

De Nederlandse Maritieme Cluster

Monitor 2017

Samenvatting



Maritime
by Holland.
High Tech, Hands On

Maritieme sector: High Tech, Hands On

De Nederlandse maritieme sector is al eeuwenlang een topsector. Midden in de maatschappij en open voor samenwerking. Ons nationale visitekaartje als het gaat om innovatie, durf en ondernemingszin. Wereldwijd toonaangevend in oplossingen die anderen niet zien of niet aandurven.

Werken in de maritieme sector vergt een bijzondere combinatie van mentaliteit en vakmanschap. Avontuurlijk, zelfstandig, no-nonsense en lef. Wie dat aandurft, man én vrouw, wacht een duurzame carrière. Internationaal georiënteerd en gestoeld op eeuwen aan ervaring.

De Nederlandse maritieme sector is klantgericht en compleet. Inlevend, uitdagend en wereldwijd aanwezig en toonaangevend in oplossingen die anderen niet zien of niet aandurven. Maatwerk in kwaliteit gebaseerd op vakmanschap, ervaring en innovatie. En op ons woord. Afspraak is afspraak.

Nederland Maritiem Land verbindt twaalf maritieme sectoren: havens, offshore, maritieme toeleveranciers, scheepsbouw, zeevaart, waterbouw, maritieme dienstverlening en kennisinstituten, binnenvaart, Koninklijke Marine, jachtbouw/watersportindustrie en visserij. Met 17.200 bedrijven die werkgelegenheid bieden aan zo'n 271.500 mensen, realiseert de sector een totale toegevoegde waarde van ruim € 23,3 miljard.

Algemeen Bestuur NML:

M.W. van Sluis RA, voorzitter

S. Hassing, vice-voorzitter

R. Paul, secretaris/penningmeester

G. Biesbroeck

Dr.ir. B. Buchner

ing. K. Damen

G. Dijks

R.P. de Graaf BSc

A. Kee

F. Kevenaer

vice-admiraal R. Kramer

ir. R.W.F. Kortenhorst

S. Rijtema

J.B. Mulder

vice-admiraal b.d. W. Nagtegaal

E. van der Noordaa

mr J.S. Ort

H.J. Overtoom

A.H.P. Vergoesen

T. Wouterse

Contactpersonen NML Bureau:

Arjen Uytendaal, directeur

Ilse Jonkman, bureau manager

Roegzana Hoesenie, event coördinatie/projectondersteuning

Michiel Spitzer, manager communicatie

Bianca Visser, financieel-administratief medewerker

Vincent Verweij, webmaster

De maritieme cluster in 2016

De directe en indirecte productiewaarde van de maritieme cluster bedraagt in 2016 een kleine € 55 miljard. De cluster genereerde in Nederland een directe toegevoegde waarde van € 18,2 miljard. Indirect kwam daar nog ruim € 5 miljard bij. De maritieme cluster genereert hiermee circa 3,3% (2015: 3,5%) van het bruto binnenlands product (bbp) van Nederland. De maritieme cluster biedt in 2016 werk aan circa 271.500 personen waarvan circa 166.600 directe werkgelegenheid betreft. Daarmee vormt het totaal aantal werkzame personen in de maritieme cluster 3,0% (2015: 3,0%) van de werkgelegenheid in Nederland.

De werkgelegenheidsontwikkeling in de maritieme cluster (direct plus indirect) in 2016 heeft zich op dezelfde wijze ontwikkeld als de werkgelegenheid in Nederland: in 2016 steeg het aantal werkzame personen met 1,1% in zowel Nederland als de maritieme cluster. Hierbij moet bedacht worden dat dit beeld enigszins vertekend is omdat de directe werkgelegenheid in de cluster daalt en de toename van de indirecte werkgelegenheid voor het grootste deel is toe te schrijven aan slechts drie sectoren (de zee- en binnenvaart plus havens). Dit wordt voor de zeevaart en binnenvaart veroorzaakt door hogere werkgelegenheidsmultipliers in 2016, voor de havens wordt dit veroorzaakt door een relatief sterke stijging van de directe werkgelegenheid (+5,4%) die doorwerkt in een eveneens relatief sterke stijging van de indirecte werkgelegenheid (+3,2%). De totale toegevoegde waarde (direct plus indirect) van de maritieme cluster daalde met 2,2% terwijl het bbp van Nederland steeg met 2,8%. Dit betekent dat in de maritieme cluster er sprake is van een toename van de werkgelegenheid (direct plus indirect) en een afname van de verdiensten oftewel met meer mensen wordt minder verdiend.

De totale export van de maritieme cluster bedroeg in 2016 ruim € 25 miljard, een toename van € 0,3 miljard ten opzichte van 2015. Deze toename is voornamelijk toe te schrijven aan de scheepsbouw. De cluster heeft daarmee in 2016 een aandeel van 4,4% in de totale Nederlandse export aan goederen en diensten.

Onderscheiden naar regio was 2016 met name voor de maritieme cluster in Noord-Nederland een moeizaam jaar. Zo waren er een aantal faillissementen dan wel herstructureringen of doorstarts bij relatief grote rederijen, scheepswerven en maritieme toeleveranciers in het noorden van Nederland.

Arbeidsmarkt

Het aantal werkzame personen nam in de periode 2006-2016 procentueel het sterkst toe in de havens, gevolgd door de waterbouw, offshore, maritieme dienstverlening en zeevaart. De werkgelegenheid in de marine, visserij en scheepsbouw daalde, die van de binnenvaart, maritieme toeleveranciers en jachtbouw/watersportindustrie bleef nagenoeg stabiel.

In Nederland is er een tekort aan hoger opgeleide technici. Dit wordt ook in de maritieme sector gemerkt. Vacatures voor bijvoorbeeld werktuigbouwkundigen of functies in de elektrotechniek zijn niet altijd zo eenvoudig te vervullen. Zowel binnen als buiten de maritieme sector is dit type personeel schaars. Weliswaar is er een lichte stijging in de instroom van technische hbo- en wo-studies, maar naar verwachting is dit onvoldoende om in de toekomstige vraag te voorzien. De instroom in technische mbo-opleidingen is in 2016 weer iets afgenomen.

Verschillende maritieme sectoren signaleren de vergrijzing binnen de sector. In de visserij en de jachtbouw/watersportindustrie worden zorgen geuit over de continuïteit van de familiebedrijven, omdat opvolging door de kinderen tegenwoordig niet altijd vanzelfsprekend is. Maar ook andere sectoren zoals binnenvaart, offshore, havens uit hun zorgen over de vergrijzing gepaard gaande vervangingsvraag.



Contactpersoon

Arbeidsmarkt:

Leon Maas,
secretaris
Human Capital
Council

Ontwikkelingen van de maritieme cluster van 2006 tot en met 2016

De zeevaart, visserij en scheepsbouw genereerden in 2016 een toegevoegde waarde die onder het niveau ligt dat in 2006 werd gerealiseerd. Voor de zeevaart is deze afname veroorzaakt door lage tarieven als gevolg van overcapaciteit, in de overige twee sectoren voornamelijk door afnemende werkgelegenheid.

In de visserij is de werkgelegenheid afgenomen door lagere visvangsten (quota) enerzijds en arbeidsproductiviteit verhoging anderzijds, in de scheepsbouw door een afname van nieuwe te bouwen schepen in combinatie met een arbeidsproductiviteit verhoging. Over de periode 2006-2016 is de export van de maritieme cluster met 39% gestegen. De sterkste stijging vond plaats in de sectoren scheepsbouw en offshore met een toename van 182% respectievelijk 69%.

Belangrijke toekomstige ontwikkelingen

De zeescheepvaart sector is voornamelijk afhankelijk van de (wereldwijde) economische ontwikkelingen en de daaraan gerelateerde omvang van de transportstromen enerzijds en het aanbod van scheepsruimte anderzijds. Dit betekent dat 2016 (wederom) geen herstel liet zien: er was sprake van scherpe concurrentie en vrachttarieven die onder druk staan. Verwacht wordt dat deze moeilijke marktsituatie voor veel reders de komende periode zal voortduren.

De scheepsbouwsector had in 2016 te maken met een dalende markt, het aantal nieuwe orders nam voor het vierde opeenvolgende jaar af, zowel in aantal als in waarde. Nederlands Maritieme Technology beoordeelt daarmee het Nederlandse orderboek als 'verontrustend laag'. Als gevolg van het lage aantal orders neemt de concurrentie toe en staan prijzen onder druk. Voor de nabije toekomst wordt hierin geen verbetering verwacht als gevolg van overcapaciteit in de scheepvaart, de lage olieprijs en de daarmee samenhangende malaise in de offshore sector.

De dienstverleners aan de offshore sector hadden in 2016 te maken met slechte marktomstandigheden in de offshore olie- en gasindustrie als gevolg van de lage olieprijs. Door de lage olieprijs worden nieuwe exploratieprojecten uitgesteld waardoor de offshore dienstverleners minder opdrachten ontvangen.

De vergrijzing speelt niet alleen binnen de maritieme sector. Heel Nederland heeft te maken met vergrijzing, hoewel per regio de mate van vergrijzing kan verschillen. Voor de maritieme sector betekent dit dat ze met de werving van nieuw (technisch) personeel ook aantrekkelijk dienen te zijn ten opzichte van andere economische sectoren.

De behoefte aan een Maritieme Leer en Ontwikkelcentrum (MLO) wordt onderzocht. Arbeidsbranding en monitoring arbeidsmarkt is hard nodig.

Export

De totale export van de maritieme cluster bedroeg in 2016 ruim € 25 miljard, een toename van € 0,3 miljard ten opzichte van 2015. Deze toename is voornamelijk toe te schrijven aan de scheepsbouw. De cluster heeft daarmee in 2016 een aandeel van 4,4% in de totale Nederlandse export aan goederen en diensten. Het grootste aandeel in de export heeft de sector havens (30%), gevolgd door de zeevaart (20%) en scheepsbouw (17%).

Over de periode 2006-2016 is de export van de maritieme cluster met 39% gestegen. De sterkste stijging vond plaats in de sectoren scheepsbouw en offshore met een toename van 182% respectievelijk 69%.



Contactpersoon

Export:

Anne Heutink,
secretaris
Trade Council

Opgaven uit de offshore-windindustrie konden deze daling niet compenseren. De nadruk voor de sector in 2016 lag dan ook, net als in 2015, op kostenbesparingen en het zoeken naar werk in andere sectoren van de economie.

Gedurende het jaar 2016 vervoerde de binnenvaart meer goederen maar daalde de omzet ten opzicht van het jaar ervoor. Deze omzetsdaling wordt veroorzaakt door lagere transportprijzen. Daarnaast heeft de binnenvaart te maken met overcapaciteit, dit kwam mede door de hausse aan nieuwe (en grotere) schepen die in 2009 op de markt kwamen. De overcapaciteit zal naar verwachting in 2020 verdwijnen. Gesteld kan worden dat door de overcapaciteit in de binnenvaart sector, voor een deel, afhankelijk is van het waterpeil voor zijn winstgevendheid.

De Nederlandse haveninfrastructuur stond in 2016 voor de vijfde achtereenvolgende maal op de eerste plaats op de mondiaal vergelijkende ranglijst van het World Economic Forum. De goederenoverslag in de Nederlandse zeehavens nam in 2016 met 1 procent af. Dit was de eerste daling sinds de crisis in 2009 en volgend op de recordoverslag in 2015. Een belangrijke goederenstroom voor de havens vormt de overslag van containers. Dit betekent dat havens/ terminals met hoge efficiëntie, een ongehinderde nautische toegang voor de allergrootste schepen en een strategische ligging de beste kaarten hebben om grote containerstromen in de toekomst aan de haven te binden. Rotterdam lijkt op dit punt er beter voor te staan dan de twee naasten concurrenten Hamburg en Antwerpen.

Een specifieke nichemarkt in de scheepsbouw is de grote jachtbouw. De gemiddelde grootte van de bestelde jachten neemt toe: in Nederland worden steeds vaker jachten van meer dan 100 meter gebouwd. Voor de grote jachtbouw stabiliseerde de markt zich in 2016. De sector signaleert wel dat de prijs belangrijker gaat worden bij de bouw van een superjacht: men wil een superjacht maar niet meer tegen elke prijs.

Innovatie

Het wordt breed onderkend dat de Nederlandse maritieme cluster haar sterke positie in de wereld mede te danken heeft aan het sterk ondernemende en innovatieve vermogen van de bedrijven binnen deze cluster.

De R&D-inspanningen van de cluster lagen in 2015 met 3,4% van de toegevoegde waarde iets hoger dan in 2014 toen dit nog 3,3% was. Dit percentage ligt lager dan het gemiddelde van alle topsectoren (4,6% in zowel 2014 als 2015) maar aanzienlijk hoger dan het gemiddelde voor Nederland, te weten 1,5% van het bbp.

De nationale ambitie is dat de R&D-uitgaven in 2020 2,5% van het bruto binnenlands product bedragen (conform de Lissabon-afspraken). De Europese Commissie streeft in het kader van de Europa 2020-strategie naar een R&D-waarde van 3% van het bbp. Beide normen worden door de maritieme cluster (nog steeds) ruimschoots gehaald.

Het aandeel van de maritieme cluster in de absorptie van de beschikbare nationale subsidiemiddelen voor innovatie bedraagt circa 4%. Dit aandeel ligt op een iets lager niveau dan verwacht zou worden, zijnde 6 a 7%, gezien het relatief hoge aandeel van R&D-uitgaven door de cluster.



Contactpersonen

Innovatie:

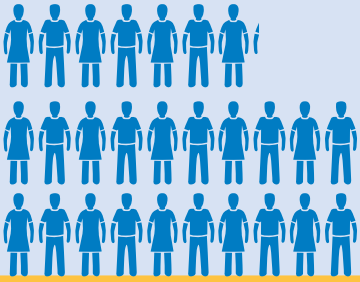
Michael Steenhoff,
secretaris
Innovation
Council

Marnix Krikke,
secretaris
TKI Maritiem

Ga voor meer informatie over de maritieme sector naar www.maritiemland.nl



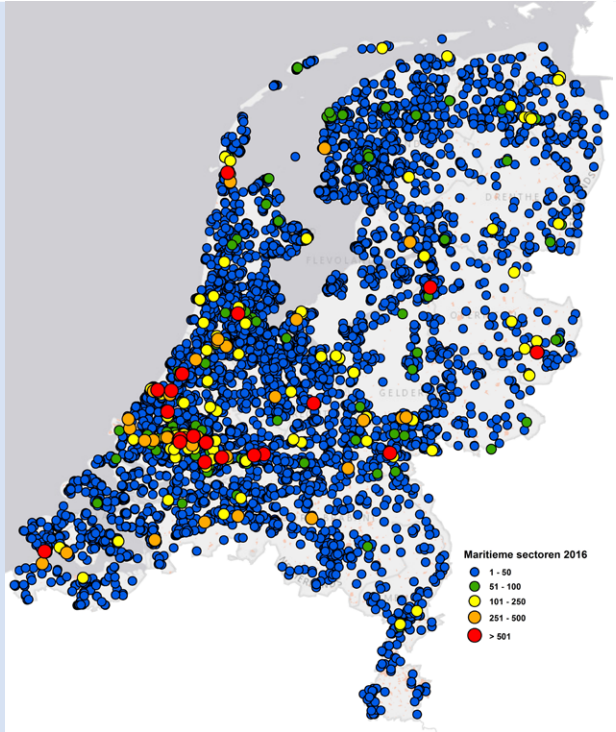
FACTS & FIGURES HUMAN CAPITAL



271.500 werknemers
in de maritieme sector



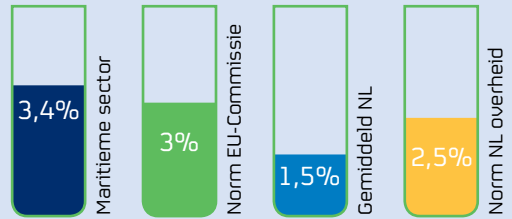
Percentage
beroepsbevolking



Regionale verdeling vestigingen



FACTS & FIGURES INNOVATION



R&D-inspanningen
in percentage bbp

Toonaangevend in oplossingen



FACTS & FIGURES TRADE



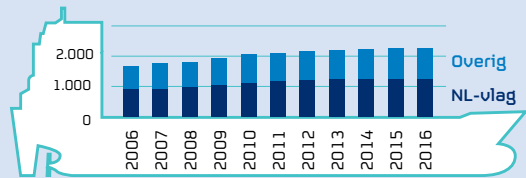
Toegevoegde waarde 2016



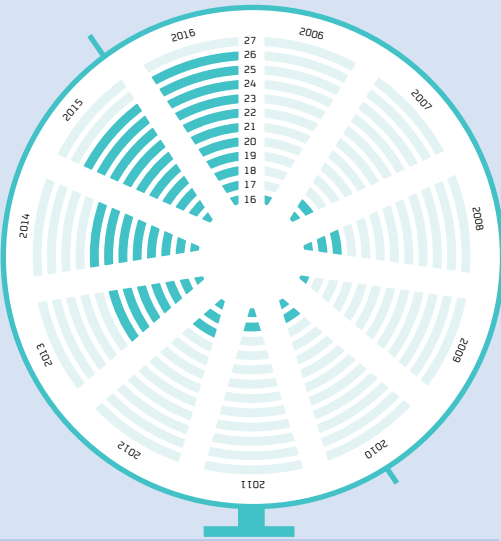
Productiewaarde 2016



Percentage BBP



Aantal schepen onder NL-beheer



Ontwikkeling Exportwaarde
(in € miljard)



Onderdelen en samenhang
Maritieme Cluster

Ons nationale visitekaartje
www.maritiemland.nl

••• Nederland Maritiem Land

••• High Tech, Hands On

De Nederlandse
maritieme sector
is al eeuwenlang
een topsector

Wereldwijd toonaangevend
in oplossingen die anderen
niet zien of niet aandurven



Ons nationale visitekaartje
als het gaat om innovatie,
durf en ondernemingszin

Midden in de
maatschappij en open
voor samenwerking

Willemswerf
Boompjes 40
3011 XB Rotterdam

010 747 00 76
info@maritiemland.nl
www.maritiemland.nl



Maritime
by Holland.
High Tech, Hands On