



# Economische barometer van de Nederlandse maritieme maakindustrie

## Derde kwartaal 2022

*NMT, voor de maritieme maakindustrie*





## Voorwoord

Deze barometer geeft de belangrijkste uitkomsten van de enquête, die aan het einde van het derde kwartaal van 2022 gehouden is onder de leden van NMT. Aan hen veel dank voor het invullen van de enquête die ten grondslag ligt aan dit rapport. Samen zorgen we ervoor dat we meer inzicht krijgen in het reilen en het zeilen van onze maritieme maakindustrie. Die inzichten helpen NMT onder andere in het onderbouwen van de lobbyactiviteiten in Den Haag en Brussel.

Veel maritieme maakbedrijven lijken goed in het werk te zitten. Het is erg druk, zeker bij de maritieme toeleveranciers. De meerderheid is tevreden over hun orderportefeuille en omzet, dat doet me goed om te horen. Wel lijkt de groei af te zwakken. En prijsstijgingen komen de winstgevendheid zeker niet ten goede. Daarnaast zorgt het tekort aan materialen voor vertraging in de hele keten. Met name scheepsbouwers, daar waar alle componenten samenkomen, hebben erg veel last van bovengenoemde problematiek. Ook valt de zoektocht naar gekwalificeerd personeel nog altijd niet mee.

De hoge energieprijzen brengen naast burgers ook bedrijven in de problemen. Een deel van de (zware) industrie kan op termijn uit Europa verdwijnen als er niet adequaat wordt opgetreden. Iets meer dan een kwart van de respondenten geeft aan dat de huidige energieprijzen een behoorlijk of fors probleem is voor hun bedrijf. Vergeet niet dat het goed zou kunnen dat een deel op dit moment nog een energiecontract heeft met lage prijzen en dus later alsnog in de problemen kan komen.

Het Westen is erg afhankelijk van China als werkplaats en afzetmarkt geworden. In 20 jaar is meer dan de helft van het Europese marktaandeel van commerciële zeeschepen vertrokken van Europa naar China. Daar blijft het niet bij. China wil alle hoogwaardige maritieme technologie en alle complexe schepen zelf kunnen produceren. Het verbaasd mij dan ook niet dat een meerderheid van de respondenten heeft aangegeven dat de bedreiging uit China voor de Europese industrie in de afgelopen vijf jaar is toegenomen. Ook is gebleken dat een groot deel van de Nederlandse producenten en leveranciers direct of indirect afhankelijk zijn van onderdelen of materialen uit China. NMT en SEA Europe blijven zich hard inzetten om een deel van het verloren scheepsbouwaandeel terug te halen naar Europa en Nederland.

Er zijn namelijk grote kansen in het verschiet. Zoals een gigantische verduurzamingsopgave van de maritieme sector. Of wat dacht je van de digitaliseringsslag. De bouw van windmolenparken op zee. De bescherming tegen de stijgende zeespiegel. De vlootvervangingsprogramma's van de overheid. Stuk voor stuk geweldige kansen, waar innovatieve maritieme toeleveranciers en scheepswerven uit Nederland dolgraag hun bijdrage aan willen én kunnen leveren!

*Roel de Graaf, directeur Netherlands Maritime Technology*

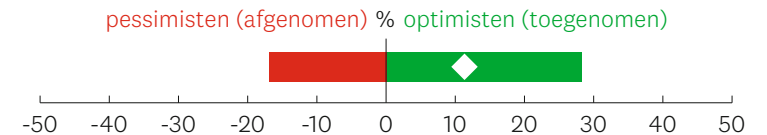
---

## Leeswijzer grafieken

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

### Voorbeeld

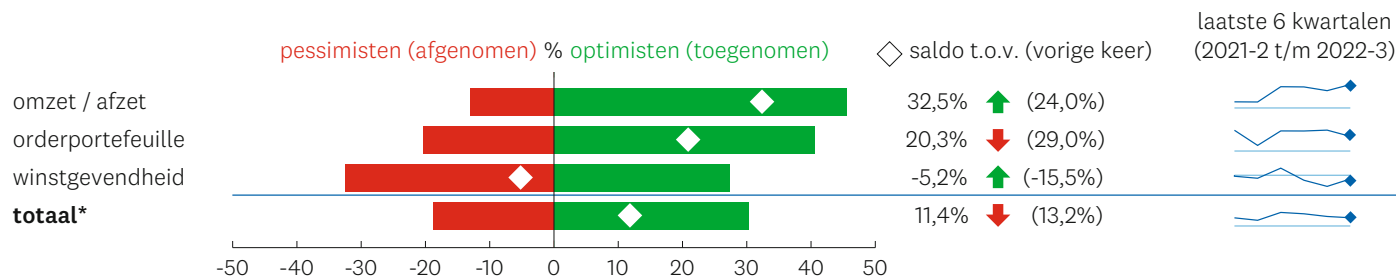
onderwerp



## Ontwikkelingen in het derde kwartaal van 2022

Wederom zijn er een stuk meer ondernemers die aangeven dat de omzet/ afzet en de orderportefeuille is gestegen dan gedaald in het derde kwartaal van 2022, het saldo is daarom ook positief. Aan de andere kant zijn er nu al een aantal metingen op rij meer ondernemers die aangeven dat de winstgevendheid is gedaald dan toegenomen (saldo: -5,2%). Wel is het saldo positiever ten opzichte van de vorige meting (-15,5%). Een negatief saldo van de winstgevendheid betekent nog niet dat er meer bedrijven verlieslatend zijn, maar dat de marges onder druk staan is overduidelijk.

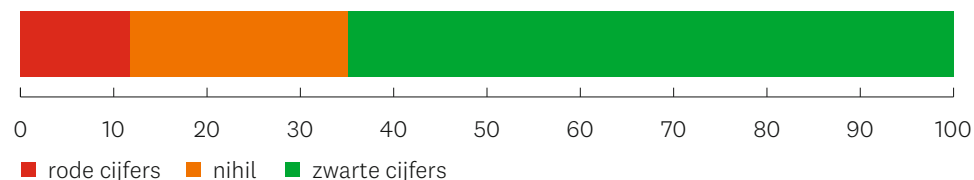
### Ontwikkelingen derde kwartaal (Q3 t.o.v. Q2)



\*Enkele indicatoren zijn niet zichtbaar in de grafiek.

65% van de respondenten geeft aan zwarte cijfers te schrijven, onduidelijk is wat de winstmarge is. Aan de andere kant geeft 35% van de ondernemers aan dat de winst-/verliespositie nihil (23%) of verliesgevend (12%) is.

### Beoordeling winst-/verliespositie



## Belemmeringen

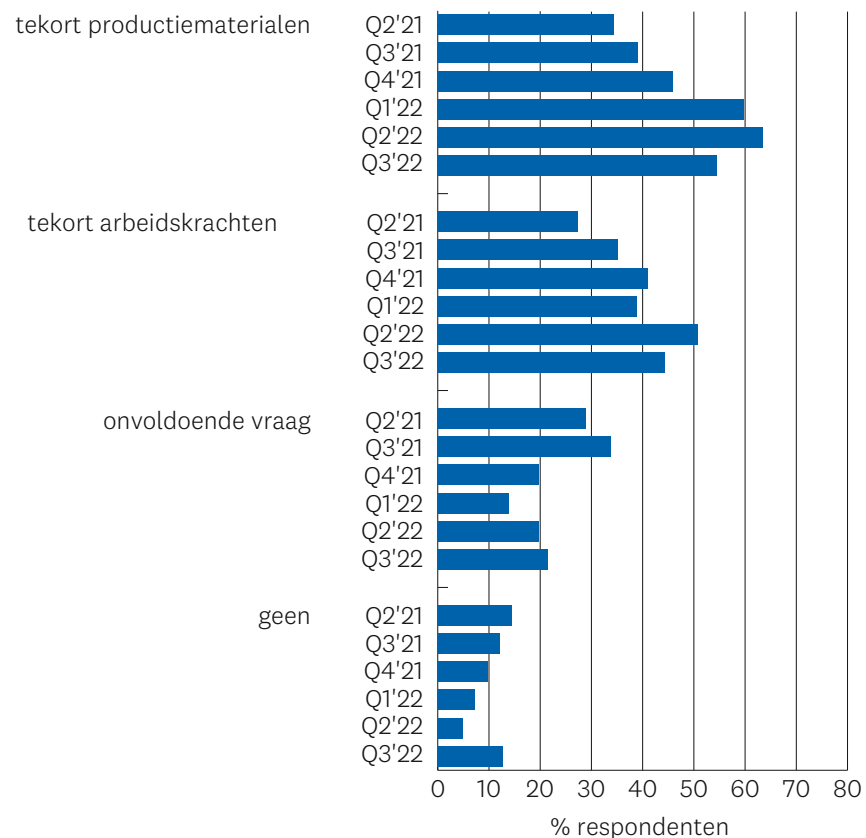
Uitdagend blijft voor veel ondernemers de beperkte beschikbaarheid van productiematerialen. 54% van de respondenten meldt een tekort aan productiematerialen te hebben. Ze hebben last van vertraagde en beperkte leveringen.

De inkooprijzen zijn bij 91% van de respondenten gestegen in het derde kwartaal van 2022. 69% van de respondenten geeft aan dat ook hun verkoopprijzen zijn gestegen. Daarbij zijn de prijzen bij de meerderheid voorgaande kwartalen ook gestegen. Producenten, leveranciers en werven zijn onderdeel van een grote keten. Het is niet vanzelfsprekend dat prijsstijgingen doorberekend kunnen worden aan de klant.

Door het tekort aan materialen en de alsmaar stijgende prijs worden investeringen uitgesteld. Offertes hebben een steeds kortere houdbaarheidsdatum en soms kunnen leveranciers enkel een dag- of richtprijs geven, terwijl scheepsbouwers vaak worden geacht een vaste prijs aan te bieden aan de klant.

De respondenten geven aan dat het tekort aan arbeidskrachten nog steeds een grote belemmering is, 44% van de ondernemers meldt hier last van te ondervinden.

### Belemmeringen

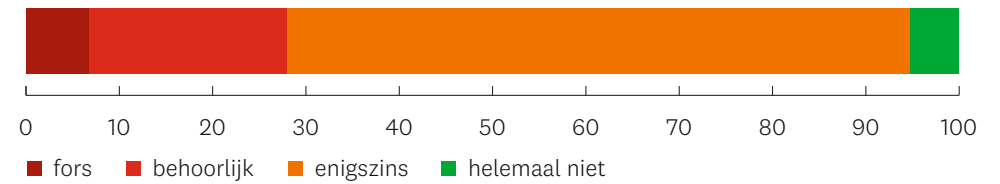


### Energieprijzen zorgen voor problemen

De hoge energieprijzen brengen naast burgers ook bedrijven in de problemen. Door onder andere de oorlog in Oekraïne en de reactie daarop van het Westen zullen de lage prijzen niet snel terugkeren verwachten analisten. De impact daarvan is groot. Een deel van de (zware) industrie kan op termijn uit Europa verdwijnen als er niet adequaat wordt opgetreden.

28% van de respondenten geeft aan dat de huidige energieprijzen een behoorlijk of fors probleem is voor hun bedrijf. Nog eens 67% heeft aangegeven dat het enigszins een probleem is. Het zou kunnen dat een deel hiervan op dit moment nog een energiecontract heeft met lage prijzen en dus later alsnog in de problemen kan komen.

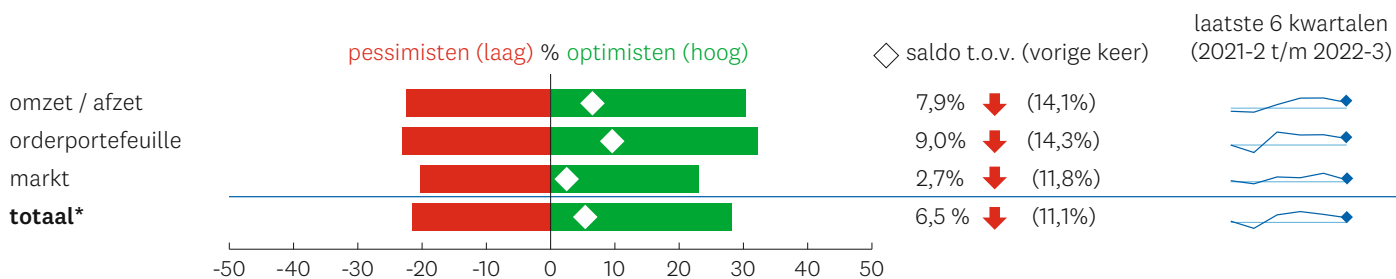
### Zijn de huidige energieprijzen voor uw bedrijf een probleem?



## Beoordeling van de ondernemer eind derde kwartaal van 2022

De beoordeling van de ondernemer eind van het derde kwartaal van 2022 geeft meer inzicht in hoe bedrijven er momenteel voorstaan. 30% beoordeeld de omzet/ afzet als 'hoog', 32% beoordeeld de orderportefeuille als 'groot' en 23% ervaart de marktontwikkelingen als 'goed'. Niet alle respondenten zijn positief gestemd; 22% beoordeeld de omzet/ afzet als 'laag', 23% beoordeeld de orderportefeuille als 'klein' en 20% ervaart de marktontwikkelingen als 'slecht'. Per saldo zijn alle indicatoren positief maar zijn wel gedaald ten opzichte van de vorige meting, het lijkt er daarom op dat de groei afzwakt.

### Beoordeling van de ondernemer eind derde kwartaal 2022

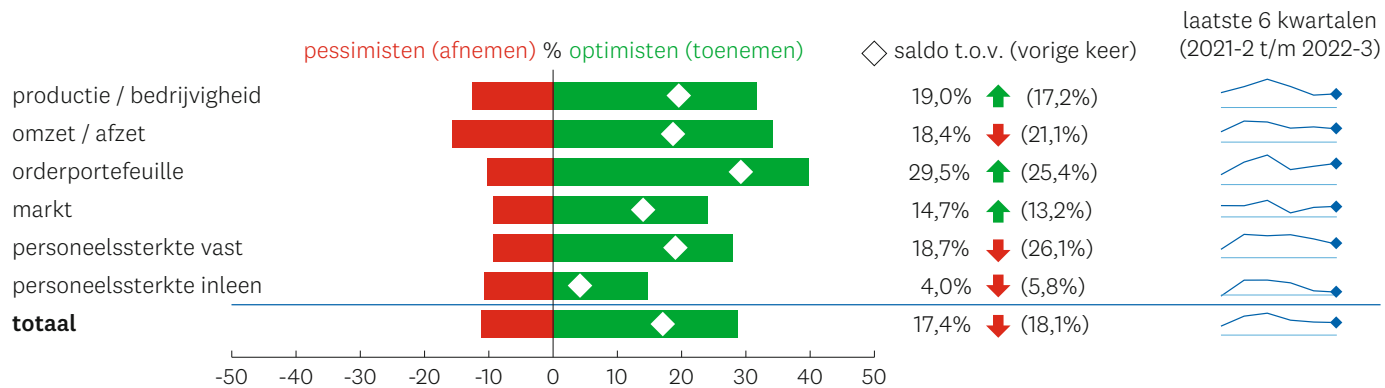


\*Enkele indicatoren zijn niet zichtbaar in de grafiek.

## Verwachte ontwikkelingen in het vierde kwartaal van 2022

Ook dit keer is de stemming weer positief. Per saldo verwacht 15% (vorige meting: 13%) van de ondernemers dat de marktomstandigheden in hun maritieme marktsegmenten zullen verbeteren in het vierde kwartaal van 2022. Daarnaast verwacht per saldo 18% dat de omzet zal stijgen (vorige meting: 21%). Ook verwacht men dat de orderportefeuille zal toenemen. Voor de context is het belangrijk om te weten dat de stemming onder de ondernemers over de toekomst vaak positiever is dan de daadwerkelijke realisatie

### Verwachte ontwikkelingen in het vierde kwartaal van 2022 (Q4 t.o.v. Q3)



## Meerderheid geeft aan dat bedreigen m.b.t. China zijn toegenomen

In de afgelopen twintig jaar hebben de Nederlandse en Europese maritieme industrie sterk te lijden gehad onder het agressieve industriebeleid van China. Europa is door het ongelijke speelveld een groot deel van haar marktaandeel van de bouw van commerciële zeeschepen kwijtgeraakt. Daarnaast is Europa erg afhankelijk van China als werkplaats en als afzetmarkt. Het risico van ongewenste kennisoverdracht en eenzijdige strategische afhankelijkheid liggen op de loer.

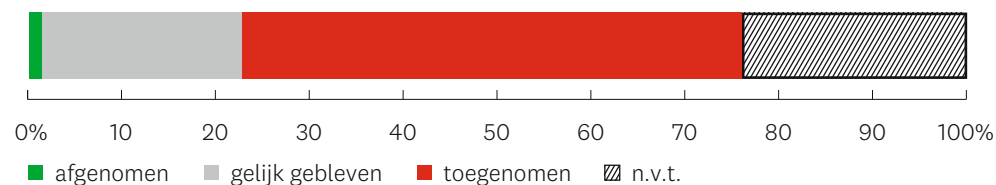
De enquêteresultaten laten zien dat per saldo de kansen voor de Europese scheepsbouwers en toeleveranciers m.b.t. de scheepsbouw in China in de afgelopen vijf jaar niet veel zijn veranderd. Er zijn ongeveer evenveel respondenten die melden dat de kansen zijn afgenomen (21%) als toegenomen (25%). Echter is er wel een overgrote meerderheid (53%) die aangeeft dat de bedreigingen voor Europese scheepsbouwers en toeleveranciers de laatste vijf jaar zijn toegenomen. Slechts 1% geeft aan dat de bedreigingen zijn afgenomen.

46% van de bedrijven die levert aan scheepsbouw in China levert hoofdzakelijk voor schepen van Europese eigenaren. Daarnaast geeft 41% aan dat ze ongeveer de helft leveren voor schepen voor Europese eigenaren en de andere helft voor niet-Europese eigenaren. De overige 13% zegt hoofdzakelijk te leveren voor schepen van niet-Europese eigenaren.

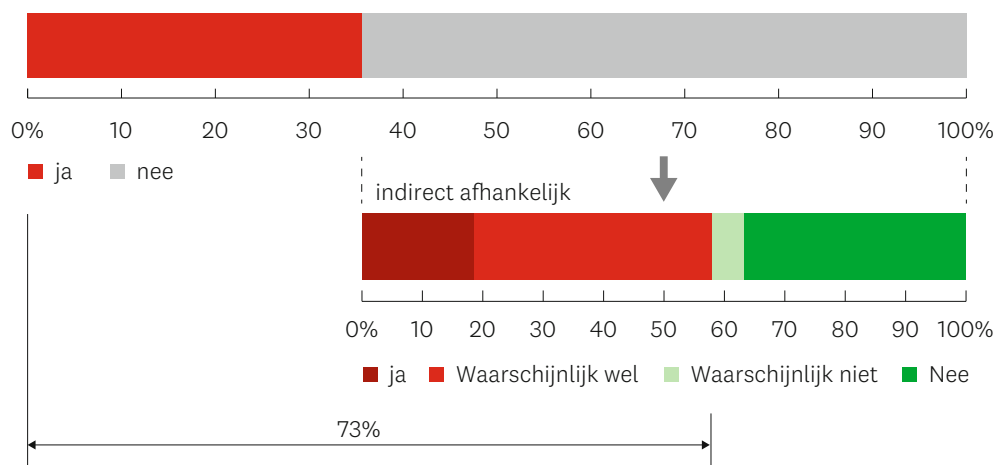
Verder geeft meer dan 73% procent van de producenten en leveranciers\* aan dat ze direct of indirect afhankelijk zijn van onderdelen of materialen uit China. Iets meer dan één derde van de respondenten geeft aan direct afhankelijk te zijn en van het overige deel geeft 58% van de respondenten aan indirect afhankelijk te zijn.

\* onderdelen- of productenleverancier/ producent, systeemleverancier/ integrator, onderhoud en service

### Bedreiging voor EU m.b.t. scheepsbouw in China in de afgelopen vijf jaar



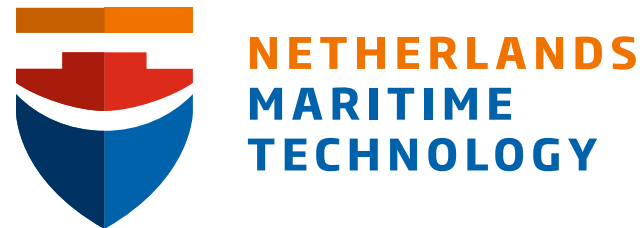
### Direct afhankelijk van onderdelen of materialen uit China voor produceren product





## Tot slot

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



Netherlands Maritime Technology  
Willemswerf • Boompjes 40 • 3011 XB Rotterdam  
Postbus 23541 • 3001 KM Rotterdam

**T** +31 (0)88 44 51 000  
**E** [info@maritimetechnology.nl](mailto:info@maritimetechnology.nl)  
**I** [www.maritimetechnology.nl](http://www.maritimetechnology.nl)

---