



Danske Maritime Årsberetning 2014-2015

Danske Maritimes medlemmer



Den maritime industri står for:

Højteknologiske, sikre og energieffektive

løsninger til skibe på verdenshavene:

- Vi er f.eks. verdens største leverandør af totaktsmotorer til fragtskibe, marinekedler, pelagiske trawlere og tryk/vakuumentiler til tankskibe
- Vi er blandt de største i verden på skibsmaling, sikkerhedsudstyr, røgrensere (scrubbere) m.v.

42 procent af alle beskæftigede i Det Blå Danmark

arbejder i den maritime industri:

- Den maritime industri er med dens 45.000 beskæftigede den største sektor i Det Blå Danmark
- Af de 45.000 personer er 25.000 direkte beskæftigede i den maritime industri, og de øvrige 20.000 personer er i følgeindustri, som f.eks. leverandører til den maritime industri
- De 45.000 ansatte bidrager med cirka 6,8 milliarder kroner i personskatter. Det svarer til to procent af de samlede personskatter i Danmark.

30 procent af bruttoværditilvæksten i Det Blå Danmark

sker i den maritime industri:

- Cirka 1.000 virksomheder er relateret til den maritime industri. Virksomhederne bidrager årligt med en bruttoværditilvækst på næsten 29 milliarder kroner. Det er omtrent 30 procent af bruttoværditilvæksten i Det Blå Danmark.
- Virksomhederne i den maritime industri har en anslået produktion på omtrent 88 milliarder kroner årligt. Mere end 65 procent af den maritime produktion går til eksport. Flere store maritime virksomheder har en eksportandel på over 95 procent.



Om Danske Maritime

Danske Maritime er en branche- og arbejdsgiverforening for skibsværfter, udstyrsproducenter, leverandører af maritime produkter og serviceydelser samt designere af skibe og udstyr.

Vi arbejder for at sikre medlemmerne bedst mulig indflydelse på emner, som har betydning for virksomhederne og erhvervet, både nationalt og internationalt.

Foreningen har fokus på rammebetingelser for den maritime industri, finansieringsmuligheder, konkurrencevilkår, offentlige udbud, miljø og sikkerhed, uddannelse samt forskning og udvikling. Vi søger indflydelse gennem møder med politikere og embedsmænd, delegationsrejser, deltagelse i projekter såvel nationalt som internationalt. Blandt de områder, vi har særligt fokus på, er:

- 'International level playing fields' herunder frihandelsaftaler, statsstørre og 'local content'
- 'First movers' - udfordringer på områder såsom svovludledning, ballastvand, støj, sikkerhed m.v.
- Nye muligheder inden for automatisering, e-navigation, lette skibe, materialer, metoder, målinger, kommunikation m.v.
- Arbejdskraft, herunder etablering af en montørordning, arbejdsmiljø, kompetenceudvikling, nye uddannelser.

Danske Maritime har i de senere år haft en betydelig medlemsfremgang og tæller medlemmer fra alle grene af den maritime industri. Vores medlemmer nyder ved deres medlemskab godt af:

Repræsentation og medindflydelse i diverse nationale og internationale fora, herunder:

- IMO's forskellige specialiserede arbejdsgrupper m.v.
- EU's arbejdsgrupper, konferencer, workshops og kontakt til kommissærer m.v.
- Folketinget, regeringen og ministeriernes arbejde med vækstplan, lovgivning, delegationsbesøg, ministerkontakt m.v.

Individuel rådgivning i politiske, finansielle og medarbejdermæssige forhold herunder:

- Kontrakter, finansiering, udbud, dansk lovgivning og bekendtgørelser, EU-regler, internationale konventioner m.v.
- Markedsinformation, prognoser, medierådgivning, teknisk rådgivning m.v.

Adgang til ny viden og vidensdeling. Blandt Foreningens aktive fora og erfagrupper berøres emner som:

- Sikkerhed og arbejdsmiljø, uddannelse og personale, retrofitting, skibsreparation, after sales service (blandt andet i form af innovationskonsortiet PROTEUS), forskning, innovation og immaterielle rettigheder.

Medlemmerne har desuden adgang til attraktive samarbejdsaftaler om f.eks. juridisk bistand, forsikring og rabatter ved deltagelse på messer m.v.

Danske Maritime hed tidligere Skibsværftsforeningen og oprindeligt Foreningen af Jærnskebs- og Maskinbyggerier i Danmark, som blev stiftet i 1919.

Foreningen er pr. 1. august 2014 flyttet til nye lokaler i Amaliegade 14, 1., 1256 København K. Medlemmer er velkomne til at anvende Foreningens mødelokale.

Indholdsfortegnelse

9 Forord

9 Et konkurrenceudsat erhverv

11 Den danske maritime industri

11 Maritim industri foran vækstboom
12 Rammebetingelser vigtige for vækst
12 Efterlyser konkurrencedygtig finansiering
13 Mere skub i Det Blå Danmarks vækstplan
15 Danish Maritime Days - verdens maritime centrum i en uge
15 Danish Maritime Technology Conference i 2015
15 Danish Maritime Days 2014
15 Danish Maritime Forum 2014
16 Danish Maritime Fair 2014
16 Andre arrangementer under Danish Maritime Days 2014
17 Årsmøde, Folkemøde og øvrige events
17 Finansieringsportal åbner foråret 2015
18 Maritim industris muligheder i Arktis
19 Offentlige udbud - køb bedst, ikke billigst!
19 Havnesikkerhed i nyt brancheråd
21 Regeringen vil lette regler for havneanløb og værftsophold
21 Medlemmer udarbejder fremtidsscenarier

23 Globale forhold

23 Maritim industri er global
23 Ballastvandregler nært forestående
24 Skrappe SO_x-regler i kraft 1. januar 2015
24 Skærpede NO_x-regler efterlyses
24 Polarregler vedtages i maj 2015
25 SEA Europe støtter dansk indflydelse
25 EU øger fokus på det maritime
26 Gensidig anerkendelse bør udvides
26 Øget håndhævelse og beskyttelse af IPR
26 Nye markedsmuligheder og international handel
26 Canada udfaser told på skibe
27 Aftale med canadisk forsvarsindustri
27 Maritimt dialogforum med Kina
27 Grøn samarbejdsaftale med Kina
28 Delegationsbesøg og øvrige arrangementer

28 NOVImaritim som nordisk klynge

31 Forskning, uddannelse, retrofit

31 Grøn innovation styrker blå maritim industri
31 Blue INNOship - det største maritime innovationsprojekt
33 Green Ship of the Future fornyes
33 EDA-projekt evaluerer energiløsninger
33 Europa-projekt om fremtidens skibe
33 Maritimt fokus i MUDP-program

35 Uddannelse og kompetencer

35 Bedre kompetencer kræver øget uddannelse
36 Danmarks Maritime Klynge
36 Fremtidens Maritime Håndværker
37 De videregående blå uddannelser
37 Offshoreindustriens særlige kompetencebehov
37 World Careers-kampagne tiltrækker unge

39 International markedsudvikling

39 Vækst i skibsbygning i Europa og fald i Asien
40 Global økonomisk vækst atter stabil
40 Olieprisen har stor betydning
41 Europas ordrebeholdning vokset med 24 procent
42 Europa-vækst i nye ordrer på 69 procent
42 Ordrebeholdningen voksede i tonnage
43 Offshore har tredjedel af markedet
44 Historisk stor flåde gavner reparationsværfter
44 Udstyr står for 66 procent af den maritime industri
44 620.000 jobs i den maritime industri i Europa
46 Global efterspørgsel i vækst
46 Skibsbygning atter i solid vækst
48 Prisudvikling stabil efter finanskrisen
48 Valutakurser påvirker finansiering

50 Forkortelser og begreber

51 Danske Maritimes sekretariat



Karstensens Skibsværft er verdens største værft inden for pelagiske trawlere!

Forord

Et konkurrenceudsat erhverv

2014 har været et spændende år for den maritime industri og for Danske Maritime. Foreningen har gennem de seneste tre år næsten tredoblet antallet af medlemmer. Det har gjort det muligt at lade yderligere ressourcer tilgå arbejdet for bedre rammebetingelser for de maritime virksomheder. Medlemskredsen omfatter skibsværfter og maritime leverandører.

Dansk maritim industri er en mangeårig succeshistorie, men hvis vi skal sikre, at industrien kan udvikle sig med vækst og flere arbejdspladser, skal rammebetingelserne stå højt på den erhvervspolitiske dagsorden. I fortsættelse af drøftelser om vækstplanen for Det Blå Danmark, har Foreningen i 2015 overrakt erhvervs- og vækstministeren et katalog med forslag til at styrke rammebetingelserne for de maritime virksomheder. Regeringen har erkendt vigtigheden af at fastholde produktionsvirksomheder i Danmark, og at de maritime erhverv er en af Danmarks styrker. Foreningen savner dog konkrete tiltag såsom gode og konkurrencedygtige finansieringsordninger, en maritim montørordning, offentlig udbudsprocedure m.v. Ønsker regeringen at fastholde den maritime industri og de 45.000 personer, som arbejder direkte eller indirekte i dette erhverv, må virksomhedernes rammebetingelser ikke være ringere end deres konkurrenters.

”Et styrket internationalt samarbejde med udenlandske aktører, ikke mindst i de store værftsnationer, er til stor gavn for danske maritime leverandører.

Der blev i 2014 indgået en historisk aftale mellem den danske maritime industri, danske rederier og danske universiteter, danske GTS'er og myndighederne om et stort forsknings- og innovations-projekt kaldet Blue

INNOship. Projekterne herunder afspejler, at danske maritime virksomheder er tidligt ude med ny teknologi. En væsentlig forudsætning for ny teknologisk succes er, at regler og love giver plads til at være 'first mover'. Indsatsen for at styrke de maritime uddannelser, så flere unge vil vælge uddannelsesretninger med et maritimt fokus, vil blive intensiveret af Foreningen i 2015. 2014 var året, hvor Danmark igen viste sig frem på det maritime verdenskort, da Danish Maritime Days og Danish Maritime Forum for første gang slog dørene op, og verden på ét sted kunne se alle de kompetencer, som Det Blå Danmark rummer – en begivenhed, der vil blive gentaget i 2015. Et af de nye arrangementer bliver Danske Maritimes todages 'Danish Maritime Technology Conference' for de teknisk ansvarlige i verdens maritime virksomheder.

Foreningen har i det forløbne års tid deltaget i flere officielle besøg, blandt andet i Sydkorea og i Kina sammen med repræsentanter fra kongehuset og regeringen. Sammen med Europa-Kommissionen deltog Foreningen endvidere i EU/Kina-skibsbygningsdialogen. Et styrket internationalt samarbejde med udenlandske aktører, ikke mindst i de store værftsnationer, er til stor gavn for danske maritime leverandører.

Danske Maritime vil også fremadrettet arbejde for at forbedre branchens internationale konkurrenceevne ved at arbejde for gode, stabile rammevilkår, så branchen fortsat kan styrke sin position på verdensmarkedet og udnytte sit vækstpotentiale til fulde. Vi skal huske på, at selv om den danske maritime industri er en succes og kan vise yderligere styrke fremover, er det også et af landets mest konkurrenceudsatte erhverv.

Jenny N. Braat
Adm. direktør

Thomas S. Knudsen
Formand



Op mod 2.500 virksomheder leverer udstyr og komponenter til et nyt skib. Mange er danske!

Den danske maritime industri

Maritim industri foran vækstboom

Næsten alle store skibe i verden har dansk udstyr. Danske maritime virksomheder er blandt de bedste til at designe effektive skibe, motorer og andre maritime produkter. Men hvordan får vi en større andel af et internationalt marked, som står til at blive fordoblet?

De danske maritime udstyrsleverandører, værfter, designvirksomheder og leverandører af serviceydelser står foran et potentielt vækstboom i de kommende år. Det skyldes den stadig stigende verdenshandel, som foregår til søs, og de fortsat skrappere internationale miljø- og klimakrav, som for alvor træder i kraft i disse år.

Den globale skibsfart forventes i 2030 at transportere dobbelt så meget gods som i dag, og skibenes samlede kapacitet vil vokse tilsvarende. Det betyder, at der – på trods af aktuelle usikkerheder på grund af oliepris, politisk ustabilitet m.v. – i de kommende år vil blive bygget nye store skibe som aldrig før.

Samtidig vil rederne investere i nye tekniske løsninger til den eksisterende flåde (retrofitting). Hensigten er at forlænge skibenes levetid og at sikre en mere rentabel, sikker og miljørigtig drift af skibene. Desuden vokser behovet for specialskibe og tekniske løsninger i offshore-industrien som for eksempel havvindmøller og boreplatforme.

”Den globale skibsfart forventes i 2030 at transportere dobbelt så meget gods som i dag, og skibenes samlede kapacitet vil vokse tilsvarende.

Cirka 90 procent af verdenshandlen bliver i dag transporteret til søs, og om bord på stort set alle verdens skibe er der dansk design og teknologi.

Danske nybygningsværfter har i dag fokus på specialfartøjer, og værfterne foretager desuden reparations- og vedligeholdelsesarbejder på skibe i alle størrelser. Ordrebøgerne er fyldt hos flere af værfterne. Fem ud af otte skibsværfter forbedrede driftsresultatet forrige år, og den tendens ser ved indgangen af 2015 ud til at fortsætte.

Selv om det ikke længere er på danske værfter, at der bliver svejset stålplader sammen til de største fragtskibe, er det ofte ingeniører i danske maritime virksomheder, som designer, hvordan de nye skibe skal se ud, og planlægger, hvordan de skal bygges.

Ligeledes er det ofte maritime virksomheder i Danmark, som designer, udvikler og fremstiller de pumper, motorer og andre dele, der driver skibene frem. Det er også virksomheder her i landet, der udvikler det navigationsudstyr, der hjælper skibene til at finde vej, og den software, der hjælper med at administrere skibene.

Danske maritime virksomheder er endvidere med helt fremme blandt de, der opfinder tekniske løsninger, som mindsker udledninger fra skibene, hvad enten det er udstyr, som renser røggasser eller ballastvand, eller bundmalinger, så skibet bruger mindre brændstof. De dominerende motorer på alverdens større skibe er af dansk design, selv om de er opkaldt efter tyskeren Rudolf Diesel. Endelig er der danske producenter, som udvikler og leverer avanceret sikkerhedsudstyr til både skibe og besætninger over hele verden.

Virksomhederne i den maritime industri i Danmark (skibsbygning, serviceydelser og udstyr) har en anslået produktion på omtrent 88 milliarder kroner årligt og en bruttoværditilvækst på næsten 29 milliarder kroner. Det er hele to procent af den samlede danske bruttoværditilvækst. Det viser de nyeste opgjorte tal, offentliggjort i 2014. Det er omtrent 30 procent af bruttoværditilvæksten i Det Blå Danmark. Det høje tal for skibsbygning og udstyr skyldes, at den maritime industri forædler sine produkter i meget høj grad.

Det Blå Danmark beskæftiger omtrent 110.000 personer, både direkte og indirekte (2013-tal). Den maritime værft-, udstyrs- og serviceindustri beskæftiger flest; omtrent 25.000 personer direkte og yderligere op mod 20.000 i afledt beskæftigelse. Det er danske ingeniører, maskinmestre og maritime håndværkere, der er med til at skabe verdens skibe, både i udviklingen, produktionen og vedligeholdelsen af dem. De 45.000 ansatte i den maritime industri udgør 42 procent af den samlede beskæftigelse i Det Blå Danmark, og de bidrager med cirka to procent af de samlede personskatter her i landet.

Virksomheder i den danske maritime industri har hele verden som marked, og virksomhederne er både eksport- og jobtunge. Mere end 65 procent af den samlede maritime produktion her i landet går til eksport, og flere af de store maritime virksomheder har en eksportandel på 90-95 procent. Samlet set står Det Blå Danmark for op mod en fjerdedel af landets samlede eksport, med international søfart som hovedmotor (2013-tal).

Set i europæisk sammenhæng står de danske maritime leverandørvirksomheder for 7,4 procent af Europas maritime eksport (ekskl. værfter), selv om antallet af job i virksomhederne blot udgør 4,5 procent (gennemsnit for 2006-2010). Størstedelen af verdens skibsbygning foregår i Asien.

Den maritime industri har tradition for et tæt samarbejde om udvikling og test af nye teknologier med danske rederier, som transporterer cirka ti procent af verdenshandlen målt i værdi.

Fremover vil det være vigtigt for den danske maritime industri at øge samarbejdet med værfter og rederier, uanset nationalt tilhørsforhold, for at være tæt på kunderne rundt om i verden, og samtidig styrke samarbejdet yderligere med danske rederier for sammen at udvikle innovative og konkurrencedygtige produkter og ydelser.

Rammebetingelser vigtige for vækst

Hvis den danske maritime industri skal have del i de kommende års vækst, skal virksomhederne have bedre rammevilkår. Danske virksomheder skal mindst have samme muligheder som konkurrenter i Norge, Tyskland og Holland – for blot at nævne lande, som både samfundsmæssigt og erhvervspolitisk minder om Danmark, men som på flere områder byder på betydeligt bedre vækstvilkår, end danske maritime virksomheder har.

Danske Maritime fortsætter i 2015 arbejdet for at skabe de bedst mulige rammebetingelser for den danske maritime industri.

Danske Maritime foreslår blandt andet følgende initiativer:

- Øget optag på uddannelser til skibsingeniører, maskinmestre og faglærte med maritime kompetencer samt etablering af en maritim teknikeruddannelse
- Sikre innovative maritime virksomheder, der er teknologiske 'first movers', bedre konkurrencevilkår bl.a. gennem internatio-

nale regler via IMO

- Etablere nye testcentre til at afprøve innovativ maritim teknologi, design m.v.
- Genindføre en statslig renteudligningsordning (CIRR), så værfter og udstyrsproducenter kan tilbyde køberne finansiering til en fast lav rente
- Nye statslige finansieringspakker hos EKF for eksport af maritimt udstyr
- Udstedelse af maritime erhvervsobligationer
- Maritim montørordning, så danske maritime udstyrsproducenter kan udsende medarbejdere på konkurrencedygtige vilkår til at installere og servicere udstyr om bord på skibe rundt om i verden
- Offentlige udbud af skibsortrer får fokus på kvalitet, miljø og etik frem for kun laveste pris
- Havne med værfter får bedre og vækstvenlig infrastruktur
- Ændring af lovtolkning af 25-anløbskvote for danske skibe med udenlandsk besætning, som sidestiller et værftsophold med et havneanløb (regeringen har januar 2015 meldt positivt retur).

Danske Maritime foreslår desuden generelt, at regeringen i større omfang end i dag indtænker den maritime industri i handelspolitikken og eksportfremmeindsatsen. Danske maritime virksomheder bør ikke stilles ringere end lokale virksomheder i for eksempel Asien og Sydamerika, men skal sikres bedre adgang til markederne og have en fair chance for at kunne konkurrere.

Efterlyser konkurrencedygtig finansiering

Når Danske Maritime særligt betoner finansiering, skyldes det, at en af de væsentligste forudsætninger for at opretholde og indfri den danske maritime industris vækst- og beskæftigelsespotentiale er, at finansieringsmulighederne i tilstrækkelig grad imødekommer industriens særegne behov og udfordringer. For eksempel at industrien som minimum har de samme konkurrencedygtige finansieringsvilkår som i andre toneangivende maritime europæiske lande som eksempelvis Norge og Tyskland.

Finansieringsomkostningerne for danske maritime industrivirksomheder er typisk betragteligt højere end konkurrenternes. Det gælder ikke mindst de maritime udstyrsleverandører, når de skal tilbyde deres produkter og løsninger på eksportmarkederne i Asien, hvor konkurrencen er særlig skarp. Danske

værfter oplever lignende udfordringer, når de afgiver tilbud på konkrete reparations- og vedligeholdelsesopgaver samt nybygninger af specialskibe.

Mere skub i Det Blå Danmarks vækstplan

Danske Maritime ønsker mere skub i regeringens vækstarbejde for Det Blå Danmark og har som tidligere formuleret en konkret ønskeliste. Listen omhandler også punkter, som ikke er taget med i regeringens hidtidige planer.

For eksempel foreslår Danske Maritime en montørordning, som sænker omkostningerne for danske producenter og dermed gør det muligt at yde service m.v. på deres produkter på skibe ude i verden i fair konkurrence med lokale montører.

Danske Maritime ønsker også en afklaring af, hvordan danske medarbejdere, der bliver sendt til udlandet på kortere ophold for at installere udstyr på skibe, er dækket af danske sociale ordninger, her-

under hjemtransport, sygedagpenge og ret til mulig førtidspension.

Det er over to år siden, at regeringen i samarbejde med repræsentanter fra hele den maritime sektor udarbejdede en samlet vækstplan for Det Blå Danmark. I december 2012 blev planen fremlagt med 38 indsatsområder, som indeholdt i alt 72 konkrete initiativer. Visionen var, at Danmark skulle være Europas maritime centrum, at grønne løsninger var fremtiden for Det Blå Danmark, og at væksten i den maritime klynge skulle understøttes af stærke danske kompetencer. Det er et arbejde, som Danske Maritime sætter stor pris på og aktivt støtter, blandt andet gennem et aktivt engagement i Danish Maritime Days.

Regeringen, myndighederne og aktørerne omkring vækstplanen har gjort et solidt arbejde for at iværksætte de lovede indsatser. Men der er behov for, at der bliver sat flere sejl, så der kommer øget fart i arbejdet med at gennemføre de igangsatte indsatser og i særdeleshed at få skub i indsatser på finansieringsområdet og afskaffelse af en række nationale særkrav, der er til skade for den maritime industri.





Alfa Laval er verdens største udvikler og producent af marinekedler. Produktcenteret for kedler ligger i Aalborg.

Endelig efterspørger Danske Maritime fokus på digitaliseret myndighedskontakt i form af en engelsk-sproget smiley-ordning om arbejdsmiljø, samt at der sættes konkrete initiativer i gang på området miljøforbedring af offentlige skibe.

I løbet af efteråret 2014 har der været stigende politisk fokus på den danske maritime industris betydning for vækst og beskæftigelse i Danmark. Danske Maritime ser frem til at fortsætte det konstruktive arbejde med politikere, myndigheder og maritime aktører for at styrke vilkårene for den danske maritime industri.

Danish Maritime Days – verdens maritime centrum i en uge

Danish Maritime Days løber for 2. år af stablen i uge 41, fra den 5.-9. oktober 2015. I løbet af ugen vil der være aktiviteter over hele landet og deltagere fra mange lande. Det er den største maritime begivenhed i Danmark nogensinde. I 2014 var der cirka 10.000 deltagere, og arrangementet er planlagt til også at foregå i 2016.

Danske Maritime er sammen med Danmarks Reederforening og Søfartsstyrelsen partnere i Danish Maritime Days, hvori også en lang række af Danske Maritimes medlemmer er aktivt repræsenteret.

Det internationale maritime topmøde Danish Maritime Forum vil foregå over to dage den 7.-8. oktober 2015. I topmødet vil deltage såvel maritime erhvervsledere som toppolitikere fra hele verden. Forummet vil i 2015 som noget nyt inkludere et forum for 'Future Maritime Leaders'.

Messen Danish Maritime Fair bliver gentaget og flyttet til Lokomotivværkstedet. Det ligger tæt på Københavns centrum og i overskuelig afstand til de nye krydstogsterminaler i Københavns Nordhavn, hvor Danish Maritime Forum bliver afholdt. Messen bliver koncentreret til tre dage fra 6.-8. oktober og har i Lokomotivværkstedet mulighed for at øge udstillingsarealet med 50 procent i forhold til sidste år.

Danish Maritime Technology Conference i 2015

Danske Maritime vil udover sit engagement i Danish Maritime Forum og Danish Maritime Fair deltage aktivt i en række andre arrangementer under Danish Maritime Days i 2015. Foreningen arbejder for eksempel, i samarbejde med Danish Marine Group

(Eksportforeningen), på at etablere en todages konference den 7.-8. oktober med titlen Danish Maritime Technology Conference. Her bliver topchefer og tekniske chefer fra værfter og rederier over hele verden og den øvrige internationale maritime industri inviteret til at deltage i fire halvdags-sessioner om centrale emner. Konferencen støttes af Den Danske Maritime Fond.

Danske Maritime arbejder endvidere sammen med Dansk Metal om at gennemføre et antal besøg for skoleelever på maritime virksomheder rundt om i landet, og gerne endnu flere besøg end i 2014.

Danish Maritime Days 2014

I 2014 blev Danish Maritime Days 2014 afviklet den 6.-10. oktober. Der blev i løbet af ugen afholdt mere end 50 faglige og sociale maritime arrangementer med deltagelse fra ind- og udland. Arrangementerne omhandlede en bred vifte af emner, herunder grøn skibsfart, udvikling af nye maritime teknologier, global handel, arktisk skibsfart samt maritim sikkerhed og pirateri. De fleste arrangementer var centreret omkring København, men der blev også afholdt arrangementer i blandt andet Frederikshavn, Hvide Sande, Skagen, Esbjerg og Aalborg.

Danish Maritime Forum 2014

Det maritime topmøde Danish Maritime Forum 2014 blev afholdt den 8.-9. oktober 2014 i Docken i København og samlede mere end 220 højtstående deltagere fra regeringer, virksomheder og andre interessenter. To dages arbejde med intenst arbejdende arbejdsgrupper, ekspertpræsentationer, paneldebatter og personlige refleksioner mandede ud i et idekatalog med 41 mulige løsninger på de udfordringer, den globale maritime industri står over for, bl.a. som følge af en anslået fordobling af søtransporten inden 2030. Det gjaldt inden for emner som vækst, handel, finansiering, rekruttering og infrastruktur.

Blandt hovedbudskaberne fra Danish Maritime Forum 2014 var, at der er behov for at øge offentlighedens opmærksomhed på de maritime erhvervs betydning og værdi som ryggrad i globaliseringen. På den anden side ligger der fortsat et stort potentiale i at styrke den maritime sektors rolle og positive indvirkning på det omkringliggende samfund. Hvis det skal lykkes at slippe sektorens fulde potentiale løs, kræver det et betydeligt stærkere samarbejde mellem de maritime erhverv.

Danish Maritime Fair 2014

Messen Danish Maritime Fair blev afviklet i Bella Center den 6.-10. oktober 2014. Cirka 180 udstillere fra 20 lande samt over 4.000 besøgende fra 45 lande deltog. Under messen var der mulighed for at møde repræsentanter fra maritime udstyrsleverandører, maritime uddannelsesinstitutioner, myndigheder, rederier, klassifikationsselskaber m.fl. På Blue Innovation Camp viste 200 studerende fra tekniske uddannelsesinstitutioner innovative løsninger via et mobilt 'Fab Lab' fra DTU. Danske Maritimes medlemsvirksomheder var flot repræsenteret på messen, hvor virksomhederne fremviste et bredt udsnit af danske maritime kompetencer, produkter og kvalitetsløsninger.

Andre arrangementer under Danish Maritime Days 2014

Under Danish Maritime Fair arrangerede Danske Maritime den 9. oktober 2014 et seminar kaldet 'First

Movers in Safety, Green Solutions and Technologies'. På seminaret deltog i alt cirka 100 repræsentanter fra den internationale maritime industri, rederierhvervet, brancheforeninger samt offentlige myndigheder. Seminaret, som blev åbnet af miljøminister Kirsten Brosbøl, fokuserede på de muligheder og udfordringer, som foregangsvirksomheder inden for den maritime industri oplever. Hovedbudskabet fra seminaret var, at lovgivningen i langt større omfang bør sikre og understøtte de maritime udstyrsleverandørers teknologiudvikling og forretningspotentiale. Det gælder ikke mindst 1. generationsteknologi udviklet af 'first movers'.

På et symposium den 7. oktober 2014, som Danske Maritime arrangerede sammen med bl.a. A.P. Møller – Mærsk og Danmarks Rederiforening samt Det Internationale Handelskammer i Danmark (ICC), drøftede deltagerne, hvordan den internationale handel kan bidrage til at få sat skub i den globale økonomiske vækst, og hvordan handlen kan bidrage til at understøtte økonomisk udvikling, transport og infrastrukturinvesteringer rundt om i verden.



Mere end hver tredje redningsflåde, der bliver brugt professionelt verden over, kommer fra VIKING Life-Saving Equipment!

Den 7. oktober 2014 afholdt Danske Maritime i samarbejde med Naval Team Danmark og MARCOD en besøgsrunde i den del af den nordjyske maritime klynge, der ligger i henholdsvis Frederikshavn og Aalborg. Under besøget fik de lokale maritime udstyrsleverandører lejlighed til at fremvise deres teknologier, produkter og løsninger. Besøget inkluderede præsentationer på Flådestation Frederikshavn og MAN Diesel & Turbo samt Alfa Laval testcenter.

Journalister fra branchemagasiner over hele verden var under Danish Maritime Days 2014 inviteret på en rundtur, som kunne give et indtryk af den danske maritime industris styrker og kompetencer. Ugen bød på et fyldigt program med alt fra besøg og seminarer til konferencer i Aalborg, Frederikshavn og København. Programmet åbnede også mulighed for en middag på Den Blå Planet og en sejltur i en redningsflåde på Øresund. Organisationerne og sponsorerne bag presseturene var MAN Diesel & Turbo, VIKING Life-Saving Equipment, Hempel, Alfa Laval Aalborg, Danske Maritime, State of Green, Naval Team Denmark, MARCOD samt Den Danske Maritime Fond.

Der er bred enighed om, at Danish Maritime Days 2014 generelt var en stor succes. For at skabe en større sammenhæng mellem de forskellige aktiviteter i 2015 arbejdes der med blandt andet at skabe temadage eller temaspor.

Årsmøde, Folkemøde og øvrige events

Danske Maritime arrangerer – ud over Danish Maritime Days – en række seminarer og konferencer.

En af de store begivenheder er Danske Maritimes Årsmøde, der er åbent for alle med interesse for den maritime industri. Det finder sted mandag den 20. maj 2015 på Metalskolen Jørlunde, nær Slangerup. Blandt de planlagte emner er konkurrenceevne, produktivitet, uddannelse og arbejdskraftsmangel. Årsmødet blev i 2014 afholdt hos MAN Diesel & Turbo i København med over 100 deltagere. Der var indlæg og debat om vilkårene og fremtiden for den maritime industri.

Folkemødet på Bornholm, som finder sted i juni, vil også i 2015 have deltagelse af Danske Maritime. På Folkemødet i 2014 arrangerede Danske Maritime i samarbejde med Danske Havne og Danmarks Rederiforening den velbesøgte vækstdebat 'Vækstplan Det Blå Danmark – tør vi sejle den næste sømil?'.

Den 26. november 2015 afholder Danske Maritime, CO-industri og Danmarks Rederiforening igen den populære politiske 'Maritim Konference på Christiansborg' om Det Blå Danmarks værdikæde i globalt perspektiv. Konferencen følger op på Danish Maritime Days i oktober.

Danske Maritime har i 2014 været vært for flere internationale møder, herunder den europæiske brancheforening SEA Europes General Assembly, som blev afholdt i København den 26. juni med gallamiddag på Kronborg Slot i Helsingør. Her slog handels- og udviklingsminister Mogens Jensen fast, at den danske og europæiske maritime industri er verdensførende inden for avanceret skibsbygning og grøn maritim teknologi til skibe.

Finansieringsportal åbner i foråret 2015

En ny finansieringsportal rettet mod maritime virksomheder ser dagens lys i 2015. Den vil være at finde på www.finansieringsportal.dk.

Danske Maritime iværksatte i april 2014 et etårigt finansieringsprojekt med støtte fra Den Danske Maritime Fond. Som led i projektet har Danske Maritime foretaget en grundig afdækning af maritime virksomheders finansieringsbehov og udfordringer, en kortlægning af industriens aktuelle finansieringsmuligheder i og uden for Danmark samt en analyse af, hvorvidt udbuddet og typen af instrumenter i tilstrækkelig grad imødekommer virksomhedernes særegne behov.

Analysen resulterede i en identifikation af mangler i de eksisterende kapitalmarkeder samt anbefalinger og forslag til nye instrumenter m.m. Endelig resulterede analysen i etableringen af en finansieringsportal som et relevant, praksisnært og anvendeligt opslagsværk for danske maritime virksomheder. Portalen, som bliver lanceret i andet kvartal af 2015, skal bistå de maritime virksomheder med at sikre sig et bedre overblik over de aktuelle finansieringsmuligheder, viden om og kendskab til alternative finansieringsformer og instrumenter samt vejledende løsninger på komplekse og konkrete behov og udfordringer. Portalen omfatter ligeledes en værktøjskasse med en række nyttige og brugbare udkast til eksempelvis garantitekster, kontraktformuleringer og beregningsmodeller.

Som udløber af projektet forventes Danske Maritime i 2015 at tage en række tiltag. Herunder at nedsætte en følgegruppe af repræsentanter fra den danske

maritime industri, den finansielle industri, relevante offentlige myndigheder m.fl. Sigtet med følgegruppen er løbende at drøfte den maritime industris aktuelle finansieringsmuligheder, herunder eventuelle mangler i de eksisterende kapitalmarkeder, samt udarbejde anbefalinger og forslag til nye instrumenter.

Maritim industris muligheder i Arktis

Den danske maritime industri med dens styrkepositioner inden for specialsegmenter, innovation og grønne teknologier og løsninger har gode muligheder for at drage fordel af den udvikling, der sker i Arktis. Mulighederne for maritim vækst i Arktis tiltrækker sig derfor større og større opmærksomhed for den danske maritime industri.

For at imødekomme den stigende interesse blandt medlemsvirksomhederne var Danske Maritime i 2014 aktiv på flere fronter. Blandt andet blev Danske Maritime en del af den følgegruppe, der skal følge arbejdet i et nyt økonomisk råd, Arctic Economic Council, som skal medvirke til at skabe vækst i arktiske områder. Følgegruppen er nedsat af Udenrigsministeriet og mødtes i 2014 i juni og december.

Som led i arbejdet i følgegruppen deltager Danske Maritime ligeledes aktivt i en tværnational arbejdsgruppe inden for maritim transport.

I september 2014 deltog Danske Maritime i et erhvervspolitisk seminar i Nuuk, som var arrangeret af Søfartsstyrelsen. Mere end 70 personer fra danske og grønlandske virksomheder, organisationer og myndigheder drøftede mulighederne og barriererne for realisering af det maritime vækstpotentiale i Arktis. Afsættet for drøftelserne var de foreløbige resultater af en analyse af barrierer og potentialer i Arktis for maritime erhverv, som Søfartsstyrelsen igangsatte med støtte fra Den Danske Maritime Fond. Den endelige rapport blev offentliggjort i december 2014.

I slutningen af 2015 vil Forsvarsministeriet udgive sin analyse af den kommende indsats i Arktis, herunder bud på hvilke opgaver og kompetencer, der bliver behov for i fremtiden. Det kan indebære ændringer af de enheder, der opererer i Arktis, herunder skibe.



Danske Maritime følger udviklingen i Arktis tæt og bidrager til det videre arbejde med henblik på at varetage den danske maritime industris interesser. I Arktis betyder de særligt barske forhold og de betydelige danske kompetencer inden for området, at eventuelle kommende nybygninger og opgraderinger vil have stor betydning for danske værfter og maritime virksomheder. Ikke mindst, hvis de danske myndigheder fortsætter med at lægge opgaverne i bredt ud i EU-udbud, hvor det billigste tilbud, og ikke nødvendigvis det tilbud med bedst kvalitet, vil vinde.

Søværnet er særligt vigtigt for Danmarks væsentlige sikkerhedsinteresser på grund af den lange kystlinje, den voksende arktiske dimension og den store handelsflåde. Disse forhold kræver skræddersyede og til tider nationale specialløsninger, der ikke kan være tilgængelige fra udenlandske leverandører. Der er en snæver sammenhæng mellem den løbende vedligeholdelse og evnen til fortsat at udvikle og levetidsforlænge skibe.

Offentlige udbud – køb bedst, ikke billigst!

Danske Maritime arbejder for, at styrelser og kommuner bliver dygtige til at købe skibe og ydelser til skibe. Foreningen er fortalende for, at det offentlige holder op med ensidigt at gå efter den laveste pris, når de indkøber skibe samt reparation og vedligeholdelse. Vi har set flere eksempler på, at det offentlige har købt af værfter i udlandet, der fik statsstøtte, eller som ikke havde samme krav til miljø, arbejdsmiljø, lærlinge og sikkerhed som danske værfter. Vi har også set, at det offentlige har bestilt skibe på udenlandske værfter, men for sent opdaget at det udenlandske værft ikke kunne levere den forventede, tidssvarende kvalitet.

Naturstyrelsen måtte eksempelvis i efteråret 2014 annullere et udbud af to supportskibe. Det britiske værft, som tilbød den laveste pris, havde ikke teknik til at bygge skibene og krævede flere penge. Udbudet måtte gå om, og både styrelsen og værfterne måtte investere ressourcer i at udbyde og byde igen.

På forsvarsområdet har der i 2014 været en del virak om udbud. Søværnet har sendt reparation og vedligeholdelse af flere orlogsfartøjer i EU-udbud. Det på trods af at lande med egne skibsbygningskompetencer har tradition for at beholde den slags opgaver på egen jord. Danmark går dermed enegang i EU. EU-udbuddene er valgt af Forsvaret efter en, efter Danske Maritimes mening, unødvendig stramning af udbudspraksis, og det er i starten af 2015 blevet

bekræftet gennem en advokatundersøgelse. Stramningen er sket efter spørgsmål i Folketinget. Danske Maritime frygter, at EU-udbud på forsvarsområdet risikerer at føre til, at staten accepterer et billigt tilbud fra udenlandske værfter, selv om der kan være tvivl om kvaliteten.

Af hensyn til de særlige sikkerhedspolitiske forhold som vores lange kyster, vores store handelsflåde og vores forpligtelser i Grønland udgør, bør vi bevare og udbygge de spidskompetencer, vi har opbygget gennem mange år.

De særlige kompetencer, som de danske værfter opretholder for fortsat at bygge og vedligeholde Forsvarets skibe, adskiller sig fra de kompetencer, der kan findes på de værfter, både danske og udenlandske, der ikke arbejder med Søværnets fartøjer. For at kunne opretholde kompetencerne til konkurrencedygtige priser er det nødvendigt, at der udføres arbejde af den pågældende type uden for lange pauser.

Det bør staten være bevidst om. Danske Maritime ønsker, at det offentlige i fremtidige udbud ser på de samlede omkostninger i hele skibets levetid: brændstofforbrug, forurening, holdbarhed, driftssikkerhed, sikkerhed og komfort for besætningen m.v. Det er i øvrigt de selvsamme anbefalinger, som staten giver de private rederier. Det giver ikke så megen mening at begrænse social dumping her i landet og samtidigt acceptere dårligere vilkår i udlandet, blot for at få en lavere pris.

Havnesikkerhed i nyt brancheråd

Danske Maritime mener, at de ekstremt stramme krav til sikring af danske havne og værfter, der ligger i havne, er unødvendige i forhold til den risiko, der eksisterer, og i forhold til det formål, der tilstræbes.

Maritim sikring i danske havne har været genstand for megen diskussion og debat siden 2004, hvor der blev indført internationale regler. I havnebranchen og i virksomheder på havnene har der hersket den opfattelse, at den danske måde at håndtere EU-reglerne på er uforholdsmæssig dyr og byrdefuld.

Foreningen deltager aktivt i samarbejdet med myndigheder og andre aktører og er medlem af Havnebrancherådet, som er stiftet i februar 2015.

Af hensyn til Danmarks internationale forpligtelser er det vigtigt, at danske havne og havnefaciliteter ikke har en ringere sikkerhed end i andre tilsvarende lande, men det er ikke nødvendigt, at Danmark



opretholder et mere byrdefuldt niveau af kontrol end andre, der er udsat for samme (lave) trusselsniveau.

De vendinger i anbefalinger og vejledninger på området, der antyder krav om total adgangskontrol, bør derfor fjernes. Forvaltningen af det internationale regelsæt bør alene forfølge de hjemlede formål: at forhindre skader på skibe, der benyttes i international eller i indenlandsk fart, eller på disses passagerer, last eller tilknyttede havnefaciliteter. Der bør ikke følges almindelige politimæssige eller ordensmæssige formål. Det er jo formentlig klart for alle, at en glemt madpakke, der leveres af en af de ansattes børn, ikke skal anses for en trussel.

Regeringen vil lette regler for havneanløb og værftsophold

Danske Maritime genrejste i november 2014 sagen om, at danske skibe bremses i deres brug af danske værfter på grund af en overfortolkning af reglerne i udlændingeloven om krav til besætningsernes arbejdstilladelser.

I slutningen af januar 2015 har sagen taget en positiv drejning. Beskæftigelsesministeren har efter massiv omtale i medierne, anført af Danske Maritime, lyttet til værfternes ønsker om at ændre på lovtolkningen. Ministerens forslag er at skille værftsophold og havneanløb ad, og det arbejde er sat i gang.

Problemet med den nuværende tolkning er, at danske skibe med udenlandske besætningsmedlemmer får sidestillet et værftsbesøg med et havneanløb. Denne praksis koster job. Skibe sejler videre til Polen, Sverige eller Tyskland for at blive repareret, fordi de ikke vil risikere at bruge deres kvote på højst 25 havneanløb om året.

Det har været fremført, at en opdeling er et forsøg på social dumpning. Det er efter Danske Maritimes opfattelse en klar misforståelse af sagens kerne og dens konsekvenser, da det er medarbejderne på værfterne, der skal udføre arbejdet, og de arbejder netop under danske løn- og arbejdsvilkår.

Det har taget lang tid, selv om det syntes som en oplagt sag, men det er godt for danske arbejdspladser og værfternes indtjening, at regeringen tager sagen op igen.

Danske Maritime vil følge sagen til dørs, så lovteksten lander på en formulering, som giver den tilsigtede opdeling mellem havneanløb og værftsophold.

Medlemmer udarbejder fremtidsscenarier

Medlemsvirksomheder hos Danske Maritime kan gratis og fortroligt få afholdt en workshop om 'scenario planning'. Danske Maritime har fortsat i 2015 og 2016 tilknyttet en international erhvervsPhD-studerende med støtte fra Den Danske Maritime Fond og Innovationsfonden.

En dybere forståelse af fremtidens parametre kan opnås ved hjælp af strukturerede værktøjer, der hjælper organisationer med at se fremad, så de kan forberede sig og reagere i tide, se potentielle muligheder og sikre sig mod nye trusler. Øvelser i scenario planlægning giver medlemmerne mulighed for at blive opmærksomme på en række plausible fremtidsscenarier og lader dem overveje deres reaktion gennem simuleringer. De medlemmer, som i 2014 har benyttet sig af muligheden, har gode erfaringer med scenario planning-værktøjet.



Cobham SATCOM er verdens største leverandør af satellitkommunikationsudstyr til den maritime branche!

Globale forhold

Maritim industri er global

Det giver dansk maritim industri medvind, når kunder over hele kloden efterspørger højteknologiske produkter og intelligente ydelser, ikke mindst på områderne klima, energi og sikkerhed, hvor vi er stærke. Men der er fortsat barrierer i form af forskellige handelsforvridende tiltag samt langsom implementering og manglende håndhævelse af globale regler på områder, som innovative danske maritime virksomheder satser på.

Overgangen til en mere klima- og miljøvenlig skibsfart betyder historisk store investeringer inden for en kort årrække. Investeringerne sker i nye skibe, der er designet til at forbruge og forurene mindre, og i ombygninger og installation af nye teknologier på eksisterende skibe (retrofitting).

Den danske maritime industri har disse teknologier og løsninger som speciale. Inden skibene kan indføre nye løsninger, skal de udvikles, og det er dyrt. Danske maritime virksomheder, som vælger at investere i udvikling og produktion af ny grøn teknologi, skal kunne stole på beslutninger fra den internationale maritime organisation IMO.

”Hvis nogen forhindres i at gå foran, står vi alle stille, og vi får ikke de nødvendige fremskridt.

Maritime producenter og institutter bruger store ressourcer på at forske i nye teknologier og på at udvikle nye løsninger. Hver gang kravene til anvendelsen af nye mere miljøvenlige maritime produkter og løsninger udskydes, slår det direkte igennem hos de maritime producenter. Det gælder for eksempel konventionen om rensning af ballastvand, der stadig ikke i er kraft, selv om den blev vedtaget tilbage i 2004.

Hvis vi ønsker, at den maritime industri investerer i udvikling og teknologi, skal virksomhederne kunne basere sig på en forretningsmodel, som ikke straffer de virksomheder, der udvikler nye produkter – eller

gør det vanskeligt for de rederier, som går foran og installerer nye produkter på deres skibe.

Danske Maritime arbejder systematisk for, at der skabes ordentlige vilkår og rammer for de 'first movers', der udvikler eller benytter sig af nye teknologiske landvindinger. Hvis nogen forhindres i at gå foran, står vi alle stille, og vi får ikke de nødvendige fremskridt.

Ballastvandkonventionen er udskudt blandt andet på grund af de manglende erfaringer med den nye teknologi. IMO har erkendt problemet ved at beslutte, at de rederier, der allerede har investeret i nyt udstyr til behandling af ballastvand, ikke skal lide skade som følge af deres tidlige implementering.

Det giver god mening, at de, der har købt og solgt noget typegodkendt, ikke skal straffes. Disse takter fra IMO er noget nyt og helt på linje med Danske Maritimes indsats for at fremme 'first movers'.

Ballastvandregler nært forestående

Med både Japans og Tyrkiets nylige ratifikation af konventionen om ballastvand rykkede ikrafttrædelsen væsentligt tættere på. Pr. 12. februar 2015 er antallet af deltagere nået op på 44 lande med 32,86 procent af verdenstonnagen, der har ratificeret konventionen. Kravet for ikrafttrædelse er 35 procent af verdenstonnagen. Yderligere ratifikation fra europæiske lande som Grækenland, Malta eller Cypren vil sikre denne ikrafttræden.

Det er samtidig Danske Maritimes håb, at den europæiske regulering af invasive arter ikke i længden vil fortsætte med at friholde maritime invasive arter i ballastvand. Hvis der i EU gennemføres de samme krav, som ligger i IMO's konvention, vil en ratifikation fra de større manglende EU-flagstater som Grækenland og Malta snart følge, og konventionen vil så træde i kraft, når blot en af dem går med.

Danske Maritime har i 2014 gennem partnerskabet NOVImaritim udgivet en brochure på engelsk, der beskriver fakta og muligheder omkring ballastvand.

Skrappe SO_x-regler i kraft

1. januar 2015

Den 1. januar 2015 blev det ulovligt for store skibe at udlede svovl i større mængder i farvandene omkring Danmark. Det er i de såkaldte SECA/ECA-miljøzoner, at skibe siden nytår kun må udlede 0,1 procent svovl i røgen, hvor grænsen hidtil var 1 procent.

Det har betydning for skibe, der sejler igennem danske farvande, store dele af Østersøen, den engelske kanal og den del af Nordsøen, der ligger mellem England og Danmark, samt nær kysterne ud for Nordamerika. I resten af verden er grænsen i dag 3,5 procent svovl, og den skal sænkes til 0,5 procent i 2020. Ikrafttrædelsen kan dog muligvis blive udskudt til 2025.

Det bliver en væsentlig opgave for myndighederne at håndhæve de nye regler. I løbet af 2014 har Danske Maritime i projektet NOVImaritim samarbejdet med de svenske og norske søsterorganisationer om at forberede overgangen.

Ved en konference i november 2014, som var arrangeret af Skibsteknisk Selskab sammen med IDA Maritim og NOVImaritim, blev det klart, at der skal ske noget aktivt i 2015, hvis myndighederne i de berørte lande omkring Nordsøen og Østersøen skal kunne opdage en ulovlig forurening og gribe ind over for de skyldige. Det er et problem for rederier, der følger de nye regler, og for maritime producenter, hvis store fragtskibe og passagerskibe kan glide ustraffede gennem de danske farvande, selv om de udleder ti gange mere svovl i røgen fra skorstenen, end de må.

Manglende håndhævelse er til skade for den maritime industri og de rederier, der som 'first movers' er med til at udvikle og anvende nye teknologier som de første.

Danske Maritime har gennem partnerskabet NOVImaritim udgivet en brochure på engelsk, der beskriver problematikken.

Skærpede NO_x-regler efterlyses

Det har længe været Østersølandenes hensigt at begrænse skibes udslip af kvælstofforbindelser, NO_x. De er skadelige at indånde, og en begrænsning vil have en væsentlig sundhedsmæssig betydning for Danmark, især for områderne langs Øresund og Storebælt.

Begrænsningen kan ske ved at etablere et såkaldt NECA-område (NO_x Emission Control Area) i Østersøen, i lighed med det, der vil træde i kraft i 2016 ud for det nordamerikanske kontinent.

Uden for NECA-områder gælder alene de generelle grænser for NO_x-udledninger, som for længst er indført for dieselmotorer installeret på skibe bygget efter 1. januar 2011.

På foranledning af Rusland drøftede IMO i 2013 at udskyde skæringsdatoen fra 2016 til 2021. Det ville efter Danske Maritimes opfattelse have været meget uheldigt; ikke blot for den maritime industri, men også for tilliden til IMO. I stedet nåede IMO i foråret 2014 frem til et kompromis, hvor datoen fastholdes for de eksisterende NECA-områder og fastlægges konkret for de fremtidige områder. Kravet om lavere NO_x-udledninger vil gælde nye skibe, når de sejler i de definerede kystnære områder. Den aftalte datamodel indebærer, at skæringsdatoen i fremtidige NECA-områder samtidig bliver godkendelsesdatoen for hvert NECA-område.

Danske Maritime havde kort inden mødet i IMO's miljøkomite (MEPC) et møde med den danske miljøminister, som bakkede Danske Maritime op. Det arbejde, som Danmark og en række andre lande har gjort inden IMO-mødet, har banet vejen for et resultat, der både kan tilgodese det eksisterende NECA-område og gøre det lettere at oprette fremtidige NECA-områder, herunder i Østersøen.

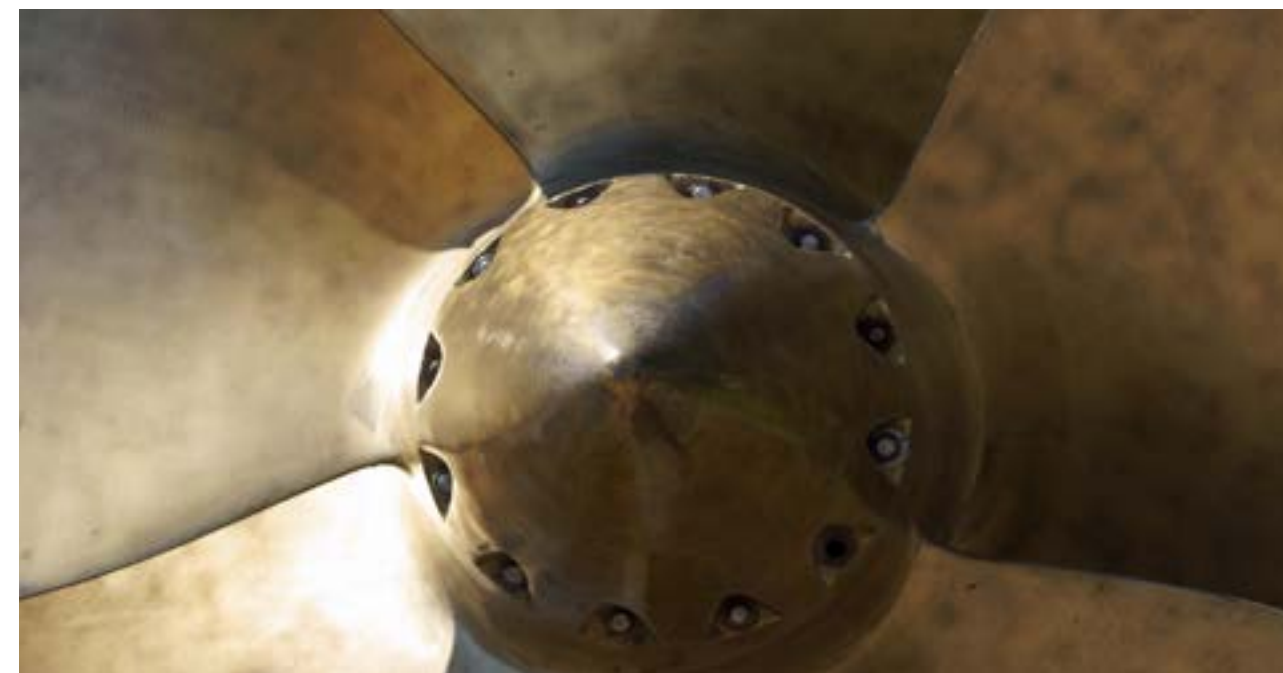
Polarregler vedtages i maj 2015

I maj 2015 forventes IMO's miljøkomite (MEPC) at vedtage polarkoden, der skal indføre krav til skibe, der sejler i Arktis og Antarktis.

IMO's søsikkerhedskomite (MSC) vedtog allerede i 2014 teksten til de sikkerhedsmæssige afsnit af polarkoden, der forventes at træde i kraft den 1. januar 2017.

Det er et centralt punkt, at de nye regler kommer til at gælde for såvel eksisterende som nye skibe, så vi kan undgå, at usikre skibe tillades at sejle i disse særligt risikofyldte og miljømæssigt sårbare områder.

Danske producenter har høj ekspertise på områder, der er nødvendige for at besejle polarområdet med den nødvendige sikkerhed – også for miljøet – ligesom Danmark har et ansvar for en stor del af det arktiske område.



I de kommende år bliver det nødvendigt at øge den danske tilstedeværelse i Arktis med egnede og tidsvarede fartøjer, der kan understøtte den udvikling, man forventer i området. Det bør overvejes, om miljøskibe og redningstjenester er i stand til at klare opgaverne.

SEA Europe støtter dansk indflydelse

Den europæiske brancheforening for den maritime industri, SEA Europe, har i dag 23 nationale brancheforeninger i Europa som medlemmer. SEA Europe fungerer som talerør for de nationale brancheforeninger i forhold til EU's institutioner i Bruxelles. Danske Maritime er medlem af SEA Europe og deltager aktivt i arbejdet med at forbedre rammevilkårene for den maritime industri på europæisk plan.

En af SEA Europes vigtigste opgaver har i løbet af det seneste år været at sikre en effektiv gennemførelse af LeaderSHIP2020-strategien. Strategien blev udarbejdet i et tæt samarbejde mellem den europæiske maritime industri og Europa-Kommissionen. Den opridser en række tiltag, der skal fremtidssikre industrien i kølvandet på finanskrisen og i lyset af den stigende konkurrence fra landene i Asien.

Arbejdet med at gennemføre LeaderSHIP2020 er godt i gang, men det er vigtigt, at den nye Europa-Kommission, som tiltrådte i november sidste år, fortsætter samarbejdet med industrien om at gennemføre strategien.

Den europæiske maritime industri er verdensførende ikke mindst inden for udvikling og produktion af innovativ teknologi, og med en beskæftigelse på over 600.000 personer er industrien et vigtigt erhverv i Europa.

EU øger fokus på det maritime

2015 bliver et år, hvor der i EU er øget fokus på den europæiske maritime sektor. Det blev klart allerede under det græske EU-formandskab i foråret 2014, hvor Athen-deklarationen blev vedtaget. Deklarationen understreger betydningen af den europæiske maritime industris teknologiske forspring globalt og som en vigtig sektor for vækst og udvikling i Europa. Med en ny Europa-Kommission, som vi fik i november 2014, forventer Danske Maritime øget fokus på rammevilkårene for den maritime industri i Europa, blandt andet med initiativer til at styrke investeringerne i sektoren og initiativer til at sikre færre administrative byrder for erhvervet.

Den europæiske maritime brancheorganisation SEA Europe og de industrielle fagforeningers fælleseuropæiske organ IndustryAll indgår sammen med Europa-Kommissionen et par gange årligt i en dialog om udviklingen i den europæiske maritime industri. Europa-Kommissionen har senest givet midler til at oprette et 'Skills Council' for den europæiske maritime industri. Formålet med Skills Council er at skabe et samarbejdsforum, som kan bidrage til at definere eventuelle misforhold mellem industriens kompetencebehov og uddannelses- og træningsprogrammer samt at lette erfaringsudvekslingen mellem uddannelsesinstitutioner, industri og arbejdstagere. I projektet vil der blive afholdt workshops og udarbejdet rapporter, der analyserer de nuværende og fremtidige kvalifikationsbehov i industrien. Danske Maritime deltager aktivt i møderne i regi af Sectoral Social Dialogue Committee og i det nyetablerede Skills Council, hvor Danske Maritime har en plads i styregruppen.

Gensidig anerkendelse bør udvides

Danske Maritime håber, at den model for gensidig anerkendelse inden for skibsklassifikation, som de i EU godkendte klassifikationsselskaber arbejder med, fører til reelle omkostningsbesparelser og administrative lettelser for danske maritime virksomheder. Der pågår for øjeblikket et evalueringsarbejde inden for EU om at gennemføre artikel 10 om gensidig anerkendelse i EU-forordning 391/2009. I den forbindelse søger Danske Maritime i samarbejde med SEA Europe blandt andet at sikre, at klassifikationsselskabernes model bliver udvidet til flere produktkategorier. Det vil være til gavn for danske og de øvrige europæiske udstyrsproducenter.

Siden 2009 er der arbejdet på at sikre gensidig anerkendelse af klassifikationsselskaber i EU-landes certifikater for maritime produkter, komponenter og materialer.

Øget håndhævelse og beskyttelse af IPR

Danske Maritime støtter den EU-handlingsplan og -strategi, der skal beskytte og håndhæve immaterielle rettigheder (IPR) såsom patenter og varemærker i tredjelande. Markedet for skibsbygning er globalt, og en stor del af de danske maritime udstyrsleverandørers produktion eksporteres til lande uden for EU, ikke mindst til de to største skibsbygningsnationer Kina og Sydkorea.

Risikoen for, at der opstår krænkelser af danske maritime leverandørvirksomheders immaterielle rettigheder, opstår typisk, når der handles enten med de asiatiske værfter eller med de rederier, der får bygget deres skibe på værfterne i Asien. Noget tyder imidlertid på, at de kinesiske myndigheder i stigende omfang forsøger at dæmpe op for dette misbrug, for eksempel ved at indføre en ny varemærkelov.

Nye markedsmuligheder og international handel

Danske Maritime arbejder for at sikre åbne markeder, hvor der konkurreres på lige vilkår. Danske maritime virksomheder er internationalt orienterede og er helt afhængige af åbne markeder og lige konkurrence.

Siden finanskrisen har flere lande indført handelsprotektionistiske foranstaltninger, blandt andet i form af handelsforvridende statsstøtte og såkaldt 'local content'-krav. Hvis der ikke dæmmes op for sådanne tiltag, er der risiko for, at det vil få negativ indflydelse på danske maritime virksomheders eksportmuligheder.

Danske Maritime hilser det velkomment, at det i november 2014 lykkedes at bringe Verdenshandelsorganisationen WTO tilbage på sporet ved at sikre delaftaler inden for lettelse af administrative byrder ved handel. Foreningen håber, at det i løbet af foråret 2015 lykkes WTO-landene at blive enige om et arbejdsprogram, der kan få Doha-handelsaftalen endeligt i hus og dermed skabe øget markedsadgang globalt til gavn for blandt andre danske maritime industrivirksomheder.

Foreningen ser et potentiale for øgede eksportmuligheder for den danske maritime industri til USA i de igangværende forhandlinger mellem EU og USA om en frihandelsaftale (TTIP). Danske Maritime arbejder derfor sammen med SEA Europe på at få lempet det meget restriktive regime for skibsbygning til amerikansk indenrigsskibsfart.

Canada udfaser told på skibe

Danske skibsværfter kan se frem til bedre adgang til det voksende canadiske marked om nogle år, når frihandelsaftalen mellem EU og Canada får effekt. Canada har besluttet at udfase tolden på skibe, der eksporteres fra EU-lande, fra 2016. Udfasningsperioden vil vare mellem tre eller syv år afhængig af skibstype, indtil tolden er helt væk.

Canada står, sammenlignet med EU, for en ganske lille del af verdens samlede produktion af skibe. Når Canada er interessant for danske værfter og den øvrige danske maritime industri, skyldes det blandt andet, at landet planlægger at styrke skibsbygning i Canada, og landet har derfor offentliggjort en ambitiøs skibsbygningsstrategi.

Aftale med canadisk forsvarsindustri

Danmark fik i september 2014 besøg af repræsentanter fra lokalregering og forsvarsindustri fra Nova Scotia. Canadierne var interesserede i et samarbejde om europæiske forskningsprojekter under EU's Horizon 2020-program, især med henblik på biodiesel, brandbekæmpelse og energirigtige slæbebåde.

Besøget fandt sted i Danske Maritimes nye lokaler, hvor en række danske maritime virksomheder deltog. Mødet cementserede et nyt samarbejde med forsvarsindustrien i Canada, som åbner døren for lignende aftaler med andre lande. Kort fortalt betyder det, at den danske maritime industri nu kan levere teknologier, design og udstyr, der kan anvendes af andre landes maritime forsvarsindustrier.

Maritimt dialogforum med Kina

Da 70-80 procent af verdens skibe bliver bygget i Kina og Sydkorea, har landene stor betydning for den maritime industri. Som reaktion herpå er Dan-

ske Maritime medstifter af et nyt uformelt dialogforum mellem Europa og Kina.

Det ny dialogforum er et samarbejde mellem CAN-SI (China Association of National Shipbuilding Industry) og SEA Europe med Danmark, Tyskland og Holland som drivkraft på grund af de tre landes omfattende maritime industrier. Det stiftende møde fandt sted i september 2014 i Hamborg, og det næste møde ligger i november 2015 i Shanghai.

På myndighedsniveau kører der på fjerde år den fortløbende EU/Kina-dialog med seneste møde i oktober 2014 i Shanghai. Her drøftedes blandt andet de statsstøtteordninger, der er indført i Kina for at få skrottet ældre kinesisk flagede skibe og erstattet disse skibe med nyere og mere miljøvenlig tonnage.

Danske Maritime er også engageret i den årlige Tripartite-konference mellem Europa, Japan, Korea og Kina, som senest fandt sted i forlængelse af EU/Kina-dialogmødet. Under oktober-besøget i Kina mødtes Danske Maritime og SEA Europa desuden med det kinesiske klassifikationsselskab CCS (China Classification Society). Formålet var at drøfte en hurtigere certificerings- og godkendelsesprocedure for europæisk producerede maritime produkter og udstyr til skibe, der skal bygges på kinesiske værfter.

Grøn samarbejdsaftale med Kina

Under det officielle danske statsbesøg i Kina i april 2014 underskrev den danske ambassadør i Kina, Friis Arne Petersen, og den kinesiske minister for



Alfa Laval har udstyr på tre ud af fire oceangående skibe!

industri og IT (MIIT), Miao Wei, en toårig samarbejdsaftale om grøn skibsbygning. Formålet med aftalen er at øge det nuværende samarbejde mellem danske og kinesiske virksomheder inden for grøn maritim teknologi og skibsbygning.

Denne aftale vil blive fulgt op af en række møder mellem Kina og Danmark, hvor også de maritime erhverv deltager.

Under statsbesøget blev der afholdt både et maritimt seminar i Beijing og et seminar i Shanghai, der specifikt fokuserede på grøn skibsbygning. Seminarerne var arrangeret af Danske Maritime i samarbejde med blandt andre Eksportforeningen, Danmarks Rederiforening og Eksportrådet.

Delegationsbesøg og øvrige arrangementer

Også i 2015 vil Danske Maritime sammen med andre organisationer, virksomheder, embedsmænd og ministre arrangere og deltage i delegationsrejser til flere lande med særlig betydning for danske leverandører af maritimt udstyr og service, ligesom Danske Maritime vil mødes med delegationer, der besøger Danmark.

Danske Maritime har deltaget aktivt i planlægningen og afviklingen af erhvervsfremstød i Sydkorea i marts 2014 og i Kina i april 2014. Erhvervsfremstødet til Sydkorea blev gennemført som led i statsministerens besøg i Japan og Korea. Der blev blandt andet afholdt et maritimt seminar, hvor repræsentanter fra både de danske og koreanske maritime industrier deltog.

Danske Maritime deltog i 2014 desuden i en række andre internationale arrangementer, møder, besøg og messer.

I 2015 påregner Danske Maritime blandt andet at deltage i et arrangement i Indonesien, ISFEM i Japan i juni, International Maritim Kongres i Polen i juni, messen BALTEXPO i Polen i september, møder i dialogen med Kina, samt en række IMO-møder og jævnlige møder i SEA Europe-regi samt et europæisk møde i Tyskland om forsvarsmateriel (SERA).

NOVImaritim som nordisk klynge

Nordisk Virtuel Maritim Industriklunge (NOVImaritim) blev påbegyndt for at knytte et tæt nordisk maritimt samarbejde mellem Danmark, Norge og Sverige. De tre organisationer bag projektet er Danske

Maritime, Norsk Industri og Svenskt Marinteknisk Forum, og sekretariatet for NOVImaritim varetages af Danske Maritime.

Projektet, der blev afsluttet med udgangen af 2014, har været støttet af Interreg IV A (Øresund-Kattegat-Skagerrak), der er et program under EU's Regionalfond.

Baggrunden for projektet er, at nordiske maritime organisationer har tradition for samarbejde i internationalt regi, og der er mange konkrete samarbejder mellem maritime virksomheder i de tre lande. Men der har indtil videre ikke været nogen struktureret koordinering af de tre landes synspunkter og vurderinger om maritime spørgsmål.

En fælles ageren i internationale maritime organisationer som SEA Europe og IMO kan være med til at fremme den dagsorden om bæredygtig og miljøvenlig produktion, som de tre lande sammen står for, og skabe fokus på det forhold, at de skandinaviske lande udgør en meget stor del af den teknologiske udvikling i den globale maritime industri.

For at opnå større gennemslagskraft vil partnerne koordinere deres optræden over for de nationale myndigheder og i internationale fora, hvor der tages beslutninger af interesse og betydning for regionens maritime virksomheder.

Projektets hovedmål har været at forbedre grunden for fælles skandinavisk stillingtagen til miljøregler og tekniske regler, der vedtages i internationale maritime fora. Ved at optræde samlet har regionen haft bedre mulighed for at øve indflydelse. Målet har endvidere været at nedbryde de barrierer, der findes for at gennemføre de nye regler om ballastvand og SO_x.

Gennem projektets levetid har der været afholdt to arrangementer med deltagelse af eksperter fra flere lande. Det første seminar fandt sted i 2013 og handlede om ballastvand og ballastvandsløsninger, og der blev efter seminaret udgivet en brochure med fakta om ballastvand. Med udgangen af 2014 blev der i samarbejde med IDA Maritim afholdt et større arrangement om SO_x, og der blev ligeledes efter arrangementet udgivet en brochure om problematikkerne i forbindelse med indførelse af SO_x-kravene. I starten af 2015 ansøger de tre foreninger om midler til et nyt treårigt projekt, der vil fortsætte med fokus på samarbejdet de tre lande imellem.





FAYARD er Nordens og Østersøregionens største reparationsværft målt på kapacitet!

Forskning, innovation, retrofit

Grøn innovation styrker blå maritim industri

Danmarkshistoriens største maritime innovationsprojekt, Blue INNOship, starter i 2015 efter at have fået finansiering på plads i 2014. Danske Maritime er også aktiv i andre forsknings- og udviklingsprojekter, både danske og europæiske, om at få grøn teknologi på sejlede skibe og nybygninger.

Den maritime industri er et af de meget forsknings-, udviklings- og innovationsintensive erhverv i Danmark. Det faktum har været stærkt medvirkende til at gøre erhvervet til et af vores mest konkurrencedygtige og internationale erhverv. Den udvikling skal gerne fortsætte, ikke mindst da industrien ligger i den tunge ende med løn og omkostninger. Derfor er det glædeligt og fornuftigt, at staten i oktober 2014 valgte at støtte projektet Blue INNOship med 50 millioner kroner.

”Den maritime industri er et af de meget forsknings-, udviklings- og innovationsintensive erhverv.

En række nye undersøgelser tegner et samlet billede af, at Danmark som land og industrien som branche tager godt fra, når det gælder investeringer i forskning og udvikling:

- Danmark ligger i toppen, hvad angår investeringerne målt per indbygger og i procent af BNP, og er på forkant med udviklingen inden for en lang række teknologier ¹
- Danmark har en sjette plads over de mest forsknings- og innovationsintensive lande i OECD ²
- Der er ansat 21.000 forskere i det private erhvervsliv og 16.000 forskere inden for det offentlige, og der investeres 2,03 procent af BNP i forskning af private midler og 1,11 procent af BNP af offentlige midler ³

- Over 50 procent af erhvervslivets investeringer forskning og udvikling af virksomheder sker inden for industriktoren, hvor imod industriens beskæftigelse i forhold til den samlede beskæftigelse i dag kun udgør 11 procent og produktionen 18 procent.⁴

Industrien investerer altså fem gange så mange midler i forskning og udvikling per medarbejder sammenlignet med de øvrige erhverv. Samtidig har industrien en betragteligt højere værditilvækst per medarbejder. Den maritime industri i Danmark bidrager alene med en bruttoværditilvækst på omtrent 29 milliarder kroner og beskæftiger direkte og indirekte cirka 45.000 personer.

Tallene underbygger vigtigheden af, at Danmark sikrer ordentlige rammebetingelser for industrien. Selv om Danmark ligger som nummer seks i OECD, er det tankevækkende, at lande, som Danmark konkurrerer med på det maritime område, herunder Korea og Japan, indtager henholdsvis en første- og en fjerdeplads.

Selv om industrien, også den maritime, investerer markant i forskning og udvikling, er det afgørende, at også staten bakker op om en af Danmarks absolutte styrkepositioner, nemlig Det Blå Danmark, så der kan fortsat kan udvikles innovative produkter og bedre kompetence. Begge er vigtige elementer, når vi skal skabe en bæredygtig udvikling for Det Blå Danmark.

Blue INNOship – det største maritime innovationsprojekt

Det Blå Danmark vil i starten af 2015 søsætte Blue INNOship, som er Danmarks hidtil største maritime grønne udviklingsprojekt og det hidtil mest omfattende samarbejdsprojekt mellem den maritime industri, rederier, universiteter, GTS-institutter og myndigheder.

Projektet til i alt 117 millioner kroner består af 14 grønne innovationsprojekter, som skal øge væksten og skabe arbejdspladser samt mere eksport i den

¹ Kilde: Danmarks Statistiks nyeste tal for forsknings- og innovationsinvesteringer.
^{2,3,4} Kilde: Forsknings- og innovationspolitisk redegørelse, oktober 2014

maritime industri. Det er en væsentlig og visionær beslutning, at staten gennem Innovationsfonden har valgt at støtte Blue INNOship med 50 millioner kroner.

Udbyttet af projektet skal være løsninger, som kan medføre store CO₂-besparelser, reducere SO_x og NO_x med 80 procent, og derigennem sikre dansk kompetenceudvikling og konkurrenceevne.

Projektet er et samfundspartnerskab, som drives af otte kernepartnere: Alfa Laval Aalborg A/S, A.P. Møller – Mærsk, Hempel A/S, MAN Diesel & Turbo, OSK-ShipTech A/S, TORM A/S, de danske universiteter Aalborg Universitet Center, Copenhagen Business School, Danmarks Tekniske Universitet, Syddansk Universitet samt GTS-institutterne FORCE Technology, Teknologisk Institut og Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut. Formandskabet for Blue INNOship ligger hos MAN Diesel & Turbo med Lars Bo Jensen som formand.

I alt er godt 40 virksomheder og organisationer i Danmark involveret i aktiviteterne i Blue INNOship, der ud over partnernes og Innovationsfondens fi-

nansiering har fået støtte fra flere private maritime fonde. Det medvirker til at øge indsatsen og gennemslagskraften af projektet.

Danske Maritime har gennem hele processen spillet en væsentlig og aktiv rolle i etableringen af samfundspartnerskabet for Det Blå Danmark sammen med det Blå INNO+-sekretariat. Også fremadrettet vil Danske Maritime indtage en central rolle i implementeringen af projektet.

Foruden at have observatørstatus i gruppen af kernepartnere forankres sekretariatet for Blue INNOship fra april 2015 hos Danske Maritime.

Danske Maritime vil ligeledes bidrage aktivt i gennemførelsen af et konkret projekt 'Servitization - Creating the market by understanding performance, price, cost, contracts and financing.'

Servitization-projektet gennemføres af CBS Maritime og Danske Maritime som led i Blue INNOship-partnerskabet og støttes af Innovationsfonden, Den Danske Maritime Fond og en privat fond.



MAN Diesel & Turbo i København har mere end 70 procent af verdensmarkedet for totakts-dieselmotorer!

Projektet starter ligeledes i første halvdel af 2015 og ventes at løbe til midten af 2018. Det har fire temaer: kontrakter, prissætning, profitabilitet i forhold til skalering af services samt muligheder for finansiering. Foruden at bidrage med tekniske input vil Danske Maritime indtage en rolle som bindeled til industrien både før, under og efter Servitization-projektet.

Green Ship of the Future fornyes

Mange succesfulde partnerskaber mellem maritime virksomheder er blevet etableret gennem projektet Green Ship of the Future, som har eksisteret i seks år. Projektet bliver genlanceret i 2015, og med etableringen af Blue INNOship mener Danske Maritime, at Green Ship of the Future kan bidrage til at formidle resultaterne fra det nye projekt såvel som fra andre nye og relevante elementer.

EDA-projekt evaluerer energiløsninger

Rederier har svært ved at overskue vrimlen af forskellige produkter, som kan sænke olieforbruget på skibe, de har i drift.

Det problem har et projekt haft til opgave at finde en løsning på. Projektets navn er Energy Data Acquisition (EDA), og det er gennemført af Thome Ship Management, FORCE Technology og Danske Maritime. Projektet har kørt i ni måneder i 2014 med støtte fra Den Danske Maritime Fond.

I 2015 får rederier gratis adgang til et sæt omfattende skabeloner bygget op i Excel-ark. Skabelonerne til dataindsamling vil kunne hentes på Danmarks Maritimes retrofit-hjemmeside www.retro-fitting.com. Portalen indeholder i forvejen oversigter over mulige maritime leverandører og værktøjer til at overskue mulighederne for forskellige skibstyper.

Projektets mål har været at indsamle og udarbejde et datagrundlag, der kan anvendes som en skabelon for identifikation af retrofit-løsninger, der kan reducere eksisterende skibes olieforbrug. Tanken har været at udvikle en systematisk gennemgang af et skibs mangeartede energikrævende funktioner og komponenter. Denne dokumentation danner basis for at udpege de områder, der med kendte retrofit-løsninger kan bibringe et lavere energiforbrug. Projektet har dernæst beskrevet disse eksisterende, kendte tekniske opgraderinger.

Med skabelonen får rederierne et datagrundlag for retrofit-energiopstillinger, hvor de kan kvantificere og sammenligne mulige energioptimeringer. På den måde kan de lave en prognose over den forventede energibesparelse ud fra en given investering.

Projektet har i første omgang produceret et sæt dataindsamlings-skabeloner for tank-, bulk-, og containerskibe.

Europa-projekt om fremtidens skibe

'Vessels for the Future' er et nyoprettet Offentligt Privat Partnerskab med over 70 maritime virksomheder, forskningsinstitutter, akademiske organisationer og brancheforeninger fra den europæiske maritime industri. Danske Maritime er repræsenteret i styregruppen og gennem SEA Europe, som står i spidsen for projektet. 'Vessels for the Future' arbejder for at indgå et kontraktligt Offentligt Privat Partnerskab med Europa-Kommissionen.

Initiativet skal fremme maritim forskning, udvikling og innovation med fokus på fartøjer og vandbårne operationer i tæt samarbejde med Europa-Kommissionens rammeprogram for forskning og udvikling Horizon 2020. Det langsigtede mål er skibstrafik uden forurenende udledning og uden ulykker.

Maritimt fokus i MUDP-program

Danske Maritime er tilfreds med, at det ved lov er besluttet at gøre Miljøministeriets Miljøteknologiske Udviklings- og Demonstrationsprogram (MUDP) mere permanent. Udvikling af grønne maritime teknologiløsninger, herunder bedre adgang til test- og demonstrationsfaciliteter, er afgørende, hvis den danske maritime industri skal bevare sit forspring og sikre fortsat vækst og beskæftigelse i Danmark.

Danske Maritime ser gerne, at MUDP også fremadrettet fokuserer på udvikling af maritime teknologiløsninger, der gør det muligt effektivt at implementere for eksempel IMO's konvention om ballastvand samt MARPOL's annekst VI om begrænsning af skibsfartens luftforurening. Foreningen ser specielt gerne, at udvikling af grøn maritim teknologi inden for et konkret område bliver et af de såkaldte fyrtårnsprojekter.



Pres-Vac Engineering er verdens største leverandør af tryk/vakuum-ventiler til tankskibe!

Uddannelse og kompetencer

Bedre kompetencer kræver øget uddannelse

Danmark har EU's største maritime industri målt i forhold til indbyggertal. De 45.000 ansatte i den maritime industri betaler 6,8 milliarder kroner i personskatter. Men med høje lønninger skal vi uddanne flere og blive endnu dygtigere for at fastholde konkurrenceevnen.

Det Blå Danmarks fundament er virksomhedernes adgang til kompetente og højt kvalificerede medarbejdere med relevante kompetencer kan virksomhederne udvikle sig, og Danmark kan fastholde sin konkurrenceevne.

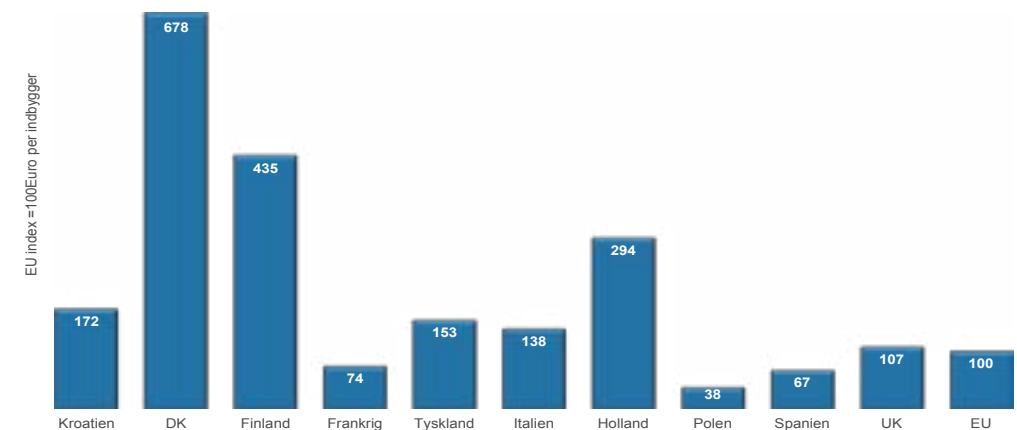
Antallet af arbejdspladser i den maritime industri er efter en opgangsperiode op til finanskrisens start i 2008 faldet noget, dog ikke i samme omfang som den generelle industri. Værfter og udstyrsproducenter er fortsat den mest medarbejdertunge branche i Det Blå Danmark. Den maritime udstyrs- og serviceindustri beskæftiger omtrent 25.000 personer direkte og yderligere op mod 20.000 i afledt beskæftigelse. På den måde udgør den maritime industri

48 procent af de samlet omtrent 110.000 beskæftigede i Det Blå Danmark. De i alt 45.000 personer i den maritime industri bidrager med to procent af de samlede personskatter her i landet, cirka 6,8 milliarder kroner.

Kompetent arbejdskraft er en af de faktorer, som er en absolut nødvendighed, hvis vi skal fastholde og udvikle en maritim industri her i landet. Med et maritimt erhverv, som forventes at vokse betydeligt over de næste 15 år, er der fremover et stort behov for flere dygtige medarbejdere. Der er allerede nu mangel på arbejdskraft i flere dele af den maritime industri og følgeindustrier.

At der er et markant behov for kvalificerede medarbejdere understreges af, at Danmark er det land i EU, som er mest afhængig af den maritime industri. Det viser en opgørelse, se nedenforstående, som Danske Maritime har foretaget på baggrund af egne beregninger og tal fra det BALance-studie, som Europa-Kommissionen offentliggjorde sidste

Maritim industriproduktion opgjort i euro per indbygger EU = Index 100



Kilde: BALance Technology Consulting og Danske Maritime

år. Produktionsværdien pr. indbygger i Danmark er mere end seks gange så høj som gennemsnittet i de europæiske maritime nationer. Vi ligger klart foran de næste lande i toppen, som er Finland og Holland.

Det er afgørende, at udbuddet af uddannelser i højere grad tilpasses behovene på de maritime vækstområder, og at der satses på de faggrupper, som virksomhederne forventer at have brug for i fremtiden.

”Værfter og udstyrsproducenter er fortsat den mest medarbejdertunge branche i Det Blå Danmark.

Der er fortsat stor efterspørgsel efter ingeniører, maskinmestre og medarbejdere med tekniske erhvervsuddannelser i virksomhederne. Det Blå Danmark er dog bestemt ikke alene om at efterspørge disse faggrupper. Derfor er det vigtigt, at vi som branche giver unge mennesker øget kendskab til de attraktive og udviklende job- og karrieremuligheder, som virksomhederne i Det Blå Danmark kan tilbyde. Helt fundamentalt er det, at virksomhederne sørger for, at der indgås uddannelsesaftaler med lærlinge, så der kan sikres en kontinuerlig og målrettet uddannelse af unge mennesker til branchen – og at de unge kan få en saltvandsindsprøjtning med maritimt blod i årene helt fra starten i deres arbejdsliv. Med den danske model for livslang læring in mente ser Danske Maritime gerne, at flere unge vælger at udbygge deres grundlæggende uddannelse med endnu et uddannelsesniveau.

Maskinmestrenes kompetencer er fortsat i høj kurs i Det Blå Danmark. Det var derfor et skridt i den rigtige retning, at 'Aftale om en vækstpakke' af juni 2014 gav mulighed for et noget større optag på maskinmesteruddannelserne. Danske Maritime er særdeles positiv over for, at flere års arbejde nu resulterer i, at det fra sommeren 2015 vil være Styrelsen for Videregående Uddannelser under Uddannelses- og Forskningsministeriet, der fastsætter optaget til maskinmesteruddannelserne, i stedet for at optaget reguleres i finansloven.

Danmarks Maritime Klynge

Danmarks Maritime Klynge (DKMK), som blev finansieret med midler fra EU's Socialfond og Region Hovedstaden, har de sidste tre år arbejdet med at kortlægge kompetencebehovet i de maritime virksomheder. Der er blevet udviklet nye uddannelsesforløb for studerende og efteruddannelsesforløb for ansatte i Det Blå Danmark. Derudover har over 100

små og mellemstore virksomheder gjort brug af projektets tilbud om at indgå samarbejder med studerende eller nyuddannede kandidater.

De konkrete fag, kurser og innovationsprojekter er udviklet i samarbejde mellem uddannelsesinstitutioner, virksomheder og Danske Maritime. En lang række af de aktiviteter og uddannelsesstilbud, der er blevet udviklet i projektet, lever videre hos uddannelsesinstitutionerne og er derfor også uddannelsesstilbud, der kan gøres brug af i fremtiden.

De nye samarbejdsrelationer mellem virksomheder og uddannelsesinstitutioner har tillige banet vejen for en mere direkte dialog. Den kan være med til at sikre, at der fremadrettet er en naturlig interaktion mellem uddannelsesinstitutionerne og virksomhederne om konkrete kompetencebehov, så fremtidens medarbejdere også besidder de kvalifikationer, som virksomhederne efterspørger.

Danske Maritime og flere af uddannelsesinstitutionerne fortsætter samarbejdet ved en ny projektsøgning til Vækstforum Hovedstaden og EU's Socialfond til projektet Fremtidens Maritime Håndværker, der vil fokusere på erhvervsuddannelserne.

Fremtidens Maritime Håndværker

Projektet tager udgangspunkt i erfaringer og viden genereret i løbet af projektet Danmarks Maritime Klynge (DKMK). Hvor DKMKs initiativer havde fokus på videregående uddannelser inden for det maritime område, har Fremtidens Maritime Håndværker som sigte at løfte de tekniske erhvervsuddannelser, der anvendes i Det Blå Danmark.

Der er en stigende efterspørgsel efter især smede, elektrikere, industriteknikere og andre faggrupper, der uddannes på erhvervsskolerne. Det nye projekt skal derfor være med til at løfte de erhvervsuddannelser, der potentielt retter sig særligt mod den maritime sektor, da de faggrupper er afgørende for den maritime sektors fortsatte vækst og udvikling.

Projektet har til formål at øge antallet af elever og kompetenceniveauet hos de maritime håndværkere på et nationalt niveau, så virksomhederne i Det Blå Danmark også i fremtiden sikres gode vækstmuligheder.

Dette vil ske på tre indsatsområder:

- Udbyde bedre og mere målrettede erhvervsuddannelser, der adresserer de maritime virksomheders kompetencebehov

- Tiltrække flere og dygtigere elever til de erhvervsuddannelser, som er relevante for den maritime branche
- Oprette flere praktikpladser hos de maritime virksomheder.

Der er som tidligere nævnt ansøgt om midler til projektet gennem Vækstforum Hovedstaden og EU's Socialfond, og ansøgningen blev godkendt i marts 2015.

De videregående blå uddannelser

Både Copenhagen Business School (CBS) og Danmarks Tekniske Universitet (DTU) har oprettet egentlige maritime centre, så studerende og samarbejdspartnere nemmere kan få adgang til de tværfaglige uddannelser, som kan være med til udvikle erhvervet i fremtiden. Danske Maritime samarbejder og deltager fortsat i udviklingen af initiativer på begge centre og ser dem som væsentlige omdrejningspunkter for uddannelses- og forskningsinstitutionerne og erhvervet.

Fra august 2015 har CBS oprettet et nyt kursusfag rettet mod industrivirksomheders økonomiske udfordringer. Danske Maritime har været med til at fodre kurset med input. Kurset vil blandt andet have fokus på, hvordan industrivirksomheder kan løfte sig op i værdikæden.

Offshoreindustriens særlige kompetencebehov

Arbejdsgruppen til afdækning af kompetencebehov til offshoreindustrien, der blev nedsat af regeringen i 2013, og hvor Danske Maritime deltog, har formelt afsluttet sit arbejde. Gruppens arbejde mundede ud i 21 anbefalinger, der blev sammenfattet i en rapport udarbejdet af Styrelsen for Videregående Uddannelser. Arbejdsgruppen fortsætter dog sit samarbejde og mødes til 1-2 gange årligt til statusmøder. Møderne har dels fokus på videndeling om de mange aktiviteter på offshoreområdet, dels på at implementere offshore rapportens 21 initiativer.

World Careers-kampagne tiltrækker unge

Danske Maritime deltager fortsat i Det Blå Danmarks fælles rekrutteringskampagne World Careers, hvor formålet er at øge interessen blandt unge mennesker for en uddannelse og karriere i Det Blå Danmark. Kampagnen er delt op i følgende segmenter: Maritim Teknologi, Offshore samt Skib og Shipping, og den markedsfører de blå uddannelser og karrieremuligheder igennem en lang række aktiviteter målrettet de unge. Blandt andet bliver der arrangeret fælles deltagelse i uddannelses- og karrieremesser samt selvstændige temabegivenheder samler uddannelsesinstitutioner, virksomheder og studerende.





Hempel er i dag verdens største leverandør af silikone-baserede bundmalinger!

International markedsudvikling

Vækst i skibsbygning i Europa og fald i Asien

De europæiske skibsværfter stormede frem i 2014 med vækst i nye ordrer på 69 procent, mens de asiatiske værfter tabte terræn. Den samlede ordrebeholdning voksede ligeledes i Europa, mens den dalede i Asien. Globalt set var væksten i 2014 dog begrænset målt i tonnage og havde et mindre fald målt i værdi. På længere sigt er der udsigt til solid vækst. Tallene styrker hele den danske maritime industri.

I 2014 væltede det ind med nye ordrer til europæiske skibsværfter, mens verdens suverænt største skibsbygnationer Kina og Sydkorea fik mindre at lave. De danske skibsværfter har del i det europæiske vækstboom, og væksten er også god for den øvrige del af den danske maritime industri, der designer skibe og motorer samt leverer avanceret udstyr og produkter til skibene.

Europæiske skibsværfter oplevede i 2014 en stigning på hele 70 procent i nye ordrer. Hvor de nye ordrer på skibe, som løb ind i 2013, havde en vær-

di på 11,3 milliarder USD, var den samlede værdi på nye ordrer, der kom i bøgerne i løbet af 2014, på 19,1 milliarder USD, viser tal fra Clarkson Research.

"Europa vinder terræn, fordi det er specialskibene, som trækker væksten, frem for de mere enkle, men store transportskibe."

Europa vinder terræn, fordi det er specialskibene, som trækker væksten, frem for de mere enkle, men store transportskibe. Specialskibe som fiskefartøjer, offshoreskibe, færger og krydstogtskibe er dyrere pr. bruttoton, fordi de indeholder langt mere specialudstyr, kræver mere knowhow og bliver fremstillet i mindre serier. De nye skibe anvender desuden højteknologiske design og grønne løsninger, som danske producenter er specialister i. Alt i alt giver det en positiv afsmittning på hele den danske maritime industri.

IMF global økonomisk vækst i procent



Kilde: IMF

Global økonomisk vækst atter stabil

Den økonomiske vækst er i bedring og atter stabil, men den forventes at forblive beskeden. Udsigterne for moderate forbedringer varierer på tværs af både avancerede vækstøkonomier og i udviklingsøkonomierne.

I de avancerede økonomier forventes væksten at være stærkere i USA og Storbritannien end i euroområdet og Japan. I de nye vækstøkonomier vil væksten blive mere moderat i Kina og fortsat være svag i både Rusland og Brasilien, men den vil komme sig støt i Indien, Indonesien og Sydafrika.

Den seneste prognose fra den internationale valutafond IMF viser følgende:

- Den globale økonomiske vækst vil stige fra ca. 3,3 procent i 2014 til 3,5 procent i 2015 til 3,7 procent i 2016

- Eurozonen forventes at gå fra 0,8 procent minusvækst i 2014 til en positiv vækst på 1,2 procent i 2015
- De udviklede lande forventes at få en vækst på 2,4 procent i både 2015 og 2016
- Udviklingslandene forventes at få en vækst på omkring 4,4 procent i 2015 og 4,7 procent i 2016.

Olieprisen har stor betydning

Oliepriserne i dollar er fra september 2014 til marts 2015 faldet med cirka 55 procent. Faldet skyldes blandt andet et uventet fald i efterspørgslen i nogle større økonomier, navnlig nye vækstøkonomier.

Det største fald skyldes dog afgørelsen fra organisationen af olieeksporterende lande, OPEC, om at opretholde det nuværende produktionsniveau på trods af den konstante stigning i produktionen fra ikke-OPEC-producenter, især USA.

'Future'-kontrakter på olie peger på en delvis genrejsning af oliepriserne i de kommende år, i overensstemmelse med de forventede negative virkninger af lavere oliepriser på investeringer og fremtidig vækstkapacitet i olie sektoren.

Faldet i oliepriser har således en positiv effekt i de olieimporterende lande, men en negativ effekt på olieeksporterende lande. Det afspejles i en negativ effekt på offshoreerhverv både direkte og indirekte.

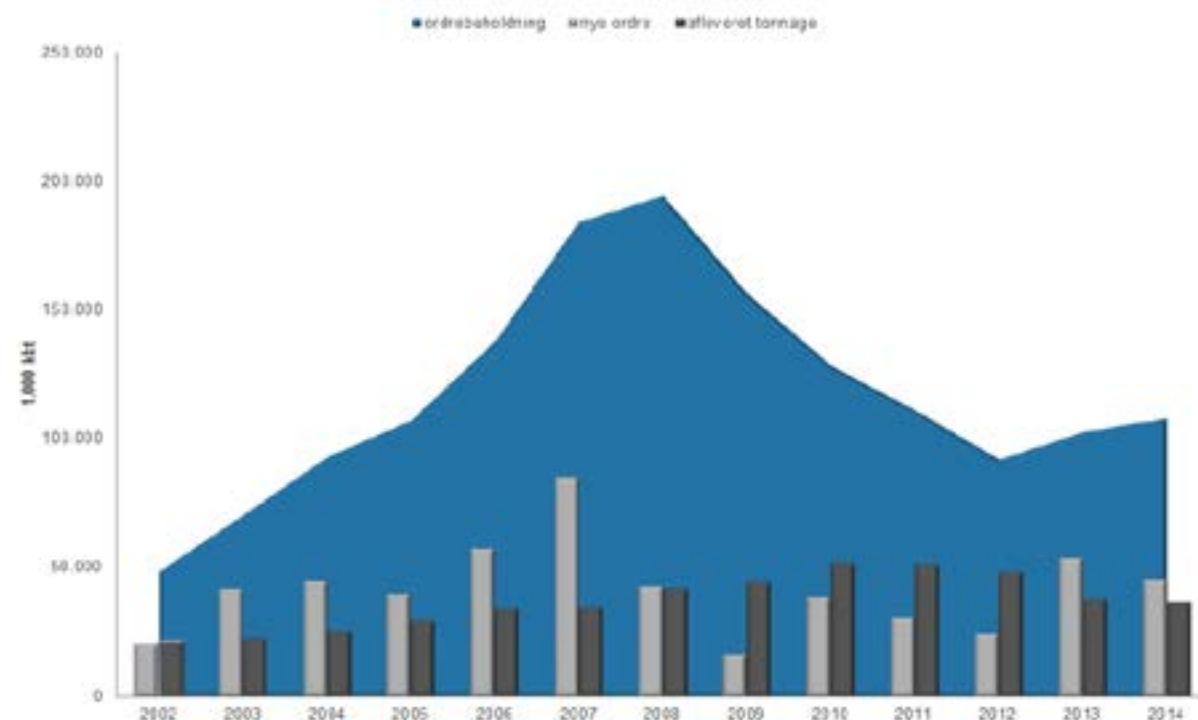
Europas ordrebeholdning vokset med 24 procent

Den samlede ordrebeholdning på Europas værfter er globalt set steget mest i 2014. Værdien er øget med 24 procent til 39,2 milliarder USD for 350 skibe på i alt 7,3 kbt (kompenseret bruttotonnage). Globalt er værdien af ordrebeholdningen dalet med 2,8 procent til 311,4 milliarder USD for 5.241 skibe på i alt 113,6 kbt.

Søjlediagrammet nedenfor viser følgende ordrebeholdning:

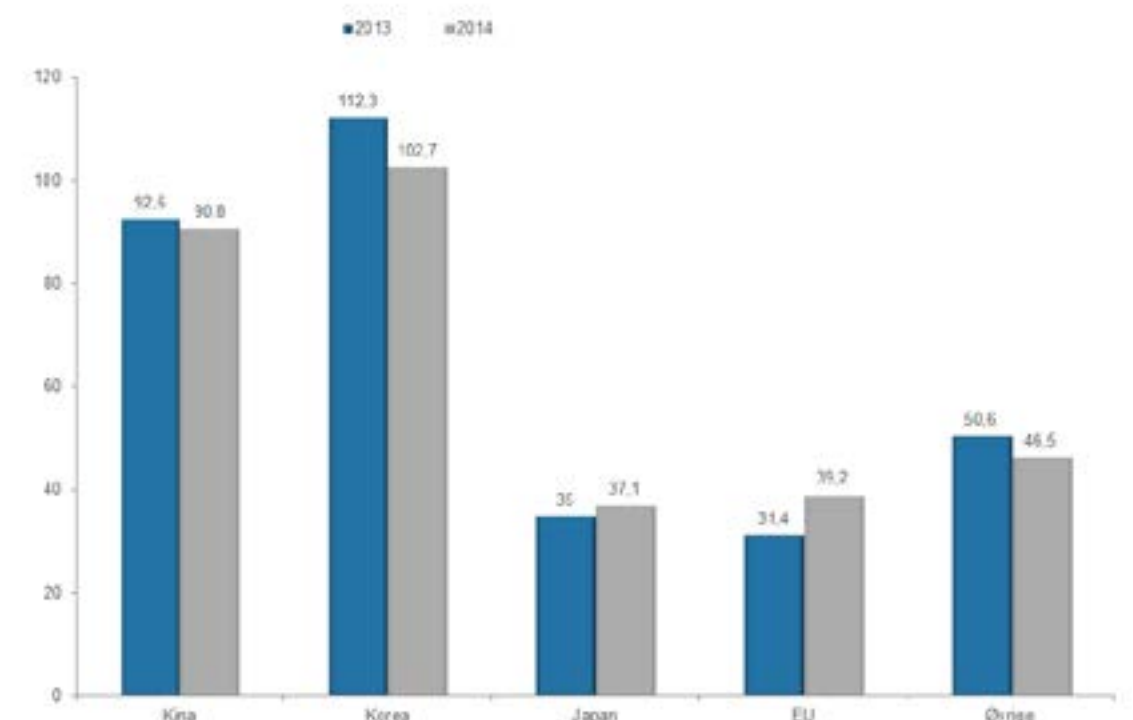
- De kinesiske værfter havde en ordrebeholdning på 40,8 millioner kbt til en samlet værdi på 90,8 milliarder USD og havde den største andel af ordrebeholdningen opgjort i kbt
- Sydkorea havde en ordrebeholdning på i alt 31,2 millioner kbt ved udgangen af 2014 til en samlet værdi på 102,7 milliarder USD. Opgjort i værdi var Sydkorea den største skibsbygningsnation
- Japan havde 17,2 millioner kbt i ordrer til en samlet værdi på 37,1 milliarder USD
- De europæiske værfter havde en samlet ordrebeholdning på i alt 7,3 millioner kbt til en samlet værdi af 39,2 milliarder USD.

Verdens ordrebeholdning, nye ordrer og afleveret tonnage opgjort i kbt



Kilde: SEA Europe

Den globale ordrebeholdning opgjort i mia. USD fordelt på skibsbygningsregioner



Kilde: Clarkson Research

Europa-vækst i nye ordrer på 69 procent

Europæisk skibsbygning har i 2014 haft et særdeles godt år i forhold til den globale skibsbygningsindustri med en vækst på hele 69 procent. Også Japan har fra 2013 til 2014 haft en pæn fremgang i ordretilgangen opgjort i værdi. Japan har vundet markedsandel på grund af en svækket yen og dermed øget eksport. Europa har blandt andet på grund af sit fokus på specialskibsmarkedet haft en stigende ordretilgang fra 11,3 milliarder USD i 2013 til 19,1 milliarder USD i 2014.

Ordrebeholdningen voksede i tonnage

Ordrebeholdningen målt i kbt voksede i 2014 i forhold til 2013. De første ni måneder af 2014 var præ-

get af en positiv tendens med stigende ordretilgang og faldende produktion. Dog var den sidste del af 2014 præget af faldende ordretilgang.

Faldet kan blandt andet begrundes i det kraftige fald i oliepriserne samt lave fragtrater. Der er dog skabt en bedre balance mellem udbud og efterspørgsel på verdens skibsværfter. Det har medført en stigende ordrebeholdning til 108 millioner kbt med udgangen af 2014, hvor den var 103 millioner kbt med udgangen af 2013. Væksten er sket på trods af en faldende ordretilgang fra 53 millioner kbt i 2013 til 46 millioner kbt i 2014.

Dønningerne efter finanskrisen i 2008-2009 er væk. I 2010 skete der mindre stigning i nye ordrer. Herefter faldt omfanget af nye ordrer dog i 2011 og 2012, men i 2013 blev ordretilgangen øget. I 2013 var den samlede kontrahering omkring 3.375 skibe med en samlet tonnage på cirka 54 millioner kbt. I 2014 var ordretilgangen på 2.744 skibe på i alt 46 millioner kbt, viser tal fra IHS Fairplay.

Produktionen nåede historiske højder i 2010 og 2011, hvor der årligt blevet leveret cirka 51 millioner kbt fra verdens værfter. I 2012 faldt dette med cirka ti procent, og i 2013 faldt antallet af leveringer betragteligt til 38 millioner kbt. I 2014 viser opgørelser, at der blev leveret 36,5 millioner kbt eller 2.950 skibe.

Med udgangen af 2014 har den globale ordrebeholdning en ordrehorisont på næsten tre år, som er længere end det minimum, et skibsværft har brug for, hvis det skal kunne planlægge sin produktion optimalt.

Offshore har tredjedel af markedet

I 2014 var offshore klart det dominerede segment med 33 procent af den samlede ordrebeholdning opgjort i værdi svarende til 1.000 skibe eller 20 procent af det samlede antal skibe.

Offshoremarkedet er stærkt påvirket af de faldende

oliepriser. Det må forventes, at ordretilgangen i 2015 fortsat vil være på et lavt niveau. I 2014 var der et fald på 46 procent til 18,3 milliarder USD, hvor der i 2013 var nye ordrer til en værdi på 33,6 milliarder USD.

Markedet for offshoreskibe og andre specialiserede skibstyper domineres i dag af europæiske, koreanske og brasilianske skibsværfter. Derfor øges disse områders markedsandele betragteligt, når markedet opgøres i værdi.

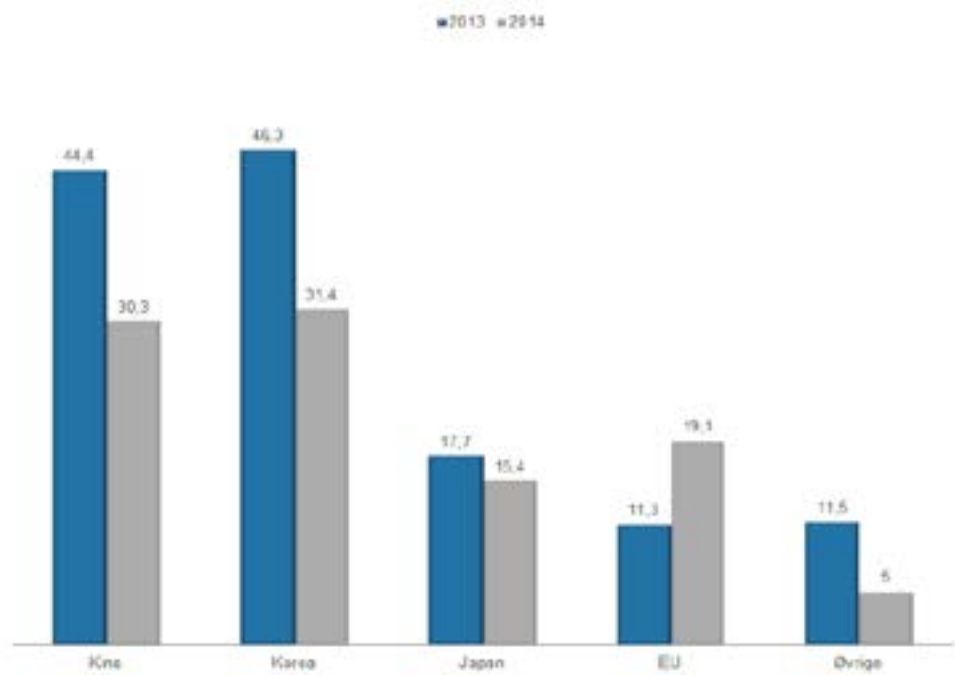
Diagrammet på side 42 understreger Europas styrkeposition inden for offshore og andre mere avancerede skibstyper. De europæiske værfter har tydeligt opnået en styrkeposition inden for avanceret kvalitetsskibsbygning. Den position forventes at være en fordel i forbindelse med bygning af skibe til sejlads i de arktiske områder og skibe til havvindmølleparker samt andre specialfartøjer.

Den globale ordrebeholdning december 2014 fordelt på skibstyper i mia. USD



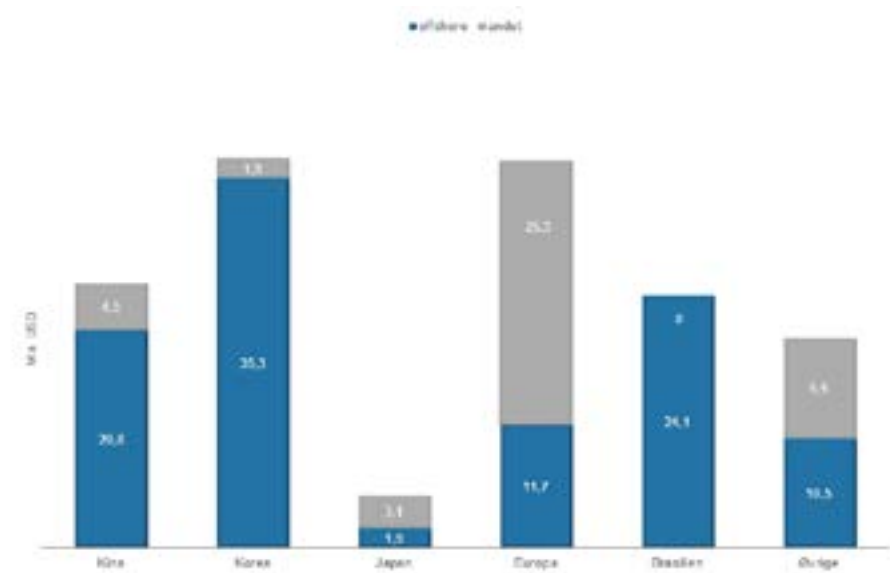
Kilde: Clarkson Research

Den globale ordretilgang i USD fordelt på skibstyperregioner



Kilde: Clarkson Research

Ordrebeholdning af offshore og andre specialiserede skibe ved udgangen af 2014 fordelt på byggeland



Kilde: Clarkson Research

Historisk stor flåde gavner reparationsværfter

Skibsreparationsmarkedet har haft gavn af den historisk store flåde. Skibene vokser både i antal og i omfang.

Fra 2012 til 2013 steg de europæiske reparationsværfters omsætning med cirka 10 procent. Tilsvarende har danske reparationsværfter haft positive resultater i 2013 og 2014.

De kommende år, hvor eksisterende skibe skal have ballastvandsystemer og reduceret deres SO_x-udledning samt have udført arbejder med henblik på øget energieffektivitet, må forventes at medføre øget beskæftigelse på de europæiske reparationsværfter.

Udstyr står for 66 procent af den maritime industri

Den europæiske maritime industri er stor. Den samlede omsætning i 2013 udgjorde 91 milliarder USD.

Langt den største industrienhed er de maritime udstyrsproducenter, der står for 66 procent af den

samlede maritime omsætning svarende til 60 milliarder USD. Heraf har danske leverandører mere end ti procent af markedet. De europæiske maritime udstyrsproducenter har en global markedsandel på 52 procent.

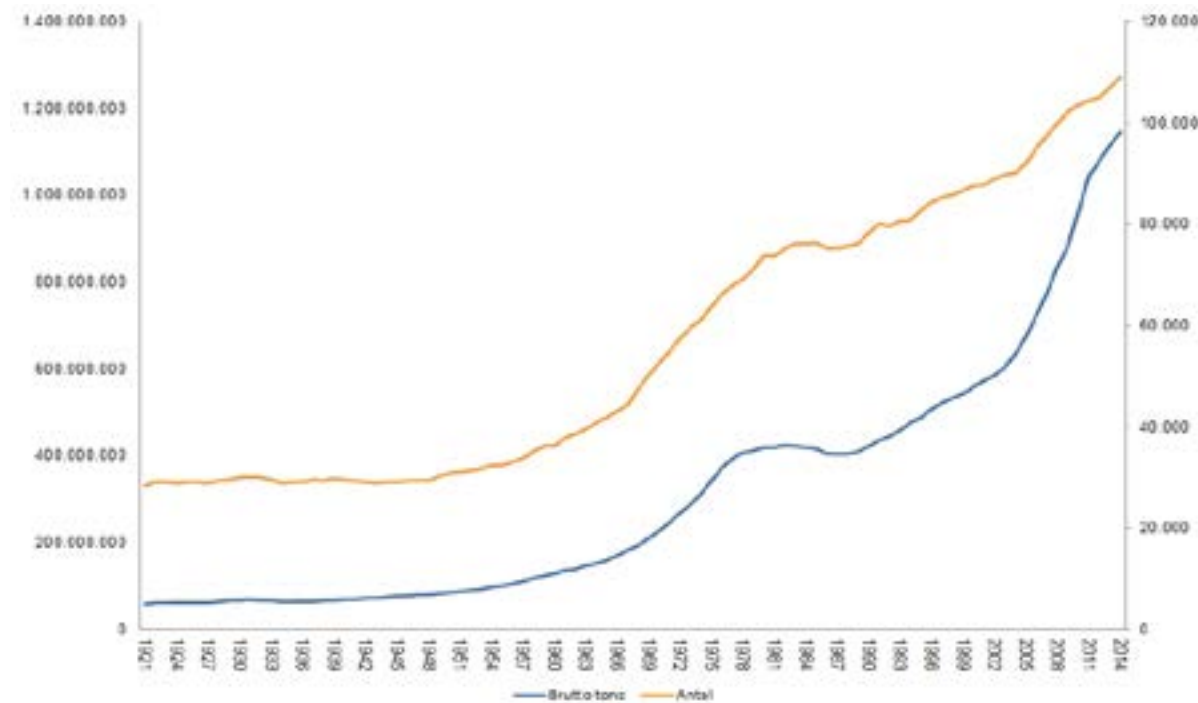
Denne opgørelse er dog alene baseret på de europæiske dele af virksomhederne, således at omsætning, som skabes i tredjelande, ikke er inkluderet.

620.000 jobs i den maritime industri i Europa

I 2014 udgav det tyske konsulenthus BALance en rapport for Europa-Kommissionen om den europæiske maritime udstyrsindustri. Rapporten viste, at de europæiske lande, inklusive ikke-EU-landene Norge og Tyrkiet, beskæftiger 451.000 personer i 30.000 virksomheder.

Derudover er der en beskæftigelse på europæiske nybygnings- og reparationsværfter på cirka 170.000 personer i 400 virksomheder svarende til en samlet beskæftigelse på 620.000 personer og i alt 30.400 maritime industrivirksomheder.

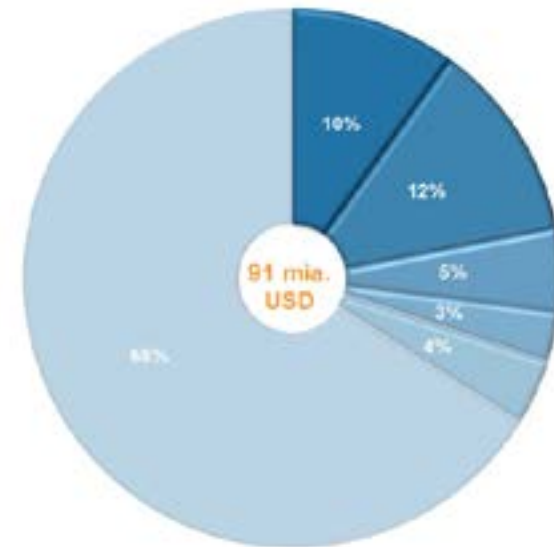
Verdensflådens gennemsnitlige bruttotonnage siden 1921



Kilde: IHS Fairplay

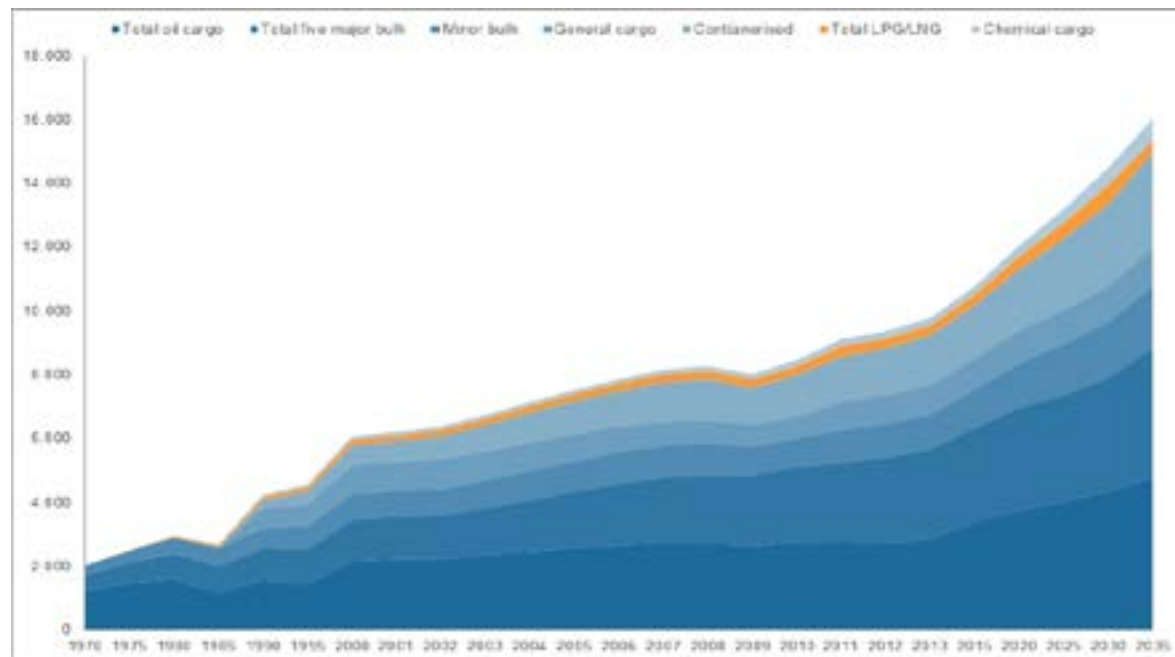
Den europæiske maritime industris samlede omsætning i USD

kommercielle skibe militærfartøjer reparation af militærfartøjer kommerciel reparation mega yacht maritime udstyr



Kilde: SEA Europe

Den globale søtransport fordelt på last opgjort i mio. tons



Kilde: SEA Europe

Den danske maritime industri beskæftiger alene 45.000 personer direkte og indirekte. Den maritime industri har en årlig produktionsværdi på 88 milliarder kroner og skaber en bruttoværditilvækst på omtrent 29 milliarder kroner i det danske samfund.

Global efterspørgsel i vækst

SEA Europes Working Group on Market & Forecast (WG M&F), som Danske Maritime har formandskabet for, udarbejdede i 2014 en analyse af forventningerne til den fremtidige efterspørgsel efter nye skibe frem til 2035.

Analysen konkluderede blandt andet, at der i de kommende år må forventes en stigende efterspørgsel efter nye og mere energieffektive skibe, men dog må der fortsat forventes en generel lav efterspørgsel i forhold til højkonjunkturårene.

De mere kvalitative krav til nye skibe samt en stigende efterspørgsel efter energieffektive skibe vil være en fordel for den danske maritime industri, da de maritime virksomheder i Danmark er førende in-

den for de mere teknologitunge skibe.

Der er en klar forventning om, at søtransporten vil stige markant frem til 2035. Søtransporten vil i fremtiden ændre sit transportmønster. Der vil ske en øget samhandel mellem destinationer i Asien og lande som Indien og Afrika, hvorimod den vestlige verden vil opleve en stagnation.

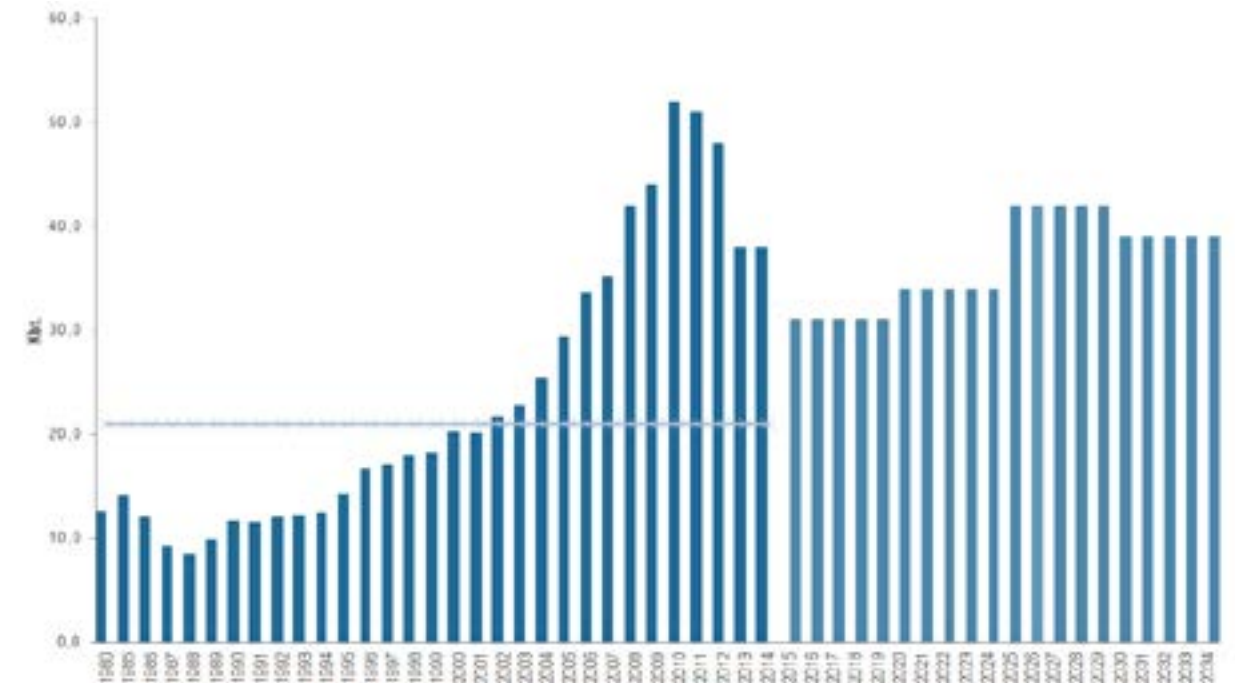
Skibsbygning atter i solid vækst

Rapporten fra SEA Europe resulterede i en nybygningsprognose. Den er baseret på et transportbehov, som er relativt stabilt med en udvikling uden de store udsving.

Når man udarbejder langtidsprognoser, vil kortvarige kriser ikke få den store indflydelse på den langsigtede udvikling, som mere viser forventninger til den makroøkonomiske udvikling globalt, herunder den demografiske udvikling, ændring i klimaforhold og geopolitiske forhold.

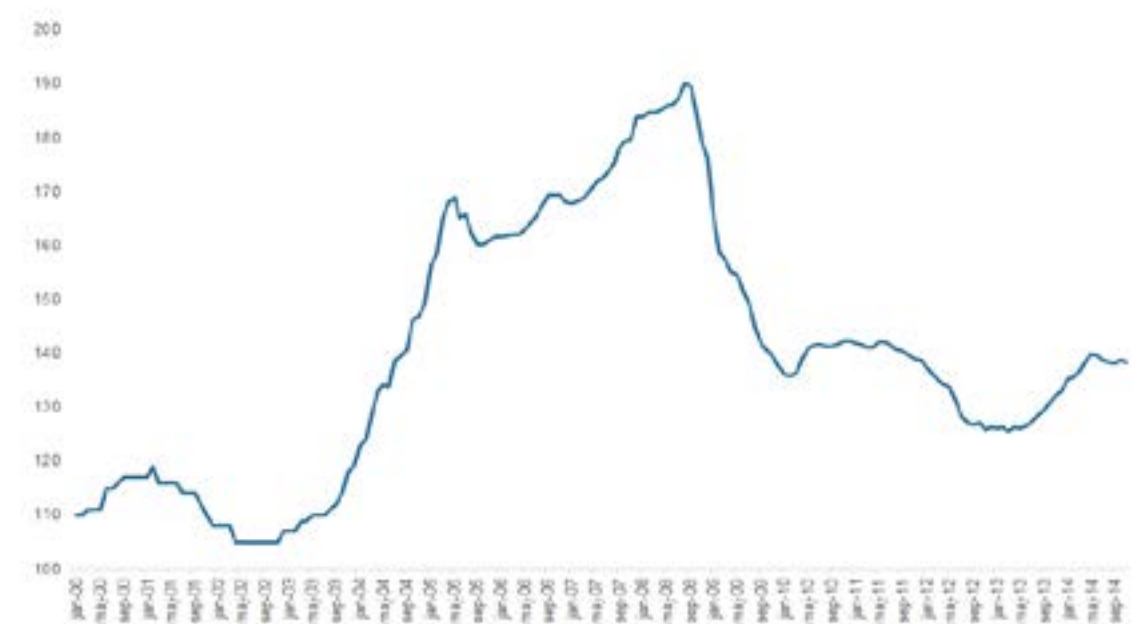
Af prognosen fremgår det, at der forventes en sti-

Afleveret tonnage i kbt fra 1980 til 2014. Samt SEA Europes prognose for forventet efterspørgsel efter ny tonnage frem mod 2035.



Kilde: SEA Europe

Udviklingen i nybygningspriser på kommercielle skibe. Index jan. 1988=100



Kilde: Clarkson Research

gende efterspørgsel efter nye skibe. Niveauet vil komme over den gennemsnitlige produktion af skibe op til finanskrisen i 2008-2009.

Konklusionen må være, at fremtiden ser positiv ud for de maritime erhverv med mange muligheder på markedet.

Prisudvikling stabil efter finanskrisen

Prisudviklingen på nye skibe er dalet til et stabilt leje efter finanskrisen i 2008-2009, hvor der op til var en voldsom stigning og siden et brat fald.

I dag er prisen for de fleste skibstypers vedkommende på samme niveau som i begyndelsen af 2004. De lavere priser resulterer i, at rederier, der købte skibe, mens priserne var høje, har fået sænket deres kreditværdighed. Det er derfor svært for dem at skaffe finansiering til opgradering af deres flåde eller til investering i nye skibe.

Omvendt er flåden historisk stor, og med udgangen af 2013 havde den en gennemsnitsalder på 20 år. Høje brændstofpriser og stigende krav til grøn trans-

port betyder, at grønne løsninger i de kommende år må forventes at være et vækstmarked. Ikke mindst for de danske værfter og maritime leverandører, som har en klar styrkeposition inden for grønne løsninger og teknologier.

Valutakurser påvirker finansiering

Der er dog en række eksterne faktorer, som er væsentlige for, hvor ordrerne bliver placeret geografisk, herunder adgang til finansiering samt udviklingen i valutakurser.

Valutakursudviklingen har været en tydeligt medvirkende faktor til den vækst, som Japan har oplevet i 2014, og som de koreanske værfter tidligere har draget fordel af.

Af diagrammet fremgår det, hvordan den koreanske won ligger et godt stykke over konkurrentlandene, når man sammenligner deres valutakursudvikling indekseret. Det fremgår også, at den japanske yen gennem det seneste år er devalueret med 35 procent, hvilket har skabt bedre eksportmuligheder for japanske eksportvirksomheder.

Sammenholdes valutakursudviklingen med prisud-



Udviklingen i valutakurser i forhold til USD



Kilde: Danske Maritime

viklingen over de seneste seks år, ses det, at den reelle pris på et skib, eller på udstyr til skibe, ikke bare afhænger af prisudviklingen, men også af valutakursen.

I de kommende år vil markedet fokusere på sikkerhed, grønne løsninger og driftsoptimering, såvel i forhold til retrofitting af den eksisterende flåde som i forhold til nybygning af skibe. Dette fokus på skibenes grønne profil og konkurrencedygtighed vil være til gavn for de fleste danske leverandører og værfter.

Forkortelser og begreber

Bruttoværditilvækst – værditilvækst, som finder sted i et erhverv gennem forædling før afgifter
CBS Maritime – Copenhagen Business Schools maritime program
CO₂ – kuldioxid
CIRR – Commercial Interest Reference Rate
Det Blå Danmark – brancherne Olie & Gas, Udstyr, Skibsbygning, Skibsfart og Hjælpevirksomhed
DTU – Danmarks Tekniske Universitet
ECA – Emission Control Areas
EDA – Energy Data Acquisition
EKF – Eksport Kredit Fonden
First Movers – innovative virksomheder, der er først med ny teknologi
GTS-institutter – Godkendte Teknologiske Serviceinstitutter
Horizon 2020 – EU’s forsknings- og innovationsprogram
IDA Maritim – Ingeniørforeningens maritime netværk
IPR – Intellectual Property Rights
kbt – kompenseret bruttotonnage, der viser arbejdskraftindholdet i skibsbygning
MEPC – IMO’s Marine Environment Protection Committee
MSC – IMO’s Maritime Safety Committee
MARCOD – Maritimt Center for Optimering og Drift
MARPOL – international konvention mod forurening af globale have
MIIT – Kinas Ministry of Industry and Information Technology
NECA – NO_x Emission Control Area
NO_x – generisk betegnelse for mono-nitrogenoxider (kvælstofilter)
OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development
Produktionsværdi – sum af output eller salget/omsætningen i en virksomhed
Retrofitting – eftermontering af ny teknologi eller nye funktioner til eksisterende løsninger
SEA Europe – den europæiske maritime brancheorganisation
SECA – Sulphur Emission Control Areas
SERA – Session Européenne des Responsables d’Armement
Servitization – at koble serviceydelser til eksisterende produkter
SO_x – generisk betegnelse for svovloxider
TTIP – The Transatlantic Trade and Investment Partnership
WTO – World Trade Organization

Danske Maritimes sekretariat



Jenny N. Braat

Adm. direktør
Cand.merc.
jnb@danskemaritime.dk



Anne H. Thorsner

Chefsekretær
Erhvervssproglig
korrespondent
ah@danskemaritime.dk



Marianne E. Gade

Projektleder
Koordinator, NOVImaritim
Cand.jur.
mel@danskemaritime.dk



Jørgen Larsen

Konsulent, eksportfinansiering
Cand.merc.
jgl@danskemaritime.dk



Kim Marquart

Kommunikationsrådgiver
Journalist
kim@danskemaritime.dk



Bente Hansen

Bogholder og sekretær
Statonom
beh@danskemaritime.dk



Matthew Spaniol

ErhvervsPhD-studerende
Strategic Scenario Planning
mas@danskemaritime.dk



Michael Prehn

Underdirektør
Cand.jur.
mip@danskemaritime.dk



Klaus Rostell

Projektleder
Cand.polit. og
Master i Europastudier
kro@danskemaritime.dk



Tor Hjorth-Falsted

Projektleder
Cand.merc.
thf@danskemaritime.dk



Poul Erik Louw

Projektleder, teknik
Skibsingeniør, B.Sc.
pel@danskemaritime.dk



Sabine Petersen

Projektleder, kommunikation
Cand.merc.
sdp@danskemaritime.dk



Thea Bagger

Assistent
IBB - student
tba@danskemaritime.dk



Magnus Gary

Programme Manager
Blue INNOShip
magnus@blaaainno.dk

Danske Maritime

Danmark:

Amaliegade 14, 1.
1256 København K
Tlf.: 33 13 24 16

Danish Maritime

Belgium:

Rue du Cornet 79
1040 Etterbeek
Tel.: +32 2 230 69 34

info@danskemaritime.dk
www.danskemaritime.dk