

## Persbericht

---

Dinsdag 24 januari 2023

# Royal IHC publiceert jaarverslag 2021

Royal IHC heeft verlaat zijn jaarverslag over 2021 gepubliceerd. Dit is het gevolg van het hoofdlijnenakkoord met de financiële stakeholders van Royal IHC dat eind 2022 tot stand is gekomen en dat verwerkt moest worden in het jaarverslag.

In 2021 lag de focus van Royal IHC op het succesvol afronden van de grote en complexe projecten die in 2017 en 2018 waren aangegaan. Daarbij zijn de volgende mijlpalen bereikt:

- De zelfvarende snijkopzuiger SPARTACUS is in augustus 2021 overgedragen aan DEME, die ze naar volle tevredenheid kon inzetten bij haar initiële activiteiten in Egypte en Portugal.
- In december 2021 keerde de AMAZON terug van succesvolle proefvaarten op zee, wat een nieuwe mijlpaal betekende in de voltooiing van het conversieproject van het schip. Op 31 augustus 2022 werd het schip met succes overgedragen aan McDermott.
- Verschillende andere nieuwbouwcontracten werden in 2021 volgens planning succesvol opgeleverd, waaronder twee snijkopzuigers voor de Suez Canal Authority. In december 2021 heeft Royal IHC een Easydredge® 2700 sleepopperzuiger geleverd aan SEMAR (Secretaria de Marina) in Mexico. Dit schip is uit voorraad in Nederland gebouwd, waardoor we konden voldoen aan een korte levertijd.

Helaas zijn er ook in 2021 nog additionele tegenslagen geweest op de AMAZON en SPARTACUS die hebben geleid tot additionele kosten. Daarnaast bleef Royal IHC veel last ondervinden van COVID-19. Door de onzekerheid over het verloop van de pandemie – en ook de algemene economische vooruitzichten – stelden veel klanten hun aankoopbeslissingen uit. Hierdoor kon Royal IHC het forse omzetverlies ten opzichte van de pre-COVID-19 periode niet goedmaken.

### *Financiële resultaten 2021*

De financiële resultaten over 2021 laten een positieve EBITDA zien van € 15,7 miljoen (2020: € 199,4 miljoen verlies), een forse verbetering ten opzichte van voorgaande jaren. Het nettoresultaat kwam uit op € 63,4 miljoen verlies (2020: € 300,1 miljoen verlies), mede door een eenmalige impairment van € 20 miljoen op de deferred tax asset. De reorganisatie in 2020, de toename van de flow business (equipment, services en standard modular baggerschepen) en de afronding van complexe en verlieslatende legacy-projecten droegen positief bij, en de COVID-19-overheidssteun hielp om onze medewerkers te behouden in een tijd van aanzienlijke daling van de orderintake en omzet als gevolg van de pandemie.

### *Ontwikkelingen in 2022 en 2023*

De tegenvallende instroom van grotere orders, mede vanwege geopolitieke ontwikkelingen en volatiliteit op de grondstoffenmarkt, heeft ook gevolgen voor de financiële positie van Royal IHC. Om dit te verbeteren

## Persbericht

---

startte Royal IHC een herstructureringsproces, inclusief het proces van de verkoop van de zelfstandige dochteronderneming IQIP. Dit proces is in een vergevorderd stadium en zal na afronding de liquiditeit en het eigen vermogen van Royal IHC aanzienlijk verbeteren. De opbrengst van de verkoop van IQIP zal worden gebruikt om nagenoeg alle bestaande bankschulden af te lossen met behoud van werkkapitaal faciliteiten voor nieuwe orders.

Met het oog op de nieuwe financiële verhoudingen is in het recente hoofdlijnenakkoord overeengekomen dat de Stichting Continuïteit meerdere kandidaten mag benoemen in de RvC, waaronder de voorzitter. Als onderdeel van de door de stakeholders afgesproken implementatie van dit akkoord heeft Gerben van de Rozenberg, namens de Stichting Continuïteit, vanaf 5 januari 2023 zitting in de RvC, en heeft Menno Snel de voorzittershamer overdragen aan de heer Van de Rozenberg. De heer Snel zal op verzoek van de stakeholders nog enige tijd als onafhankelijk lid van de RvC actief blijven om zo de onderneming en de RvC in nieuwe samenstelling met raad en daad te kunnen bijstaan. Tenminste tot de volledige implementatie van het hoofdlijnenakkoord zal de RvC van Royal IHC bestaan uit Gerben van de Rozenberg, Menno Snel, Kees Korevaar, Boudewijn Wentink en Frank Verhoeven.

Het door Royal IHC beoogde financieel herstructureringsakkoord, dat uitsluitend betrekking heeft op een aanpassing van de voorwaarden van de bestaande financiering (en dus niet op handelscrediteuren) en overigens niet voorziet in de afschrijvingen van de verplichtingen, wordt gesteund door een meerderheid van de kredietverstrekkers. De Raad van Bestuur startte begin 2023 een "WHOA-procedure" (Wet Homologatie Onderhands Akkoord), gesteund door de meerderheid van de kredietverstrekkers, om een minderheid van kredietverstrekkers te binden aan het financieel herstructureringsplan. De Raad van Bestuur verwacht een gunstige uitkomst van deze procedure.

CEO Jan-Pieter Klaver: *"Onze flow business (equipment, services en standaard baggerschepen) draait gewoon goed en winstgevend en na een zeer moeizame tijd voor Royal IHC verwacht ik dat we met het finaliseren van het akkoord met onze financiële stakeholders ook weer het vertrouwen kunnen gaan winnen van onze klanten voor het bouwen van grote custom-built schepen. Het jaar 2023 wordt wat dat betreft een cruciaal jaar voor ons als producent van complexe geïntegreerde schepen."*

### Een selectie van cijfers over de periode 2017-2021 (In miljoen euro, tenzij anders vermeld)

	2021	2020	2019	2018	2017
<b>New orders</b>	<b>321.8</b>	<b>533.5</b>	<b>587.7</b>	<b>1,159.4</b>	<b>1,071.7</b>
<b>Revenue</b>	<b>532.2</b>	<b>737.7</b>	<b>1,069.7</b>	<b>941.7</b>	<b>800.2</b>
<b>Order portfolio as at 31 December</b>	<b>237.0</b>	<b>450.5</b>	<b>689.8</b>	<b>1,184.5</b>	<b>1,008.1</b>
<b>Profit or loss for the period</b>	<b>-63.4</b>	<b>-300.1</b>	<b>-226.8</b>	<b>-79.4</b>	<b>-21.8</b>

## Persbericht

---

<b>EBITDA</b>	<b>15.7</b>	<b>-199.4</b>	<b>-111.5</b>	<b>-40.8</b>	<b>18.6</b>
<b>Average number of employees (head count)</b>	<b>2,761</b>	<b>3,319</b>	<b>3,535</b>	<b>3,314</b>	<b>3,010</b>

### Marktontwikkelingen

#### *Baggermarkt*

De baggermarkt zal blijven groeien dankzij wereldwijde trends als klimaatverandering en de verstedelijking van kustgebieden en de toename van de handel over zee. COVID-19 heeft echter een sterke impact gehad op de baggerbedrijven. Zo hebben bijvoorbeeld reisbeperkingen voor bemanningen geleid tot projectvertragingen. Bedrijven hebben investeringen uitgesteld door onzekerheden als gevolg van de pandemie, maar ook door logistieke problemen bij werven, motorfabrikanten en een tekort van bepaalde onderdelen. Daarnaast heeft de energietransitie – inclusief de doelen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) om de in 2008 geregistreerde CO2-emissies vóór 2050 met 70% te verminderen – geleid tot extra onzekerheid omdat nog niet geheel duidelijk is wat de brandstof van de toekomst is die deze emissiereductie mogelijk kan maken voor nieuwe baggerschepen. Volgens gegevens van IHS Market zijn in 2021 wereldwijd 20 baggerschepen in de vaart gekomen, waarvan 14 sleepopperzuigers (TSHD's), vier snijkopzuigers (CSD's) en twee waterinjectiezuigers. Royal IHC leverde in augustus 2021 's werelds grootste CSD, SPARTACUS, aan DEME met een totaal geïnstalleerd vermogen van 44.180 kW. Wat betreft de orderintake van Royal IHC, was de vraag naar standaardbaggerschepen normaal in 2021, maar zwak voor grote op maat gemaakte schepen. Dit laatste was in lijn met de zwakke vraag naar nieuwe baggerschepen voor de wereldwijde scheepsbouwindustrie.

#### *Offshore energiemarkt*

Ondanks de aanhoudende pandemie bleef de markt voor offshore hernieuwbare energie veerkrachtig. Volgens Rystad Energie, in 2021 werd ruim 17 GW aan offshore windvermogen geïnstalleerd (2020: 6,3 GW), een nieuw record. De vooruitzichten voor offshore wind blijft positief, met ambitieuze doelen gesteld door de Europese Unie, het VK en ook niet-Europese landen als de VS, Taiwan, Zuid-Korea, Vietnam en Japan. De markt voor drijvende offshore wind ontwikkelt zich snel, aangezien de grote olie- en gasmaatschappijen steeds meer hun expertise offshore daar proberen in te zetten.

Aanbieders van offshore schepen hebben het afgelopen jaar agressieve kostenbesparingen doorgevoerd en schulden geherfinancierd, maar de alarmbellen rinkelen nog steeds. Uit een analyse van Rystad Energy blijkt dat de markt voor offshore schepen extra financiële middelen nodig heeft voor herstructurering, consolidatie en sloop om op lange termijn op een duurzaam niveau te opereren. Er is een overaanbod van schepen in vergelijking met de marktvraag en de neerwaartse druk op bezettingsniveaus blijft een uitdaging.

Eigenaren krijgen waarschijnlijk wat hulp van de markt als de vraag naar offshore schepen tegen 2025 weer zal terugkeren.

De totale vraag naar offshore schepen zal in deze periode naar verwachting jaarlijks met 7% groeien. De twee grootste en snelste groeiende klassen zijn windinstallatieschepen en de (bouw)dienstverleningsvaartuigen

## Persbericht

---

(SOV's). De vraag naar windturbine-installatieschepen zal naar verwachting verdrievoudigen tussen 2021 en 2030. Een groeiende geïnstalleerde basis in dieper en verder weg gelegen water drijft de SOV-vraag op. Een kleiner marktsegment voor schepen omvat kabellegschepen, waar een tekort wordt verwacht binnen de komende drie jaar, vooral nu de VS en Azië steeds meer offshore windparken bouwen. Ook spelen kabellegschepen een belangrijke rol in de groeiende telecommunicatiemarkt.

### *Mijnbouw markt*

Grondstoffenprijzen herstelden zich in 2021 onverwacht goed. Aan het begin van het jaar waren mijnbouwbedrijven voorzichtig met hun capex-budgetten. De sterk stijgende prijzen gaven voldoende ruimte om de bestedingen in de loop van 2021 en de vooruitzichten voor 2022 te verhogen. Op de middellange tot lange termijn is de wereldwijde vraag naar metalen positief – en vooral naar metalen die nodig zijn voor de energietransitie.

### *Defensiemarkt*

Toenemende geopolitieke spanningen vormen een belangrijke marktmotor voor de wereldwijde defensiemarkt – en voor marineschepen in bijzonder. Cyberaanvallen zullen naar verwachting een grotere dreiging worden. In 2021 hebben de marines van zowel het VK als de VS daarvoor gewaarschuwd. Zij zien netwerksabotage als een reële en toenemende dreiging. Vanwege de oorlog in Oekraïne zijn landen van plan miljarden dollars aan uit te geven hun vloten te moderniseren. Ministeries van Defensie zoeken autonomie en richten zich op de opbouw van een defensie-industrie. De defensie tak van IHC is goed gepositioneerd om schepen te bouwen in Nederland voor de Marine en om een wezenlijk aandeel te leveren aan de onderzeeboten die nu door DMO aanbesteed worden.

Noot voor de redactie, niet voor publicatie:

### **Bedrijfsprofiel**

Royal IHC is vastbesloten om een leidende rol te spelen in het efficiënter en duurzamer maken van de maritieme industrie.

Verankerd in de rijke Nederlandse maritieme geschiedenis bouwt Royal IHC zijn positie als toonaangevende leverancier van maritieme technologie en vakmanschap verder uit. Met de juiste deskundigheid aan boord en gedreven door innovatie, biedt Royal IHC een duidelijk concurrentievoordeel aan zijn wereldwijde klanten in de bagger-, offshore-, mijnbouw- en defensie-industrie.

Met zijn equipment, schepen en diensten levert Royal IHC betrouwbare, geïntegreerde oplossingen om de operationele efficiëntie van klanten te vergroten en duurzamere oplossingen mogelijk te maken. In een steeds veranderende wereld, blijft ons doel om de slimste en veiligste weg vooruit te vinden voor zowel onze klanten als de Royal IHC-medewerkers.

## Persbericht

---

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met:

Hans Huigen

Public Affairs Manager / Corporate woordvoerder

M: +31 641044662

E: [h.huigen@royalihc.com](mailto:h.huigen@royalihc.com)

Dit persbericht is ook te vinden op onze website [www.royalihc.com](http://www.royalihc.com).