

Sectorjaarverslag 2020




INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	3
Over Netherlands Maritime Technology	6
Key Figures	8
Samenvatting	10
Summary	14
Jaarcijfers 2020	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

A man in a blue pinstriped suit and glasses is smiling and standing on a modern staircase with wooden steps and a glass railing. He has his arms crossed and is looking towards the camera. The background shows a modern building interior with a curved ceiling and a black metal railing.

Masterplan voor een emissieloze maritieme sector

Bas Ort
Voorzitter Netherlands Maritime Technology

Het belang van de maritieme sector als cruciale enabler voor maatschappelijke thema's

Het zou voor de hand kunnen liggen om dit voorwoord te wijden aan de Corona-crisis en de zeer ingrijpende gevolgen die dit voor onze industrie heeft. We hebben er met z'n allen soms zwaar last van, en door de laat-cyclische structuur van onze industrie zou dat heel wel ook nog de komende jaren kunnen aanhouden. NMT is, vaak samen met andere organisaties, namens jullie allemaal voortdurend in nauw contact met onze overheid om de negatieve gevolgen hiervan zo goed mogelijk op te vangen. Wij blijven pal staan voor onze maritieme maakindustrie!

Maar op dit alles wil ik in dit voorwoord juist niet de nadruk leggen. De cijfers en overzichten in dit Sectorjaarverslag spreken voor de lezer echt wel voor zich. Veel liever kijk ik met jullie vooruit en plaats ik onze mooie sector in het licht van diverse actuele maatschappelijke thema's.

NMT heeft in 2020 hard gewerkt aan een perspectief voor de sector. Zo is het Nederlandse *smart shipping forum*, SMASH!, bij de vereniging belegd. Daarnaast heeft NMT samen met andere maritieme branches het 'Masterplan voor een emissieloze maritieme sector' ontwikkeld, met als doel de ontwikkeling en bouw van 30 emissieloze schepen in 2030. Met daarbij uiteraard ook oog voor de ontwikkeling van de technologie die daarvoor nodig is. In 2021 gaan we belangrijke stappen maken in de uitvoering van dit plan. In 2020 zijn we ook gestart met een traject waarin de brede maritieme sector kijkt naar de omgang met China. Vanuit de maakindustrie blijft het ongelijke speelveld als gevolg van massieve Chinese staatssteun een speerpunt.

Het afgelopen jaar heeft ook laten zien hoe cruciaal de maritieme sector is. De wereld ging op slot, maar schepen bleven varen en wij bleven ze repareren, onderhouden en bouwen. De internationale scheepvaart kwam onlangs tot stilstand door de blokkade van het Suezkanaal, maar met gebruik van Nederlandse kennis en maritieme techniek kon het vastzittende schip worden vlot getrokken. We hebben de wereld toen maar meer dan eens, laten zien dat maritiem Nederland nog steeds toonaangevend is.

Antwoord op maatschappelijke vraagstukken

We willen als Nederlandse maritieme maakindustrie die toonaangevende speler blijven. We zien voor onze industrie een belangrijke rol weggelegd als het gaat om het oplossen van actuele en toekomstige maatschappelijke vraagstukken rondom bijvoorbeeld duurzaam transport, de stijgende

zeespiegel en het aanboren van schone energiebronnen. Denk ook aan aspecten als voedsel uit zee, leisure en, niet te vergeten, veiligheid. Dàt zijn de thema's van deze tijd en wereldwijd gaan al deze thema's over water, over de zee, kortom over onze maritieme kracht!

Mooi om de enorme offshore windambities van de Europese Unie te zien en de vlootvervangingsprogramma's van de Nederlandse overheid. Beide twee boosters voor de continuïteit van onze industrie in deze uitdagende tijd.

Maar er zijn nog veel drempels te nemen. De innovatiebudgetten bij onze maritieme bedrijven staan noodgedwongen onder druk, er is een ongelijk Europees én mondiaal speelveld en we kampen met een tekort aan technische vakmensen. Dat maakt het niet gemakkelijk om de beoogde verduurzamingsopgave aan te gaan en bijvoorbeeld ook de benodigde digitaliseringsslag te maken. Maar NMT blijft zich hiervoor inzetten!

Tijd voor krachtig Nederlands en Europees industriebeleid

De recente verkiezingen bieden weer nieuw perspectief en NMT vraagt daarom het te vormen kabinet en de Tweede Kamer om zich in te zetten voor het volgende:

- Pak in EU-verband prijsdumping door Chinese staatswerven aan en breng het ongelijke speelveld in Europa in kaart.
- Kies als Rijksrederij en Defensie met innovatief inkoopbeleid maximaal en voortvarend voor de eigen industrie, mede met het oog op onze strategische autonomie.
- Steun het Maritieme Masterplan in de vorm van cofinanciering vanuit het Europese herstellfonds of andere beschikbare middelen.
- Investeer in vakmensen en zet in op een leven lang leren. Zorg dat voorgenomen Europese offshore windambities ten goede komen aan de Europese scheepsbouwsector.
- Houd de exportkredietverzekering internationaal concurrerend en bied gerichte ondersteuning vanuit de overheid bij het verkennen van nieuwe markten.

Wij pleiten voor krachtig Nederlands en Europees industriebeleid, met als inzet: behoud en versterk de maritieme maakindustrie en bescherm deze waar het nodig is. Zo kunnen wij ook in de toekomst maatschappelijk én internationaal het verschil maken. In het belang van de thema's die ons allemaal raken!



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

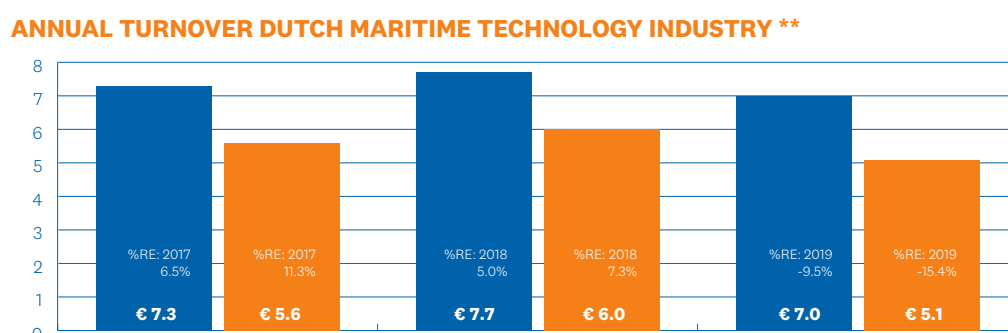
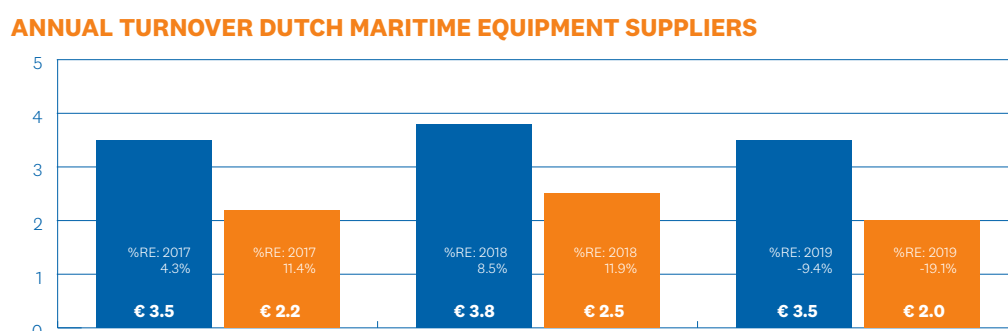
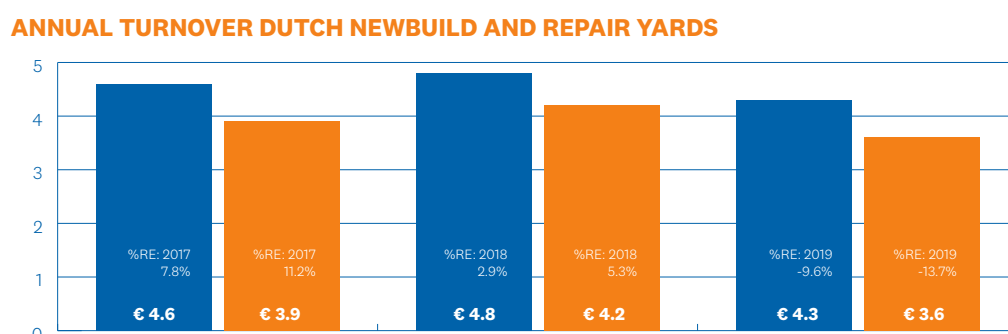
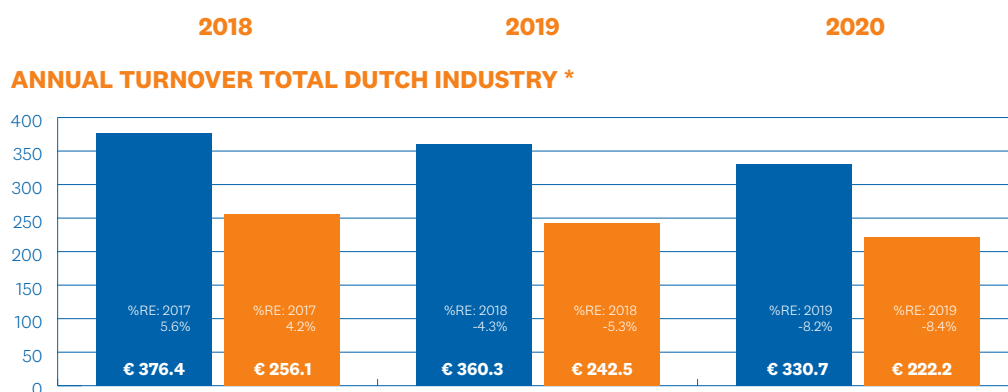
Technology serves the interests of the network, provides professional project support, and carries out independent research wherever necessary. There is a particular focus on issues linked to Trade, Innovation and Human Capital.

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.



Key figures

(in billion euro)



* Source: CBS

** Corrected for deliveries within the industry

■ total ■ export

TOTAL EMPLOYMENT***	2018 % RE: 2017	2019 % RE: 2018	2020 % RE: 2019
DUTCH NEWBUILD AND REPAIR YARDS	12,301 (1.7%)	12,113 (-1.5%)	11,810 (-2.5%)
DUTCH MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS****	18,994 (6.3%)	19,279 (1.5%)	18,987 (-1.5%)
DUTCH MARITIME TECHNOLOGY INDUSTRY	31,295 (4.4%)	31,392 (0.3%)	30,797 (-1.9%)

*** Minor update of the 2018 and 2019 figures

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

La Datcha
GEORGE TOWN

DAMEN

4

Samenvatting



Totale werkgelegenheid en omzet in de Nederlandse maritieme maakindustrie.

De totale werkgelegenheid in de Nederlandse maritiem-technologische sector bedroeg 30.797 FTE, dat is 1,9 procent lager dan 2019 met 31.392 FTE. De totale werkgelegenheid was onderverdeeld in 11.810 FTE werkzaam bij de scheepswerven (inclusief ingeleende krachten) en 18.987 FTE werkzaam bij maritieme toeleveranciers. De totaalomzet van de Nederlandse maritiem-technologische sector daalde met 9,5 procent ten opzichte van 2019 tot €7,0 miljard ¹.

Zeescheepsnieuwbouw

De totale orderintake is in 2020 met €283 miljoen 19% lager dan het jaar ervoor. Het grootste deel van de terugval is te verklaren door weinig nieuwe orders voor grote complexe schepen. De orderintake van shortsea schepen is in 2020 redelijk vergelijkbaar met het jaar ervoor qua aantal en GT, het orderboek is zelfs licht gestegen. Het aantal opleveringen in de zeescheepsnieuwbouw is in 2020 gedaald van 43 naar 28 schepen ten opzichte van het jaar ervoor. Echter zaten er wel een aantal grote complexe schepen bij. De totale opgeleverde geschatte waarde in 2020 in deze categorie is €825 miljoen, bijna het dubbele ten opzichte van 2019.

De negatieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een daling van het orderboek. Tegen het einde van 2020 was het orderboek gedaald naar 68 schepen met een totale waarde van €1.220 miljoen, de laagste stand sinds zeker 15 jaar. Het is dan ook niet verwonderlijk dat diverse werven op de rand van faillissement balanceerden en alles in het werk hebben gesteld om te overleven. Helaas heeft dit ook gevolgen gehad voor de werkgelegenheid, er zijn veel banen geschrapt in deze categorie.

Zeescheepsreparatie

De totale omzet van de Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven bedroeg in 2020 €332 miljoen (2019: €429 miljoen). De sector bood werkgelegenheid aan 1.419 personen (2019: 1.655 personen). Daarmee is een einde gekomen aan het voorzichtig herstel binnen de sector van de afgelopen paar jaar en de dalende trend in werkgelegenheid is doorgezet.

De Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven hebben in 2020 gezamenlijk meer dan 1000 schepen in hun dokken of aan de kade gehad. Alle scheepstypes zijn onder handen genomen, maar het grootste aandeel (zo'n 30%) waren vrachtschepen, gevolgd door offshoreschepen, en bagger-

schepen. Het grootste aandeel in de omzet had echter de offshore, gevolgd door de vrachtschepen. Het soort werk dat is uitgevoerd is voor het merendeel normaal onderhoud, op afstand gevolgd door schadeherstel. Er zijn slechts enkele ombouwprojecten gedaan maar deze zijn toch goed voor bijna 20% van de totale omzet van de sector.

Binnenvaart, visserij & kleine zeegaande schepen

In 2020 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 176 schepen (2019: 238). Er werden 159 schepen opgeleverd (2019: 182). Het aantal opleveringen en het aantal nieuwe opdrachten laten beide dus een stevige daling zien. Het orderboek is nog redelijk stabiel gebleven met 196 schepen (2019: 198) maar de vooruitzichten zijn duidelijk minder positief.

In 2020 zijn er 61 ladingvervoerende schepen opgeleverd, dit zijn er iets meer dan de 58 schepen die in 2019 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen laat een mooie stijging zien van 76 stuks in 2019 naar 98 in 2020. Een omvangrijke order voor 40 nieuwe tankers is mede verantwoordelijk voor deze stijging. Bij de veerponten en -boten zijn opdrachtgevers serieus bezig met vernieuwing van hun vloot, er zijn maar liefst 19 nieuwe schepen besteld in 2020. Het merendeel van de nieuw bestelde veerponten en -boten zullen elektrisch gaan varen.

Door de corona crisis was 2020 een rampzalig jaar voor de binnenvaart-passagiersschepen. De orderintake is dramatisch gedaald van 19 schepen in 2019 naar slechts 1 schip in 2020. Het aantal opgeleverde schepen is uitgekomen op 12 stuks, iets hoger dan de 11 schepen in 2019 maar lager dan verwacht omdat projecten zijn vertraagd en opleveringen zijn uitgesteld. 2020 was ook een slecht jaar voor de visserij. Investerings in nieuwe schepen worden uitgesteld of helemaal worden gecancelled. Dit is ook terug te zien in de orderintake, deze is meer dan gehalveerd van 13 stuks in 2019 naar 6 nieuwe orders in 2020. Het aantal opgeleverde vissersschepen is ook gedaald van 13 stuks in 2019 naar 9 opleveringen in 2020.

De orderintake van schepen uit de categorie 'bedrijfsvaartuigen en klein baggermaterieel' laat een daling zien, in totaal konden er 52 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2020 tegenover 125 stuks in 2019. De daling van de orderintake wordt met onder andere veroorzaakt door het klein baggermaterieel, dit deelsegment presteerde minder goed met 30 nieuwe orders en 41 opleveringen. De markt voor

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

bedrijfsvaartuigen blijft erg moeizaam in dit segment en bij de binnenvaart sleep- en duwboden waren de marktomstandigheden in 2020 ook somber.

In 2020 zijn er in de binnenvaart ook weer aardig wat onderhouds- en reparatiewerkzaamheden verricht. De bezetting van de hellingen, dokken en kades bij de binnenvaartwerven lag iets lager dan in 2019 maar het effect van de corona crisis op onderhouds- en reparatiewerkzaamheden is gelukkig beperkt gebleven.

Superjachtbouw

Terugkijkend op 2020 kunnen we stellen dat de orderintake al vroeg in het jaar tot stilstand kwam, maar uiteindelijk ook boven verwachting goed is afgesloten. De orderintake in 2020 is met een waarde van €2,15 miljard ongeveer verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor. Het orderboek per eind 2020 is flink gegroeid naar een waarde van €5,38 miljard. Naast de cijfers van verkochte jachten zijn er nog eens 13 jachten met een totale waarde van over de €500 miljoen op speculatie in aanbouw. Deze projecten worden pas zichtbaar in de cijfers zodra ze verkocht zijn.

Nederlandse werven bouwen steeds grotere jachten. In 2020 zijn er zes jachten verkocht die afgerond 80 meter zijn of groter. Ter vergelijking; in 2019 is er slechts één jacht verkocht van 80 meter of groter door een Nederlandse werf. Er zitten 15 jachten in het orderboek die afgerond 80 meter zijn of groter. Een andere trend die we zien is de toename van het aantal refits en initiatieven om de vloot te verduurzamen. Deze trend voor refits is al enige tijd geleden ingezet, maar heeft in 2020 een grote vorm aangenomen en doorgezet.

Maritieme toeleveranciers

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers daalde in 2020 met 9,4% naar (afgerond) €3,5 miljard, tegen €3,8 miljard in 2019. Uit schattingen blijkt dat ongeveer 55 procent van de omzet werd gegenereerd door export. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers daalde licht van 17.574 personen in 2019 naar 17.444 personen in 2020. Het aantal ingeleende werknemers daalde met 9,5% naar 1.543. In zijn algemeenheid begon het eerste kwartaal van 2020 redelijk goed waarna de markt brutaal werd verstoord door de coronapandemie. Bouwprojecten werden vertraagd of uitgesteld en er kwamen weinig nieuwe orders binnen. De lage olieprijs en de crisis in de offshore sector deed de toeleveranciers ook niet veel goeds.

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2020. Een belangrijke trend in de digitalisering is dat slimme systemen aan boord steeds meer gekoppeld worden. Toeleveranciers leggen zich vaker toe op het digitaal monitoren van de equipment en het onderhoud ervan. Daarnaast zit het ondersteunen van werk via remote assistance technologie mede door de coronapandemie in de lift.



Total employment in the Dutch maritime-technology sector was 30,797 FTE, 1.9% less than the 2019 figure of 31,392 FTE.

Total employment and turnover in Dutch maritime production industry

Total employment in the Dutch maritime technology sector was 30,797 FTE, 1.9% less than the 2019 figure of 31,392 FTE. The total can be divided into 11,810 FTE employed at shipyards (including temporary staff) and 18,987 FTE working for maritime suppliers. The total turnover of the Dutch maritime technology sector dropped by 9.5% to €7.0 billion² compared to 2019.

New seagoing vessels

The total order intake was 19% lower in 2020 than the previous year at €283 million. The majority of this fall can be explained by the small number of new orders for large complex vessels. The order intake for shortsea vessels in 2020 was reasonably similar to 2019 in terms of number and GT, and there was a slight increase in the order book. New build deliveries dropped in 2020 to 28 (2019: 43), although this figure did include several large complex vessels. The total value of the 2020 deliveries in this category is an estimated €825 million, nearly twice as much as in 2019.

The negative balance of the order intake and the number of deliveries again resulted in an order book decline. At the end of 2020, the order book had gone down to 68 vessels with a total value of €1,220 million, the lowest figure in at least 15 years. It is unsurprising, therefore, that various yards found themselves on the brink of bankruptcy and had to work hard to survive. This had an unfortunate impact on employment too, with many jobs lost in this category.

Ship repairs

The total turnover of the Dutch maintenance and repair yards in 2020 was €332 million (2019: €429 million). The sector employed 1,419 people (2019: 1,655), bringing to an end the gradual recovery seen in recent years. The downward trend regarding employment also continued.

Dutch maintenance and repair yards had over 1,000 vessels in their docks or at their quays in 2020. Although this involved all types, the majority (approximately 30%) were cargo vessels, followed by offshore vessels and dredgers. The largest part of the turnover can be attributed to offshore, followed by cargo vessels. The type of work mainly involved normal maintenance, with damage repairs coming

a distant second. While there were only a few refit projects, they amounted to nearly 20% of the sector's total turnover.

Inland shipping, fisheries & small seagoing vessels

The yards in this category received build orders for 176 vessels in 2020 (2019: 238), with 159 deliveries (2019: 182). Both these figures represented a significant reduction and although the order book remained relatively stable at 196 vessels (2019: 198), the prospects are clearly less positive.

A total of 61 cargo transport vessels were delivered in 2020, slightly more than the 58 delivered in 2019. The number of contracted vessels saw a healthy increase from 76 in 2019 to 98 in 2020. A significant order for 40 new tankers is partly responsible for this rise. Ferry clients are seriously focusing on updating their fleet, resulting in 19 new orders in 2020. The majority of the newly ordered ferries will be electrically powered.

The COVID-19 crisis made 2020 a disastrous year for inland passenger vessels. The order intake fell dramatically from 19 in 2019 to just one in 2020. The number of delivered vessels totalled 12, one more than the 11 vessels in 2019 but fewer than expected due to delays and postponed deliveries. Fisheries fared poorly in 2020 with investments in new vessels postponed or cancelled. The order intake of six vessels was less than half of the 13 in 2019. The number of delivered fishing vessels also dropped from 13 in 2019 to nine in 2020.

Orders of vessels in the 'commercial vessels and small dredging equipment' category also declined; in total there were 52 new orders in 2020 compared to 125 in 2019. The drop is partly caused by the sub-segment of small dredging equipment, which did not perform as well with 30 new orders and 41 deliveries. The market for commercial vessels continues to struggle, and the market conditions for inland tugs and push boats were also sombre in 2020.

Quite a few maintenance and repair activities took place in the inland shipping sector in 2020. The occupation of the slipways, docks and quays of the inland yards was slightly lower than in 2019, but the effect of the pandemic on this segment thankfully remained limited.

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

Superyachts

Looking back at 2020 we can state that the order intake came to a standstill early in the year, but eventually ended up better than expected. With a value of nearly €2.15 billion, the 2020 order intake nearly doubled from the previous year. The order book at the end of 2020 significantly increased to a value of €5.38 billion. In addition to the yachts sold, there are 13 yachts with a total value of over €500 million under construction on spec. These projects will only be reflected in the figures once they are sold.

Dutch yards are building bigger and bigger yachts, selling six yachts of 80 metres or more in 2020. In comparison, only one yacht was sold by a Dutch yard in this size bracket in 2019. The order book now contains 15 yachts of more than 80 metres. Other trends include an increase in the number of refits and various initiatives to increase the sustainability of the fleet. The refit trend started some time ago and has continued to grow further in 2020.

Maritime suppliers

The total turnover of Dutch maritime suppliers dropped by 9.4% in 2020 to €3.5 billion (rounded off) from €3.8 billion in 2019. Estimates show that approximately 55% of the turnover was generated by export. The competitive level is still considered very high. The number of employees in this segment saw a small decline from 17,574 employees in 2019 to 17,444 in 2020. The number of temporary staff dropped by 9.5% to 1,543.

In general, the first quarter of 2020 started reasonably well until the market was brutally disrupted by the coronavirus outbreak. Building projects were delayed or postponed and few new orders came in. The low oil prices and crisis in the offshore sector also affected suppliers.


The move towards increased sustainability and digitisation continued in 2020. A major trend in digitisation is the way smart systems are being linked onboard. Suppliers are enhancing their focus on the digital monitoring of equipment and the related maintenance. There is also a rise in support activities using remote assistance technology, partly boosted by the pandemic.





5

Jaarcijfers 2020

SEAGOING VESSELS ³



DRY CARGO SHIPS AND TANKERS

Order book*	
Number	38
GT	150,963
CGT	212,358
Delivered	
Number	8
GT	41,977
CGT	53,014
Received orders	
Number	12
GT	48,919
CGT	66,484




DREDGERS

Order book*	
Number	7
GT	38,193
CGT	59,512
Delivered	
Number	5
GT	33,595
CGT	51,877
Received orders	
Number	1
GT	2,333
CGT	5,635




WORKBOATS, TUGS AND SERVICE VESSELS

Order book*	
Number	12
GT	3,487
CGT	18,044
Delivered	
Number	12
GT	3,935
CGT	19,660
Received orders	
Number	9
GT	2,566
CGT	13,505

SUPERYACHTS ⁴



SUPERYACHTS

Order book*	
Number	61
GT	99,601
CGT	245,350
Million €	5,380
Delivered	
Number	16
GT	16,791
CGT	49,969
Million €	849
Received orders	
Number	27
GT	40,290
CGT	99,784
Million €	2,150




OFFSHORE, WINDFARM SERVICE

Order book*	
Number	9
GT	4,910
CGT	18,069
Delivered	
Number	2
GT	18,498
CGT	22,163
Received orders	
Number	5
GT	3,581
CGT	11,372



CRUISE SHIPS

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



FERRIES

Order book*	
Number	2
GT	930
CGT	3,122
Delivered	
Number	-
GT	-
CGT	-
Received orders	
Number	2
GT	930
CGT	3,122

* Order book per 31 December 2020

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

⁴ Excluding yachts built on speculation

INLAND, FISHING & SMALL SEAGOING VESSELS

 PASSENGER VESSELS	 DRY CARGO SHIPS AND TANKERS	 SERVICE VESSELS	 DREDGERS
Order book*	Order book*	Order book*	Order book*
Number 11	Number 123	Number 17	Number 3
GT 24,625	GT 203,575	GT 1,830	GT 1,160
Million € 235	Million € 798	Million € 61	Million € 18
Delivered	Delivered	Delivered	Delivered
Number 12	Number 61	Number 25	Number 41
GT 23,000	GT 103,985	GT 3,158	GT 5,951
Million € 233	Million € 384	Million € 51	Million € 132
Received orders	Received orders	Received orders	Received orders
Number 1	Number 98	Number 16	Number 30
GT 2,000	GT 162,290	GT 1,661	GT 5,699
Million € -	Million € 630	Million € 31	Million € 109
 FERRIES	 FISHING VESSELS	 TUGS AND PUSHERS	
Order book*	Order book*	Order book*	
Number 21	Number 15	Number 6	
GT 3,012	GT 4,078	GT 569	
Million € 66	Million € 63	Million € 16	
Delivered	Delivered	Delivered	
Number 4	Number 9	Number 7	
GT 468	GT 2,379	GT 557	
Million € 13	Million € 34	Million € 11	
Received orders	Received orders	Received orders	
Number 19	Number 6	Number 6	
GT 2,230	GT 1,037	GT 346	
Million € 52	Million € 20	Million € 7	

* Order book per 31 December 2020



Zeescheeps- nieuwbouw

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

In het vorige sectorjaarverslag meldden wij dat de Zeescheepsnieuwbouw zich in zwaar weer bevond. Met een orderboek waarin een aantal grote complexe (helaas verliesgevend) projecten stonden en een historisch lage orderintake maakten wij ons zorgen voor het behoudt van de kennis en werkgelegenheid als er in 2020 niet voldoende nieuwe opdrachten bij zouden komen.

Coronamaatregelen beïnvloeden kostprijs

In 2020 is het er niet makkelijker op geworden: in maart ging de wereld in lockdown, zochten we naar nieuwe werkwijzen om het lopende werk voort te zetten. Alle werven hebben maatregelen genomen om het werk veilig uit te kunnen voeren, met afstand houden, testen en werken in gescheiden ploegen. Desondanks heeft dit impact gehad op de voortgang van de projecten, vooral wanneer technisch personeel noodzaak werd in quarantaine te gaan en er effectief minder handen beschikbaar waren. De kosten gingen hierdoor omhoog, terwijl hier geen nieuwe inkomsten tegenover stonden.

Laagste orderintake in 15 jaar

Het aantal opleveringen is in 2020 gedaald van 43 naar 28 schepen ten opzichte van het jaar ervoor. Echter zaten er wel een aantal grote complexe schepen bij. De totale opgeleverde geschatte waarde in 2020 in deze categorie is €825 miljoen, bijna het dubbele in geldwaarde ten opzichte van 2019.

De orderintake is in 2020 met €283 miljoen 19% lager dan het jaar ervoor. De negatieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een daling van het orderboek. Tegen het einde van 2020 was het orderboek gedaald naar 68 schepen met een totale waarde van €1.220 miljoen, de laagste stand sinds zeker 15 jaar.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat diverse werven op de rand van faillissement balanceerden en alles in het werk hebben gesteld om te overleven. Helaas heeft dit ook gevolgen gehad voor de werkgelegenheid, er zijn veel banen geschrappt in deze categorie.

De terugval in orderintake is voor een klein deel te verklaren doordat in maart enkele potentiële orders in de wacht werden gezet, gelukkig zijn er na die tijd wel orders geboekt. Het grootste deel van de terugval is te verklaren door weinig nieuwe orders voor onder andere baggerschepen.

Shortsea schepen

De orderintake van shortsea schepen in 2020 is redelijk vergelijkbaar met het jaar ervoor qua aantal en GT, het orderboek is zelfs licht gestegen. Ook kunnen we al melden dat 2021 goed is begonnen met 10 nieuw bestelde shortsea schepen op het moment van schrijven, al dreigen nu de onvoorziene en sterk stijgende staalprijzen roet in het eten te gooien.

Wanneer we de lijst met nieuwe orders bekijken is overduidelijk meer aandacht voor duurzaamheid van de schepen. Steeds vaker worden hybride aandrijflijnen besteld, of volledig elektrisch, en ook wind als hulpvoortstuwing komt voor.

ORDERBOOK SEAGOING NEWBUILDS

	2018	2019	2020
CGT (x 1000)			
Export	296	255	236
Total	404	374	311
Euro (in million euro)			
Export	1,474	1,369	1,025
Total	1,854	1,759	1,220
XXX (in numbers)			
Export	57	43	49
Total	77	66	68

NEW ORDERS SEAGOING NEWBUILDS

	2018	2019	2020
CGT (x 1000)			
Export	125	81	80
Total	141	120	100
Euro (in million euro)			
Export	601	249	223
Total	643	351	283
XXX (in numbers)			
Export	32	24	20
Total	39	35	29

DELIVERY OF SEAGOING NEWBUILDS

	2018	2019	2020
CGT (x 1000)			
Export	105	102	106
Total	180	144	163
Euro (in million euro)			
Export	339	351	566
Total	589	438	825
XXX (in numbers)			
Export	37	34	16
Total	55	43	28





Maritieme toeleveranciers

De Nederlandse maritieme toeleveringsindustrie

levert producten en diensten aan scheepswerven, rederijen, offshore, binnenvaart, visserij, jachtbouw en marine.

De belangrijkste productgroepen zijn elektrotechnische en werktuigkundige installaties, ingenieursdiensten, nautische componenten, constructiedelen, coatings, interieurbouw en technische onderhoudsdiensten. Het totaal aantal maritieme toeleveranciers in Nederland wordt geschat op 800, waaronder zeer veel mkb-bedrijven. De Nederlandse toeleveranciers zijn gespecialiseerd in hoogwaardige producten en zijn continue bezig met het innoveren hiervan.

De totale omzet van Nederlandse maritieme toeleveranciers daalde in 2020 met 9,4% naar (afgerond) €3,5 miljard, tegen €3,8 miljard in 2019. Uit schattingen blijkt dat ongeveer 55 procent van de omzet werd gegenereerd door export. Het concurrentieniveau wordt nog steeds als bijzonder competitief ervaren. Het aantal eigen werknemers daalde licht van 17.574 personen in 2019 naar 17.444 personen in 2020. Het aantal ingeleende werknemers daalde met 9,5% naar 1.543.

Coronacrisis

Op individueel niveau verschillen maritieme toeleveranciers van elkaar, en dus ook de impact van de coronacrisis. Toeleveranciers leveren producten en diensten voor schepen van verschillende soorten en maten. Daarnaast zijn ze actief op de nieuwbouw- en / of reparatiemarkt, in verschillende geografische gebieden en verschilt de betrokkenheid over de bouwfase van het project. In zijn algemeenheid begon het eerste kwartaal van 2020 redelijk goed, waarna de markt bruuft werd verstoord door de coronapandemie. Bouwprojecten werden vertraagd of uitgesteld en er kwamen weinig nieuwe orders binnen. De lage olieprijs en de crisis in de offshore sector deden ook niet veel goeds. Scheepsbouw is laat cyclisch en kent langlopende orders. De effecten van de crisis zijn dus niet zomaar verdwenen.

Door de coronacrisis zijn tal van evenementen wereldwijd niet doorgegaan waardoor het digitale domein steeds belangrijker is geworden. Voornamelijk het contact maken

met nieuwe klanten is lastig in tijden waarin de reismogelijkheden beperkt zijn en beurzen niet doorgaan. Ook het verlenen van service in het buitenland was een grote uitdaging. Door de ingestelde quarantaineregels in vertrek- en aankomstland zijn servicemonteurs veel tijd kwijt en de kosten hoger, als ze al een visum konden bemachtigen. Daarnaast heeft de coronapandemie aangetoond hoe kwetsbaar toeleverketens zijn. Toeleveranciers hebben last gehad bij zowel het importeren als het exporteren van goederen.

Een opsteker voor de Nederlandse maakindustrie

De order voor het nieuwe bevoorradingschip Zr.Ms. Den Helder voor defensie betekent dat meer dan 100 (voornamelijk) Nederlandse bedrijven aan de slag kunnen. Het totale projectbudget dat met de bouw van Zr.Ms. Den Helder gemoeid is bedraagt € 375 miljoen.

Duurzaamheid, digitalisering & systeemintegratie

De trend van verduurzaming en digitalisering zette door in 2020. 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.

Het ondersteunen van werk via remote assistance technologie zit mede door de coronapandemie in de lift. Met behulp van bijvoorbeeld een mixed reality-bril kunnen klanten of ingeleende servicemonteurs, van afstand geholpen worden door ervaren servicemensen, zelf machines in elkaar zetten, onderhoud plegen of repareren.

Ook hebben de toeleveranciers weer veel inspanningen geleverd op het gebied van de verduurzaming. Ze bieden een breed scala aan duurzame oplossingen, van accu's en restwarmte-terugwinsystemen tot zeer efficiënte aandrijvingssystemen.

TURNOVER & EMPLOYMENT MARITIME EQUIPMENT SUPPLIERS

Turnover (billion euro)



Employment (FTE's)



* Also includes the estimated number of temporary workers



Zeescheeps- reparatie

De totale omzet van de Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven bedroeg in 2020 €332 miljoen (2019: €429 miljoen).

De sector bood werkgelegenheid aan 1.419 personen (2019: 1.655 personen). Daarmee is een einde gekomen aan het voorzichtig herstel binnen de sector van de afgelopen paar jaar en de dalende trend in werkgelegenheid is doorgezet. Ook de onderhouds- en reparatiewerven hebben de gevolgen van de corona-crisis ondervonden, echter is de omzetsdaling hier maar deels aan te wijten. Het aantal grote projecten zoals refits en conversies neemt nog steeds af. Dit soort projecten zijn, zeker voor de grotere dokken, erg belangrijk voor de omzet. Herstel op de olie- en gasmarkt (een belangrijke sector wat betreft grote projecten) laat nog steeds op zich wachten en gezien de ontwikkelingen begin 2021 op de Noordzee is het de vraag of de hoop op een substantieel herstel reëel is. Ook de cruisevaartmarkt is vaak goed voor een aantal grote projecten. Deze markt komt helaas moeilijk op gang na gedoe over de Nederlandse interpretatie van regelgeving, ondanks de duidelijkheid die de rechter afgelopen jaar heeft gegeven.

Markt

De Nederlandse onderhouds- en reparatiewerven hebben in 2020 gezamenlijk meer dan 1000 schepen in hun dokken of aan de kade gehad. Alle scheepstypes zijn onder handen genomen, maar het grootste aandeel (zo'n 30%) waren vrachtschepen, gevolgd door offshoreschepen, en baggerschepen. Het grootste aandeel in de omzet had echter de offshore, gevolgd door de vrachtschepen. Het soort werk dat is uitgevoerd is voor het merendeel normaal onderhoud, op afstand gevolgd door schadeherstel. Er zijn slechts enkele ombouwprojecten gedaan maar deze zijn toch goed voor bijna 20% van de totale omzet van de sector. Het aantal ballastwaterbehandelingsystemen dat is ingebouwd bij de werven is, afgezet tegen het aantal schepen dat op de werven is geweest, niet

heel hoog. De installatie van scrubbers is wereldwijd het afgelopen jaar afgenomen en die trend is ook in Nederland te zien met de inbouw van slechts enkele systemen. De concurrentie in de sector is nog steeds onverminderd groot. Onderhouds- en reparatiewerven kunnen een breed palet aan scheepstypen onder handen nemen met als gevolg dat er veel gegadigden zijn voor een opdracht, zowel in Nederland als de ons omringende landen. Dat gecombineerd met de krappe onderhoudsbudgetten van veel reders (de vrachtenmarkten staan in veel segmenten nog onder druk) heeft als gevolg dat de marges laag zijn en er soms veel risico genomen moet worden om een opdracht te krijgen.

Corona-impact

Als gevolg van de corona-pandemie en de maatregelen op de werkvloer bij de werven zijn er enkele opdrachten geannuleerd. In het begin van de corona-pandemie hebben zeer veel vlagstaten een tijdelijk uitstel gegeven voor inspecties. Gevolg hiervan was dat de betreffende schepen niet in dok hoefden om hun certificaten te vernieuwen. Niet alle reders hebben hiervan gebruik gemaakt: vaak worden dokbeurten lang van te voren gepland en zo'n planning omgooien is niet in alle gevallen voordelig. Door de reisbeperkingen was het soms lastig voor reders om bijvoorbeeld superintendents of onderhoudspersoneel naar de schepen te krijgen, andersom was het voor de werven lastig om klanten te bezoeken. Een aantal Nederlandse reders koos er om die reden voor om hun onderhoud in Nederlandse dokken uit te laten voeren. Een ander gevolg van de pandemie was dat de cruisevaartmarkt stil kwam te liggen. Door het gebrek aan inkomsten staan de onderhoudsbudgetten bij cruisereederijen onder druk, wat geen goed nieuws is voor de werven.

TURNOVER & EMPLOYMENT SHIP REPAIR INDUSTRY

Turnover (million euro)

2018	416
2019	429
2020	332

Employment (FTE's)

2018	1,751
2019	1,655
2020	1,419



**Binnenvaart,
visserij & kleine
zeegaande schepen**

Deze categorie omvat zeegaande schepen tot 100 GT, alle vissersschepen en alle typen vaartuigen voor de binnenwateren. **In 2020 ontvingen de werven in deze categorie bouwopdrachten voor 176 schepen (2019: 238).**

Er werden 159 schepen opgeleverd (2019: 182). Het aantal opleveringen en het aantal nieuwe opdrachten laten beide dus een stevige daling zien. Het orderboek is nog redelijk stabiel gebleven met 196 schepen (2019: 198), maar de vooruitzichten zijn duidelijk minder positief.

Binnenvaart

In 2020 zijn er 61 droge en natte ladingschepen opgeleverd, dit zijn er iets meer dan de 58 schepen die in 2019 zijn opgeleverd. Het aantal gecontracteerde schepen laat een mooie stijging zien van 76 stuks in 2019 naar 98 in 2020. Een omvangrijke order voor 40 nieuwe tankers is mede verantwoordelijk voor deze stijging. Of deze orderaantallen de komende jaren op peil blijven is maar zeer de vraag, de massale vraaguitval door de corona crisis heeft ervoor gezorgd dat 2020 voor de binnenvaart een moeizaam jaar was. Er hoefde minder lading te worden vervoerd waardoor de vrachtprijzen mager waren, dit kan een negatief effect hebben op investeringen in nieuwe schepen. De verduurzaming van de binnenvaart is een onderwerp waar veel aandacht voor blijft, zo wordt er door diverse partijen gewerkt aan schepen die op waterstof gaan varen. Ook komen er steeds meer financiële middelen beschikbaar via nationale en Europese verduurzamingsubsidies. Hopelijk geeft dit de komende jaren een impuls aan de bouw van nieuwe duurzame schepen en retrofits van de bestaande schepen met schonere motoren en/of nabehandelingssystemen.

Door de corona crisis was 2020 een rampzalig jaar voor de passagiersschepen, de hele vloot riviercruise- en rondvaartschepen heeft lang tegen de kant gelegen en toen er weer gevaren mocht worden was dit met fors minder passagiers vanwege de coronamaatregelen. De orderintake is dan ook dramatisch gedaald van 19 schepen in 2019 naar slechts 1 schip in 2020. Het aantal opgeleverde schepen is uitgekomen op 12 stuks, iets hoger dan de 11 schepen in 2019 maar lager dan verwacht omdat projecten zijn vertraagd en opleveringen zijn uitgesteld.

Bij de veerponten en -boten zijn opdrachtgevers serieus bezig met vernieuwing van hun vloot, er zijn maar liefst 19 nieuwe schepen besteld in 2020. Bijna een verviervoudiging ten opzichte van de 5 nieuwe orders in 2019. Het merendeel van de nieuw bestelde veerponten en -boten zullen elektrisch gaan varen, verduurzaming is voor de (publieke) opdrachtgevers in dit segment erg belangrijk en het vaar-

profiel van deze schepen leent zich uitstekend voor elektrisch varen. De duurzame innovaties die worden ontwikkeld in dit segment zullen ongetwijfeld ook hun weg naar andere segmenten vinden de komende jaren.

In 2020 zijn er in de binnenvaart ook weer aardig wat onderhouds- en reparatiewerkzaamheden verricht. De bezetting van de hellingen, dokken en kades bij de binnenvaartwerven lag iets lager dan in 2019 maar het effect van de corona crisis op onderhouds- en reparatiewerkzaamheden is gelukkig beperkt gebleven.

Visserij

2020 was voor de visserij een slecht jaar, door de corona crisis was er veel minder vraag naar verse vis omdat de horeca lang gesloten was. Hierdoor waren de visprijzen laag en naast deze slechte marktomstandigheden is er ook veel onzekerheid over de toekomst van de visserij. De Brexit, geplande windmolenparken, het pulsverbod en een drukbezette Noordzee zijn allemaal bedreigingen voor de visserij waardoor investeringen in nieuwe schepen worden uitgesteld of helemaal worden gecancelled. Dit is ook terug te zien in de orderintake, deze is meer dan gehalveerd van 13 stuks in 2019 naar 6 nieuwe orders in 2020. Het aantal opgeleverde vissersschepen is ook gedaald van 13 stuks in 2019 naar 9 opleveringen in 2020.

Een lichtpuntje voor de komende jaren is wel dat er eind 2020 ongeveer 25 kielen zijn gelegd voor nieuwe vissersschepen. De kielen zijn alvast gelegd in verband met strengere regelgeving die geldt voor schepen waarvan de bouw na 1 januari 2021 is gestart. Men heeft 6 jaar de tijd om deze schepen in de vaart te brengen, dus hopelijk leidt dat tot mooie orders de komende jaren. De kottervloot bestaat nu voor 75% uit schepen van 20 jaar of ouder dus nieuwe schepen zijn ook gewoon nodig.

Het onderhouds- en reparatiewerk aan de kottervloot bleef in 2020 veelal beperkt tot de noodzakelijke werkzaamheden dus ook hieraan is minder verdiend dan in 2019.

Bedrijfsvaartuigen en klein baggermaterieel

Dit segment bestaat uit niet-ladingvervoerende schepen zoals werkschepen, sleep- en duwboten, patrouilleboten en klein baggermaterieel. In 2020 zijn er in dit segment 73 schepen opgeleverd, 26 stuks minder dan in 2019. De orde-rintake is ook sterk gedaald, in totaal konden er 52 nieuwe opdrachten worden genoteerd in 2020 tegenover 125 stuks in 2019.

Waar vorig jaar het segment klein baggermaterieel erg goed presteerde is dat in 2020 helemaal gekanteld, van 87 nieuwe orders in 2019 is dat teruggezakt naar slechts 30 nieuwe orders in 2020. Het aantal opleveringen in dit segment is ook sterk gedaald van 75 stuks in 2019 naar 41 stuks in 2020.

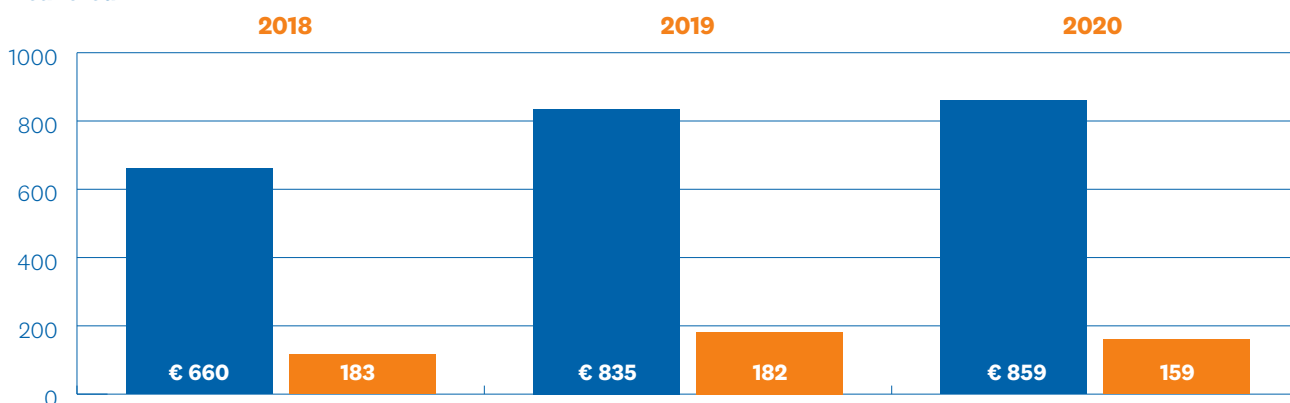
De markt voor bedrijfsvaartuigen blijft erg moeizaam met 25 opgeleverde schepen en 16 nieuwe orders in 2020.

Bij de binnenvaart sleep- en duwboten waren de marktomstandigheden afgelopen jaar ook somber met een daling in het aantal opleveringen van 10 stuks in 2019 naar 7 stuks in 2020. Het aantal nieuwe orders in dit segment is afgenomen van 16 nieuwe orders in 2019 naar een magere 6 nieuwe opdrachten in 2020.

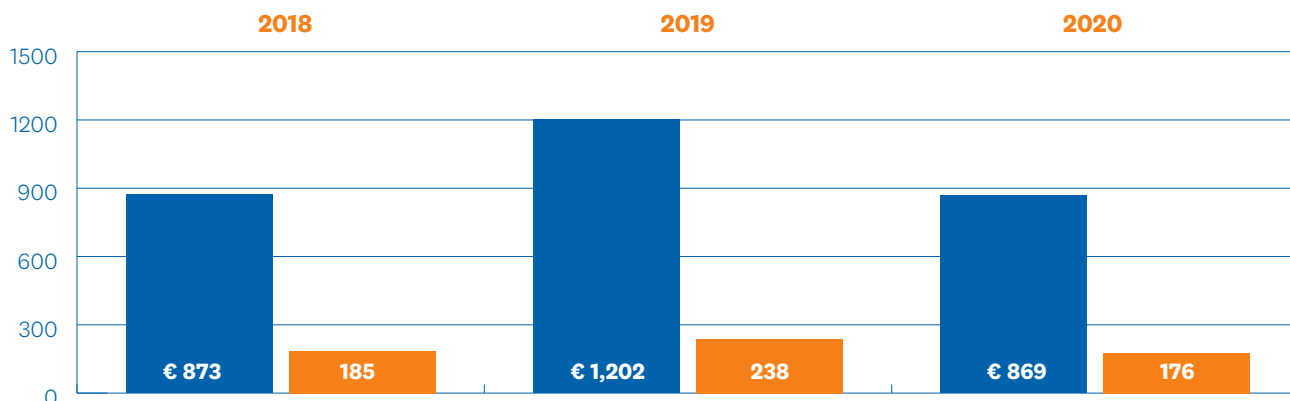
In zijn totaliteit was 2020 een slecht jaar voor dit segment, de corona crisis heeft ervoor gezorgd dat de opgaande lijn van 2019 niet is doorgezet. Klanten zijn voorzichtig met investeren en het aangaan van verplichtingen, het is te hopen dat de marktomstandigheden in 2021 verbeteren.

INLAND SHIPPING, FISHING & SMALL SEAGOING VESSELS

Delivered



Received orders



■ Euro (in million euro) ■ Number



DÜSTERNBROOK



0233888



Superjachtbouw

Terugkijkend op 2020 kunnen we stellen dat het jaar vroeg tot stilstand kwam, maar ook **boven verwachting goed is afgesloten**. De orderintake in 2020 is met een waarde van €2,15 miljard ongeveer verdubbeld ten opzichte van het jaar ervoor.

Het orderboek per eind 2020 is flink gegroeid naar een waarde van €5,38 miljard. Hoe dat komt? 'De huidige en toekomstige eigenaren zijn op zoek naar een bubbel op het water' is een tekst wat door velen is geroepen. Naast de cijfers van verkochte jachten zijn er nog eens 13 jachten met een totale waarde van over de €500 miljoen op speculatie in aanbouw. Deze projecten worden pas zichtbaar in de cijfers zodra ze verkocht zijn.

De werven Feadship, Damen Yachting, Oceanco, Royal Huisman, Heesen en Moonen hebben allemaal een goed jaar achter de rug. De grootte van de geleverde jachten varieert tussen de 24 en 120 meter. Nederland bouwt steeds grotere jachten. In 2020 zijn er zes jachten verkocht die afgerond 80 meter zijn of groter. Ter vergelijking; in 2019 is er slechts één jacht verkocht van 80 meter of groter door een Nederlandse werf. Er zitten 15 jachten in het orderboek die afgerond 80 meter zijn of groter.

De grote hoeveelheid werk heeft ook een keerzijde, er zijn verschillende toeleveranciers die niet meer verkopen omdat het werkaanbod groter is dan ze normaal gesproken aankunnen. Dit benadrukt ook de noodzaak om intensiever met elkaar samen te werken en dat krijgt ook vorm bij de invulling van de activiteiten van de Holland Yachting Group, die onder de paraplu van NMT in 2020 is gegroeid tot 32 leden. Werven en toeleveranciers werken daarin samen om het imago van de superjachtbouw in Nederland een extra boost te geven. Zo is er een nieuwe website gelanceerd en wordt er nagedacht hoe de sector zich beter kan presenteren in het buitenland. Er was al langer behoefte aan een nieuwe invulling van de beurzen, evenementen en boat shows, maar ook door de coronapandemie werden we uitgedaagd om alternatieven te bedenken.

Boot Düsseldorf was een van de weinige boat shows die nog door is gegaan. Alle shows werden virtueel gedaan of verplaatst naar later in het jaar, of zelfs uitgesteld tot 2021. Uiteraard zijn er wel lokaal events georganiseerd, ook door werven. Veelal lokale bezoekers en geen inmenging van de grote partijen uit Europa. De focus lag voornamelijk op de grote shows in Monaco en Fort Lauderdale. Reisbeperkingen opgelegd door de overheid hebben ook het verkoopproces

gemaakt: Royal Huisman en Moonen hebben enkele schepen online kunnen verkopen. Daarnaast hebben we sinds vorig jaar soms moeite gehad om bemanning van de jachten in Nederland te krijgen, waardoor de begeleiding van bouw en refits, en zeker ook de opleveringen van schepen niet altijd even gemakkelijk waren. NMT heeft daarover uitvoerig gesproken met de overheid, hoe het een en ander veilig georganiseerd kan worden, en bij het 'ter perse gaan' van dit jaarverslag werd bekend het probleem in goede samenwerking met ministerie en marechaussee is opgelost.

Trends

Andere trends die we zien is de toename van het aantal refits en initiatieven om de vloot te verduurzamen. Deze trend voor refits is al enige tijd geleden ingezet, maar heeft in 2020 een grote vorm aangenomen en doorgezet. Er zijn meerdere werven die zich hebben ingericht op de refit-sector. Een werf als Oceanco heeft een vestiging in Zwijndrecht overgenomen, Huisfit van Royal Huisman zit al enige tijd in Amsterdam. En er is sprake van een idee om meer te doen met de refit-sector in omgeving Rotterdam.

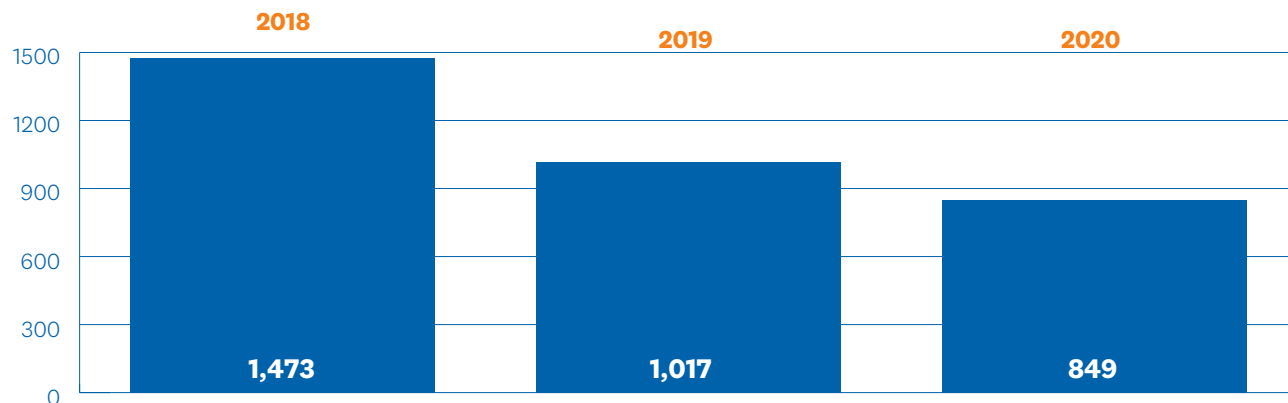
Een ander belangrijk initiatief is de Water Revolution Foundation, welke een flinke opmars heeft gemaakt in de industrie. Het doel van de WRF is om sustainability in de superjacht industrie onder de aandacht te brengen en meer awareness te creëren voor het milieu en de oceanen. Bij de werven en toeleveranciers zien we ook meer aandacht voor onder andere: emissieloos varen, waterstof, hybride, exhaust systemen, sustainability, etc.

Awards

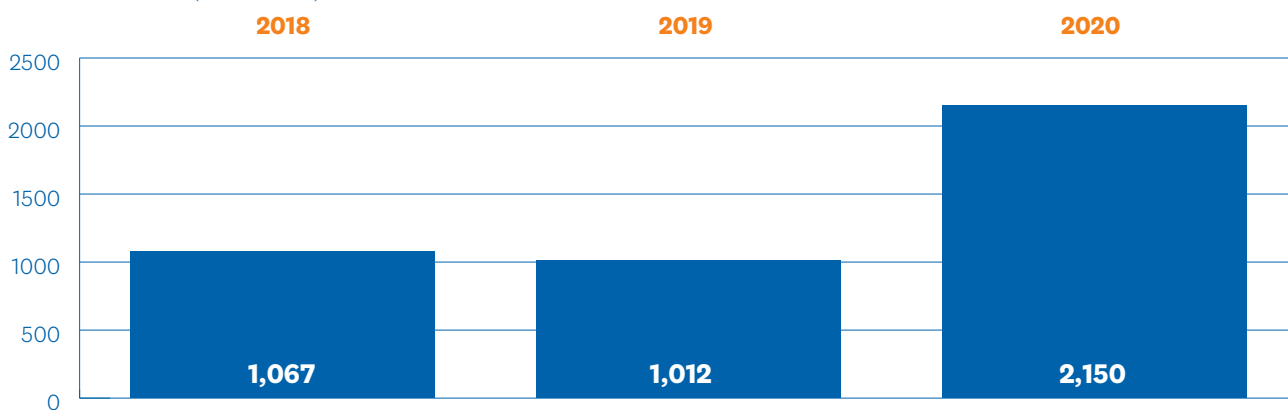
In 2020 won Feadship met 3 jachten prijzen bij de World SuperYacht Awards. Respectievelijk M/Y PI (Motor Yacht of the year, Displacement Motor Yachts Between 1,500GT and 1,999GT) M/Y NAJIBA (Displacement Motor Yachts Between 500GT and 999GT) en M/Y LADY S (Displacement Motor Yachts Between 2,000GT and 4,999GT) ontvingen een award. Een andere award ging naar Royal Huisman / Huisfit voor de refit van S/Y VAGRANT (categorie Re-built Yachts).

VALUE OF DUTCH SUPERYACHT CONSTRUCTION

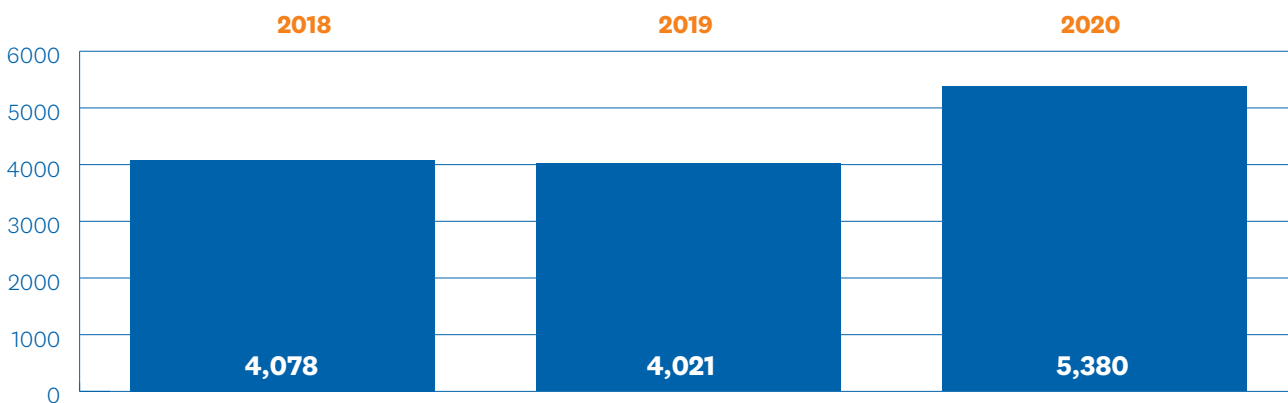
Delivered (in million euro)



Received orders (in million euro)



Order book per 31 December (in million euro)





A large suspension bridge is under construction over a vast blue ocean. The bridge's main span is a dark, thick beam supported by a tall, blue, A-frame pylon. Numerous suspension cables connect the pylon to the bridge deck. In the foreground, a large construction barge with a complex network of orange metal scaffolding and railings is visible. The sky is a clear, light blue. The overall scene depicts a major engineering project in progress.

Europese & wereldscheepsbouw

Zeescheepsbouw in **Europa en de wereld.** Nog steeds geen herstel.

Wereldscheepsbouw

De wereldwijde commerciële scheepsbouwindustrie is behoorlijk verstoord door de coronapandemie. Ondanks een opleving in het laatste kwartaal van 2020 daalde de wereldwijde orderintake met 12% van 21,1 miljoen Compensated Gross Tonnage (CGT) in 2019 naar 18,6 miljoen CGT in 2020 (bron: SEA Europe / IHS Fairplay). In 2020 zijn bij benadering 2.306 zeeschepen opgeleverd met een totale CGT-waarde van 30,4 miljoen. Dit is nagenoeg 11% lager dan het aantal opgeleverde CGT in 2019. De negatieve balans tussen de orderintake en het aantal opleveringen zorgde wederom voor een daling van het orderboek.

Tegen het einde van 2020 was het orderboek gedaald naar 74,9 miljoen CGT (2019: 79,7 miljoen CGT), de laagste stand sinds 2003. Ook het aantal schepen in het orderboek is historisch laag. Volgens Clarksons stond het orderboek als percentage van de vloot eind 2020 op het laagste niveau in 31 jaar (7%).

In termen van CGT is China verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van de orderintake (40%) in 2020. China heeft zelfs in absolute termen meer orders binnengesleept ten opzichte van het jaar 2019. Na China volgt Zuid-Korea met 31%, Japan (11%) en de EU-27 (5%). Naast de orderintake hebben Chinese werven de meeste schepen opgeleverd in 2020 (37% in CGT), gevolgd door Zuid-Korea (28%), Japan (20%) en de EU-27 (6%). Ook is China verantwoordelijk voor het grootste gedeelte van het orderboek (36%) per eind 2020, gevolgd door Zuid-Korea (26%), Japan (12%) en de EU-27 (15%). Wereldwijd gezien beslaan bulkschepen het grootste aandeel in de orderboeken, gevolgd door gastankers, containerschepen, passagiersschepen en ferry's, olie- en chemicaliëntankers en de categorie 'andere niet vrachtschepen'.

Orders voor schepen met dual-fuel voortstuwing (LNG of LPG) hebben terrein gewonnen in 2020. Daarnaast worden er steeds meer energie besparende technologieën geïntegreerd / toegepast aan boord van schepen, niet alleen bij nieuwbouwschepen maar ook bij refits. Echter zijn er veel verschillende soorten alternatieve brandstoffen en is er nog veel onduidelijk wat betreft de toekomst van sommigen. Veel reders vinden het daarom nog lastig om een definitieve keuze te maken.

Europese Scheepsbouw

In Europa (EU-27 + VK + Noorwegen) ligt de focus op complexe en innovatieve schepen zoals cruiseschepen. Helaas is dit segment door de coronapandemie juist het hardste geraakt en zijn er nauwelijks nieuwe orders voor cruiseschepen geplaatst. Hierdoor is de orderintake van zeeschepen in Europa sterk gedaald in CGT op jaarbasis. Er zijn 145 nieuwe orders gerapporteerd in 2020 met een totale waarde van 0,9 miljoen CGT, een daling van wel 64% ten opzichte van het jaar ervoor. Het aantal opleveringen zijn sterk gedaald in 2020. Ook plaatsten de Europese reders in 2020 weer het overgrote deel van hun orders (in CGT) buiten de Europese Unie, voornamelijk in Azië. Dit in tegenstelling tot Azië, waar de overgrote meerderheid van de reders in eigen land bestelt.

GLOBAL SHIPBUILDING STATISTICS (COMMERCIAL SEAGOING VESSELS)

	Sea Europe**	World total*	% share SEA Europe countries
2020			
Order book per 31 December 2020			
1,000 GT	10,992	126,652	8.7 %
1,000 CGT	12,169	74,859	16.3 %
New orders			
1,000 GT	794	35,546	2.2 %
1,000 CGT	1,150	18,627	6.2 %
Deliveries			
1,000 GT	1,666	58,773	2.8 %
1,000 CGT	2,181	30,475	7.2 %
2019			
Order book per 31 December 2019			
1,000 GT	11,565	138,737	8.3 %
1,000 CGT	12,581	79,703	15.8 %
New orders			
1,000 GT	2,506	38,405	6.5 %
1,000 CGT	2,918	21,084	13.8 %
Deliveries			
1,000 GT	2,525	66,199	3.8 %
1,000 CGT	2,979	34,304	8.7 %

* Source: IHS Fairplay

** Source: SEA Europe - Netherlands Maritime Technology

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

EUROPEAN SHIPBUILDING STATISTICS (COMMERCIAL SEAGOING VESSELS)

	Order book per 31 December 2020				New orders 2020				Deliveries 2020			
	Number	1,000 GT	1,000 CGT	% CGT	Number	1,000 GT	1,000 CGT	% CGT	Number	1,000 GT	1,000 CGT	% CGT
Belgium	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Bulgaria 2)	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	2	3	6	0.3%
Croatia 2)	25	218	244	1.6%	4	1	5	0.2%	10	38	44	1.7%
Czech Republic	1	2	4	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Denmark 2)	6	3	12	0.1%	3	2	8	0.3%	1	0	1	0.0%
Estonia	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Finland 2)	11	1,187	1,117	7.4%	1	12	27	1.1%	1	182	164	6.5%
France 2)	65	2,237	2,063	13.7%	25	417	386	15.7%	12	138	153	6.1%
Germany 2)	29	1,797	1,766	11.7%	5	44	43	1.7%	6	291	285	11.4%
Greece 2)	6	7	19	0.1%	1	1	3	0.1%	4	1	5	0.2%
Hungary	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Ireland	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Italy 2)	48	3,978	4,262	28.3%	0	0	0	0.0%	7	518	558	22.3%
Latvia	1	0	1	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Lithuania	3	7	17	0.1%	1	1	4	0.2%	1	2	5	0.2%
Netherlands 1) 2)	68	198	311	2.1%	29	58	100	4.1%	28	104	163	6.5%
Poland 2)	75	178	319	2.1%	35	49	114	4.6%	45	56	145	5.8%
Portugal 2)	6	51	120	0.8%	4	40	93	3.8%	2	10	23	0.9%
Romania 2)	37	376	510	3.4%	5	22	43	1.8%	15	88	142	5.7%
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)	57	325	502	3.3%	13	39	77	3.1%	20	46	86	3.4%
Sweden	1	0	1	0.0%	1	0	1	0.0%	0	0	0	0.0%
Total EU-27	439	10,566	11,268		127	688	902		154	1,476	1,781	
Albania	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
Norway 2)	29	47	118	0.8%	12	5	18	0.7%	26	27	71	2.8%
Russia	165	3,192	2,741	18.2%	46	1,554	1,286	52.2%	37	264	293	11.7%
Serbia/Montenegro	1	2	6	0.0%	1	2	6	0.2%	0	0	0	0.0%
Turkey 2)	179	389	805	5.4%	52	103	234	9.5%	94	165	334	13.3%
Ukraine	15	53	79	0.5%	5	1	5	0.2%	0	0	0	0.0%
United Kingdom	12	17	33	0.2%	10	2	12	0.5%	14	7	24	
Total other Europe	401	3,700	3,782		126	1,667	1,561		171	463	722	
Total EU27 + UK + Norway	480	10,630	11,419		149	695	932		194	1,510	1,876	
Total SEA Europe-countries 2)	641	10,992	12,169		189	794	1,150		273	1,666	2,181	
Total EU + Other countries	840	14,266	15,050	100.0%	253	2,355	2,463	100.0%	325	1,939	2,503	100.0%

Source: IHS Fairplay

1) Source: Netherlands Maritime Technology

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

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

COLOFON

TEKST

Netherlands Maritime Technology, Rotterdam

ONTWERP & VORMGEVING

Steenbergen Ontwerp Studio, Gouda

FOTOGRAFIE

Met dank aan de onderstaande bedrijven;

Shipyards De Hoop	cover
De Waal	pagina 2
MME Group	pagina 6
Lankhorst Ropes	pagina 8
Damen Yachting	pagina 10
Koninklijke Niestern Sander	pagina 13, 20
Royal IHC	pagina 16, 17
Damen Shipyards Group	pagina 23
Huisman Equipment	pagina 24
Scheepswerf Reimerswaal	pagina 26
Hoekman Shipbuilding B.V.	pagina 28 & achterzijde
Holland Shipyards Group	pagina 31
Oceanco	pagina 31
Heesen Yachts	pagina 35
Alphatron Marine	pagina 36

Rotterdam

Mei 2021

MEER INFORMATIE

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 en diverse bekende podcasts media. Met:

Roderick Gort van Oceanco
over de megajachtbouw in 2020

**Hans Veraart van Barkmeijer Shipyards en
Sam Gombra van Èta Shipping**
over verduurzaming van de scheepvaart én de zeescheepsnieuwbouw
in 2020

**Ronald Epskamp van Bachmann electronic en
Willem Buijs van Hatenboer-Water**
over de cijfers van de maritieme toeleveranciers in 2020