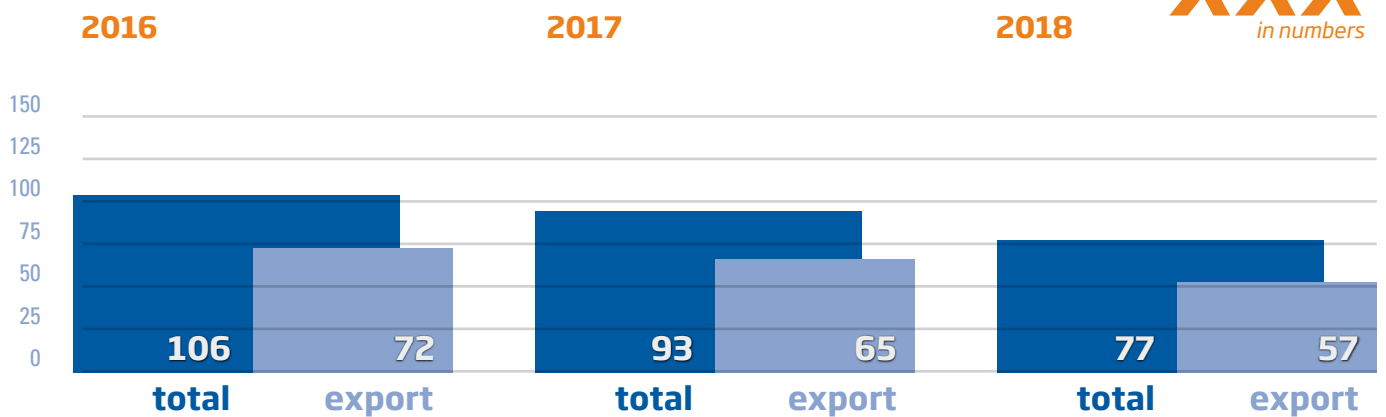
**CGT**  
x1000



€  
million euro



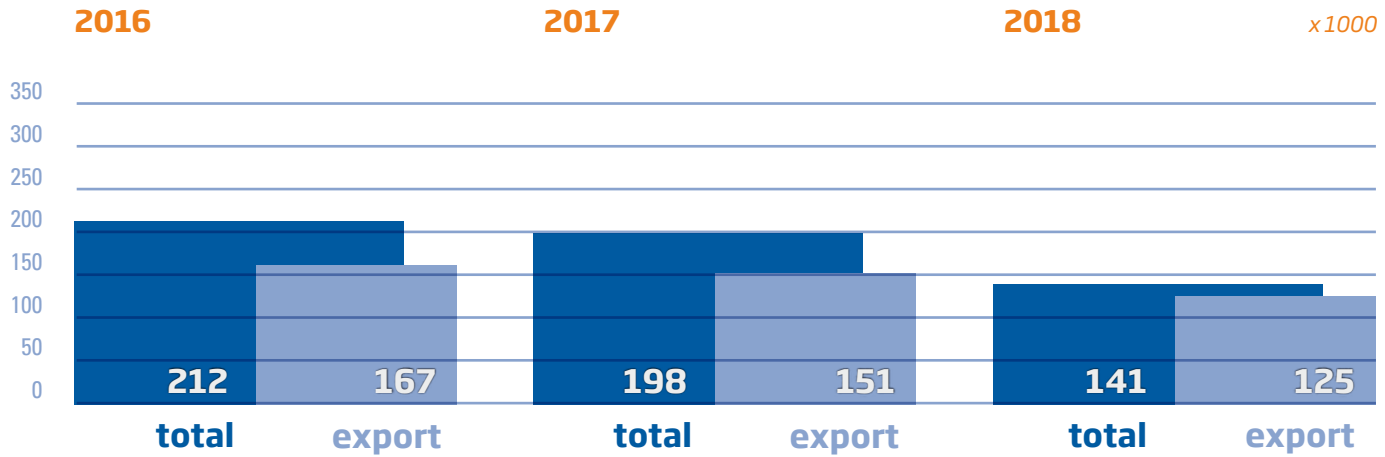
**XXX**  
in numbers



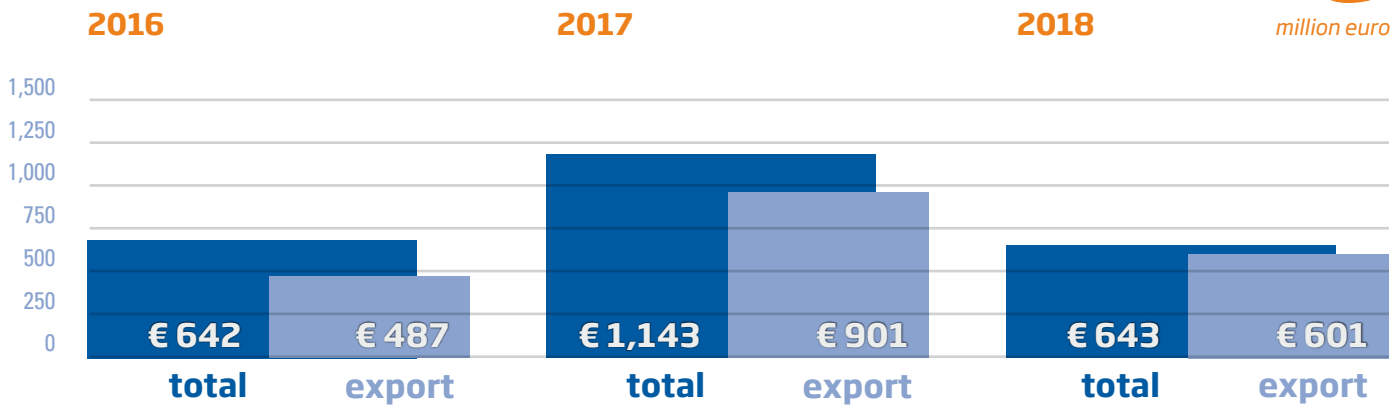


## New orders seagoing newbuilds

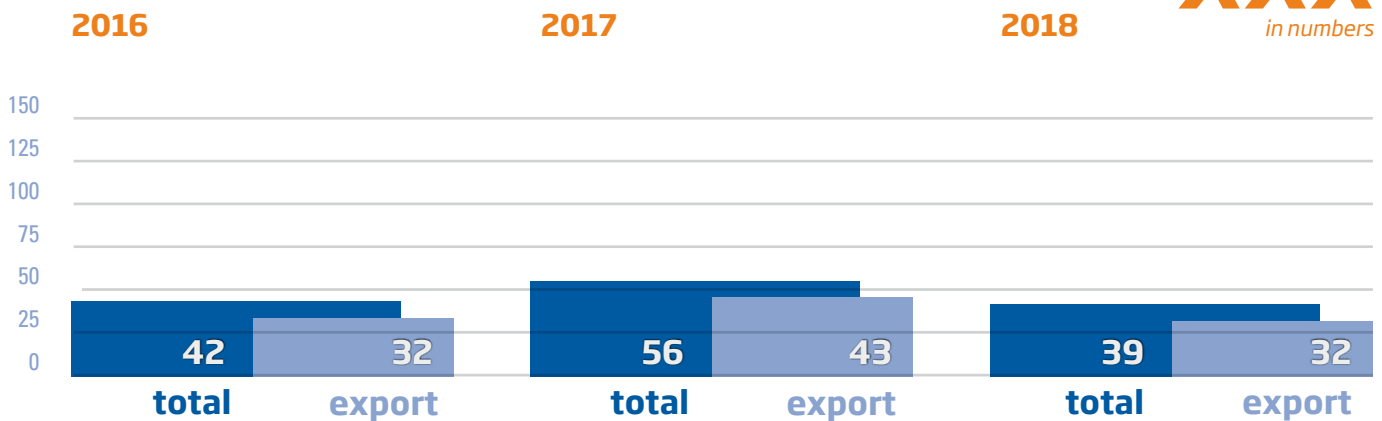
**CGT**  
x1000



million euro

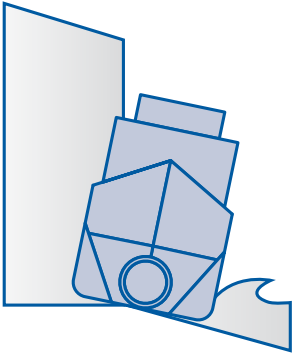


**XXX**  
in numbers

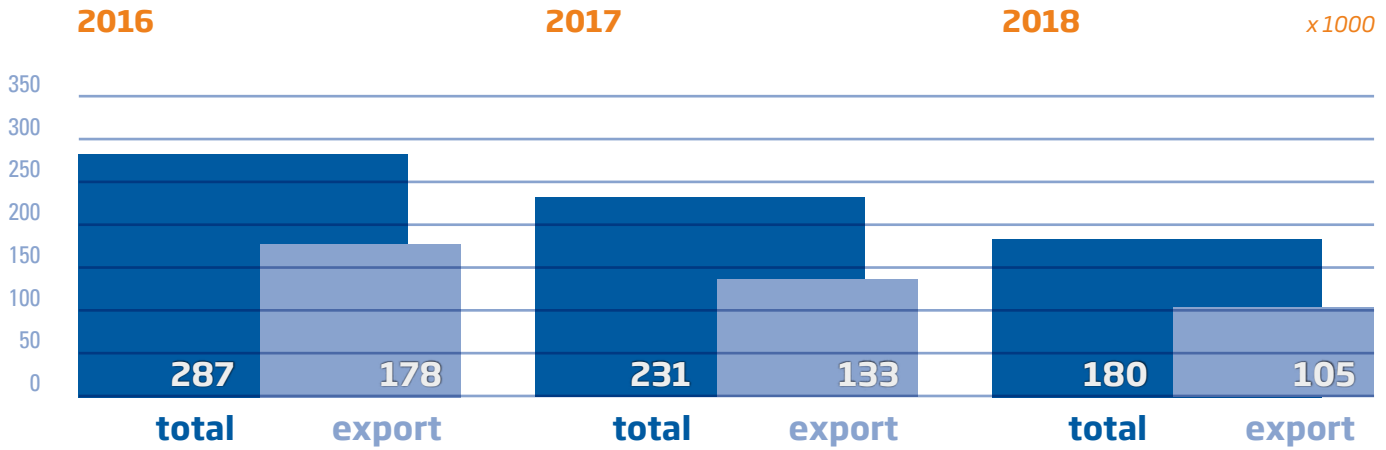




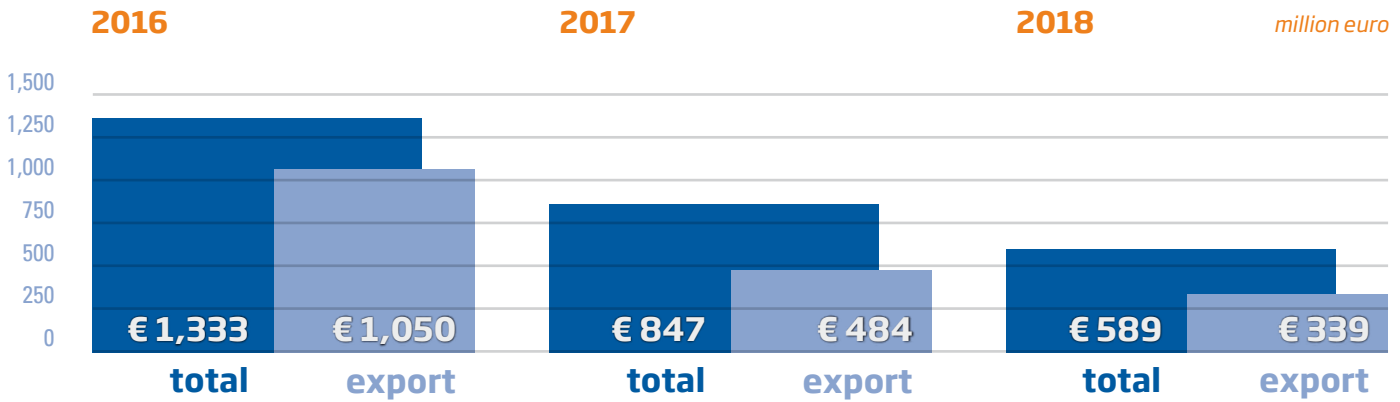
## Delivery of seagoing newbuilds



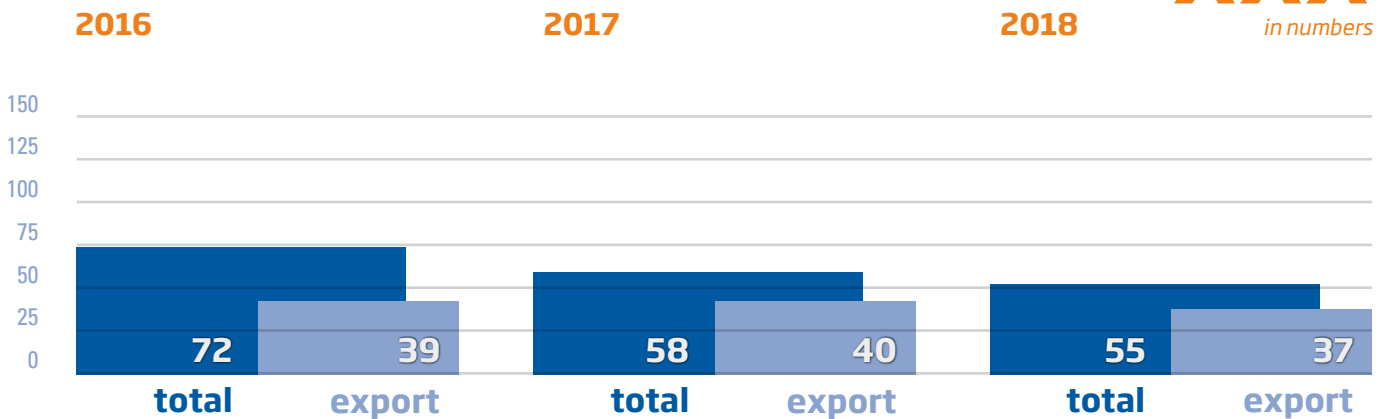
**CGT**  
x1000



million euro



**XXX**  
in numbers



# Maritieme toeleveranciers

De Nederlandse maritieme toeleveringsindustrie levert producten en diensten aan scheepswerven, rederijen, offshore, binnenvaart, visserij, jachtbouw en marine. De belangrijkste productgroepen zijn elektrotechnische en werktuigkundige installaties, ingenieursdiensten, nautische componenten, constructiedelen, coatings, interieurbouw en technische onderhoudsdiensten. Het totaal aantal maritieme toeleveranciers in Nederland wordt geschat op 800 (Bron: Maritieme Monitor 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 licht in 2018 naar (afgerond) €3,5 miljard, tegen (afgerond) €3,4 miljard in 2017, een stijging van 4,3 procent. Uit schattingen blijkt dat iets meer dan 60 procent van de omzet werd gegenereerd door export. De prijsniveaus bleven in 2018 onder druk staan. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers steeg van 16.413 personen in 2017 naar 17.318 personen

in 2018. Daarnaast was er een stijging waar te nemen in het aantal ingeleende krachten van 1.460 personen in 2017 naar circa 1.676 personen in 2018.

## Duurzaamheid & digitalisering

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2018. 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. Ook hebben de toeleveranciers weer veel inspanningen geleverd op het gebied van de verduurzaming. Een nieuwe trend is de uitbreiding en professionalisering van e-commerce platformen. Deze platformen hebben als doel het inkoopproces van onderdelen te versimpelen, efficiënter te maken en het bereik naar klanten te vergroten.

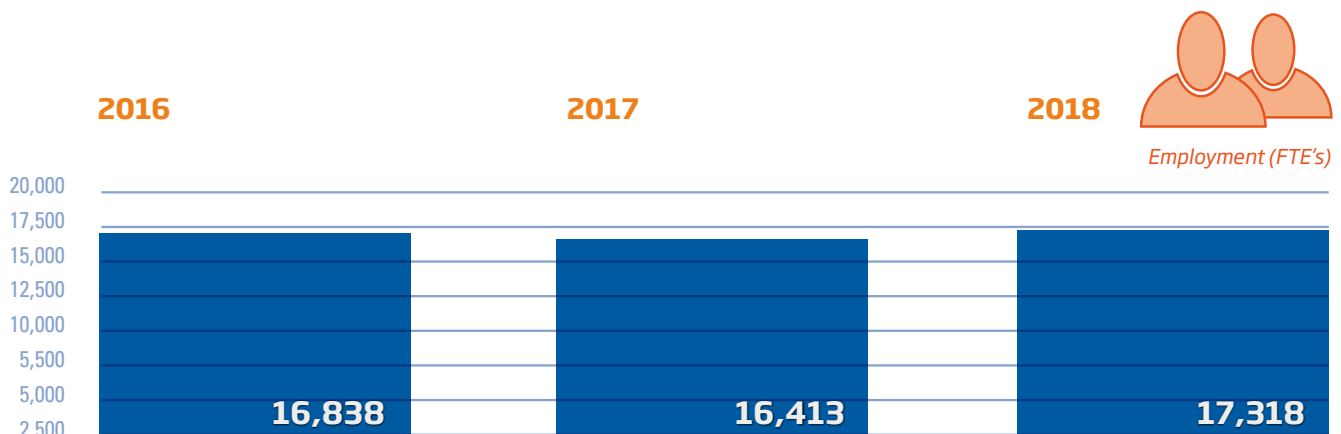
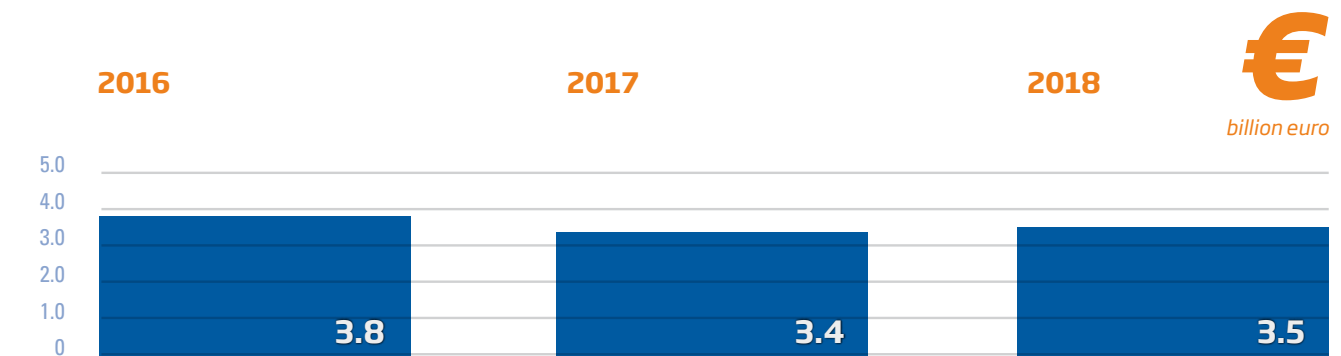


Het naderen van de strengere zwavelnorm voor brandstof leidde in 2018 eindelijk tot een toename in de vraag naar scrubbers. Hoewel scrubbers voornamelijk buiten Nederland worden ingebouwd leveren enkele Nederlandse toeleveranciers complete installaties en/of onderdelen hiervoor. Orders voor ballastwatersystemen vallen echter nog tegen.

De verwachting is dat het herstel van de sector verder zal aansterken in 2019. Het voorlopige beeld van de eerste maanden van 2019 lijkt deze verwachting te ondersteunen.



### Turnover & employment maritime equipment suppliers



\* Correction 2017



# Zeescheepsreparatie

De totale omzet van de Nederlandse reparatiewerven bedroeg in 2018 €416 miljoen (2017: €381 miljoen). De sector bood werkgelegenheid aan 1.751 personen (2017: 1.710 personen). Voor het eerst sinds een aantal jaar is de dalende trend voor dit deel van de sector doorbroken. Maar het herstel is minimaal en het is daarom te vroeg om te spreken van een trendbreuk. In 2015 was de omzet ruim €562 miljoen dus er is nog veel ruimte voor herstel. Over de breedte kan gesteld worden dat de bezetting van de kleine dokken beter was dan die van de grote dokken. Grote refits en conversies waren er nog weinig in vergelijking met enkele jaren geleden. Hiervoor bleef in 2018 de hand nog te vaak op de knip bij de scheepseigenaren. Wat ook nog steeds meespeelt is de boete die is opgelegd aan Royal Caribbean. De grote cruisereederijen mijden hierdoor Nederland voor de uitvoering van reparaties en conversies.

## Europese markt

In vergelijking met reparatiewerven elders in Europa liggen de Nederlandse scheepswerven in lijn: want ook de rest van Europa laat een stabilisatie of licht herstel zien. De onderlinge concurrentie is nog steeds aanzienlijk. Ook zien we in verschillende delen van Europa dat de nieuwbouwmarkt aantrekt en er met de reparatiewerven wordt geconcurrereerd op het gebied van personeel en onderaannemers. Reparatiewerven hebben van nature een grote flexibele schil vanwege de grilligheid van de markt, hierdoor ondervinden zij dus zeker hinder van de aantrekkende nieuwbouwmarkt.

## Ballastwater en scrubbers

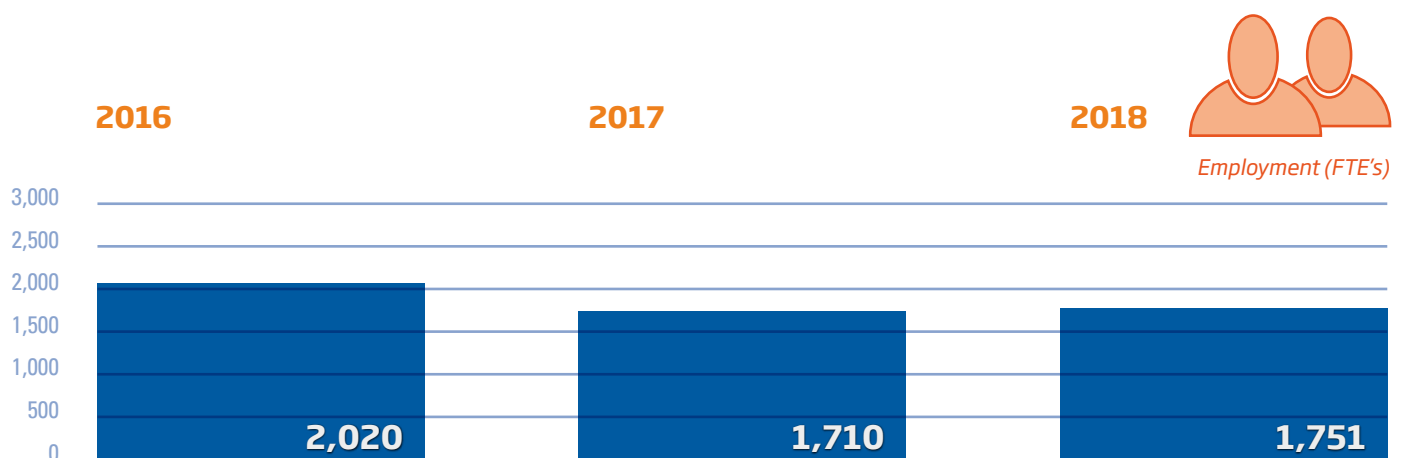
Vanaf 1 januari 2020 geldt wereldwijd een strengere zwavelnorm voor brandstof. Om hieraan te voldoen kunnen schepen laagzwavelige brandstof stoken maar ook gebruik maken van scrubbers. Wereldwijd was in 2018 een sterke toename te zien in de installatie van scrubbers. Het grootste deel van de installatiemarkt bevindt zich in Azië maar ook in Nederland worden af en toe systemen geïnstalleerd. Dit zijn projecten die vaak enkele weken in beslag nemen. De verwachting is dat het merendeel van de scrubbers pas ná 2020 zal worden geïnstalleerd. Deze markt blijft dus nog wel even interessant voor de reparatiewerven.

Al een aantal jaar kijkt de sector ook uit naar de inwerkingtreding van het ballastwaterverdrag. Schepen kunnen hieraan voldoen door een ballastwaterbehandelingsysteem te laten installeren of door hun ballastwater voor behandeling af te geven. Alle schepen zullen gefaseerd in de periode september 2019 t/m september 2024 aan dit verdrag moeten voldoen. In 2018 werden al enkele systemen geïnstalleerd en ook werden op diverse schepen alvast de voorbereidingen getroffen voor installatie op een later moment. Ook deze markt zal komende jaren dus verder aantrekken is de verwachting.





## Turnover & employment ship repair industry



# Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen

Deze categorie omvat zeegaande schepen tot 100 GT, alle kleinere vissersschepen en alle typen vaartuigen voor de binnenwateren. In 2018 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 185 schepen (2017: 198). Er werden 183 schepen opgeleverd (2017: 155). Waar het aantal nieuwe opdrachten licht is gedaald laat het aantal opleveringen een mooie plus zien. Het orderboek is stabiel gebleven met 143 schepen in portefeuille eind 2018 (2017: 146).

## Binnenvaart

In 2018 zijn er 43 ladingvervoerende schepen opgeleverd, een vergelijkbaar niveau als de 46 schepen die in 2017 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen is licht gedaald van 76 stuks in 2017 naar 63 stuks in 2018. Dit aantal lijkt beter te passen bij de marktsituatie in de binnenvaart waarin sprake is van overcapaciteit. Maar tijdens een lange periode laagwater zoals in 2018 blijkt deze capaciteit toch keihard nodig om alle goederen vervoerd te krijgen. Je ziet dat er bij diverse nieuwbouwprojecten nu aandacht is voor de prestaties van het schip bij laagwater omstandigheden. Bij de passagiersschepen (riviercruise- en rondvaartschepen) is het aantal opgeleverde schepen gedaald van 15 schepen in 2017 naar 7 stuks in 2018. Dit aantal opleveringen komt overeen met de lage orderintake van 2017. Gelukkig laat de orderintake van 2018 herstel zien met 13 passagiersschepen. Vooral de luxe riviercruiseschepen doen het goed met 10 nieuwe orders. Het aantal opgeleverde veerponten ligt met 6 stuks in 2018 net boven de 5 stuks van 2017. De orderintake is in dit segment wel gedaald van 6 naar 3 stuks, maar er worden aanvullende orders verwacht.

In 2018 is er weer veel onderhoud gepleegd en gerepareerd in de binnenvaart. De hellingen en dokken waren goed bezet en schippers deden er verstandig aan tijdig hun werfbeurten te plannen.

De vergroening in de binnenvaart komt maar mondjesmaat op gang, er zijn een aantal koplopers die investeren in groene technieken maar het merendeel van de sector heeft een afwachtende houding. De strenge Stage V emissie eisen die vanaf 2019 (< 300kW) en 2020 (>300 kW) gelden voor nieuwe motoren worden nu werkelijkheid en het is afwachten of er op tijd gecertificeerde motoren boven de 300 kW beschikbaar zijn. Er wordt hard aan gewerkt door de motorenfabrikanten maar de certificering kost veel tijd en geld.

## Visserij

2018 was voor de visserijsector qua verdiensten een goed jaar. Maar de onzekerheid rondom de pulsvisserij en Brexit zorgt ervoor dat men niet volop investeert in nieuwe schepen. Na de stijging van de orderintake naar 18 stuks in 2017 is de orderintake in 2018 gedaald naar 12 stuks. Het aantal opgeleverde vissersschepen is van 5 stuks in 2017 gestegen naar 8 stuks in 2018. Een beeld dat past bij de hogere orderintake van 2017. Naar verwachting neemt het aantal opleveringen de komende jaren verder toe. Ook in 2018 is er volop gerepareerd en verbouwd aan de kottervloot. Alle visserijwerven zijn druk geweest met onderhoud aan de bestaande vloot. Ook vonden grote verbouwingen plaats, waarbij alle installaties aan boord werden vernieuwd.

## Bedrijfsvaartuigen en klein baggermaterieel

Dit segment bestaat uit niet-ladingvervoerende schepen zoals werkschepen, sleep- en duwbotten, patrouilleboten en klein baggermaterieel. In 2018 zijn er in dit segment maar liefst 119 schepen opgeleverd, 35 stuks meer dan in 2017. De orderintake ligt stabiel; in totaal konden er 94 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2018 tegenover 93 stuks in 2017. De stijging van het aantal opleveringen wordt net als vorig jaar veroorzaakt door het klein baggermaterieel. Dit deelsegment presteert erg goed met 73 opgeleverde schepen. Met 57 nieuwe opdrachten neemt het klein baggermaterieel ook een fors deel van de totale orderintake van 94 stuks voor haar rekening.

De markt voor binnenvaart sleep- en duwbotten blijft net als vorig jaar moeizaam met slechts 3 opleveringen en een orderintake van 3 stuks. De breder inzetbare bedrijfsvaartuigen doen het een stuk beter met 43 opleveringen en een orderintake van 34 schepen in 2018. In zijn totaliteit was 2018 een goed jaar voor dit segment, hopelijk kan men komend jaar ook weer dergelijke cijfers laten zien.

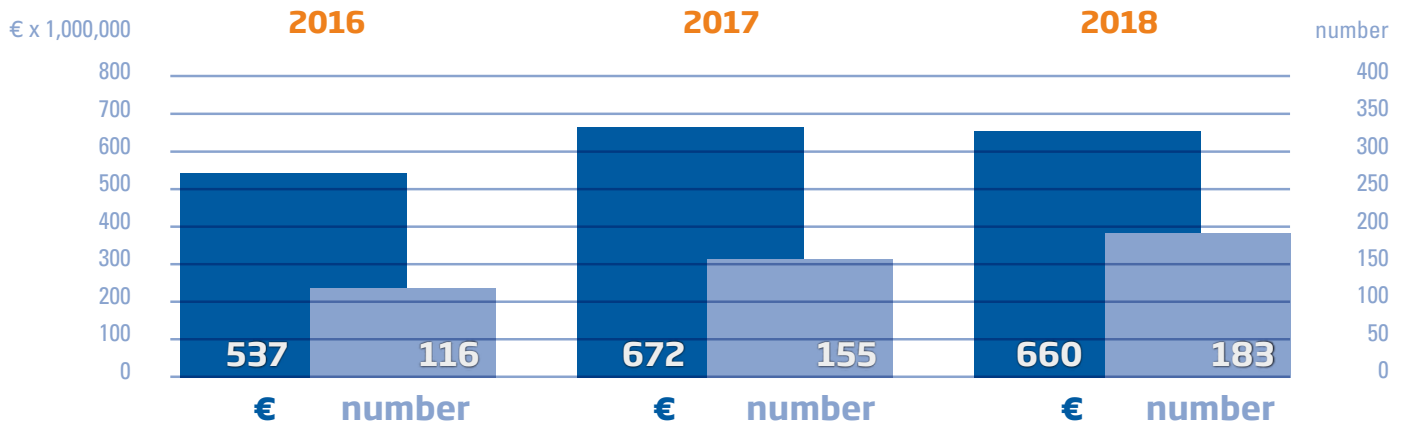




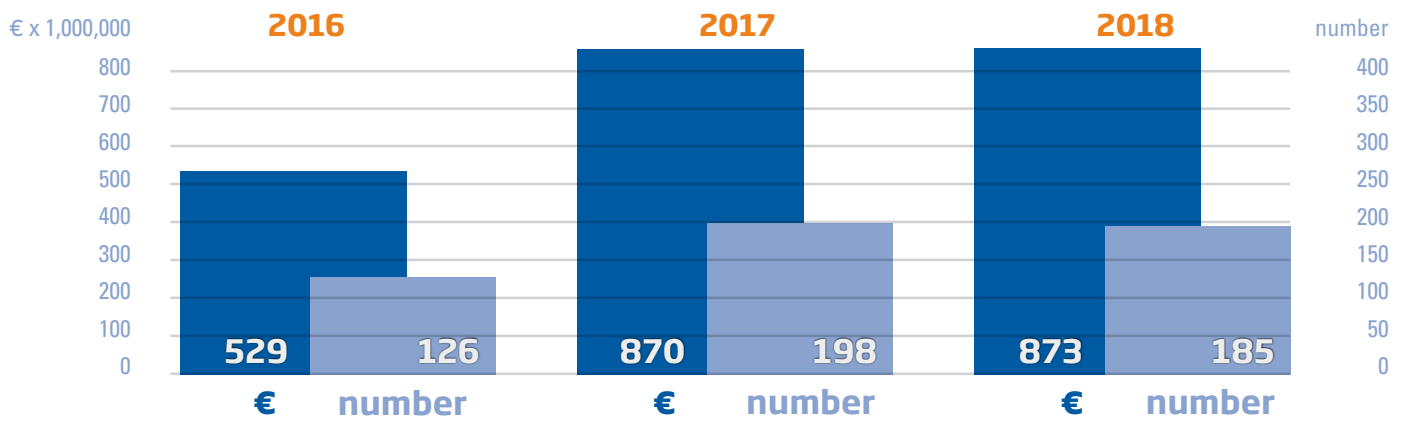


## Inland shipping, fishing & small seagoing vessels

### Delivered



### Received orders



# Superjachtbouw

Het aantal opleveringen is met 25 schepen gelijk gebleven ten opzichte van 2017. De opgeleverde waarde, evenals het totaal aantal opgeleverde CGT, is zelfs gestegen. Er werden wel iets minder orders geboekt in 2018, ten opzichte van het jaar ervoor. Eind 2018 bevatte het totale orderboek 50 schepen van meer dan 24 meter lang met een geschatte totale waarde van bijna € 4,1 miljard. Dat is een kleine daling ten opzichte van het jaar ervoor, terwijl de gemiddelde waarde van de schepen in het orderboek licht is toegenomen.

## Groter & duurzamer

Verschillende jachtbouwers investeerden in nieuwe productiemogelijkheden die geschikt zijn om nog grotere schepen te kunnen bouwen. Zo heeft Royal Van Lent eind 2018 haar nieuwe locatie in Amsterdam geopend en in gebruik genomen voor de afbouw van schepen. In de toekomst kan daar ook nieuwbouw gaan plaatsvinden. Ook is Koninklijke De Vries Makkum begonnen met de vernieuwing en uitbreiding van haar werf. Icon Yachts heeft een drijvende scheepsbouwhal naast de huidige werf laten bouwen om meer productiemogelijkheden te creëren. Naast de trend van het al maar groter worden van de superjachten zien we ook in toenemende mate aandacht voor duurzaamheid in het ontwerp zoals de toepassing van hybride aandrijfsystemen en innovaties betreffende het design en materiaalgebruik.

## Nederlandse jachtbouwers slepen diverse Awards binnen

De in Nederland gebouwde schepen vielen ook weer in de prijzen: zoals de "Irisha" van Heesen Yachts (Best Exterior Styling Motor Yachts), "Dar" gebouwd door Oceanco (Best Technical Achievement), "Volpini 2" gebouwd bij Amels won 2 prijzen (Best Lighting Design, Best Ecological Design & Operation Innovation Award) en de "Black Pearl" gebouwd bij Oceanco won de "Best Naval Architecture for Sailing Yachts".

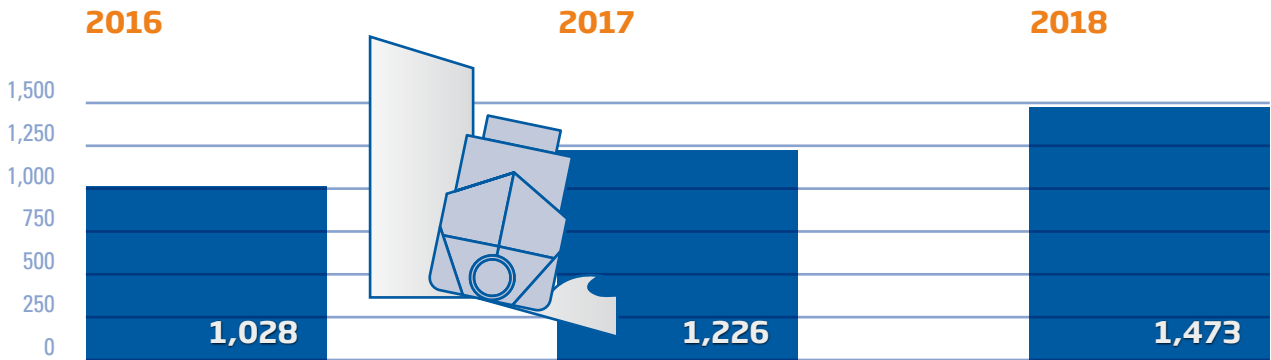


## Value of Dutch superyacht construction

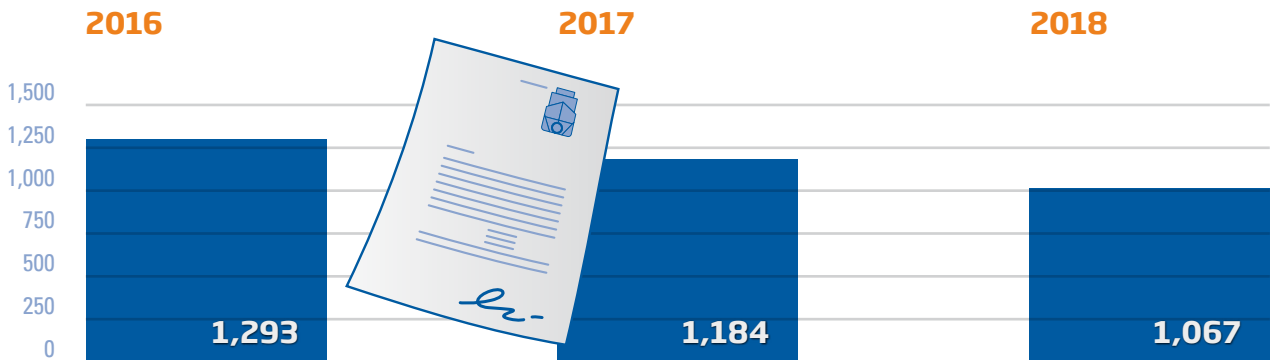


million euro

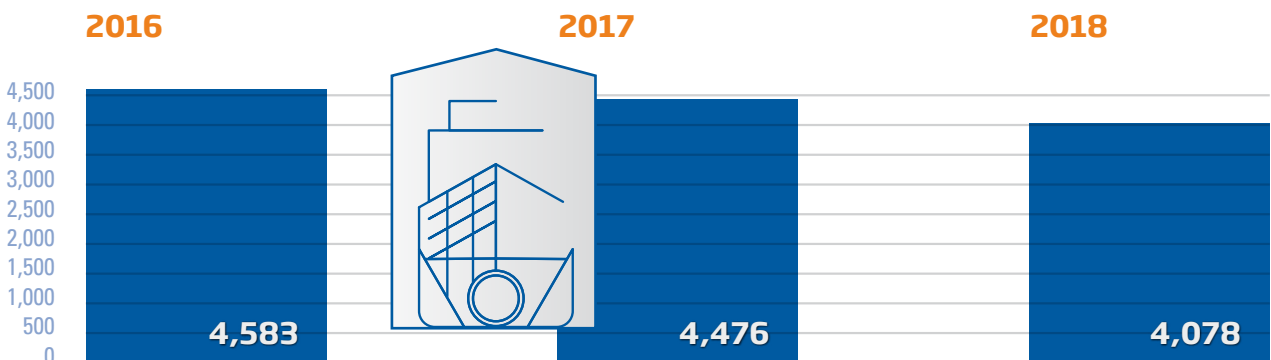
### Delivered



### Received orders









### Order book









## Seagoing vessels







### Order book per 31 December 2018

	number	GT	CGT
dry cargo ships and tankers	 34	156,829	203,178
dredgers	 10	67,067	102,164
workboats, tugs and service vessels	 19	4,990	26,709
offshore, windfarm service	 10	21,248	35,733
cruise ships	 2	11,874	33,076
ferries	 2	838	2,909
<b>total</b>	<b>77</b>	<b>262,846</b>	<b>403,769</b>

### Delivered








	number	GT	CGT
dry cargo ships and tankers	 11	47,897	65,438
dredgers	 7	30,213	52,230
workboats, tugs and service vessels	 33	11,097	54,835
offshore, windfarm service	 4	1,465	7,037
<b>total</b>	<b>55</b>	<b>90,672</b>	<b>179,540</b>

### Received orders








	number	GT	CGT
dredgers	 5	29,059	45,660
workboats, tugs and service vessels	 17	3,850	22,060
dry cargo ships and tankers	 11	34,036	49,850
offshore, windfarm service	 3	788	4,240
cruise ships	 1	5,937	16,538
ferries	 2	838	2,909
<b>total</b>	<b>39</b>	<b>74,508</b>	<b>141,257</b>

## Inland, fishing & small seagoing vessels








### Order book per 31 December 2018

	number	GT	€ mln
passenger vessels	 14	25,820	265
dry cargo ships and tankers	 79	141,190	577
service vessels	 21	3,393	72
dredgers	 4	240	8
ferries	 2	155	7
fishing vessels	 21	5,222	77
tugs and pushers	 2	219	5
<b>total</b>	<b>143</b>	<b>176,239</b>	<b>1,011</b>

### Delivered

	number	GT	€ mln
dry cargo ships and tankers	 43	67,185	249
passenger vessels	 7	10,915	122
dredgers	 73	6,975	178
service vessels	 43	2,864	67
tugs and pushers	 3	134	4
fishing vessels	 8	1,908	28
ferries	 6	424	12
<b>total</b>	<b>183</b>	<b>90,405</b>	<b>660</b>

### Received orders


	number	GT	€ mln
dry cargo ships and tankers	 63	112,390	404
dredgers	 57	4,307	127
passenger vessels	 13	19,835	211
fishing vessels	 12	2,909	42
service vessels	 34	3,873	72
ferries	 3	230	11
tugs and pushers	 3	207	6
<b>total</b>	<b>185</b>	<b>143,751</b>	<b>873</b>

## Superyachts

### Order book per 31 December 2018

	number	GT	CGT	million €
superyachts	 50	76,453	198,967	4,078

### Delivered

	number	GT	CGT	million €
superyachts	 25	27,873	77,166	1,473

### Received orders

	number	GT	CGT	million €
superyachts	 16	17,484	50,355	1,067







# Europese & wereldscheepsbouw





## Scheepsbouw in Europa en de wereld

### Wereldscheepsbouw

De stijging van de wereldwijde orderintake van zeeschepen heeft zich voortgezet in 2018. De orderintake steeg van ruim 20 miljoen CGT in 2017 naar 29 miljoen CGT in 2018. Het aantal opgeleverde zeeschepen is met 32 miljoen CGT iets lager dan in 2017; het resultaat van de extreem lage orderintake in de voorgaande jaren. De orderboeken zijn per saldo een heel klein beetje groter ten opzichte van het jaar daarvoor, maar historisch gezien nog steeds klein van omvang.

Met gemiddeld zo'n 35-40 miljoen CGT dat per jaar wereldwijd werd opgeleverd tussen 2013 en 2017 zijn de nieuwe orders nog steeds niet toereikend om alle werven aan het werk te houden. De gevolgen werden ook in 2018 zichtbaar met gedwongen faillissementen, fusies en overheidssteun in met name Zuid-Korea, China en Japan. De faillissementen en fusies hebben nog weinig effect op de globale scheepsbouwcapaciteit. Daardoor is de onderlinge concurrentie nog steeds erg sterk. Vermeende staatsteun van Zuid-Korea heeft zelfs geleid tot een officiële aanklacht van Japan bij de World Trade Organization (WTO). Ook in China worden veel werven ondersteund door de overheid.

In termen van GT en CGT is China verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van het orderboek per eind 2018, gevolgd door Zuid-Korea en Japan. Zuid-Korea heeft de grootste orderintake. Echter, door een lagere orderintake ten opzichte van het aantal opleveringen daalt het orderboek voor China en Japan, ondanks de stijging van de ontvangen orders, ten opzichte van het jaar daarvoor. Het orderboek van Zuid-Korea nam wel in omvang toe. Wereldwijd gezien beslaan bulkschepen het grootste aandeel in de orderboeken gevolgd door olietankers en gastankers. Gekeken naar de relatieve stijging ten opzichte van 2017 springen de orders voor LNG tankers, LPG tankers, ferries en passagiersschepen eruit. Daarnaast zijn ook de orders voor bulk carriers gestegen. Orders voor olie- en producttankers zijn juist afgenomen.

### Europese scheepsbouw

In Europa ligt de focus op complexe en innovatieve schepen. De orderboeken voor zeeschepen in Europa zijn gelijk gebleven in aantallen schepen maar gegroeid in tonnage. Dit komt voornamelijk door het aandeel van grote cruiseschepen. Werven die cruiseschepen maken zitten volledig vol. Sommige hebben zelfs werk tot 2027, een enorme 'forward cover' dus. Italië is het grootste scheepsbouwland in de EU, gemeten in GT en CGT, gevolgd door Duitsland en Frankrijk. Op basis van aantallen zeeschepen springen Nederland en Spanje eruit.

Het ferry segment blijft een belangrijke bron voor nieuwe orders, al manifesteren de Chinezen zich steeds duidelijker in dit segment. Ook de orders voor vissersschepen zijn evenals vorig jaar aanhoudend goed. Terwijl sommige werven trachten te diversifiëren door in te stappen in het kleine expeditie-cruisesegment blijven anderen worstelen als gevolg van aanhoudend zwakke (hoewel enigszins verbeterde) orderniveaus in andere markten, zoals de offshore (olie en gas). 🌐

## Global shipbuilding statistics

	Orderbook end of 2018		New orders 2018		Deliveries 2018	
	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT	1,000 GT	1,000 CGT
SEA Europe **	12,095	13,074	3,295	4,024	2,156	2,545
world total *	150,592	84,681	51,829	29,031	58,101	32,137
percentage share SEA Europe countries	8.0%	15.4%	6.4%	13.9%	3.7%	7.9%

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

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

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

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

\* Source: IHS Fairplay

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

# European shipbuilding statistics

## Orderbook per 31/12/2018

	NUMBER	GT	CGT	%	
		1,000	1,000	CGT	
Belgium	0	0	0	0.0%	
Bulgaria 2)	4	5	12	0.1%	
Croatia 2)	28	418	410	2.9%	
Czech Republic	1	2	4	0.0%	
Denmark 2)	13	19	48	0.3%	
Estonia	0	0	0	0.0%	
Finland 2)	7	1,247	1,127	7.9%	
France 2)	20	1,732	1,586	11.1%	
Germany 2)	30	2,139	2,057	14.4%	
Greece 2)	10	9	25	0.2%	
Hungary	0	0	0	0.0%	
Ireland	1	0	1	0.0%	
Italy 2)	54	4,387	4,705	33.0%	
Latvia	3	1	6	0.0%	
Lithuania	1	2	5	0.0%	
the Netherlands 1) 2)	77	263	404	2.8%	
Poland 2)	67	251	424	3.0%	
Portugal 2)	4	30	72	0.5%	
Romania 2)	45	456	664	4.7%	
Slovakia	0	0	0	0.0%	
Slovenia	0	0	0	0.0%	
Spain 2)	69	661	620	4.4%	
Sweden	0	0	0	0.0%	
UK	15	41	72	0.5%	
<b>Total EU-28</b>	<b>449</b>	<b>11,663</b>	<b>12,242</b>		

Albania	0	0	0	0.0%	
Norway 2)	44	89	187	1.3%	
Russian Federation	113	1,055	1,002	7.0%	
Servia/Montenegro	1	0	1	0.0%	
Turkey 2)	172	389	733	5.1%	
Ukraine	11	53	76	0.5%	
<b>Total other Europe</b>	<b>341</b>	<b>1,586</b>	<b>1,999</b>		

<b>Total EU28 + Norway</b>	<b>493</b>	<b>11,752</b>	<b>12,429</b>		
<b>Total SEA Europe-countries 2)</b>	<b>644</b>	<b>12,095</b>	<b>13,074</b>		
<b>Total EU + Other countries</b>	<b>790</b>	<b>13,249</b>	<b>14,241</b>	<b>100%</b>	

Source: IHS Fairplay

1) Source: Netherlands Maritime Technology

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

## New orders 2018

	NUMBER	GT	CGT	%	
		1,000	1,000	CGT	
	0	0	0	0.0%	
	2	1	3	0.1%	
	8	38	86	2.0%	
	0	0	0	0.0%	
	7	13	31	0.7%	
	0	0	0	0.0%	
	1	112	118	2.7%	
	6	178	165	3.8%	
	9	618	553	12.9%	
	3	2	7	0.2%	
	0	0	0	0.0%	
	1	0	1	0.0%	
	20	1,693	1,882	43.8%	
	1	0	2	0.0%	
	1	2	5	0.1%	
	39	75	141	3.3%	
	22	58	107	2.5%	
	2	19	45	1.0%	
	14	138	245	5.7%	
	0	0	0	0.0%	
	0	0	0	0.0%	
	30	112	173	4.0%	
	0	0	0	0.0%	
	6	1	6	0.1%	
<b>Total EU-28</b>	<b>172</b>	<b>3,060</b>	<b>3,570</b>		

	0	0	0	0.0%	
	26	64	115	2.7%	
	23	317	263	6.1%	
	0	0	0	0.0%	
	79	174	353	8.2%	
	0	0	0	0.0%	
<b>Total other Europe</b>	<b>128</b>	<b>555</b>	<b>731</b>		

<b>Total EU28 + Norway</b>	<b>198</b>	<b>3,124</b>	<b>3,685</b>		
<b>Total SEA Europe-countries 2)</b>	<b>268</b>	<b>3,295</b>	<b>4,024</b>		
<b>Total EU + Other countries</b>	<b>300</b>	<b>3,615</b>	<b>4,301</b>	<b>100%</b>	

## Deliveries 2018

	NUMBER	GT	CGT	%	
		1,000	1,000	CGT	
	0	0	0	0.0%	
	3	2	6	0.2%	
	13	17	46	1.7%	
	0	0	0	0.0%	
	1	0	2	0.1%	
	1	0	2	0.1%	
	3	138	152	5.6%	
	10	361	332	12.3%	
	9	463	428	15.8%	
	15	12	32	1.2%	
	0	0	0	0.0%	
	0	0	0	0.0%	
	7	477	520	19.2%	
	4	1	6	0.2%	
	1	5	10	0.4%	
	55	91	180	6.7%	
	34	57	133	4.9%	
	2	1	4	0.1%	
	33	142	196	7.2%	
	0	0	0	0.0%	
	0	0	0	0.0%	
	38	225	186	6.9%	
	0	0	0	0.0%	
	10	4	16	0.6%	
<b>Total EU-28</b>	<b>239</b>	<b>1,996</b>	<b>2,251</b>		

	0	0	0	0.0%	
	23	57	107	4.0%	
	18	92	122	4.5%	
	0	0	0	0.0%	
	64	113	221	8.2%	
	2	1	5	0.2%	
<b>Total other Europe</b>	<b>107</b>	<b>263</b>	<b>455</b>		

<b>Total EU28 + Norway</b>	<b>262</b>	<b>2,053</b>	<b>2,358</b>		
<b>Total SEA Europe-countries 2)</b>	<b>310</b>	<b>2,156</b>	<b>2,545</b>		
<b>Total EU + Other countries</b>	<b>346</b>	<b>2,259</b>	<b>2,706</b>	<b>100%</b>	



# Colofon

## TEKST

Netherlands Maritime Technology, Rotterdam

## ONTWERP

Stijlmeester, Utrecht

## VORMGEVING

Stan van Oss, Doetinchem

## FOTOGRAFIE

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

Royal IHC	omslag voorzijde, pagina 7
De Waal BV	pagina 3, 19
ERIKS	pagina 5
MARIN	pagina 6
Royal Niestern Sander	pagina 6, 10, 17
Hydrex BV	pagina 7
Padmos	pagina 9, 18
Huisman	pagina 14
ZF Marine	pagina 15
Damen Shipyards	pagina 16, omslag achterzijde
Amels BV	pagina 20
Wärtsilä Netherlands	pagina 23, 24
Alfa Laval	pagina 24, omslag achterzijde

Overige foto's: Erik Jansen Fotografie

## OPLAGE

2.100 stuks

Rotterdam

Mei 2019





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

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

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



**NETHERLANDS  
MARITIME  
TECHNOLOGY**

**Netherlands Maritime Technology**

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

**T** +31 (0)88 44 51 000

**E** [info@maritimetechnology.nl](mailto:info@maritimetechnology.nl)

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

