

ANBEFALINGER

**Vækstteamet
for Det Blå Danmark**
– Danmark som et globalt
maritimt kraftcenter



1. FORORD

Det Blå Danmark har gennem årtier hentet væsentlige indtægter og viden hjem til Danmark, og bidraget til vækst i mange egne af Danmark. En succes skabt takket være et internationalt udsyn, global frihandel og sikre verdenshave.

I konkurrenceprægede markeder har danske rederier og udstyrsproducenter skabt styrkepositioner gennem fokus på kvalitet, miljø/klima, sikkerhed, velkvalificerede medarbejdere og ordentlige arbejdsforhold.

Takket være det, godt maritimt købmændskab, stor innovationskraft og gode rammevilkår, er Danmark i dag en stærk global maritim spiller.

Det Blå Danmark beskæftiger ca. 0,0014 pct. af verdens befolkning, mens Det Blå Danmarks opererede tonnage står for hele 5 pct. af værdien af den globale søtransport. Danmark har derfor en række af verdens førende maritime udstyrsproducenter, inden for blandt andet motorer, overfladebehandling, sikkerhedsudstyr og grøn maritim teknologi. Endvidere har Danmark en række specialiserede værfter, som i forhold til design og kvalitet er særdeles konkurrencedygtige. Ifølge foreløbige opgørelser fra EU er Danmark den 6. største eksportør af maritimt udstyr i verden.

Innovationskraften har også været stor i Det Blå Danmark, der gennem årtier har draget fordel af eksempelvis offshore-sektorens potentiale, senest inden for vind, udnyttelse af havets ressourcer samt havnedrift både i og uden for Danmark.

Den danske position som førende maritim nation er således bredt funderet og bygger på en række kompetencer og vilkår, herunder ikke mindst konkurrencedygtige rammebetingelser, omstillingsparathed, dygtige medarbejdere samt et tæt samarbejde mellem virksomheder, myndigheder, forsknings- og uddannelsesinstitutioner og arbejdsmarkedets parter.

For at kunne fastholde og udbygge den position i et konkurrencepræget globalt marked, er det afgørende for den fortsatte succes og vækst at holde fast heri og fokusere på at bygge videre på dette fundament.

Den maritime sektor er i dag præget af overkapacitet, faldende indtjening og uforudsigelighed. Frihandlen er kommet under pres fra protektionistiske tendenser flere steder i verden. I kølvandet herpå er kommet konkurser og konsolidering i et historisk omfang, hvilket har potentialet til på relativt kort tid at kunne ændre dynamikken i sektoren og markedsvilkårene. Samtidig har det påvirket kapitalmarkederne, hvor investorernes risikovillighed er faldet, og der stilles øgede krav til låntager.

Parallelt med de igangværende strukturelle tilpasninger står den maritime sektor midt i en industriel revolution, hvor teknologisk udvikling vil opløse grænserne mellem fysiske og digitale sfærer, bryde traditionelle forretningsmodeller og ændre måden, hvorpå vi lever, arbejder, efterspørger varer og er forbundet med omverdenen.

Der er således næppe tale om, at den maritime sektor blot befinder sig i endnu en overgangsperiode, hvor vi mere eller mindre vender tilbage til tiden før finanskrisen. Der er snarere tale om en ny virkelighed, som Det Blå Danmark skal udnytte ved at innovere og optimere – både i de ydelser som de maritime virksomheder leverer til sine kunder, men også i måden hvorpå de maritime virksomheder rekrutterer og organiserer sig.

Vi har et stærkt dansk udgangspunkt for at deltage i denne udvikling. Vi står på skuldrene af en lang dansk maritim tradition. Det nære samarbejde mellem erhverv og myndigheder om

erhvervets vilkår er tilsvarende solidt. Men der bliver dertil behov for øget iværksætteri og evnen til at udnytte særligt digitale forretningsmuligheder.

Vækstteamets brede repræsentation fra forskellige dele af erhvervet, myndigheder og uddannelsesinstitutioner har skabt et forum for effektiv dialog om disse udfordringer og muligheder. Under arbejdet har vi modtaget mange værdifulde input fra et bredt udsnit af relevante erhverv, interessenter og privatpersoner. Gennem en række møder har vækstteamet sat fokus på aktuelle og fremtidige udfordringer og barrierer for vækst i Det Blå Danmark. Vi har blandt andet drøftet Danmark som maritim nation, Det Blå Danmark som globalt erhverv, kompetencer og forskning, maritime klynger som vækst drivere samt digitalisering og teknologi.

Endnu engang har vi fået bekræftet, at samarbejdet og kompetencerne på tværs af det danske maritime økosystem står stærkt.

Arbejdet er mundet ud i denne rapport, der indeholder anbefalinger til tiltag, som kan bidrage til at fastholde og forbedre Det Blå Danmarks internationale konkurrenceevne frem mod 2025. Der er tale om en række anbefalinger, som vi i vækstteamet vurderer, vil styrke Danmarks position som flagstat og på det globale maritime marked, lette erhvervets administrative byrder og udnytte digitaliseringens muligheder.

I vækstteamet har vi en klar ambition om, at vi ikke blot skal fremme væksten i de maritime erhverv, men også sikre Det Blå Danmarks langsigtede udvikling og løbende omstilling. Danmark skal også i fremtiden være stedet, som verden retter øjnene mod for at finde inspiration, og som er med til at sætte kursen for den globale maritime udvikling. Udover altid at sikre konkurrencedygtige rammevilkår, skal det politiske Danmark arbejde for global frihandel og sikre verdenshave, så vi kan udnytte mulighederne og udvide det maritime økosystem og bl.a. ved hjælp af markedsføring sikre, at maritim kommerciel innovation så vidt muligt forankres i Danmark.

Vi håber, at I tager godt imod vores anbefalinger, og vi ser frem til den vigtige debat om fremtidens Blå Danmark.

– Vækstteamet for Det Blå Danmark

2. INDLEDNING – VÆKSTTEAMETS VISION

Det Blå Danmark har været i stand til at markere sig stærkt i den globale konkurrence i kraft af godt købmandskab, stærke kompetencer og solidt samarbejde mellem alle interessenter på tværs af den maritime klynge.

Grundstenene i Det Blå Danmarks succes har været et erhvervsvenligt klima med stabile og internationalt konkurrencedygtige rammevilkår samt et godt samarbejde mellem erhvervet og relevante myndigheder.

Rammevilkårene, lige fra skattevilkår til service og muligheden for effektivt at drive forretning til samarbejdet omkring internationale markeder og betingelser for erhvervsudøvelse, vil også fremadrettet være helt afgørende for sektorens konkurrencedygtighed og dermed muligheden for at fastholde og udvikle Danmark som et globalt maritimt kraftcenter.

Det samme gælder kompetenceniveauet inden for det maritime område, hvor Danmark traditionelt har stået stærkt med uddannelser af høj kvalitet, som har bidraget til at udvikle og tilføre erhvervet ny viden.

International frihandel er en tredje central parameter for Det Blå Danmark. Søtransport og international handel er hinandens forudsætninger. Tiltagende protektionistiske tendenser skaber i disse år usikkerhed om den globale frihandel og frie markedsadgang. Det gælder også for den maritime udstyrsindustri, der ligesom søfarten i stadigt stigende omfang skal afsætte produkter uden for Danmarks grænser.

Den skærpede konkurrence, nye strømninger i verdensøkonomien og øget digitalisering betyder også, at vi ikke kan forvente, at de eksisterende vilkår og strukturer vil være tilstrækkelige til at fastholde Det Blå Danmark i førertrøjen på længere sigt.

Den danske maritime sektor opererer og servicere allerede i dag hele verden. Vi har en position som et af Europas maritime samlingspunkter at bygge på, men kampen om markedsandele kæmpes på et globalt marked, og den maritime verden er global i sit DNA. Det er derfor nødvendigt at tænke Det Blå Danmark lige fra rederier til producenter, services (herunder finansielle og juridiske), uddannelsessteder og forskning samt skibsregisteret ind i et globalt perspektiv.

“Ocean Economy” vil åbne for yderligere muligheder i de kommende år, hvor havbaseret produktion og udnyttelse af havets ressourcer vinder frem. Det maritime økosystem skal derfor fortsat udvikles og nye forretningsområder opdyrkes. Tilsvarende vil kravene til miljø- og klimahåndtering samt behov for vedvarende energi fortsat skabe behov og nye muligheder for effektive maritime løsninger.

Det Blå Danmark besidder et stærkt potentiale på disse områder, da vi som en af de få maritime nationer har stærk tradition og knowhow lige fra udvikling og produktion af udstyr til drift af en bred vifte af maritime aktiviteter bakket stærkt op af gode rammevilkår, uddannelse, forskning og effektive, serviceorienterede myndigheder.

Samtidig har Danmark en unik geografisk maritim distribution med adgang til stort set alle farvandstyper, havne mv., hvilket kan udnyttes til at gøre Det Blå Danmark til et førende maritimt test- og demonstrationslaboratorium.

Drivkraften i Det Blå Danmark er skibsfarten, og det er afgørende, at skibsfartens styrkeposition bevares. Centralt heri bliver, at Danmark i de kommende år skal være i stand til at styrke sin rolle som flagstat for at kunne sikre international indflydelse og gennemslagskraft. Danmark har alle led i den maritime kæde, lige fra skibsdesignere over værfter og maritime leverandører til rederier, shipping- og servicevirksomheder. Synergien i de blå erhverv bidrager til, at Danmark har skabt en global styrkeposition på det maritime område.

Den maritime verden konsoliderer sig i en tid, der er præget af usikkerhed og uforudsigelige markedsforandringer. Det skaber dog samtidig muligheder for Det Blå Danmark, som vi med en stærk vision og målrettet indsats kan udnytte til at skabe og tiltrække vækst. Danmark kan som førende maritim klynge, der kan tilbyde "hele pakken", blive et attraktivt hjemsted, når maritime virksomheder overvejer deres fremtidige placering.

Der er gennem årene gjort meget for at udvikle Det Blå Danmark, hvilket har skabt den nuværende styrkeposition. For at fastholde og udvikle positionen er der de kommende år behov for at samle kræfterne og gøre Det Blå Danmark konkurrencedygtigt i et globalt perspektiv. Det kræver en indsats af alle aktører i Det Blå Danmark: Erhvervet, myndighederne og uddannelses- og forskningsinstitutionerne.

Er alle i stand til at tænke nyt på basis af traditionelle styrker, tilpasse sig i forhold til den internationale udvikling, være frontløber i forhold til nye forretningsområder og -modeller og stå sammen om markedsføring og synliggørelse, er det vækstteamets vurdering, at Danmark kan udvikle sig til et af verdens maritime kraftcentre, så Det Blå Danmark også fremadrettet vil skabe vækst og arbejdspladser i Danmark gennem aktiviteter i både ind- og udland.

Vækstteamets vision er derfor:

Danmark skal være et globalt maritimt kraftcenter

Denmark – a global maritime powerhub

Udviklingen af Danmark som globalt maritimt kraftcenter er en ambitiøs, men samtidig en nødvendig og realistisk ambition. For at indfri visionen har vækstteamet sat en række pejlemærker for arbejdet. Eksisterende styrkepositioner skal fastholdes, videreudvikles og nytænkes. Nye forretningsområder skal identificeres, dyrkes og markedsføres.

Helt overordnet sigter vækstteamets anbefalinger på at:

- Sikre Danmarks rolle som en førende skibsfartsnation ved at tiltrække nye rederier, shipping- og managementvirksomheder til landet og gennem fastholdelse og tiltrækning af tonnage registreret i Dansk Internationalt Skibsregister
- Sikre rammerne for, at Danmarks maritime industri kan fastholde sin førerposition som global leverandør af fremtidens maritime produkter og løsninger
- Udvikle maritime kompetencer og forskning mod fremtidens behov
- Understøtte innovation og nye maritime start-ups ikke mindst inden for nye forretningsområder, som digitalisering og udnyttelse af havets ressourcer
- Styrke Danmarks rolle som testlaboratorium for fremtidens maritime teknologier og markedsområder og synligheden heraf
- Styrke internationale relationer og netværk

Det kræver et fortsat tæt samarbejde mellem erhvervet, myndighederne og uddannelses- og forskningsinstitutionerne. Vi skal udnytte den danske tradition for at samarbejde på tværs af sektorer og tænke i helheder. Ved fælles hjælp skal vi sætte handling bag ordene, så indsatserne gør en forskel for Det Blå Danmarks konkurrenceevne frem mod 2025 og dermed en forskel for Danmark.

Udgangspunktet er stærkt – mulighederne mange.

VISION

VISIONEN



VÆKSTTEAMETS VISION:

- Danmark skal være et globalt maritimt kraftcenter

STRATEGIEN



VISIONEN VIL BLIVE INDFRIET MED STRATEGIEN VED AT:

- Sikre Danmarks rolle som en førende skibsfartsnation
- Sikre Danmarks maritime industris førerposition som global leverandør af fremtidens produkter og løsninger
- Udvikle maritime kompetencer og forskning mod fremtidens behov
- Understøtte innovation og nye maritime start-ups, bl.a. inden for digitalisering og udnyttelse af havets ressourcer
- Styrke Danmarks rolle som maritimt testlaboratorium for fremtidens teknologier og markeder
- Styrke internationale relationer og netværk.

HOVEDTEMAER



STRATEGIEN BESTÅR AF INDSATSER UNDER FIRE HOVEDTEMAER:

- Danmark som maritim nation og flagstat
- Det Blå Danmark som globalt erhverv
- Kompetencer og viden som grundstof for Det Blå Danmark
- Regionale maritime miljøer som vækstdrivere

ANBEFALINGER



STRATEGIEN UDMØNTES GENNEM EN RÆKKE ANBEFALINGER, HERUNDER BL.A.:

- Partnerskab om digitalisering af Det Blå Danmark
- Danmark som testlaboratorium for nye teknologier, produktionsformer og energiproduktion
- Udvidelse af DIS-ordningen til også at omfatte offshoreskibe
- Omlægning af registreringsafgift ved indflagning af handelsskibe
- Indførsel af maritim montørordning
- Styrket internationalt samarbejde med de maritime vækstmarkeder
- Styrket markedsføring af Det Blå Danmark, bl.a. ved tiltrækning af maritime events
- Øge optag på relevante maritime uddannelser og flere fleksible efteruddannelses tilbud
- Undersøge muligheder for flere maritime praktikpladser
- Etablering af iværksætterforum og -program
- Effektivisering af erhvervsfremmesystemet med fokus på SMV'er og iværksættere
- Revidering af havneloven med udgangspunkt i pågående analyse af havnesektoren
- Frigive og markedsføre offentlige maritime data
- Indtænke nye maritime forretningsmuligheder i havplanlægningen og Ocean Governance



3. DET BLÅ DANMARKS POTENTIALER OG MULIGHEDER: STATE OF PLAY

Det Blå Danmark består af en række forskellige brancher, såsom rederidrift, maritime støttefunktioner til offshore-virksomheder, udstyrproducenter og værfter, maritime teknologivirksomheder, erhvervshavne til maritime servicevirksomheder inden for lodstjenester, bunkering, shipmanagement, klassifikationsselskaber, finansiel og juridisk rådgivning.



Figur 1. Det maritime økosystem

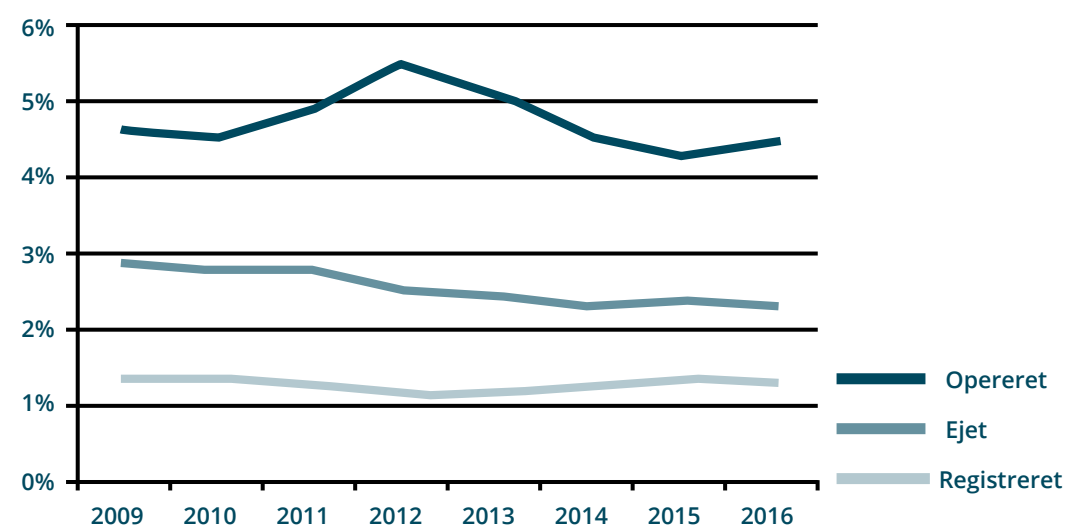
Det Blå Danmark i et internationalt perspektiv

Danske virksomheder har internationale styrkepositioner inden for mange af det maritime økosystems områder.

Dertil er Danmark en stærk international spiller med aktiviteter inden for stort set alle skibsfartssegmenter, herunder navnlig containerfragt, tank, bulk, og offshore-relaterede aktiviteter inkl. havvind.

Danmark er verdens 14. største flagstat med en registreret tonnage i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) på 15,5 mio. bruttotons. Den registrerede tonnage i DIS er i perioden 2013-2016 steget med 34 pct., hvilket er forholdsmæssigt mere end den procentvise stigning i verdens-tonnagen, som kun er vokset med omkring 15 pct.

Figur 2. Dansk tonnage som andel af verdenstonnagen, 2009-2016



Kilde: IHS Fairplay Seaweb

Det danske flags tonnage har således øget andelen på verdensplan over en treårig periode. Målt i ejet tonnage er Danmark den 13. største ejernation i verden. Danske rederier ejer tilsammen 29,4 mio. bruttotons. Efter et relativt fald i forhold til verdenstonnagen i tiden efter finanskrisen har den danskejede tonnage stabiliseret sig og udgør i dag mere end 2 pct. af verdenstonnagen, jf. figur 2.

Danmark har også en førende placering som operatør af tonnage på verdensplan, hvor Danmark i dag er den 8. største operatør og spiller en væsentlig rolle for den globale skibstransport af varer og gods. Danmark har dog siden 2012 oplevet en tilbagegang i den opererede tonnage som følge af den relativt svage økonomiske vækst på verdensplan.

Det Blå Danmark står fortsat for knap 25 pct. af dansk eksport og er dermed Danmarks største eksporterhverv. Heraf har dansk skibsfart omkring 20 pct. af dansk eksport. Størstedelen af skibsfartens eksport går til lande uden for Europa med Kina (15 pct.), Nordamerika (11 pct.) og Afrika (11 pct.) som store og centrale markeder, mens eksporten til de europæiske lande tegner sig for 27 pct. af den samlede eksport.

Danmark er også en stærk global maritim aktør målt på en række andre performanceparametre relateret til bl.a. lav korruption, hvor nemt det er at etablere virksomhed, skatteregler, skibssikkerhed, arbejdsmiljø, samfundets og økonomiens digitaliseringsgrad samt innovationsevnen.

Udgangspunktet for dansk skibsfart er således godt, men der foregår i øjeblikket et globalt udskilningsløb, hvor selv stærke internationale aktører presses og konsoliderer sig på et uforudsigeligt og konkurrencepræget marked påvirket af lave fragtrater, overkapacitet og stigende omkostninger til opfyldelse af miljøkrav. Mens udfordringerne efter finanskrisen primært var et udkomme af faldende lastmængder, er de seneste års nedgang i værdi af verdenshandlen primært forårsaget af faldende priser og overkapacitet.

Fremadrettet er der ikke umiddelbart udsigt til at komme tilbage til nylige tiders økonomiske vækstbillede, hvilket bekræftes af Den Internationale Monetære Fonds globale vækstskøn, som ligger på beskedne 3,5 pct. og 3,6 pct. for henholdsvis 2017 og 2018, hvilket er væsentligt lavere end gennemsnittet før den økonomiske krise i 2008.

Det Blå Danmarks rolle i den danske økonomi

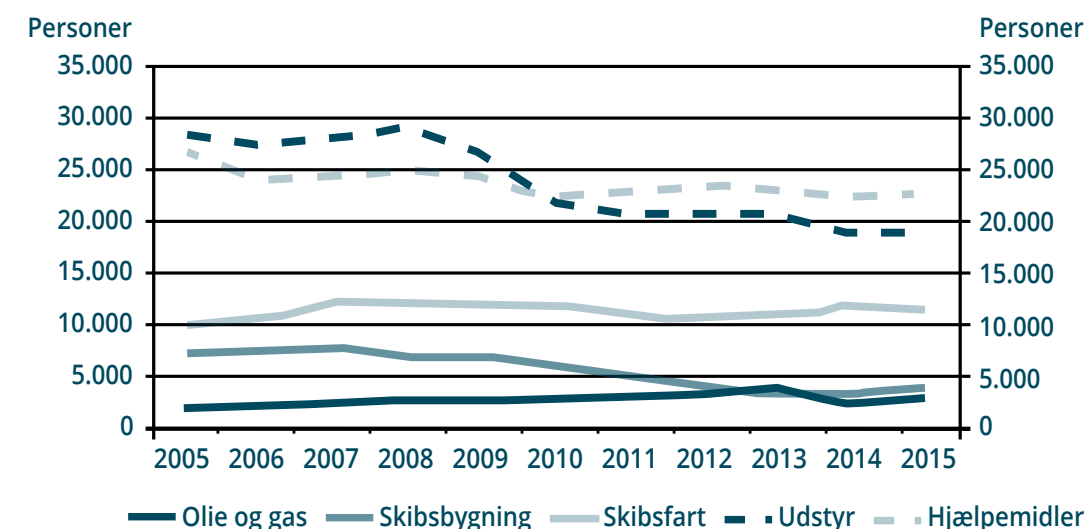
Det Blå Danmark producerede i 2015 for omkring 330 mia. kr. svarende til 9,5 pct. af Danmarks samlede produktion. Bruttoværditilvæksten i Det Blå Danmark (den tilbageværende værdi efter udgifter til varer og tjeneste fratrasket) var på knap 98 mia. kr. i 2015 svarende til 5,8 pct. af Danmarks samlede bruttoværditilvækst.

Således solgte dansk skibsfart i 2015 for omkring 196 mia. kr. i tjenesteydelser, den danske maritime industri producerede for omkring 62 mia. kr., mens de resterende 72 mia. kr. bl.a. er relateret til speditørvirksomhed, skibsmæglere, terminaler og erhvervshavne samt godshåndtering. Målt på bruttoværditilvækst i Det Blå Danmark stod den maritime industri for knap 22 mia. kr., mens dansk skibsfart frembragte et overskud på omkring 30 mia. kr. svarende til næsten 30 pct. af den samlede bruttoværditilvækst i Det Blå Danmark. Direkte og indirekte bidrog den maritime industri med 32 mia. kr. og søfarten med 37 mia. kr.¹

Det Blå Danmark spiller ligeledes en vigtig rolle for dansk beskæftigelse. Omkring 100.000 personer, hvilket svarer til 3,7 pct. af den samlede beskæftigelse i Danmark, arbejder i den maritime klynge. Den direkte beskæftigelse var omkring 60.000 personer i 2015, hvoraf de 23.000 var beskæftiget i den maritime industri, knap 6.000 på rederikontorerne og 17.500 søfolk på de danskflaggede skibe.

Siden 2008 har der været en nedadgående tendens i beskæftigelsen, som er faldet med over 15.000 personer over en syvårig periode. Som det fremgår af figur 3, er det største fald sket inden for den maritime udstyrsindustri og skibsbygning, hvilket bl.a. kan tilskrives, at en stor produktionsvirksomhed, Odense Stålskibsværft, lukkede i perioden.

Figur 3: Direkte beskæftigelse i Det Blå Danmark fordelt på segmenter, 2005-2015



Kilde: Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark 2016

Et kendetegn ved beskæftigelsen i Det Blå Danmark er, at den er fordelt over hele Danmark. Trejerdedele af alle beskæftigede i den maritime sektor er bosat uden for hovedstadsområdet, hvoraf størstedelen er bosat i Region Syddanmark. Det er overvejende personer ansat i udstyrs- og værftsindustrien, som er bosat på Fyn og i Jylland, mens ansatte i skibsfarten overvejende er bosat i Region Hovedstaden. Ser man isoleret på søfolk, er 49 pct. bosat uden for de traditionelle vækstcentre, mens kun 18 pct. af alle voksne danskere er bosiddende i disse egne af

¹ Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark 2016

Danmark. Den danske maritime sektor bidrager således til regeringens målsætning om at skabe vækst og udvikling i et sammenhængende Danmark.

Udfordringer og muligheder

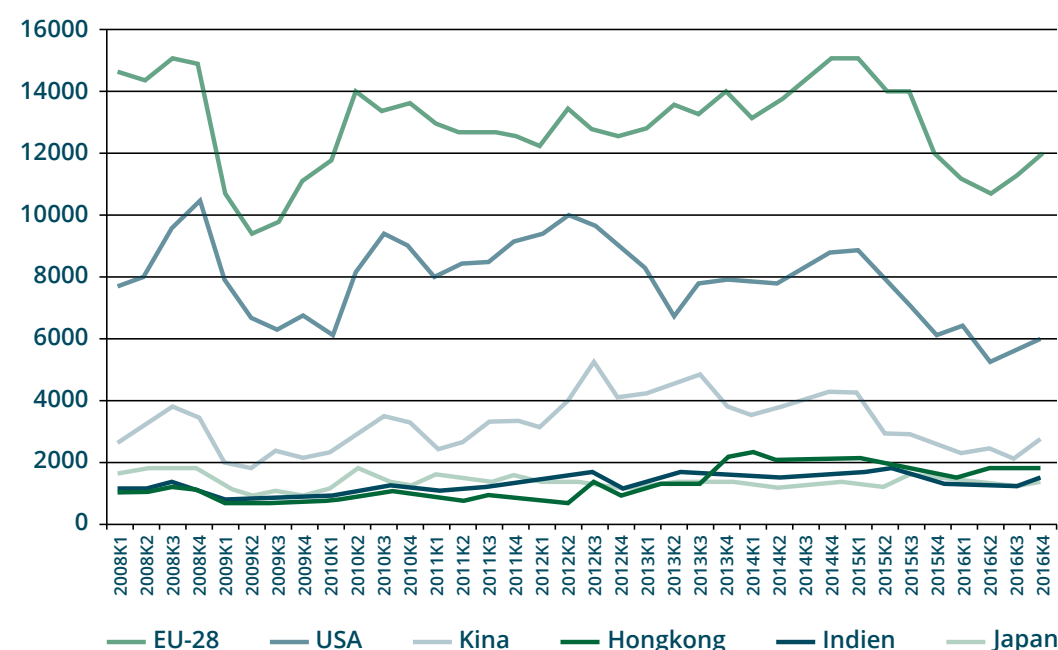
Den igangværende konsolidering omkring færre, men større udbydere kan muligvis være med til at stabilisere markedet. Men andre usikkerhedsfaktorer trækker i den anden retning fx tendenser til stigende protektionisme og afmatning af de traditionelle vækstmarkeder samt omkostninger ved implementering af miljø- og klimavenlige løsninger.

Overkapaciteten i shippingmarkedet har i dag udviklet sig til et strukturelt problem, der bl.a. opretholdes af nationale støtteordninger til værftsindustrier og nybygningsprogrammer. Der skal derfor i den internationale handels- og skibsfartpolitiske indsats arbejdes for, at støtteordninger afskaffes.

Olieprisen har fået en positiv effekt på driftsomkostningerne på skibene, men har også ændret på efterspørgslen og fået stor indflydelse på den danske offshorebranche, hvor væksten fremadrettet forventeligt vil ske i offshorevind-segmentet fremfor i olie og gas.

På trods af en længere periode med faldende indtægter fra søtransport vurderes der på globalt plan fortsat at være et vækstpotentiale i de maritime erhverv. Mængden af gods, der skal transporteres, vokser – om end langsommere end tidligere – og denne udvikling forventes at fortsætte i en overskuelig fremtid, jf. figur 4.

Figur 4. Indtægter ved søtransport 2008 - 2016, mia. kr.



Godt købmandskab, markedskendskab og fleksibilitet er afgørende for at klare sig i den internationale konkurrence på et uforudsigeligt globalt marked. Disse forudsætninger skal suppleres med en indsats fra myndighedssiden både nationalt og internationalt med henblik på at fastholde og sikre bedre markedsadgang, afskaffe og imødegå protektionistiske tiltag, sikre fair og lige konkurrencevilkår, herunder ensartet håndhævelse af internationale regler samt fastholde og udbygge det gode nationale erhvervsklima.

På den maritime produktionsside vil der forventeligt være gode muligheder for afsætning af produkter og teknologi til opfyldelse af miljø- og klimakrav, såsom rent ballastvand, reduktion i udledning af fx svovl (SOX) og kvælstof (NOX) fra skibe samt krav til skibes energieffektivitet og brug af alternative brændstoffer. Det er områder, hvor danske virksomheder traditionelt står stærkt. Skal disse muligheder gribes, kræver det, at de maritime erhverv råder over og kan trække på et tidssvarende og opdateret udbud af kompetencer.

Taberne i det globale maritime udskilningsløb vil være de reaktive aktører, som fastholder traditionelle forretningsmodeller og reaktionsmønstre fra tiden før den økonomiske krise. Vinderne vil være de proaktive aktører, som er i stand til at omsætte ny teknologi og nye serviceydelser til markedsfordele og derigennem drive fremtidens markedsudvikling. Den igangværende teknologiske udvikling er en global "game changer", der også vil ændre den maritime sektor.

Vores vision om at blive et af verdens maritime kraftcentre skal måles på, hvorvidt Danmark kan:

- Fastholde sin styrke som skibsfartsnation ved at øge andelen af den samlede bruttonnage sammenholdt med verdenstonnagen.
- Sikre nettoværditilvækst og værdiskabelse for samfundet.
- Fastholde beskæftigelsen i Det Blå Danmark og en kritisk masse af maritime kompetencer.



4. ANBEFALINGER

Vækstteamets vision er, at Danmark skal være et globalt maritimt kraftcenter. En ambitiøs vision, som kræver, at myndigheder, regioner, kommuner, uddannelses- og vidensinstitutioner, virksomheder samt arbejdsmarkedets parter påtager sig et fælles ansvar og går seriøst og målrettet til arbejdet med at fastholde og udvikle den danske maritime styrkeposition.

Aktørerne på det globale marked flytter sig hele tiden, hvilket virksomhederne i en global branche som den maritime konstant skal pejle efter. Det gælder også for rammevilkår, hvor andre lande også kontinuerligt tænker i nye muligheder, hvilket vi fra dansk side med disse anbefalinger og vores maritime politik skal forholde os løbende til.

Det er en afgørende forudsætning, at arbejdet både sigter mod at løse udfordringer på kort og lang sigt såvel som at udnytte mulighederne nu og frem mod 2025.

For at bidrage til det arbejde de kommende år, har vækstteamet udarbejdet en række anbefalinger opdelt efter følgende temaer:

- ✳ **Danmark som maritim nation og flagstat**, hvor der satses på attraktive, stabile og konkurrencedygtige rammevilkår for rederier og maritime producenter, så der fastholdes og tiltrækkes tonnage på det danske flag samt nye rederier og andre maritime virksomheder til Danmark.
- ✳ **Det Blå Danmark som globalt erhverv**, hvor der bl.a. arbejdes for lige konkurrencevilkår på det globale marked.
- ✳ **Kompetencer og viden som grundstof for Det Blå Danmark**, hvor der sikres en kritisk masse af maritime kompetencer gennem attraktive og tidssvarende uddannelser samt relevant forskning og viden i samarbejde med virksomhederne.
- ✳ **Regionale maritime miljøer som vækst drivere**, hvor der skabes grobund for nye forretningsmuligheder og udvikling af iværksætterkulturen i sektoren.

4.1. Danmark som maritim nation og flagstat

Danmark har stolte traditioner som maritim nation, men fremtidens vækst og beskæftigelse skabes ikke med fortidens forretningsmodeller.

Det er afgørende for fremtidssikringen af Det Blå Danmark, at Danmark griber digitaliserings muligheder og gør sig selv til frontløber for anvendelse af nye teknologier. Kun på denne måde kan eksisterende forretningsområder udvikles, og kun på denne måde kan nye forretningsområder identificeres og dyrkes. Et digitaliseret Blåt Danmark kan kun realiseres gennem et tæt partnerskab mellem erhverv, myndigheder og forsknings- og uddannelsesinstitutioner. Et partnerskab, hvor erhverv og forsknings- og uddannelsesinstitutionerne matcher teknologi og produkter, og hvor myndighederne skaber rammerne og mulighederne for tests af ny teknologi i et virkelighedsnært miljø.

Danmark skal være et førende maritimt kraftcenter for digitalisering, autonome systemer og nye grønne teknologier

Adgangen til viden, evnen til hurtigt at tilpasse sig forbrugeradfærd samt viljen til at adoptere ny viden i eksisterende eller nye forretningsmodeller er de afgørende konkurrenceparametre, som kendetegner digitaliseringens tidsalder. Den igangværende digitale revolution rummer en

dynamik, som udfordrer de maritime erhverv, der ofte er baseret på traditionelle forretningsmodeller med rødder i industrialiseringens tidsalder. Digitaliseringen har evnen til på kort tid at skabe nye markeder og nedbryde eksisterende markeder. Det stiller store krav til virksomhedernes omstillingsparathed, hvor øjeblikkets succeser ikke må blive sovepuder i et bevægeligt marked, hvor erfaring og knowhow hele tiden skal tænkes ind i en digital ramme for at bevare dets markedsværdi.

Digitaliseringen er derfor et grundlæggende rammevilkår, der i stigende grad vil diktere succes eller fiasko på de blå markeder. Det foreslås derfor at etablere et nyt offentlig-privat partnerskab om digitalisering af Det Blå Danmark, der målrettet skal arbejde med digitalisering af blå forretningsområder, herunder at sikre viden-, erfarings- og teknologioverførsel fra – og samtænkning med – andre branche- og forretningsområder.

Danmark har en unik geografisk placering, forskelligartet natur og havforhold samt infrastruktur og skibstrafik. Danmark har traditionelt stået for en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer fx gennem placering af havvindmøller eller forskning i bølgeenergi og har tidligere været brugt som testområde inden for en lang række områder. De mange forskellige typer af farvande omkring rigsfællesskabet giver mulighed for at markedsføre Danmark som et laboratorium for nye teknologier, produktionsformer og energiproduktion. Det er i denne sammenhæng afgørende, at rammevilkårene – både for eksisterende industrier og iværksættere – giver mulighed for fortsat innovation i Det Blå Danmarks mange klynger og forretningsområder.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Digitaliseringen af Det Blå Danmark accelereres og at en tidssvarende og fremtidsorienteret havplanlægning giver mulighed for en anvendelse af farvande i det danske rigsfællesskab til test af nye aktiviteter på havet for at sikre en konkurrencefordel for Det Blå Danmark. Der anbefales derfor, at:

- ☛ Søfartsstyrelsen tager initiativ til at etablere et partnerskab mellem myndigheder, erhverv samt uddannelses- og forskningsinstitutioner, som skal styrke og udbrede digitaliseringen af Det Blå Danmark og identificere nye forretningsmodeller.
- ☛ Der skabes rammer for tests af autonome skibe, virtuelle bøjer og anden virtuel farvandsafmærkning.
- ☛ Der fortsat gives gode vilkår for tests af grøn energi, fx havstrømsenergi, bølgeenergi og flydende havvindmøller.
- ☛ Der giver mulighed for test af bæredygtig industriproduktion af, fx fødevarer, på havet mv.
- ☛ Markedsføringen og synliggørelsen af mulighederne for at anvende farvande i rigsfællesskabet til test og nye aktiviteter på havet styrkes.

Attraktive rammevilkår for dansk skibsfart

Det Blå Danmark har traditionelt været blandt fyrtårnene i den danske økonomi, hvilket ikke mindst bunder i et tæt samarbejde mellem myndigheder og erhverv om udformningen af de nationale maritime rammevilkår til fremme af konkurrenceevnen.

Stabile økonomiske rammevilkår, som etablering af DIS-registret, DIS-skat (sømandsskatten) og tonnageskat har igennem en årrække spillet en afgørende rolle i forhold til at sikre, at Danmark

er attraktiv som flagstat og som et land, man kan drive rederivirksomhed i. Erhvervslivet skal fortsat tilbydes rammevilkår, som er forudsigelige, stabile og internationalt konkurrencedygtige, så virksomhederne har mulighed for at foretage såvel kort- som langsigtet strategisk planlægning og udvikling og kan tiltrække international kapital.

Den internationale konkurrence om at trække skibe ind under respektive flag samt tiltrække regionale og globale hovedsæder inden for rederibranchen, shipping, skibsforsikring og skibsklassifikation m.v. er hård.

Der lanceres løbende nationale maritime strategier, som har til formål at markedsføre de respektive lande over for det maritime erhverv ved at tilbyde attraktive ordninger, hvis virksomhederne flytter deres forretning. Det handler ikke kun om skat, men om den samlede konkurrencedygtighed, og derfor i høj grad også om de øvrige rammevilkår, og ikke mindst om regler og krav matcher internationalt niveau samt om myndighedernes serviceniveau kan imødekomme erhvervets behov.

Det bliver derfor tiltagende vigtigt løbende at foretage servicetjek af de danske rammevilkår, så Danmark fortsat kan tiltrække nye virksomheder og investeringer for derved at fortsætte sin udvikling som attraktiv global maritim nation og flagstat frem mod og efter 2025. Eksempelvis kan måden, hvorpå registreringsafgiften betales i forbindelse med indflagning af handelsskibe med fordel ændres, så den bliver mere sammenlignelig med andre maritime nationer. Det kan gøres i form af forskellige modeller spændende fra direkte afskaffelse af registreringsafgiften til indførsel af en rateordning, hvor registreringsafgiften betales over en fastsat årrække eller over skibets forventede levetid.

Ikke mindst i tider med hård priskonkurrence har utidssvarende og unødvendigt fordyrende særkrav stor betydning. Der skal derfor gøres en yderligere indsats for at nedbringe sådanne særkrav. Som kvalitetsflag skal Danmark fortsat sikre en ordentlig behandling af de søfarende om bord på danske skibe og i forskellige sammenhænge, herunder også sikringsmæssige, kunne tilpasse sig det forhold, at der er forskellige nationaliteter om bord. Dansk skibsfart er et internationalt erhverv i global konkurrence. Der arbejder udenlandske søfarende på mange danske skibe, og det er vigtigt, at de også tilbydes en god offentlig service ligesom de danske søfarende. Der bør derfor nedsættes en tværministeriel arbejdsgruppe, som i samarbejde med erhvervets organisationer skal finde hensigtsmæssige løsninger på de praktiske udfordringer i forhold til offentlige services, som både danske og udenlandske søfarende møder.

Danmarks størrelse som flagstat og vores muligheder for at tænke i nye løsninger har også stor betydning for den danske gennemslagskraft i forhandlingerne i IMO, EU og ILO.

En særlig udfordring i forbindelse med tiltrækning af udenlandske maritime investorer har vist sig at være vanskeligheder med at forstå de danske skatteordninger og muligheden for at få klare og hurtige svar på skattespørgsmål. Forudsigelighed, gennemsigtighed og stabilitet er afgørende parametre, når maritime investorer beslutter sig – især fordi kilderne til investeringsvillig kapital også er under forandring. Disse forhold risikerer også at hæmme udviklingen af en stærk maritim finansiel sektor, som er afgørende for udvikling og vækst, og dette kan begrænse muligheden for at tiltrække nye rederier.

I forhold til skibsfinansiering bør der derfor arbejdes for at sikre, at de danske vilkår er fair og lige i forhold til konkurrenterne rundt om i Europa.

Desværre oplever både mindre rederier og store dele af den danske maritime udstyrsindustri udfordringer hermed, og der forekommer forholdsvis få børsnoteringer i Danmark for små og mellemstore virksomheder. Det står i kontrast til en generel stigning i børsnoteringer af denne type virksomheder i nabolande som fx Norge og resten af Europa.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Danmarks position som shippingnation skal fastholdes og udvikles ved, at:

- ☛ Der sker en udvidelse af DIS-skatteordningen, så besætninger på offshoreskibe omfattes med alle aktiviteter, og dansk arbejdskraft gøres konkurrencedygtig med andre lande, da vores nabolande giver adgang til sådanne ordninger for disse aktiviteter og skibe.
- ☛ Der skal arbejdes for at fremme kvalitetsskibsfart på lige konkurrencevilkår, heri ligger også at man ved nabotjek skal sikre, at den danske regulering er på linje med sammenlignelige nationer.
- ☛ Registreringsafgiften i forbindelse med indflagning af handelsskibe omlægges, så den i form og niveau svarer til sammenlignelige skibsfartsnationer med henblik på at gøre det mere attraktivt at flage ind i Danmark.
- ☛ Der udarbejdes en investeringsstrategi for at tiltrække kapital til Det Blå Danmark og andre danske styrkepositioner, og behovet for tiltrækning af udenlandske investorer med henblik på at styrke Danmarks position som globalt førende maritim nation undersøges.
- ☛ Finansieringsmulighederne for SMV'er og rederier fx i regi af Vækstfonden styrkes.
- ☛ Etablere ét point of contact for rederier og andre virksomheder, der ønsker at etablere sig i Danmark. Det skaber en strømlinet offentlig service, som kan sikre klarhed, transparens og forudsigelighed samt lettere kontakt til de danske myndigheder.
- ☛ I forbindelse med tiltrækning af udenlandske maritime investorer skal der sikres klare, forudsigelige og konkurrencedygtige skatteregler, samt hurtig og effektiv sagsbehandling, så der tilbydes et sikkert beslutningsgrundlag forud for etablering i Danmark. Der ses endvidere på mulighederne for at reducere beskatningen af TEN-T støtte.
- ☛ Der etableres en tværministeriel arbejdsgruppe, som skal sikre effektiv og smidig sagsbehandling for de søfarende, fx i håndteringen af arbejdsskadesager.

Bedre offentlig service gennem digitalisering

Danmarks konkurrencedygtighed som maritim nation kommer i stigende grad til at handle om, at myndighederne er på forkant med den teknologiske udvikling og bidrager til at sætte retningen for anvendelsen heraf i tæt samarbejde med erhvervet.

En fleksibel, kvalificeret og fremsynet offentlig service betyder meget for de maritime virksomheder i det daglige arbejde. Det er i den sammenhæng naturligt at anvende digitale løsninger til at nedbringe erhvervets administrative byrder, forbedre sagsbehandlingstiden og lette kommunikationen med offentlige myndigheder.

En bedre service over for erhvervslivet kan ligeledes omfatte en mere koordineret og klar rådgivning af virksomhederne i forhold til etableringskrav og omkostninger, herunder beskatning.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Den offentlige service digitaliseres, så bl.a. kommunikationen med offentlige myndigheder gøres nemmere og administrative byrder for virksomhederne lettes. En task force bør i denne sammenhæng sikre koordinationen med partnerskabet for digitalisering af Det Blå Danmark. Det bør ske ved at:

- ☛ Digitalisere det danske skibsregister, krævede certifikater og beviser samt informationer, som rederier skal erhverve sig med henblik på at sejle under dansk flag eller indsende til myndigheder for at opfylde lovkrav.
- ☛ De danske myndigheder arbejder for, at der oprettes et standardiseret europæisk "single window" som kan sikre, at meldeformaliteterne kan gennemføres udelukkende ved den første ankomst til europæisk havn.
- ☛ Der fortsat arbejdes for at sikre digitaliseringsparat og teknologineutral regulering, der understøtter brugen og udbredelsen af maritime data og teknologi samt effektiv kontakt med myndigheder, ligesom det sikres, at udviklingen af nye forretningsmodeller og muligheder skal kunne baseres på realtime, web-enabled og cloud-baseret indhold.

Produktionsvirksomheder i konkurrence

Den danske maritime industri er på forkant i produktionen af avancerede og energieffektive løsninger til både danske og udenlandske skibe samt maritime virksomheder i hele verden. Lige fra design til produktion og service har industrien opbygget og udnyttet kompetencer og knowhow om den maritime verdens behov og teknologiens muligheder. For at fastholde denne styrkeposition er der behov for, at den opbyggede viden og erfaring inden for udviklingen af nye avancerede tekniske maritime produkter fortsat tilflyder Danmark.

Centralt herfor er de tekniske medarbejdere – montører – som installerer og vedligeholder globalt og dermed opnår helt afgørende erfaring og viden til den fortsatte udvikling og dermed på sigt selve produktionen. De maritime montører er underlagt særlige arbejdsvilkår, der fordrer, at de ofte sejler med om bord på skibene og udfører deres services, mens skibet er i drift. Opretholdelse af montørernes kompetenceniveau og tilbageløbet til virksomheden er blevet særligt relevant efter, at de store danske nybygningsværfter er lukket ned. Industrien har peget på en særlig maritim montørordning, som skal sikre den nødvendige viden til danske montører og dermed gøre danske services konkurrencedygtige. Vækstteamet har noteret sig, at en sådan ordning kan have statsstøtteretlige implikationer, hvorfor der skal arbejdes videre med rammerne for ordningen.

Danske maritime virksomheder er dygtige til at udvikle nye og grønne løsninger, men det er dyrt og ikke altid forudsigeligt, hvilke krav der fremadrettet vil blive stillet til industrien. Intelligente offentlige udbud, hvor der ikke fokuseres kortsigtet på pris alene, men hvor også, fx arbejdsmiljø, sikkerhed, grønne løsninger, praktikpladser m.m., tænkes ind, vil give danske maritime virksomheder bedre muligheder for at kunne konkurrere i forbindelse med valg af leverandør og vil være med til at understøtte teknologiområder, hvor dansk industri generelt står stærkt. Samtidig vil det på lang sigt sikre mere bæredygtige og effektive løsninger.

Det vil ligeledes være en fordel for industrien at få bedre muligheder for at anvende statslige og kommunale skibe som showcases og reference i forbindelse med markedsføring over for potentielle købere. I Danmark drives en række mindre færgeruter, som binder landet sammen. Der ses her et økonomisk og vedligeholdelsesmæssigt potentiale for øget sammentænkning på tværs af kommunegrænser i forbindelse med udbud af bygning af nye færger. Dette skyldes, at

færger og færgelejer i dag er vidt forskellige i forhold til kravspecifikationer. Nybygning af standardfærger med modulbaserede tilvalgsløsninger vil samlet set gøre det billigere for de enkelte kommuner og samtidig give Det Blå Danmark en fælles platform, hvorpå bl.a. autonom teknologi og grønne løsninger vil kunne introduceres. Dette vil komme brugerne til gavn gennem fx en billigere driftsøkonomi og hyppigere færgedrift.

Danmarks styrkepositioner inden for den maritime industri indeholder et stort vækst- og beskæftigelsespotentiale. En af de væsentligste forudsætninger for opretholdelse og indfrielse af potentialet er, at finansieringsmulighederne i tilstrækkelig grad imødekommer industriens behov og udfordringer, og at industrien som minimum sikres de samme konkurrencedygtige finansieringsvilkår som i andre europæiske maritime industrilande

Den danske maritime industri har peget på behovet for at genindføre en fastrenteordning i lighed med den tidligere renteudligningsordning (CIRR), der blev lukket ned i 2008. En sådan ordning skal sikre industrien adgang til gunstig og tilstrækkelig finansiering og derved styrke industriens konkurrenceevne. Den tidligere renteudligningsordning (CIRR) blev lukket ned, fordi staten ikke ønskede at påtage sig den tilknyttede renterisiko, hvor staten skulle inddække underskud ved stigende renter. Danske virksomheder tilbydes fortsat adgang til attraktive eksportkreditter og finansieringsvilkår gennem finansieringsordninger som fx Eksportkreditfonden (EKF). Af hensyn til den maritimes industris fortsatte konkurrenceevne er det dog vigtigt at følge udviklingen i de offentlige tilbud om kredit- og finansieringsordninger i sammenlignelige maritime nationer.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Der arbejdes for at fremme den danske udstyrsindustri's produktion og udvikling af højteknologiske og energieffektive løsninger til det internationale marked, ved at:

- ✿ Indføre en maritim montørordning, der sikrer tilbageførsel af viden fra montør-, vedligeholdelses- og reparationsarbejder på skibe ved, at montørarbejde på skibe i udenlandsk farvand skattemæssigt sidestilles med søfolks arbejde.
- ✿ Gennemføre intelligente udbud, hvor udbudsparametrene designes med større vægtning af fx kvalitet, sikkerhed og anvendelse af ny grøn teknologi samt sikring af praktikpladser.
- ✿ Udbrede mulighederne for at anvende statens og kommunernes skibe som udstillingsvindue og demonstrationsplatforme.
- ✿ Undersøge mulighederne for, at offentlige maritime udbud tager udgangspunkt i standardiserede modulløsninger for færger, der kan gøre det muligt, fx at nedbringe prisen på bl.a. indkøb, drift og vedligehold.
- ✿ Med henblik på at sikre lige konkurrence for de maritime industrier skal udviklingen i offentlige eksportkredit- og finansieringsordninger i sammenlignelige maritime nationers følges løbende.



4.2. Det Blå Danmark som globalt erhverv

Den maritime sektor er en del af den globale værdikæde, hvor rederier transporterer varer til og fra hele verden og dermed er med til at sikre den globale samhandel, mens andre maritimt relaterede danske virksomheder udvikler og sælger produkter og services til skibsfarten, værfter og andre aktiviteter i store dele af verden. Totredjedele af rederiernes omsætning findes uden for Europa, ligesom den maritime industri afsætter sine produkter og services på det globale marked. Den maritime sektor er altså et af Danmarks klart mest globaliserede erhverv.

Det er derfor afgørende for Det Blå Danmark, at der er fri adgang til verdensmarkedet på lige konkurrencevilkår. Det gælder både i forhold til fx told og markedsadgang, men også i forhold til at sikre ensartede tekniske krav til skibene i form af internationale regler. Sådanne krav har også stor betydning for den maritime udstyrsindustri og udvikling af nye produkter. En forudsætning herfor er, at Danmark fortsat er en flagstat af betydning, og at der satses på et stærkt internationalt samarbejde og sikring af indflydelse, som er afgørende for, at Det Blå Danmark kan fastholde og styrke sin internationale position i dag og frem mod 2025. Samtidig er der behov for samarbejde mellem den maritime sektor og myndighederne i udarbejdelsen af fx internationale krav på sikkerheds- og miljøområdet. Når det drejer sig om nye kostbare krav til skibe, er der et stort sammenfald af interesser inden for Det Blå Danmark. Udstyrsindustrien ønsker, at kun godkendte produkter, der opfylder de internationale krav, skal kunne bruges. Rederierne, der fx har investeret i sådant udstyr, ønsker et "level playing field", hvor andre ikke kan nedsætte deres omkostninger ved at undgå at opfylde kravene. Myndighederne bør derfor fortsætte arbejdet med at sikre en bedre international håndhævelse af de internationale krav, der også sikrer, at "first movers" tilgodeses.

De protektionistiske vinde, som i disse år blæser over verdenshandlen, er på den korte bane den største trussel mod fortsat vækst i Det Blå Danmark. Usikkerheden omkring adgang til vigtige markeder, som fx USA og Storbritannien, er bekymrende for et i forvejen presset erhverv. Både bilateralt og igennem EU skal Danmark fortsat arbejde for den frie og lige globale konkurrence og for at sikre Det Blå Danmark den bredest mulige markedsadgang. Det er derfor centralt, at Danmark fortsat prioriterer arbejdet med den internationale regulering af skibsfarten højt med henblik på at sikre lige konkurrencevilkår for kvalitetsskibsfart. Danmark skal kæmpe aktivt for, at EU, som en af verdens største økonomier, arbejder for at sikre åbne markeder og ambitiøse frihandelsaftaler med vigtige samhandelspartnere, aktuelt bl.a. Canada, Japan, Mexico, Australien, New Zealand samt MERCOSUR- og ASEAN-landene. Sådanne frihandelsaftaler er til Det Blå Danmarks fordel, idet de åbner døre til ellers lukkede markeder samt fremmer global samhandel og maritim varetransport.

I takt med at verdens økonomiske tyngdepunkt i stigende grad rykker mod Asien, er der behov for særligt fokus på denne region som omdrejningspunkt for fremtidige aktiviteter, så Det Blå Danmark frem mod 2025 kan få yderligere del i væksten på nye markeder. Danmark skal derfor intensivere samarbejdet med prioriterede strategiske vækstmarkeder, fx Kina, Japan, Indien, Indonesien, Sydkorea og Vietnam. Udover Asien vurderes også vækstøkonomier som fx Brasilien og Mexico relevante at styrke samarbejdet med. Fokus for disse samarbejdsrelationer kan med fordel være på fx maritim sikkerhed, energieffektiv og innovativ skibsbygning og uddannelse målrettet disse markeder. I lyset af den nye amerikanske administrations "America First"-tilgang vil der ligeledes skulle gøres en målrettet indsats – både gennem EU, Consultative Shipping Group (CSG) og bilateralt – for at bevare markedsadgangen til dette vigtige marked.

I vores eget nærområde kan der både opstå muligheder og udfordringer i forbindelse med Storbritanniens udtræden af EU. Storbritannien udgør i dag det tredjestørste marked for eksport af danske tjenesteydelser inden for søfart kun overgået af USA og Kina. I forbindelse med den forestående britiske udtræden af EU kan der opstå muligheder for at tiltrække maritime aktiviteter til Danmark, herunder europæiske hovedkontorer for fx klassifikationselskaber, som hidtil har valgt Storbritannien, men som er afhængige af en placering inden for EU. Der bør opretholdes en tæt og konstruktiv bilateral dialog med Storbritannien samtidig med, at Danmark – gennem EU – skal medvirke til at sikre pragmatiske løsninger, så de danske

virksomheders adgang til det britiske marked ikke hindres – fx i form af krav til "local content". Det er ligeledes vigtigt, at der sikres en passende balance mellem Storbritanniens rettigheder og pligter i forhold til britisk adgang til EU's indre marked.

Relateret hertil er spørgsmålet, om Danmark har udnyttet sit potentiale fuldt ud i forhold til at tiltrække virksomheder og aktiviteter. Danmark er et relativt godt og nemt sted at drive forretning – også for maritime virksomheder. Det bekræftes bl.a. af Verdensbankens "ease of doing business"-index, hvor Danmark er opgjort som det bedste sted at drive forretning i Europa og tredje bedste i verden. Danmark har desuden konkurrencedygtige rammevilkår og en af verdens dygtigste maritime arbejdsstyrker, som gør landet attraktivt for alle dele af den globale maritime sektor.

Indsatsen for at markedsføre Det Blå Danmark og tiltrække maritime virksomheder skal fastholdes og styrkes. Det er også vigtigt fortsat at placere sig centralt i den globale maritime verden. Det danske maritime forum afholdt i 2014-2016 var et væsentlig led heri. I kølvandet på den succesfulde afholdelse af det danske maritime forum arbejder en kreds af både danske og internationale private aktører nu på at etablere et ambitiøst globalt maritimt forum. Dette initiativ skal bakkes op ved – i et samarbejde mellem det offentlige og private – med passende mellemrum at tiltrække dette forum til Danmark. Samtidig skal der også gøres en indsats for at tiltrække andre maritime events til Danmark.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Danmark arbejder for kvalitetsskibsfart og styrkelse af de maritime erhverv på åbne markeder, med lige konkurrence, investeringskapital og globale regler ved at:

- ✳ Intensivere det bilaterale samarbejde med centrale maritime vækstmarkeder for bl.a. at øge afsætningsmulighederne for danske maritime virksomheder samt fremme liberale handelspolitiske synspunkter om markedsadgang for de maritime erhverv i EU's frihandelsforhandlinger med tredjelande og styrke samarbejdet med andre toneangivende europæiske søfartsnationer, som deler Danmarks interesse i åbne, globale markeder.
- ✳ I et samarbejde mellem myndigheder og erhverv styrke markedsføringen af Danmark som maritim nation, herunder både af Danmark som flagstat, etableringssted for rederier og danske maritime produkter, løsninger og teknologier, så der skabes global opmærksomhed herom.
- ✳ Styrke informationen om muligheder indenfor eksport- og investeringsfremme, særligt for små og mellemstore virksomheder samt muligheden for maritim synlighed i forbindelse med delegationsbesøg fra fx eksportmarkederne.
- ✳ Som led i markedsføringen af Det Blå Danmark skal der tiltrækkes centrale maritime events til Danmark, herunder eventuelt det nye globale forum, med passende mellemrum.
- ✳ Reguleringen skal skabe de fornødne rammer for at fremme ny teknologi, innovation og energieffektive løsninger bl.a. gennem IMO, så first movers også tilgodeses.
- ✳ Arbejde for bedre international håndhævelse af de internationale regler og konventioner samt effektive reaktioner på overtrædelser, så det økonomiske incitament til ikke at overholde fx IMO's miljøregulering fjernes.
- ✳ Myndigheder og brancheorganisationerne styrker udbredelsen og videndelingen om udvikling af udstyr til håndhævelse af internationale miljøkrav, herunder krav til udledningen af svovl, og at der udføres konkrete tests heraf.



4.3. Kompetencer og viden som grundstof for Det Blå Danmark

Danmark er som maritim nation kendetegnet ved at have stærke kompetencer på tværs af hele sektoren. Disse kompetencer er ikke kun afgørende for danske maritime virksomheder, men er også med til at sætte Danmark på det maritime verdenskort og gøre det attraktivt at drive maritim virksomhed fra Danmark. Det er derfor vigtigt, at Danmark værner om det høje kompetenceniveau i den maritime arbejdsstyrke, som både på kort og lang sigt vil have stor betydning for Det Blå Danmark.

Hvis danske maritime virksomheder skal kunne konkurrere på det globale marked både nu og frem mod 2025, er det afgørende med høj produktivitet, ny viden og innovative idéer samt adgang til kvalificeret arbejdskraft.

Tidssvarende og relevante kompetencer og viden spiller en afgørende rolle for Det Blå Danmarks konkurrenceevne. Derfor er det nødvendigt, at kompetencer og viden udvikles i takt med efterspørgslen i markedet og matcher den teknologiske og digitale udvikling. Men også at tekniske og digitale færdigheder samtænkes med juridiske og økonomiske kompetencer, så der sker en samlet forankring af relevant viden, der sikrer sammenhæng mellem udvikling og købmandskab. Det er samtidig helt centralt at tiltrække unge mennesker til de maritime erhverv, hvis kompetenceniveauet skal sikres frem mod 2025. Det er derfor vigtigt, at den maritime branche vises og opleves som en attraktiv karrierevej ved markedsføring af de maritime uddannelser, fx gennem kampagner som World Careers.

Frem mod 2025 vil udviklingen i retning af øget automatisering, digitalisering samt brug af avancerede maskiner stille stadigt højere krav til de ansattes kompetencer. Skal den øgede digitalisering og brug af stadigt mere avanceret teknologi omsættes til danske konkurrencefordele, skal den maritime sektor tilføres et kompetenceløft, særligt på det digitale område.

En løbende opkvalificering af medarbejderne i den danske maritime industri er derfor et afgørende konkurrenceparameter. Det kræver, at uddannelsesinstitutionerne har erhvervens behov i centrum, når uddannelsesforløb udvikles, og at ikke mindst efteruddannelser i højere grad udbydes som moduler, der kan indpasses i et aktivt arbejds- og familieliv. Mulighederne for fjernundervisning skal bl.a. øges, og virksomhederne skal tage et større ansvar for uddannelsen af arbejdskraft ved at sikre det fornødne omfang af praktikpladser og mulighed for efteruddannelse.

En holistisk tilgang til samarbejdet mellem uddannelse, forskning og erhvervslivet står også centralt for at sikre, at Det Blå Danmark fortsat besidder tidssvarende kompetencer og know-how, som efterspørges i erhvervet, og som kan være med til at skabe innovation. Det er derfor vigtigt, at de maritime centre på de videregående uddannelsesinstitutioner fastholdes og styrkes. Således kan ny forskningsbaseret viden, som genereres enten i forlængelse af eller som supplement til fx Blue INNOship og Green Ship of the Future eller på baggrund af behovene identificeret i FORSK2025, være med til at skabe grundlaget for innovation og udviklingen af nye forretningsmodeller i den maritime sektor. Forskning, udvikling og innovation er essentiel for den maritime industri i Danmark. Hele 45 pct. af de danske maritime industrivirksomheder er produktinnovative, mens det samme gør sig gældende for blot 20 pct. af den danske industris virksomheder generelt. Den maritime industri er således særdeles innovativ, og det er vigtigt for konkurrenceevnen at vedblive med dette.

Uddannelser der gør en forskel

Tæt samarbejde mellem uddannelsesinstitutionerne, forskningsverdenen og erhvervslivet kan understøtte, at den nyeste forskning udvikles i samarbejde med flere forskellige dele af erhvervet og bringes i spil i uddannelserne, så der udvikles kompetencer, som branchen efterspørger nu, i morgen og om 10 år. Samtidig er der tale om et internationaliseret erhverv, hvor der i høj grad er brug for at kunne begå sig og tænke internationalt samt trække på erfaringer fra andre lande, hvorfor internationalt samarbejde med udenlandske uddannelsesinstitutioner er et centralt element i at sikre, at kompetencerne er de rette.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Der sikres en højere grad af samarbejde med henblik på sammenhængende uddannelsesindsatser på det maritime område, ved at:

- ☛ De relevante uddannelsesinstitutioner, som udbyder målrettede maritime uddannelser, etablerer internationale samarbejder med udenlandske uddannelsesinstitutioner med henblik på i endnu højere grad at internationalisere fx ingeniør-, maskinmester-, skibsofficers- og skibsføreruddannelserne med yderligere undervisning på engelsk og udbud af uddannelsesforløb med et semester, kurser eller hele forløb i udlandet.
- ☛ Virksomhederne i de lokale maritime klynger, med Frederikshavn som forbillede, opretter rotationsordninger for lærlinge, så virksomhederne i fællesskab tager ansvar for, at lærlingene får en bred uddannelse, og samtidig aflaster hinanden i uddannelsesopgaven.
- ☛ Fortsætte BlueINNOship så Det Blå Danmark sikres en fortsat forsknings- og udviklingsplatform.

Mobilitet i Det Blå Danmark

Den typiske karrierevej for mange maritimt uddannede er, at man efter nogle år til søs fortsætter til et landbaseret job i Det Blå Danmark. Det kan eksempelvis være på rederikontorer, i udstyrsindustrien, offshore-branchen, klassifikationsselskaber eller lignende. Men det kan også være uddannelsesmæssig mobilitet hos de søfarende, såsom navigatører der via skibsassistentvejen uddannes på Marstal Navigationsskole og Skagen Skipperskole. Antallet af danske søfolk har i de seneste år været nogenlunde konstant efter et fald i kølvandet på den økonomiske krise.

Skal Danmark fortsat være et attraktivt sted at drive maritim virksomhed, er det helt afgørende, at det høje danske kompetenceniveau fastholdes. Det vil derfor være vigtigt, at Danmark fortsat har en kritisk masse af navigatører, ingeniører og maskinmestre, som besidder de fornødne maritime kompetencer og viden, som kan være med til at udvikle branchen og udbygge de danske styrkepositioner. Et tæt samarbejde mellem myndigheder og erhverv er en nødvendig forudsætning for at sikre de kompetencer, der skal bruges, både når det gælder fx den mere traditionelle færgefart og de skibe, der sejler ude i verden og overførslen af kompetencer herimellem.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Der skal være en kritisk masse af maritime kompetencer, der kan bringes i spil i både den land- og vandbaserede del af Det Blå Danmark, ved at:

- ☛ Der gennemføres et systematisk fremtidsstjek af særligt relevante uddannelser målrettet Det Blå Danmark, så det sikres, at de har et indhold, som svarer til branchens behov nu og i fremtiden.
- ☛ Der arbejdes for at skabe flere fleksible efteruddannelses tilbud, som kan gennemføres, imens man er i arbejde. Uddannelsesinstitutioner, aftagere og myndigheder bør i fællesskab tage ansvar for at skabe større opmærksomhed omkring disse muligheder, og der opfordres til, at emnet indgår som en del af de kommende trepartsforhandlinger.

- ☛ Der etableres et samarbejde mellem erhvervet og uddannelsesinstitutionerne om at øge antallet af optagne på særligt relevante uddannelser, bl.a. naval architects og maritimt orienterede ingeniører og om muligheden for at vælge et decideret blåt spor på ingeniøruddannelsen.
- ☛ Arbejdsmarkedets parter i samarbejde med staten undersøger mulighederne for at øge antallet af praktikpladser til søs for studerende på de maritime uddannelser, drøfter de økonomiske implikationer heraf og foreslår løsninger, der tager højde for uddannelsernes forskelle.
- ☛ Tilgængeligheden af praktikpladser på skibe øges ved at gøre praktikforløb mere fleksible, så flere kan afvikles på tværs af rederier, samtidig med at opgørelsen af praktiktiden til søs moderniseres. Rederierhvervet opfordres til at understøtte tilgængeligheden af praktikpladser via etablering af et praktikpladskontor, som kan sikre koordination heraf.
- ☛ De relevante maritime uddannelsesinstitutioner i samarbejde med myndigheder og aftagere udvikler en særlig uddannelse til indenrigsfærgefart med relevant indhold og læringsmål målrettet færgefart samt fleksible krav til fartstid.

Overførsel af ny viden til de maritime erhverv

Globalisering og digitalisering udfordrer de maritime erhverv på effektivitet og konkurrencedygtighed fra udlandet. Det kræver, at branchen er på forkant med den teknologiske udvikling og i stand til at udnytte ny teknologi og nye materialer. Det forudsætter stærke maritime tværfaglige forskningsmiljøer, der kan gøre Danmark til et centrum for udvikling af ny maritim teknologi og viden. Ny forskningsbaseret viden skal spredes til og optages af erhvervet, så forskningen bliver omsat til nye løsninger og produkter eller optimering af eksisterende. Fokus på optimering af eksisterende forretningsgange er én vej frem. Men udnyttelsen af nye muligheder på teknologifronten og et øget fokus på fx energieffektivitet og andre områder, hvor danske virksomheder allerede har en international styrkeposition, samt helt nye forretningsområder er mindst lige så vigtig. Der kan fx være potentiale i deep sea mining, aquafarming, genanvendelse af plastikaffald fra havene og ikke-fossile brændstoffer, hvilket også kan bidrage til at gøre Det Blå Danmark til en ledestjerne på verdensmarkedet frem mod 2025.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Styrke indsatsen for at Det Blå Danmark og videninstitutionerne skaber udbytte af ny forretningsmæssig og teknologisk viden. Det anbefales konkret at:

- ☛ Kontaktudvalget for Maritim Forskning årligt drøfter de maritime centrale forsknings-emner for de maritime forsknings- og uddannelsesinstitutioner. Dette kan bl.a. ske med afsæt i FORSK2025-kataloget og under hensyntagen til, at der i forskningsemnerne sikres den nødvendige fleksibilitet og åbenhed.

✳ Der etableres et partnerskab mellem universiteter med maritim ekspertise, maritime uddannelsesinstitutioner, myndigheder og erhvervet med henblik på løbende at tilpasse prioriteringer af forskningsindsatser til de områder med størst erhvervsmæssigt potentiale, så der fremmer forsknings- og udviklingsbaserede projekter med fokus på blue growth og tilføres forskningsbaseret viden til erhvervet inden for, fx:

- ⌵ Ocean economy og de muligheder, der ligger i yderligere udnyttelse af havets ressourcer frem mod 2025.
- ⌵ Fremtidens skibe, hvor digitale løsninger, maritim teknologi, sensorer og maritime data forventes, at kunne drive udviklingen mod det autonome skib.
- ⌵ Fremtidens blå forretningsmodeller, som fx kan blive influeret af den digitale udvikling med platforme inspireret af deleøkonomien.

✳ Der i det fælles maritime netværk af forskere fra universiteter med maritim ekspertise afholdes årlige akademiske topmøder, så netværket styrkes, og den maritime akademiske viden fortsat sammentænkes.

✳ Der på de relevante universiteter oprettes stillinger, såkaldte endowed chairs, for at opbygge og fastholde maritime kompetencer, som tilknyttes ph.d.-studerende og har fokus på forskellige emner, der vurderes relevante i et vækstperspektiv, fx i koordination og dialog med Kontaktudvalget for maritim forskning. Det bør her tilstræbes, at universiteterne indtænker relationen til branchen, og innovationsaktører såsom Godkendt Teknologisk Service (GTS) og Innovationsnetværk.

En stærkere iværksætterkultur i Det Blå Danmark

For at Det Blå Danmark kan udnytte nye muligheder inden for ny teknologi og digitalisering og skabe nye forretningsmuligheder fx inden for havets ressourcer, skal der gøres en særlig indsats for at forbedre rammevilkårene for eksisterende såvel som nye iværksætttermiljøer inden for det maritime erhverv. Dette kan bl.a. gøres ved at etablere partnerskaber, der målrettet ser på muligheder for blå digitalisering og automatisering i produktion, kommunikation og forretningsudvikling.

Danmark har behov for at være på forkant med den maritime udvikling, og det kræver den fornødne kritiske masse af maritime iværksættere, som har mulighed for at få testet deres produkter i et virkelighedsnært miljø samt at maritime iværksættere kan tænke nye forretningsmuligheder i krydsfeltet mellem det maritime og andre brancher. For at give iværksætterne de bedst mulige rammebetingelser, og for at gøre vejen fra idé til produkt kortere, opfordres der til at etablere et maritimt iværksætternetværk, hvor iværksættere får mulighed for at sparre indbyrdes med myndigheder og brancheorganisationer, og hvor den enkelte iværksætter kan blive bragt sammen med de relevante virksomheder og mentorer, der vurderes egnede som fødselshjælpere.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Der arbejdes for at udvikle en stærk iværksætterkultur i Det Blå Danmark med henblik på at styrke udviklingspotentialet, ved at:

- ✳ Opfordre de maritime brancheorganisationer, de eksisterende iværksætttermiljøer og universiteter med maritim viden til i fælleskab at udvikle og etablere et maritimt iværksætterforum
- ✳ Fremme iværksætterkulturen inden for de maritime erhverv gennem etablering af et iværksætterprogram, som kan hjælpe maritime iværksættere med at forstå det maritime miljø. Dette kan gøres ved at:
 - ⌵ Etablere et set-up inspireret af modellen for business angels, fx i et maritimt innovationslab eller i samarbejde med et af de fire eksisterende innovationsmiljøer, hvor iværksættere kan få hjælp til at udvikle ideer og kan matches med virksomheder, der har kapital og ønsker input til innovative løsninger og nye ideer til at udvikle deres forretning.
 - ⌵ Øremærke midler til maritime innovationsinitiativer i Innovationsfonden.



4.4. Maritime klynger som vækstdrivere

Det Blå Danmark skaber vækst og beskæftigelse i hele landet og bidrager derigennem substantielt til regeringens vision om et Danmark i balance. Den maritime klynge er kendetegnet ved effektivt samarbejde på tværs af segmenter, ekspertiser og forretningsmodeller. Dette samarbejde muliggør spinoffs på tværs af brancher og fremmer en helhedstankegang i forbindelse med udvikling af produkter og forretningsmodeller, der kan danne ramme om nye iværksættelseventyr. Udgangspunktet og tankesættet er således på plads til at gribe digitaliseringens muligheder og fremtidssikre branchen. Dette kan bl.a. ske ved at fokusere anvendelsen af midlerne i erhvervsfremmesystemet, så midlerne kommer ud at arbejde, hvor de gode idéer opstår og realiseres.

Havnenes potentiale som driver for vækst i de lokale maritime klynger er stort. Det er hér mange producenter, serviceleverandører og kunder mødes. Det er hér mange gode idéer på tværs af den maritime værdikæde kan udveksles og udmøntes i nye produkter og serviceydelser. For at større erhvervshavne kan realisere deres potentiale, bør det undersøges om havneloven skal ændres, så erhvervshavnene – gennem fx hel eller delvis privatisering – med fordel kan udvikle sig til rentable transport- og logistikcentre, der tilbyder havnenes brugere et bredere udvalg af prisdygtige services. Der skal gives mulighed for at modernisere organisationsformerne, og et udvidet spektrum af virksomhedstyper skal kunne etablere sig på havnene. Hvert år passerer 60.-70.000 skibe gennem de danske farvande. Heri ligger der et potentiale for skabelse af nye forretningsområder, som fx frisættelsen af AIS-data kan bidrage til at indfri.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

De regionale maritime miljøers rolle som vækstdrivere på tværs af forretningsområder styrkes, og herunder at:

- ✿ Erhvervsfremmesystemet konsolideres, så midlerne anvendes mest effektivt og i højere grad bruges til virksomhedsnære udviklingsprojekter i de små og mellemstore virksomheder og til iværksætteri.
- ✿ Havneloven revideres med udgangspunkt i den pågående analyse af havnesektoren med henblik på at sikre fremtidig vækst, effektivisering, markedsføring og konsolidering af havnene fx gennem en modernisering af organisationsformerne.
- ✿ Der gennemføres en undersøgelse af finansieringsmulighederne i forhold til havnenes uddybnings- og vedligeholdelsesopgaver bl.a. i forbindelse med udvidelser.
- ✿ Åbningen af skibspositionsdata (AIS-data) og andre maritime data anvendes til at iværksætte en samlet indsats for at markedsføre maritime tjenesteydelser til de skibe, som sejler gennem dansk farvand, så Det Blå Danmark i højere grad drager nytte af de 60-70.000 skibe, som passerer gennem dansk farvand hvert år.
- ✿ Der afsøges initiativer, som sikrer mere gods fra vej til sø, og letter de administrative byrder, som er forbundet med at komme ind og ud af danske havne.

Nye forretningsmuligheder

Mange af de aktiviteter, der i dag eksisterer på land, forventes over tid at kunne flytte til havs. Danmark kan få en konkurrencefordel på disse områder gennem en pragmatisk tilgang til havforvaltning, der sikrer, at havets arealer udnyttes bedst muligt under hensyntagen til både miljøet og erhvervspotentialerne uden dog at forringe mere traditionelle sejladsforhold eller sikkerheden til søs. Samtidig er det vigtigt, at rammerne for at udnytte de nye vækstmuligheder,

fx ved dekommissionering og øvrig udnyttelse af havets ressourcer, er på plads. De danske myndigheder bør samtidig arbejde for – i størst muligt omfang – at sikre fri adgang til offentlige maritime data, såvel nationalt som internationalt, så big data kan anvendes og skabe grobund for udvikling af nye forretningsmodeller. Herudover bør det maritime iværksætttermiljø inddrages og anvendes i forbindelse med en mere sammenhængende tilgang til identificering af nye forretningsmuligheder.

Vækstteamet anbefaler derfor, at:

Der sættes fokus på potentialerne i at udnytte nye forretningsmuligheder for Det Blå Danmark. Det forudsætter, at:

- ☛ Der arbejdes for en mere sammenhængende anvendelse af havene til fordel for udviklingen af nye maritime forretningsmuligheder, som udnytter havet som ressource gennem en transparent, ubureaukratisk og realistisk tilgang til havforvaltning/ocean governance. I den forbindelse skal det afsøges, hvordan pladsanvendelsen på havet gribes mest effektivt an, så der sikres arealer og ressourcer til nye, innovative løsninger ligesom samplacering og dual use fremmes i balance med varetagelse af sejladsikkerhed og skibsfartspolitiske interesser.
- ☛ Rammerne for at realisere potentialer på havet er på plads, herunder at eventuelle barrierer for dekommissionering afskaffes og, at der – for håndteringen af spildevand, ballastvand, LNG (flydende naturgas) og andre svovlfattige brændstoffer – arbejdes for målbaseret regulering og åbne markeder for dansk produceret udstyr.
- ☛ Der arbejdes for, at der er lige konkurrencevilkår for aktiviteter i Nordsøen og Østersøen, bl.a. ved at strømline retningslinjer i forhold til fx sikkerhed og tekniske krav, på tværs af Nordsø- og Østersølandene inden for eksempelvis de maritime aktiviteter omkring havvind.
- ☛ Alle myndigheder med maritime data sikrer, at disse er standardiserede, opdaterede og veldokumenterede, og kan tilgås offentligt for at understøtte innovation, så big data kan anvendes til optimering af den eksisterende forretning, og til at opbygge nye forretningsmodeller og muligheder. Der skal desuden arbejdes for, at så mange som muligt af de europæiske og globale maritime data hos EMSA og Paris-MoU åbnes op.

VÆKSTTEAMET FOR DET BLÅ DANMARK

- ☛ Jesper Lok, bestyrelsesformand i ESVAGT og J. Lauritzen (formand)
- ☛ Michael Skov, adm. direktør, Hafnia Tankers
- ☛ Thomas Knudsen, adm. direktør, MAN Diesel & Turbo
- ☛ Ole Ingrisch, havnedirektør, Esbjerg Havn
- ☛ Christina Ørskov, adm. direktør, Orskov Group
- ☛ Jens Frederik Hansen, adm. direktør, A2SEA
- ☛ Mette Sanne Hansen, centerleder, Maritime DTU
- ☛ Christina Grumstrup Sørensen, senior partner, Copenhagen Infrastructure Partners
- ☛ Claus Jensen, forbundsformand i Dansk Metal, bestyrelsesmedlem i Innovationsfonden og medlem af Danmarks Vækstråd
- ☛ Andreas Nordseth, direktør, Søfartsstyrelsen

Vækstteamet for Det Blå Danmark er blevet sekretariatsbetjent af Erhvervsministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Udenrigsministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Finansministeriet.

BILLEDKREDITERING

Forsidebillede tilhører Caleb George

Billede på side 2 tilhører FAYARD

Billede på side 9 tilhører A2SEA

Billede på side 14 tilhører A.P. Møller-Maersk

Billede på side 22 tilhører ESVAGT

Billedet på side 24 tilhører Norden

Billede på side 31 tilhører FAYARD

Bagsidebillede tilhører Caleb George

