

Danske Maritime Årsberetning 2024-25



INDHOLD

Forord	3
Om Danske Maritime	5
Mød den maritime industri i Danmark	6
Det politiske år i Danmark	8
Global maritim forretning	10
Udviklingen af maritime teknologier og løsninger	14
Året der gik	18
Det maritime forsvarsområde	20
Fremtidens kompetencer og uddannelsesbehov	24
Jura, lovgivning og nye krav	28
Den maritime industris iværksætteri	30
Danske Maritimes medlemmer	32
Danske Maritimes sekretariat	34

Forord

Kære medlemmer og samarbejdspartnere

Tak for endnu et aktivt, spændende og krævende år. Vi rykkede igen i år stærkt på den teknologiske udvikling. Men vi rykkede også sammen i bussen på grund af de geopolitiske spændinger, som desværre er vokset i de forgangne år.

De gode nyheder først. Der er ingen tvivl om, at den danske maritime industri formår at sætte aftryk på den globale skibsfart. Tusindvis af teknologier og løsninger sejler verden rundt hver dag, og på tværs af vores 170 medlemsvirksomheder er både innovationskraften og målsætningen om at rykke den globale skibsfart i en mere bæredygtig retning helt tydelig. Branchen bevæger sig i en stadigt mere højteknologisk og digital retning, og selv om manglen på grønne brændstoffer er en sten i skoen, så holder energieffektive, bæredygtige løsninger stadig tempoet oppe i den grønne omstilling.

Fra dansk side har vækstmulighederne og potentialerne i den maritime industri fået megen politisk interesse i det forgangne år. Forsvarsdebatten og vores fremtidige leverancer til Søværnet har fyldt meget, og den nye flådeplan vil få afgørende, positiv betydning for den danske sikkerhed og forsyningssikkerhed, ligesom den vil bidrage til den maritime industris fortsatte udvikling. Derudover blev der i efteråret nedsat et Vækstteam for Det Blå Danmark, som nu har afleveret sine anbefalinger til Folketinget. Gode anbefalinger om alt fra hjælp til avancerede databeregninger til bedre eksportfinansiering, som vi nu håber, at man politisk vil føre ud i livet.

På europæisk niveau afventer vi den kommende maritime industristrategi, som vi også har positive forventninger til. EU er et system med mange muligheder for at målrette investeringer i vigtige områder, og når de konkrete pejlemærker er kommet, forventer vi god politisk opbakning. Det står klart for alle, at industrierne i Europa skal op i gear, og potentialet i den maritime industri er stort, hvilket strategien forhåbentlig vil tydeliggøre.

Dernæst de knap så gode nyheder, for både i Danmark og EU har politikerne store udfordringer med at navigere på en usikker geopolitisk scene, som også skaber udfordringer og usikkerhed i erhvervslivet. Som global industri har vi kunder i alle verdensdele, og når verdensmagter lægger arm, risikerer det at påvirke verdenshandlen i negativ retning. Naturligt nok overvejer en del virksomheder derfor, hvilke markeder de skal befinde sig på – og i hvilken omgang – men der er også risikoen for nye toldsatter m.m. i spil. Vi håber selvsagt, at den vestlige verden kan finde sammen om at skabe stabile forhold, men både skyggen fra øst og skyggen fra vest giver anledning til bekymring.

Politiske udfordringer til trods, så er der dog al mulig grund til at arbejde videre med det, vi er bedst til: at forme og bidrage til fremtidens bæredygtige globale skibsfart. Det er altid en kæmpe fornøjelse at møde jer alle i diverse fora og at følge med i den udvikling, som vi sammen skaber. Vi har en fantastisk dygtig maritim industri i Danmark, og vi har stor tiltro til, at vores medlemskreds vil vinde flere markedsdele og sømil det kommende år.

God arbejdslyst!

Med venlig hilsen



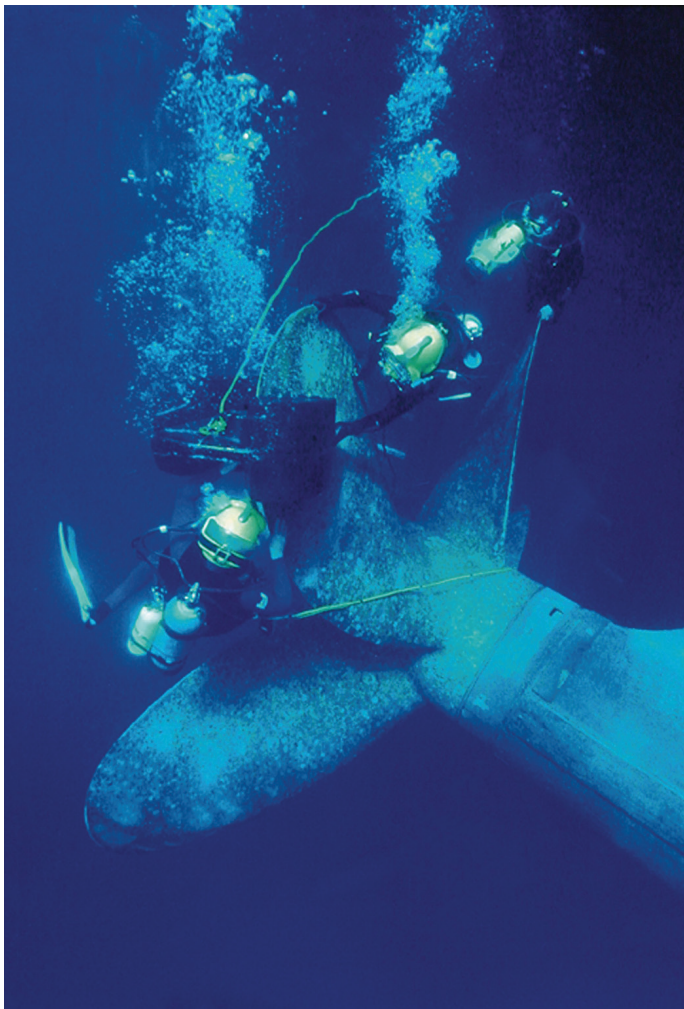
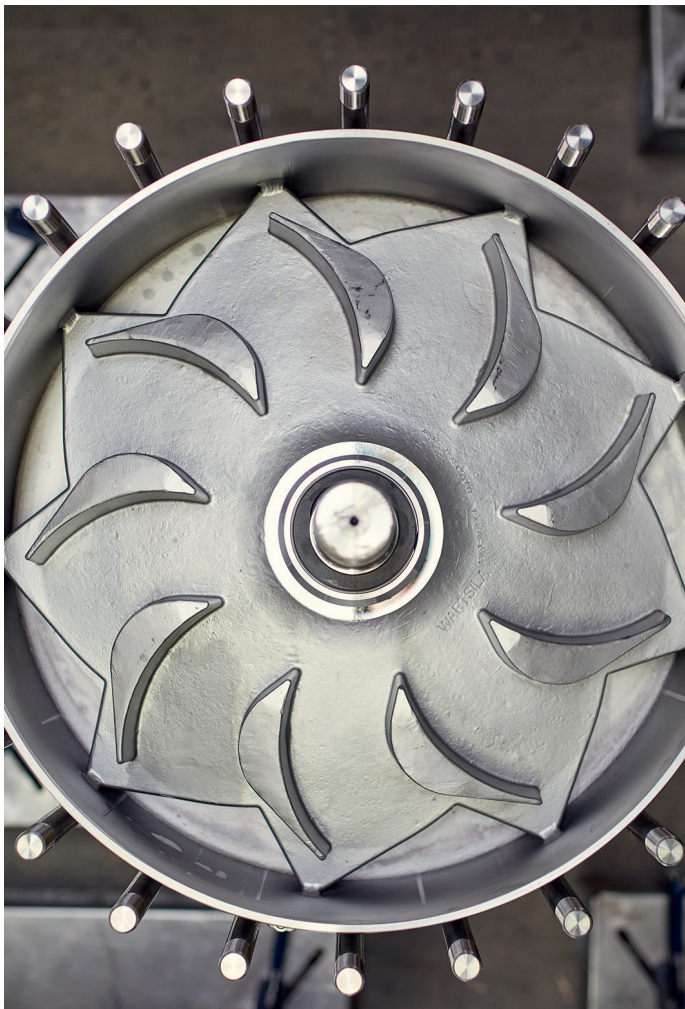

Jenny N. Braat

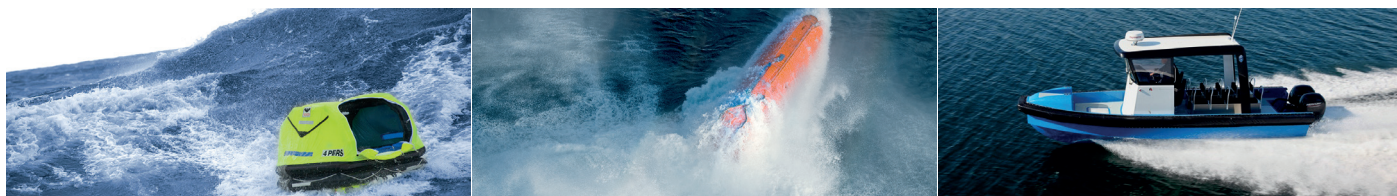
Adm. dir., Danske Maritime




Bjarne Foldager

Formand, Danske Maritime





Danske Maritime

En moderne brancheorganisation i et traditionsrigt erhverv

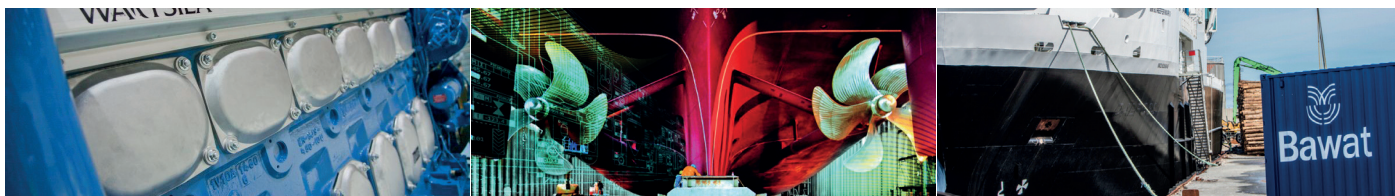
Som brancheorganisation for danske leverandører af skibe, maritime teknologier og løsninger, service og skibsdesign, faciliterer vi netværksopbygning, tilbyder vejledning og arbejder for at sikre vores medlemmer adgang til kvalificeret arbejdskraft. Vi arbejder ligeledes for, at virksomhederne i den maritime industri har rammevilkårene i orden – også under geopolitiske spændinger. På politisk niveau arbejder vi for at påvirke beslutningsprocesser til gavn for vores industri, både i Danmark og globalt.

Inden for Danmarks grænser deltager vi aktivt i en bred vifte af politiske fora og arbejder for, at vores stemme – og dermed alle vores medlemsvirksomheder – høres. Vi understøtter velfunderede politiske beslutninger og samarbejder med mange andre aktører for at sikre de bedst mulige betingelser for at drive maritim virksomhed i Danmark. Vores medlemmers arbejde spænder vidt, og industriens aktiviteter og behov knytter an til en bred vifte af politiske områder, fx erhverv, transport, klima, miljø, forsvar, energi, beskæftigelse, infrastruktur, uddannelse, forskning og hele det udenrigspolitiske område. Det er en væsentlig opgave at fremme politisk forståelse for den maritime industris betydning og store forgrening.

Internationalt arbejder vi ligeledes for at varetage vores medlemmers interesser og fremme udbredelsen af danske teknologier og løsninger på globalt plan – samt det fælles internationale engagement i at sikre en bæredygtig, international skibsfart. Vi deltager aktivt i Den Internationale Maritime Organisation samt andre internationale fora og samarbejder tæt med ambassader samt andre partnere for at styrke eksportmulighederne, forbedre adgangen til finansiering og i det hele taget fremme dansk eksport og internationale relationer. Den maritime industri er dybt afhængig af fælles internationale aftaler, krav og rammevilkår, og Danske Maritime arbejder kontinuerligt for at sikre indflydelse på alle politiske niveauer på industriens vegne.

Vi understøtter også Søværnet ved at bidrage med vores ekspertise til både nybygning og opgradering af flådefartøjer. Behovet for at styrke sikkerheden og forsynings-sikkerheden til søs afføder stigende aktivitet på dette område blandt vores medlemsvirksomheder. Den maritime industri er anerkendt for sin høje kvalitet og innovative løsninger, og i tæt samarbejde arbejder vi for en mere bæredygtig fremtid inden for både civil og militær skibsfart.

Danske Maritime arbejder således målrettet på at sikre, at den danske maritime industri fortsætter sin langvarige succes og styrker både vækst og den globale konkurrenceevne. Vi har i dag omkring 170 medlemsvirksomheder, der deler en fælles ambition om at drive den globale skibsfart i en grønnere retning, bidrage til sikkerhed og forsynings-sikkerhed samt tage et fælles ansvar for en mere bæredygtig fremtid. Dem er vi stolte af at repræsentere!



Mød den maritime industri i Danmark

Hvor fremtidens bæredygtige løsninger skabes

Den globale skibsfart står over for en digital og grøn transformation på rejsen mod målet om klimaneutralitet i 2050. I Danmark arbejder vi for at fastholde og gerne styrke vores positionsområde af verdensførende maritime industrier, hvis virksomheder er højt specialiserede og spiller en central rolle i udviklingen af fremtidens højteknologiske og bæredygtige skibsfart.

De danske leverandører af skibe, udstyr, service og skibsdesign dækker et bredt spektrum af fagligheder – fra traditionelt håndværk til avanceret forskning i fx autonome skibssystemer, emissioner eller cybersikkerhed.

Værfter, designere, maritime udstyrsproducenter, digitale specialister og serviceleverandører er i front med innovation, hvor digitale, datadrevne løsninger, der optimerer skibenes drift, øger sikkerheden og reducerer klimaaftrykket, fylder stadig mere. Samtidig bliver fx kunstig intelligens, avancerede sensorer og realtidsdata integreret i alt fra skibsdesign til vedligeholdelse, og nye forretningsområder vinder frem.

FREMTIDENS SKIBSDESIGN SAMLER AVANCEREDE LØSNINGER OG BÆREDYGTIGHED

Skibes design er under hastig udvikling, drevet af behovet for omstilling til grønne brændstoffer, nye fremdrivningsformer og nye typer af opgaver til søs i både den civile og den militære skibsfart.

De danske skibsdesignere arbejder intensivt med at optimere skibstyper til fremtidens krav, hvor energieffektivitet og fleksi-

bilitet er afgørende faktorer. De nye brændstoffer stiller krav til tanksystemer, motorer og skrogdesign, samtidig med at der udvikles hybrid- og dual fuel-løsninger, som sikrer en smidig overgang til bæredygtige alternativer. Der arbejdes også med digitale tvillinger, dataanalyse og avanceret simulering for at kunne optimere skibenes ydeevne allerede i designfasen. Nye skibe skabes typisk til specialiserede formål, og fra Danmark kommer alt fra flådefartøjer og fiskerifartøjer til elfærger og hurtigtgående arbejdsbåde samt diverse andre skibstyper.

SKIBSBYGNING, DRIFTSOPTIMERING OG VEDLIGEHOLDELSE – I EN HØJTEKNOLOGISK TIDSALDER

Moderne skibsbygning og den løbende opgradering og vedligeholdelse er en kombination af traditionelle håndværkskompetencer og avanceret teknologi. Danske værfter anvender





Faktaboks:

- Danmark er den 7. største maritime industri i verden målt på produktionsværdi for eksport.
- Danmark er verdens 7. største ophugningsnation.
- Danmark er verdens 14. største skibsreparationsnation.
- Produktion af udstyr har haft 4,1 pct. produktivitetsvækst om året over de sidste ti år, hvilket er signifikant mere end det danske gennemsnit af 1,6%.
- Den årlige bruttoværditilvækst i den danske maritime industri er 34 mia. kr. – svarende til 2,3 Øresundsbroer.

i stigende grad automatisering, robotteknologi og digital styring i produktionsprocesserne, og hvert skib involverer et komplekst samspil mellem et meget stort antal virksomheder, som leverer digitale og teknologiske løsninger.

Da et skib typisk har en levetid på omkring 25 år, spiller såvel vedligeholdelse som opgraderinger selvfølgelig en afgørende rolle i forhold til den eksisterende verdensflåde. Foruden fysiske forbedringer som energieffektiv skrogmaling eller forbedring af nogle af skibets mange systemløsninger, anvendes også mange datadrevne systemer til fx at overvåge brændstofforbruget, foretage ruteoptimering eller sikre en bedre, løbende vedligeholdelse.

DANSKE LØSNINGER SEJLER KLODEN RUNDT HVER DAG

Ser vi bredt på den globale skibsfart, er der stadig mange skibe, som sejler rundt med et markant forbedringspotentiale, hvor dansk teknologi og højteknologiske løsninger kan gøre en stor forskel. I den maritime industri udgøres den største del af vores medlemskreds af udstyrs- og serviceproducenter, som har kunder i hele verden. Der bruges tusindvis af komponenter og løsninger ombord på et skib, og der er et meget tydeligt dansk fodaftryk i den globale skibsfart. Danmark er kendt for høj kvalitet og også for at ligge i front, når der skal udvikles nye løsninger.

Blandt udstyrsproducenterne er ambitionen høj. Konkurrencen på verdensmarkedet er åbenlys, men det samme er behovet for at udvikle morgendagens løsninger, som kan bringe os tættere på vores klimamål og ambitioner også på miljøområdet. Der er

i Danmark et stærkt samspil på tværs af såvel virksomhederne i den maritime industri som til rederikunder i hele verden, hvis villighed til at foretage bæredygtige investeringer og afprøve nye teknologiske muligheder selvsagt er helt afgørende. Der skal bringes utrolig mange teknologier og løsninger i spil – ikke mindst inden for energieffektivitet – hvis fremdriften i den grønne omstilling skal ske i det tempo, vi ønsker. Vi er hæmmet af manglen på grønne brændstoffer, men der er utrolig mange andre løsninger, som i mellemtiden kan bidrage til et lavere brændstofforbrug og en mere bæredygtig, global skibsfart.

BÆREDYGTIG OPHUGNING OG CIRKULÆR SKIBSPRODUKTION

Denne ambition bør gælde hele vejen, også den dag hvor skibet går på pension. For når et skib når enden af sin levetid, begynder en ny proces, hvor genanvendelse og cirkulær tænkning bør prioriteres. En række danske virksomheder er blandt de førende inden for miljømæssigt ansvarlig ophugning og genanvendelse af metaller og komponenter. Derudover er der i Danske Maritimes medlemskreds virksomheder, som aktivt arbejder med at integrere genbrugte materialer i ny skibsproduktion, hvor valg af bæredygtige råstoffer – som genanvendt stål – spiller en central rolle. Det er således muligt også at sætte et grønt punktum, hvis man som skibsejer aktivt vælger det.



Det politiske år i Danmark

Fra forsvar og vækst til uddannelsesreformer og uheldige udbud

Folketinget har haft nogle dominerende dagsordner i år, og emnet forsvar har selv sagt fyldt meget, som du i denne årsberetning kan læse særskilt om i kapitel 8. Der er dog også sket en del andre ting af interesse hen over året – både på Slotsholmen og rundt i kommunerne.

Et af de emner, vi drøfter meget med Folketingets politikere, er vækst, beskæftigelse og behovet for dygtige medarbejdere i et tilstrækkeligt antal. Derfor værdsætter vi, at regeringen i juni 2024 nedsatte Vækstteam for Det Blå Danmark, der, som navnet indikerer, har fordybet sig i, hvordan vi kan øge eksporten og sikre en stabil vækst i den maritime branche. Flere af vores medlemsvirksomheder har deltaget i arbejdet, og vækstteamet har præsenteret en stribe idéer for regeringen.

Vækstteam for Det Blå Danmark – udpluk af anbefalingerne:

- **Etablering af et maritimt kompetencecenter:**

Vækstteamet anbefaler, at regeringen i samarbejde med erhvervet nedsætter et såkaldt maritimt datacenter. Brugen af tekniske beregninger er vigtig for produktionsvirksomheder. Relativt tidligt i produktionsprocessen er simulering af væsentlige designparametre meget vigtig for at sikre, at udviklingen af produktet er på rette spor. Men dette kan være yderst omkostningstungt og svært tilgængeligt for SMV-segmentet.

- **Eliminering af afgifter på brændstoffer til test af maritime produkter og teknologier:**

Vækstteamet anbefaler, at regeringen afskaffer afgifter på brændstoffer, der bruges til test af maritime produkter og teknologier. Når motorer og andet udstyr skal omstilles til at kunne sejle på nye, grønne brændstoffer, kræver det langvarige, omfattende og omkostningstunge test- og demonstrationsforløb. I dag udgør afgifterne på de anvendte brændstoffer ca. halvdelen af de samlede udgifter, hvilket er kontraproduktivt for den grønne omstilling, da der er tale om adskillige millioner kroner.

- **Finansielle instrumenter, der understøtter dansk systemeksport:**

Vækstteamet anbefaler, at regeringen understøtter samarbejdet mellem maritime udstyrsproducenter, skibsdesignere, serviceleverandører og værfter mv., der går sammen om en samlet systemløsning med målrettede finansielle instrumenter. Disse produkter skal gøre det lettere for udenlandske købere at anskaffe danske, maritime løsninger fra en bred vifte af danske leverandører, når der tilvejebringes mere forudsigelig finansiering.

POSITIVT POLITISK FOKUS PÅ FREMTIDENS UDDANNELSESMULIGHEDER

Også på uddannelsesområdet er der sket flere ting, som vi løbende har drøftet med såvel ordførere som relevante ministre. Vi håber, at reformen af ungdomsuddannelserne vil skabe større interesse for de tekniske uddannelser, og at reformen af de videregående uddannelser rent faktisk vil kunne mærkes positivt i erhvervslivet, når nogle uddannelser forkortes og videreuddannelse får en ny rolle. På det maritime område bød uddannelsessektoren også selv ind, da DTU og MARTEC gik sammen om at oprette en ny uddannelse som skibssingeniør, som kan læses i både Frederikshavn og København. Et vigtigt tiltag for at løse manglen på skibssingeniører.

Uanset uddannelsesniveau ser vi samspillet med erhvervslivet som helt afgørende, for at uddannelserne spejler virksomhedernes behov. Faktum er, at vi som industri henter medarbejdere i hele verden for at dække behovet. Det samme gælder en række andre brancher, så uddannelses- og beskæftigelsesområdet bliver også et vigtigt emne i de kommende år.

MINDRE BUREAUKRATI – JA TAK!

Et andet behov hos danske virksomheder er mindre bureaukrati, som både fra Folketinget og EU er vokset støt over årene – trods politiske intentioner om det modsatte. Sidste år ramte nyheden om, at små og mellemstore virksomheder bruger, hvad der svarer til 25.000 fuldtidsstillinger på at håndtere bureaukratiske regler fra staten. Dette er selvsagt et urimeligt højt tal, og Danske Maritime vil fortsat arbejde for at nedbringe mængden af papirarbejde.

Folketinget og skiftende regeringer har fastslået, at de vil gøre noget ved problemet, men det er foreløbigt ikke noget, som kan mærkes ude blandt virksomhederne. En af vejene til mindre belastning kan være øget digitalisering og automatiske procedurer, men vi ser også et behov for, at beslutningstagere forholder sig mere selvkritisk til mængden af regler, love og dokumentationskrav på deres respektive områder. Der er behov for at få luget kraftigt ud på både nationalt og europæisk niveau.

OFFENTLIGE UDBUD BØR GENNEMFØRES MED BLIK FOR DANSKE VÆKSTPOTENTIALER

Et andet emne med rum for forbedring er måden, de offentlige myndigheder gennemfører maritime udbud på. Starten af 2025 har budt på flere nedslående nyheder, fordi tre store, vigtige offentlige udbud er endt i udlandet efter udbudsprocesser, som Danske Maritime ikke finder tilfredsstillende, og som har betydet, at danske værfter ikke har ønsket at deltage i de endelige udbudsprocesser. Først kommunernes standardfærger, hvor udbuddet dog nu går om, dernæst forsknings-skibet Dana V og senest syv nye redningsbåde.

Udbuddene har afspejlet en ringe forståelse for, hvordan et nybygningsudbud skal være skruet sammen samt manglende forståelse for det tilbageløb i økonomien, som skibsbygning i Danmark giver samt de betydelige gevinster for dansk innovation, vækst og beskæftigelse. Samlet set førte det til en situation, hvor ingen danske værfter ønskede at byde på projekterne, hvilket for den maritime industri og Danmark er en stor skuffelse.

I forlængelse af ovenstående har Danske Maritime anbefalet, at offentlige myndigheder styrker deres juridiske ekspertise inden for maritime anliggender. Foreningen har påpeget, at manglende specialiseret viden kan føre til ineffektive beslutninger og potentielle juridiske komplikationer i sektoren. For at sikre en mere effektiv og præcis håndtering af maritime sager, har Danske Maritime anbefalet, at de offentlige myndigheder investerer i opbygningen af juridisk ekspertise på området.

HAVNEUDVIKLING

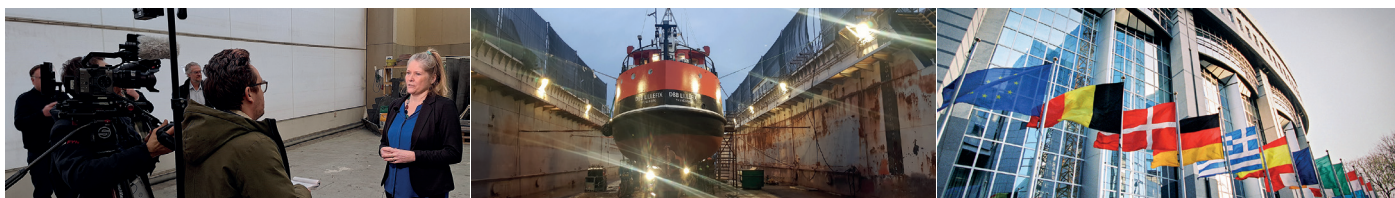
Et andet emne, der har været drøftet politisk, er, hvordan kommunernes udvikling bedst muligt kan ske i positivt samspil med den maritime industri og det øvrige Blå Danmark.

Havnepartnerskabet, som Danske Maritime har været en del af, præsenterede i september 2024 sine anbefalinger til, hvordan erhvervshavne fremtidssikres, samtidig med, at der skabes rammer for eksisterende og nye erhverv. Stigende rift om havnenes arealer sætter traditionelle erhverv under pres, hvilket vi har gjort relevante aktører opmærksomme på ad flere omgange.

Et vigtigt aspekt i diskussionen er havnenes kritiske funktion i sikringen af dansk forsyningssikkerhed. Hele 75 pct. af alt gods, der ankommer til Danmark, kommer via de danske havne. Derfor er det en dårlig idé at bygge boliger på de danske erhvervshavne, hvor fx gods aflæsses om natten og derfor larmer og er til gene for de mennesker, der har købt bolig på havnefronten.

Det samme gælder for værftsaktivitet, som bidrager til dansk handel, forsyningssikkerhed, eksport og kritisk infrastruktur. Det er helt afgørende, at vi kan udfolde vores maritime aktiviteter og gerne også udvide, hvis behovet opstår.

Derfor er vi også positive overfor, at regeringen har tilkendegivet, at man vil sikre erhvervshavnene mod boligbyggeri og aktiviteter, der truer havnenes primære funktion.



Global maritim forretning

- I en stadig mere volatil og urolig verden

Den danske maritime industri fortsatte igennem 2024 med at vinde ordrer overalt i verden og dens globale eksport steg fra 2023-2024 med 3 pct. ifølge beregninger fra COWI. Det giver fornyet styrke til udsagnet om, at der fortsat er udstyr, som er designet eller fremstillet af danske virksomheder ombord på stort set alle verdens ocean-gående skibe.

Det er dog værd at notere sig, at denne rekord blev sat i en verden, som i stigende grad er præget af konflikt, uro og ikke mindst uforudsigelighed. Da Houthis-bevægelsen i Yemen i midten af oktober 2023 gjorde det usikkert at sejle via Suez-kanalen og videre gennem Rødehavet, havde kun få fantasi til at forestille sig, at skibstrafikken i Suez-kanalen – en af den globale skibsfarts vigtigste knudepunkter – skulle blive mere end halveret gennem hele 2024. Denne reaktion fra Houthiserne for at lægge pres på Israel og Vesten i relation til konflikten i Gaza mere end 2.200 km derfra, fik store konsekvenser ikke alene for søfarten, men også for verdens forsyningskæder. Disse blev endnu engang udfordret ved, at især Asien-Europa ruterne måtte sejle syd om Afrika og dermed en omvej på godt en uge og ca. 3.200 sømil ekstra.

Den ekstra distance har ført til markant øget brændstofforbrug og dermed CO₂-udledninger, hvilket både er skidt for klimaet og sektorens omdømme. For skibsbygningsindustrien har det dog isoleret set ført til vækst, da der har været behov for yderligere tonnage end ellers. Dette er et eksempel på, at der både er muligheder og risici forbundet med den langt mere konfliktprægede og volatile verdensorden, vi er på vej ind i. Der er dog desværre ingen garanti for, at den næste konflikt medfører gevinst for den maritime industri.

KINA DOMINERER SKIBSBYGNING

Den maritime industri arbejder på at tilpasse sig de nye vilkår. Det er ikke tilfældigt, at vi kan se en løbende nedgang i den traditionelle grænsekrydsende maritime vareeksport til Kina, men til gengæld fornemmer stigende aktivitet hos de danske maritime virksomheder med forretning i landet. Det sker bl.a. for at tilpasse sig krav om øget lokalt fremstillet indhold på verdens største skibsbygningsmarked. Med 70 pct. af alle nye ordrer på skibe i 2024 målt i CGT, ikke alene øgede Kina sin markedsandel markant fra 60 pct. året forinden, men cementerede også sin position som verdens vigtigste og dominerende skibsbygningsaktør. Til sammenligning har Sydkorea vundet 17 pct. af alle nye ordrer i 2024, mens Japan og Europa hver må nøjes med 5 pct.

Mange virksomheder reducerer i disse år risikoen for afhængighed ved at neddrogse forretninger i Kina og diversificere sine forsyningskæder. Det kan og gør den maritime industri også, hvad angår komponenter til at fremstille maritimt udstyr. Men når det gælder afsætningen, er Kina i kraft af sin enorme markedsandel uomgængelig. For mange virksomheder er tilstedeværelse på det kinesiske marked derfor ikke et tilvalg, men et spørgsmål om overhovedet at være på markedet. Dermed adskiller den maritime industri sig fra flere andre industrier, der lettere kan diversificere.

ØGET GEOGRAFISK KONCENTRATION I SKIBSBYGNING

For iagttagere af sektoren er det ikke en overraskelse, at den geografiske koncentration af verdens skibsbygningskapacitet



er høj. Alligevel gav det stof til eftertanke, da Danske Maritime i forbindelse med et geopolitisk maritimt arrangement for de danske ambassadører i august 2024 udførte beregninger, der viser, at hele 82 pct. af verdens skibsbygningskapacitet findes inden for en cirkel med en radius på blot 700 km, hvis man placerer centrum i Det Gule Hav mellem Kina og Sydkorea.

Den høje geografiske koncentration indebærer i en verden præget af geopolitisk rivalisering flere risici. Der er åbenlyst en risiko for et duopol inden for skibsbygning, når markedet reelt består af Kina og Sydkorea. Tidligere talte man altid om den Østasiatiske trio af Kina, Sydkorea og Japan, men med Japans faldende markedsandel, er der i dag reelt kun to store spillere på banen. Det er skidt både for konkurrencen, men potentielt også for innovation. En anden og måske mere påtrængende risiko er, hvordan både virksomheder og nationer ville kunne håndtere en situation, hvor fx en væbnet konflikt om Taiwan hindrer adgang til eller tilmed beskadiger den overvejende andel af verdens skibsbygningskapacitet?

EUROPÆISK RESPONS

Det er bl.a. i dette lys, at den maritime industris europæiske brancheforening, SeaEurope, længe har lobbyet for, at skibsbygning ikke alene skal ses i et økonomisk, men også i et strategisk og forsyningssikkerhedsmæssigt perspektiv. EU har i stigende omfang fokus på at opnå strategisk autonomi, som handler om at mindske EU's afhængighed af andre, hvad angår kritiske materialer og teknologier, infrastruktur og sikkerhed.

Det var derfor yderst positivt, da EU's ministerråd for konkurrenceevne, som består af ministre for industri og forskning, i maj 2024 stillede Europa-Kommissionen i opdrag at udarbejde en europæisk maritim industristrategi. Forhandlinger om denne nye strategi ventes påbegyndt under Polens EU-formandskab i 1. halvår 2025 og kan måske nå at færdiggøres under det danske formandskab i 2. halvår 2025.

Der er brug for, at Europa ser indad og prioriterer, hvilke maritime kapaciteter og kompetencer, som vi er nødt til selv at beherske – og her er europæisk kompetence til at udvikle og fremstille maritim teknologi og kunne håndtere skibsbygning m.v. uomgængeligt.

SANKTIONER OG SKYGGEFLÅDE VOLDER PROBLEMER

Ruslands angrebskrig mod Ukraine prægede også 2024. I løbet af året vedtog EU sin 14. og 15. sanktionspakke mod Rusland, som også påvirkede den maritime sektor ved bl.a. at forbyde leverancer til en mindre række konkrete skibe. For at kunne skaffe indtægter fra olie- og råvareeksport samt sikre forsyninger på trods af sanktioner, har Rusland organiseret en "skyggeflåde" af primært ældre olietankskibe. Størrelsen på skyggeflåden overgår langt antallet af de skibe, som officielt er sanktioneret af myndighederne.

Denne diskrepans mellem sanktionslisten og skyggeflåden stiller den maritime industri i en svær position. For selv om det ikke er ulovligt at handle med skyggeflådeskibe, som ikke er sanktionerede, kan det jo stride mod virksomhedens forretningsetik.



Det kan også føre til en voldsom behandling i medierne, selv om alle love og regler er overholdt. Det har flere medlemmer erfaret. En af udfordringerne er, at der ikke er nogen autoritativ opgørelse af, hvilke skibe som er "skyggeflådeskibe". Som virksomhed har man selv ansvaret for at tjekke sine kunder – men med adskillige uformelle lister over skyggeskibe, som cirkulerer, og med fraværet af entydige kriterier fra myndighederne, kan det både være tidskrævende og dyrt, at forsøge at tjekke om et givet skib tilhører skyggeflåden.

Den maritime industri bakker op om regeringens udenrigspolitiske linje, men det vil være ønskværdigt om myndighederne kan vejlede virksomhederne til konkret at afklare, hvilke skibe, som tilhører skyggeflåden. Danske Maritime er i februar 2025 trådt ind i nyt forum med myndighederne med sådanne problemstillinger for øje.

AMERIKANSK NYBRUD OG OPBRUD

Den 5. november 2024 blev der afholdt præsidentvalg i USA, hvor sejren gik til republikaneren Donald Trump, som blev indsat i embedet den 20. januar 2025. Knap var indsættelsen ovre, før den ny præsident underskrev en lang række dekret, hvoraf nogle varslede om øgede toldsatser. Samtidig kom der utraditionelle meldinger om, at USA vil gøre krav på andre landes territorier – herunder også Kongeriget Danmarks – ligesom der blev lagt an til at forhandle fred i Ukraine ved at indgå en dialog med det russiske regime. Alt sammen radikale skridt, der varsler et opbrud med den hidtidige regelbaserede verdensorden og respekt for grænsernes ukrænkelighed og folkerettens principper.

Den maritime industri er lige som søfarten af natur global – og for et lille land som Danmark, har frihandel historisk set tjent os bedst. Nu ser vi imidlertid ind i en udvikling, der peger på øget protektionisme og forhøjede toldsatser, hvilket hos Danske Maritime allerede har ført til de første henvendelser fra bekymrede medlemmer, som ønsker råd om, hvordan man beskytter sig mod uventede udgifter til told eller krav om at garantere, at reeksport til visse lande ikke må finde sted. Alt sammen forhold, som øger de økonomiske og administrative konsekvenser for virksomhederne.

MARITIM SIKKERHED MÅ INDTÆNKES OVERALT

Mod slutningen af 2024 og i starten af 2025 fandt der en række hændelser sted, hvor skibe pludselig kastede anker og beskadigede undervandskabler og rørledninger i Østersøen. I den maritime industri ved vi kun alt for godt, at et anker yderst sjældent bare "løsner sig", og at det i alle tilfælde ikke er muligt for et skib at sejle mange sømil, uden at besætningen bemærker et sænket anker. Meget tyder derfor på bevidst sabotage af undervandsinfrastruktur.

Myndighederne har som følge deraf måttet koordinere bedre, mens eksperter undersøger om havrettens bestemmelser om bl.a. pirateri kan bringes i anvendelse. Hændelserne vidner om, at sikkerhedssituationen er markant forværret, og det må forventes, at forhøjede krav om sikkerhed fx for skibe på værft vil følge. Samtidig er hændelserne dog også en mulighed for de dele af den maritime industri, som udvikler og fremstiller maritim teknologi til overvågning – både droner, hydrofoner og satellitter.



Der har ofte været en tendens til at se på maritim sikkerhed ud fra cybersikkerhed, beskyttelse af undervandsinfrastruktur og miljøet. Set fra den maritime industri er maritim sikkerhed dog et bredere aspekt, som fremover skal tænkes ind overalt – i design og brug af fartøjer, i det udstyr som findes ombord, og i det udstyr som ledningsejere eller vi som samfund skal investere i for at overvåge og beskytte værdier på og under vandet.

Derfor hilste Danske Maritime det velkommen, da regeringen i februar 2025 lancerede en ny, dansk global strategi for maritim sikkerhed. Danmarks position i den globale søfart betyder, at fraværet af maritim sikkerhed i selv fjerne dele af verden udgør en alvorlig trussel for danske interesser. Det gælder skibenes besætninger, men også de danske service-teknikere, der hver dag installerer og vedligeholder udstyr ombord på både danskflagede og internationale skibe over alt i verden. Danske Maritime ser frem til arbejdet i en kontakt-gruppe for maritim sikkerhed.

STYRKET SAMARBEJDE MED UDENRIGSTJENESTEN FREMMER MARITIM EKSPORT

Danske Maritime har i årevis arbejdet for, at den maritime sektor skulle prioriteres i forhold til Danmarks økonomiske diplomati og eksportfremmeindsats. Det lykkedes fra og med 2024 og har allerede ført til en række muligheder. Eksempelvis har opprioriteringen muliggjort, at Danske Maritime deltager i strategiske partnerskaber med danske ambassader på vigtige maritime markeder. I 2024 blandt andet med en række af Danmarks ambassader i Sydøstasien, som har mulig-

gjort møder med redere, værfter og maritime organisationer i Filippinerne, Indonesien, Singapore og Vietnam, hvor vi sammen med ambassaderne har promoveret danske maritime kompetencer. Dette har givet Danske Maritime bedre indsigt i markederne, men partnerskabet har også muliggjort besøg af ambassademedarbejdere hos en lang række maritime virksomheder i Danmark, så de opnåede førstehåndskendskab til de danske maritime styrkekompetencer.

I mange tilfælde kan danske maritime virksomheder med fordel bruge de danske ambassader til at skabe adgang til statslige kunder eller bistå ved problemer. Derfor er Danske Maritime glade for, at der ansættes maritime medarbejdere og opbygges kompetencer på stadig flere ambassader. Danske Maritime ser frem til at deltage i flere nye partnerskaber med udenrigstjenesten i 2025.



Udviklingen af maritime teknologier og løsninger

Højt tempo i medvind og modvind

Skibsfart er noget særligt. På den ene side er vi enige om, at vi naturligvis ønsker at sikre en bæredygtig fremtidig skibsfart i hele verden, hvilket den hurtige og virkelig spændende teknologiske udvikling afspejler. Men på den anden side er skibsfarten en sektor, som det i praksis er vanskeligt at omstille. Der findes ikke en enkelt teknologi, som kan sikre en grøn omstilling, men derimod en meget bred vifte af teknologier og løsninger, som skal videreudvikles og integreres i det samlede transportsystem for at opnå de ønskede forbedringer.

Dertil kommer vores store afhængighed af såvel dansk som international energipolitik. Vi har taget hul på at sejle på grønne brændstoffer, men disse er næsten umulige at skaffe, og prisen er uforholdsmæssigt høj. Så ambitionerne om at nå IMO's klimamål er udfordrede.

STÆRK INNOVATIONSKRAFT ER NØGLEN

Den danske maritime industris innovationskraft er derfor en nøgle til at opfylde klimamål via tekniske løsninger, som kan give energieffektiviseringer. Danmark er – på grund af dygtige virksomheder – blandt de førende lande til at udvikle nye, stærke løsninger.

Danske Maritime deltager i en stribe forskellige fora både internationalt, nationalt, i nordiske fællesskaber samt i EU-regi, hvor vi og vores medlemmer er med til at præge dagsordenen for den teknologiske udvikling. Der er igangsat mange projekter, fx for at fremme brugen af kunstig intelligens, autonomi og beslutningsstøttesystemer. Vi arbejder også fortsat med energi-

effektivitet, brændstoffer, måleteknologi, genanvendelse, bæredygtighed, ballastvand, luft-teknologier, brandteknik, sikkerhed, afdækning af risiko og meget andet.

Et eksempel er SDU Center for Large Structure Production, hvor byggeriet på Odense Havn er i fuld gang. Danske Maritime er partner i projektet, og missionen bag det kommende robotcenter for produktion af meget store konstruktioner er at blive førende inden for udvikling af robotteknologier og automatisering til bl.a. værfter. Brugen af robotter og kunstig intelligens, som leverer både innovative og – ikke mindst – håndterbare nye løsninger, er et vigtigt led i at fremtidssikre industriproduktionen og samtidig ruste Danmark endnu bedre til at bygge både civile skibe og militærfartøjer.

I forhold til den grønne omstilling er der brug for en meget bred indsats – også i EU. Blandt andet indeholder den såkaldte FuelEU Maritime Regulation Agreement retningslinjer for diverse grønne tiltag på rejsen mod dekarbonisering af skibsfarten, og styrkelse af skibsbygning og cirkulær økonomi i Europa har også EU's bevågenhed. Gennem FuelEU Maritime har man bl.a. arbejdet med kriterier for nul-emissionsområder, ligesom landstrøm i TNT-havne er et kendt tiltag, som nu forsøges udbredt til ankerpladser. På tværs af industrien bliver der arbejdet med alle krav i de politiske aftaler, og Danske Maritimes medlemskreds er leveringsdygtige i alle relevante teknologier.

TEKNISK KOMITÉ – ET SAMLINGSPUNKT FOR DEBAT

I Teknisk Komité er der hen over året blevet drøftet en lang række tekniske emner og beslutninger, som påvirker vores



medlemmer enten positivt eller negativt. Vi har blandt andet afholdt webinar sammen med International Marine Purchasing Association (IMPA) omkring rederiers krav til deres leverandører i form af dokumentation af Product Carbon Footprint (PCF), som i praksis er yderst krævende. Samme emne har også været på dagsordenen i Conseil International des Machines à Combustion (CIMAC) hvor Danske Maritime introducerede de nye retningslinjer for PCF-beregninger.

Året har også budt på virksomhedsbesøg. Blandt andet hos Teknologisk Institut i Aarhus, som gennemfører forsøg med CO₂-fangst, og hvor vi også drøfter den kommercielle anvendelse af denne teknologi.

MISFORSTÅET POLITISK INDGREB MOD SCRUBBERE

Desværre har året også budt på et eksempel på manglende politisk lydhørhed, da Folketinget valgte at forbyde udledninger fra åbne og senere også lukkede scrubbere. Danske Maritime arbejdede hårdt for at anskueliggøre, at hårdere miljøkrav er velkomne, men at dette skal udmøntes som lavere grænseværdier for udledning fremfor et indgreb mod en velfungerende teknologi, som i øvrigt blev sat i verden efter politisk ønske om at nedbringe svovludledninger.

Men loven er en realitet, at på trods af brugen af røggasrenseanlæg til reduktion af emissioner som et alternativ til drift på lavsvovlholdig olie med udledninger til luften er vigtigt for skibsfarten ud fra en holistisk bæredygtighedsbetragtning. Loven er et misforstået indgreb, som vil undergrave tilliden til fremtidig teknologiudvikling, og som heller ikke tager højde for vigtigheden af at bygge videre på de erfaringer og data, man får fra anlæggene. Denne viden og teknologi kan ellers også udnyttes i forbindelse med klimaforbedrende tiltag såsom CO₂-fangst og sikre fortsat drift for skibe, der sejler i emissionskontrolområderne Canadisk Arktis og langs Norges kyst.

PROJEKTER OM FREMDRIVNING OG EMISSIONER

The Maritime Energy Transition Project (MAREN) er et fælles-nordisk projekt, hvor første del af projektet er afsluttet, og hvor

vi sammen med vores partnere netop har sikret finansiering til en anden etape. Målet har dels været at speede den grønne, maritime omstilling i Norden op og dels at markere vores fællesnordiske ambitioner på EU-niveau.

Konkret har projektet beskæftiget sig med:

- Hvordan de nordiske lande arbejder strategisk for at gøre skibsfarten CO₂-neutral
- Innovative løsninger som elektrificering, alternative brændstoffer og vindassisteret skibsdrift (WASP)
- Vigtigheden af et stærkt samarbejde mellem myndigheder, industrien og forskningsmiljøer
- De politiske tiltag, der skaber rammerne for omstillingen
- Udviklingen og implementeringen af nye maritime teknologier
- De største barrierer for den grønne omstilling – og hvordan de kan overvindes
- Hvorfor en helhedsorienteret værdikædetilgang er afgørende for succes

Projektet har styrket det nordiske samarbejde, og Nordic Innovation har som en følge heraf valgt at give støtte til vores nye initiativ, som hedder "Green and Digital e2e-Corridors in the Nordics". Dette kører i 2025-2026 og skal fremme bæredygtig og digital maritim transport.

MUDP-projektet CLEANSHIP er et andet nyt, fælles projekt i samarbejde med Green Instruments, Teknologisk Institut, Mærsk McKinney Møller Center for Zero Carbon Shipping og rederiet Uni-Tankers. Resultaterne fra dette projekt bruges til at vise, at ny teknologi kan opfylde ambitiøse krav. Projektet indeholder praktisk installation om bord, hvor der vil blive målt NOx, CO₂, CH₄ og Black Carbon. Der er også installeret flowmetre og torque metre med henblik på dataindsamling om brændstofforbrug og effekt. Al data opsamles i en Voyage Data Recorder.

Projektet er godt på vej med installation af emissionsmonitoreringsudstyr på Falstria Swan, og Teknologisk Institut, Uni Tankers og Green Instruments har ydet en stor indsats. Der er også planer om emissionstests med biofuel (B100), og det tegner lovende.



DET VIGTIGE ARBEJDE

- i Den Internationale Maritime Organisation - IMO

Den internationale regulering i IMO, hvor Danske Maritime løbende deltager i møder, er helt afgørende for den danske maritime industri samt den internationale maritime branche som helhed.

I IMO arbejder vi med regulering inden for mange områder, og selv om det altid vil være en udfordring at opnå fuld konsensus om beslutningerne, er der dog positiv bevægelse på en række områder.

BLACK CARBON:

Danske Maritime arbejder for klare, obligatoriske krav og ønsker mere præcise målinger af skibenes aktuelle emissioner, da motorbelastning og forbrændingsforhold spiller en stor rolle for udledningerne. Det er nødvendigt, at IMO når til enighed om både geografisk regulering og konkrete standarder, hvis vi skal mindske Black Carbon-udledningen effektivt. Emnet har været på IMO's dagsorden i 14 år, og med et stigende antal skibe i Arktis er det vigtigt, at denne regulering forhandles og fastlægges.

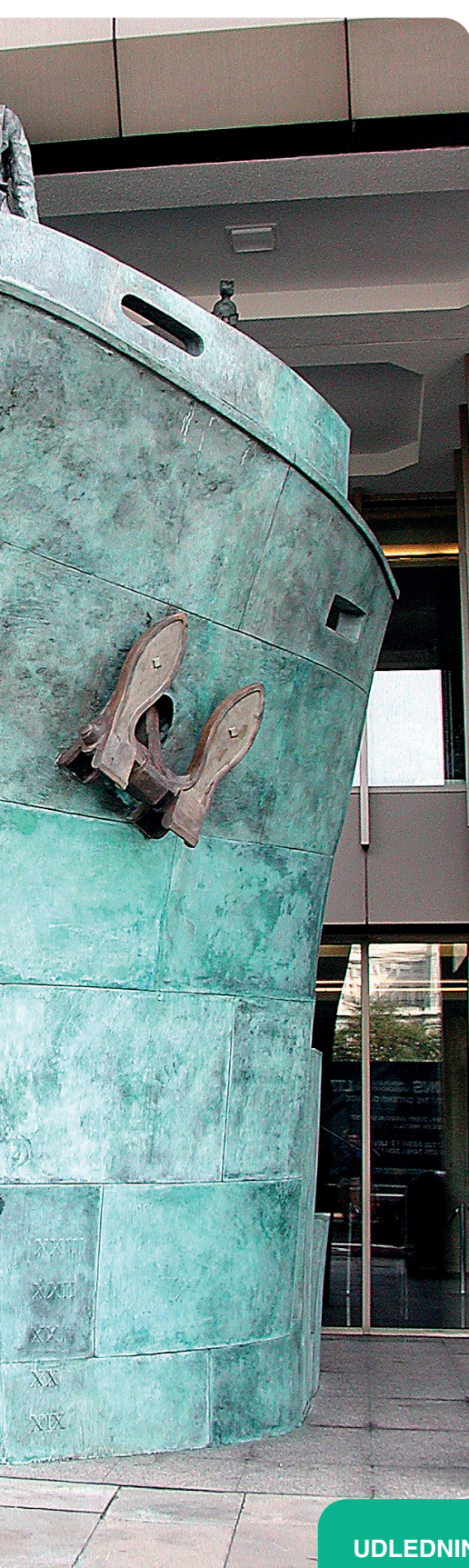
På MEPC 82 blev Guidance on Best Practice on Recommended Goal-Based Measures to Reduce the Impact on the Arctic of Black Carbon Emissions from International Shipping vedtaget. Denne vejledning kan assistere rederier med deres tiltag til reduktion af BC-emissioner fra skibe, som opererer i eller nær Arktis.

IMO vedtog også Resolution Guidelines on Recommended Black Carbon Emission Measurement, Monitoring and Reporting, som giver anbefalinger til, hvordan man konkret måler, overvåger og rapporterer BC-emissioner. Disse retningslinjer anvendes i praksis i det formentlige projekt CLEANSHIP.

DRONETEKNOLOGI OG AUTONOMI:

Der foregår et stort udviklingsarbejde inden for skibsautomation og autonomi. Et eksempel er det af Den Danske Maritime Fond støttede autonomi-projekt AI-NAVIGATOR, som har til formål at nedbringe antallet af ulykker og farlige situationer til søs ved hjælp af optimeret beslutningsstøtte. Projektet involverer blandt andet forskere ved DTU Elektro, nautiske eksperter ved SIMAC, rederiet DFDS samt Danske Maritime. Der er stor interesse for autonome teknologier i IMO generelt med afsæt i såvel overvågning og dataindsamling som sikkerhed, ruteoptimering og driftsforbedringer.





BEGRONING PÅ SKIBE:

Dette udgør et skjult klima-, miljø og effektivitetsproblem, og effektive antifoulings, der forhindrer skibe i at transportere invasive arter, og at skibenes fremdrift forringes, er essentielle. IMO arbejder på nye retningslinjer for undervandsafrensning og opdaterede krav til skibenes planer og rutiner for fjernelse af begroning.

Danske Maritime følger arbejdet tæt og har understreget vigtigheden af at finde en balance, så vedligeholdelsen af malingsystemer sker på en måde, der både beskytter miljøet og sikrer skibenes effektivitet.

Regionalt er der tiltag vedrørende sårbare områder og miljø sikkerhed på området. I Australien er skibe underlagt kontrol med krav om at belyse, hvordan begroning er håndteret før ankomst til australsk territorialfarvand via Maritime Arrivals Reporting System (MARS). Skibene skal implementere en effektiv biofouling management plan og have afrenset alt senest 30 dage før indsejling i australsk farvand.

TANKRENSNING:

Kemikalietankskibe gennemfører tankrensning inden lastning, men de nuværende krav til tankrensning har over 40 år på bagen og er utidssvarende. Flere lande har rapporteret om fund af lastrester på deres kyster, og nogle lande overvejer nationale tankrensningskrav for laster med tendens til at danne faste partikler som kan flyde og evt. blive skyllet op på kysten.

Det er således tid til at indføre moderne standarder i IMO-regi. EU har allerede fremsat forslag til strammere krav, der skal minimere miljøbelastningen, men dette bør gælde globalt. Danske Maritime støtter strengere regulering, som tager højde for den teknologiske udvikling, så problemer med faste partikler kan reduceres markant.

Der findes allerede leverandører af systemer, som kan rense mere effektivt til gavn for både klima og miljø.

UDLEDNING AF KVÆLSTOFOXIDER (NO_x):

Også dette er et varmt emne i IMO, fordi de nuværende certificeringskrav er utilstrækkelige, da operationelle forhold påvirker emissionerne markant. Driftstemperaturen kan påvirke og give høje emissioner, hvis der fx kun er én hjælpemotor i drift.

Danske Maritime støtter strengere krav til måleudstyr og indførelsen af grænseværdier for at sikre, at emissioner forbliver på acceptable niveauer. Vi ser frem til en tiltrængt revision af 2017 SCR Guidelines, så fremtidens regulering bedre kan afspejle virkelighedens udfordringer.

Emissionskontrolområdet Canadisk Arktis gælder for skibe køllagt fra og med 1. januar 2025, som opererer i dette område. Tilsvarende er det norske emissionskontrolområde gældende for nybygninger med kontrakt underskrevet fra og med 1. marts 2026.

Året der gik



Maj 2024

- **Delforlig på forsvarsområdet:** Enighed om langsigtet flådeplan
- **Lancering af anbefalingerne** fra det maritime partnerskab om nye skibe til Søværnet



August 2024

- **DTU og MARTEC** opretter ny, fælles skibssingeniør-uddannelse



Juni 2024

- **Folkemøde 2024** med fokus på bl.a. fremtidens forsvar til søs, cybersikkerhed, grøn omstilling og ligestilling og mangfoldighed i den maritime industri
- **Europa-parlamentsvalg**
- **Vækstteamet** for Det Blå Danmark præsenteres



September 2024

- **Den nye Europa-kommission** får til opgave at udarbejde en strategi for den maritime industri
- **Havnepartnerskabet præsenterer** sine anbefalinger til, hvordan vi fremtidssikrer erhvervshavnene

November 2024

- **Donald J. Trump** bliver valgt til præsident i USA





Januar 2025

- **Delaftale for Arktis og Nordatlanten** på forsvarsområdet – enighed om tre nye arktiske skibe



Februar 2025

- **Regeringen præsenterer** global strategi for maritim sikkerhed
- **Forsvarets kampkraft** skal accelereres med yderligere 120 mia. kr.



Marts 2025

- **Vækstteamet for Det Blå Danmark** fremlægger sine anbefalinger
- **Første del af langsigtet flådeplan præsenteret.** Bl.a. enighed om 21 nye fartøjer til Marinehjemmeværnet og fire havmiljø- og minelægningsfartøjer



Det maritime forsvarsområde

Udfordringer og strategiske muligheder

Forsvarsområdet har i 2024 fortsat haft stor betydning, både nationalt og internationalt. Geopolitiske spændinger og nye sikkerhedstrusler har skabt et øget fokus på beskyttelsen af maritim kritisk infrastruktur, overvågning og strategisk kapacitetsopbygning.

Den sikkerhedspolitiske situation i og omkring Østersøen og Arktis har i stigende grad krævet en øget militær tilstedeværelse fra både Danmark og allierede nationer. I Østersøen har flere episoder, herunder potentielle sabotager mod undervandsinfrastruktur som datakabler og elkabler understreget behovet for at styrke den maritime overvågning og beskyttelsen af kritiske infrastrukturer. I Arktis har stormagtsrivalisering og klimaforandringernes påvirkning af sejlruuter skabt nye udfordringer, hvilket har øget behovet for suverænitets håndhævelse i Kongeriget Danmarks arktiske områder.

Denne udvikling har medført et øget behov for dansk flådetilstedeværelse i området, men har også stillet større krav til havmiljøberedskabet og redningsoperationer i de barske farvande. Samtidig har det skabt en efterspørgsel efter mere avancerede overvågningssystemer, droner og ubemandede undervandsfartøjer, der kan bidrage til at sikre maritim infrastruktur og suverænitets håndhævelse.

VIGTIGHEDEN AF ET STÆRKT NATO-SAMARBEJDE

Den sikkerhedspolitiske udvikling i Østersøen og Arktis har også vist, at Danmarks evne til at beskytte sine maritime interesser i høj grad afhænger af NATO-samarbejdet samt et tæt samarbejde med nabolande som Sverige, Finland, Tyskland og de baltiske stater.

Mens den strategiske situation i nærområdet har været i fokus, har operationerne i Rødehavet vist sig at være blandt de mest krævende militære missioner for vestlige flådestyrker i mange år. Angreb mod handelsskibe fra Houthi-bevægelsen i Yemen har nødvendiggjort en international flådemission, hvor Danmark har bidraget til sikringen af denne strategisk vigtige sejlroute.



DEN LÆNGE VENTEDE FLÅDEPLAN

Med store teknologiske fremskridt og en aldrende dansk flåde er der brug for en langsigtet, strategisk skibsbygningsplan, der sikrer en moderne og fremtidssikret dansk flåde. Folketinget spillede i marts ud med første del af en ny flådeplan for mindre skibsklasser, dvs. kapacitet til overvågning af kritisk undersøisk infrastruktur, udviklingsprogram til droner og andre autonome enheder, fire havmiljø- og minelægningsfartøjer samt 21 nye fartøjer til Marinehjemmeværnet.

Derudover tilkendegiver regeringen at ville påbegynde en udskiftning af Forsvarets fregatter startende med luftforsvars-fregatterne, at ville anskaffe yderligere arktiske skibe samt igangsætte en analyse af, om Danmark sammen med andre nationer kan få en isbryderkapacitet. Men beslutningen om de store fartøjer afventer NATOs udmelding om styrkemål til juni. Danske Maritime havde gerne set en samlet udmelding om alle skibstyper. Men ift. at optimere ressourcer og operationel kapacitet kommer skibsbygningen under alle omstændigheder til at følge to spor:

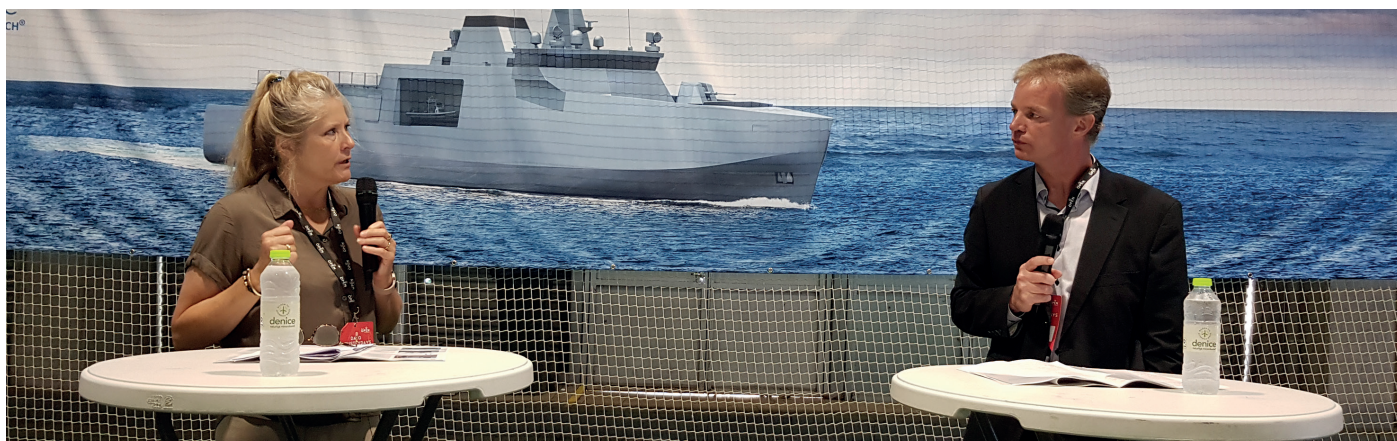
- Mindre fartøjer kan produceres på flere værfter uden store tilpasninger. Planen vil styrke Forsvaret og beredskabet og samtidig sikre bred industriel deltagelse.
- Store militærskibe kræver investering i værftsfaciliteter, der i fremtiden kan håndtere produktion af store enheder.
- En større dansk flådekapacitet er afgørende for at imødekomme nutidens sikkerhedskrav og fremtidens udfordringer.

Den danske maritime industri er klar til at tilpasse sig og tage ansvaret for at levere tidssvarende skibe til Søværnet. Danmark eksporterer allerede skibsdesign og udstyr til andre nationers flåder, men at bygge og modernisere vores egen flåde er en særlig opgave, som industrien ser frem til at løfte igen. Alle Søværnets nuværende store fartøjer er bygget i Danmark, og selv om der har været en pause i skibsbygningen, da Forsvaret ikke i en årrække har bestilt nye skibe, er industrien klar til at påtage sig opgaven igen med den fornødne kapacitetsopbygning.

Den nye danske flåde skal være teknologisk avanceret, operationelt robust og have større kampkraft. Industrien fokuserer blandt andet på:

1. Tekniske højkvalitetsløsninger, herunder modulære
2. Automatisering for at reducere mandskabsbehovet.
3. Militære forbedringer som støjsvage skrog og intelligente overvågningssystemer.
4. Bedre arbejdsforhold ombord for at styrke rekruttering og fastholdelse af kvalificeret personel.

En strategisk tilgang til skibsbygning vil ikke blot styrke Forsvaret, men også sikre, at Danmark fortsat er en international maritim frontløber.



For Danmark har operationen i Rødehavet dog afsløret en række udfordringer, særligt i forhold til evnen til at opretholde en længerevarende deployering i et højintensitetsområde. Mangler inden for logistik, bemanning, vedligeholdelse og tekniske udfordringer ved missionskritiske systemer har gjort det vanskeligt for den danske flåde at opretholde en stabil tilstedeværelse over længere tid. Erfaringerne fra denne mission har dermed understreget behovet for at forbedre Danmarks kapacitet til at understøtte langvarige maritime operationer. Både gennem bedre logistisk støtte og mere fleksible bemandingsmodeller – og også gennem et tættere samarbejde med allierede for at sikre en bæredygtig dansk flådetilstedeværelse i internationale missioner.

NØDVENDIG OPGRADERING AF DEN DANSKE FLÅDE

Den samlede sikkerhedspolitisk udvikling har tydeliggjort, at Danmark står over for en række strategiske valg i de kommende år. Den fortsatte modernisering af flåden er afgørende for at sikre, at Danmark kan operere effektivt i både høj- og lavintensitetsmiljøer. Den danske maritime forsvarsindustri kommer til at spille en afgørende rolle i denne proces og for at sikre, at politikernes og Forsvarets behov bliver imødekommet.

I løbet af året har Danske Maritime deltaget aktivt i mange forsvarsmæssige sammenhænge, herunder i udarbejdelsen af rapporten fra Det Nationale Partnerskab for det Maritime Område, som blev offentliggjort i foråret 2024 og grundigt beskriver, hvordan den danske maritime forsvarsindustri kan støtte Søværnets fremtidige behov. Et centralt aspekt i denne sammenhæng er vigtigheden af en robust national forsynings-sikkerhed inden for den maritime forsvarsindustri. Muligheden for at kunne reparere, bygge og udvikle udstyr til Søværnets skibe i Danmark er ikke blot et spørgsmål om effektivitet, men også et sikkerhedspolitisk anliggende. En national produktionskapacitet sikrer, at Danmark kan opretholde sin maritime forsvarskapacitet uafhængigt af eksterne forsyningskæder, hvilket er afgørende i krisesituationer eller ved geopolitiske udfordringer. En stærk maritim forsvarsindustri kan reducere sårbarheden over for forsyningsafbrydelser og sikre, at nødvendige reparationer og opgraderinger kan foretages hurtigt og effektivt.

INTERNATIONAL VÆKST I DEN MARITIME FORSVARSINDUSTRI

Mange lande har erkendt vigtigheden af lokalproduktion og investerer derfor i stigende grad i at styrke deres nationale forsvarsindustri. Dette skaber både udfordringer og muligheder for industrien, da konkurrencen på det internationale marked er intens, men samtidig åbner det nye døre for vækst og samarbejde. Dette eskaleres yderligere af EU's beslutninger om en markant styrkelse af det europæiske forsvar. I marts 2025 vedtog EU-Kommissionen en ny oprustningsplan kaldet Rearm Europe, som mobiliserer 800 milliarder euro til forsvar over de kommende fire år, svarende til knap 6.000 milliarder kroner.

Forsvar står således øverst på mange agendaer, og Danske Maritime arbejder aktivt for at forbedre industriens rammevilkår og internationale position også i denne sammenhæng, som for en del medlemsvirksomheder er blevet et nyt, vigtigt forretningsområde.

Som led i denne indsats er vi i år blevet en del af et forsvarsindustrielt forum ledet af Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI) og Udenrigsministeriet. Derudover har vi styrket vores dialog med de danske repræsentationer i allierede og vestligt orienterede lande for at fremme industriens adgang til både eksisterende og nye markeder. Samtidig fortsætter vi vores målrettede indsats for at sikre en stærk dansk tilstedeværelse i Søværnets kommende anskaffelser og derved styrke den nationale forsynings-sikkerhed.

Danmark befinder sig i en ny sikkerhedspolitisk virkelighed, hvor den maritime dimension spiller en central rolle. Derfor er det essentielt, at Forsvaret og den maritime industri arbejder tæt sammen for at sikre en robust, fleksibel og fremtidssikret maritim forsvarskapacitet, der kan imødekomme både de nationale sikkerhedsbehov og de internationale forpligtelser.





Fremtidens mangfoldige kompetencer og uddannelsesbehov

Der bliver (endnu mere) rift om de dygtige folk

Arbejdet med at sikre nok medarbejdere med relevante kompetencer er et særligt indsatsområde for Danske Maritime. Det kræver en målrettet, bred indsats og tilstedeværelse på mange planer – fra det politiske og internationale over samarbejde med uddannelsesinstitutioner og interessenter til direkte kontakt med de unge. Dette knytter også an til behovet for livslang læring, som vi ligeledes har et fokus på, fordi den teknologiske udviklings høje tempo kræver løbende opgradering af medarbejdernes kompetencer.

Den maritime industri favner bredt – der er spændende muligheder for alle, men bredden af muligheder kræver også, at vi gør dem så konkrete som muligt. Den grønne omstilling og øget digitalisering har skabt både nye muligheder og udfordringer – og her arbejder vi for at vise, at den maritime industri gennem innovation er med til at skabe fremtidens nye og bæredygtige løsninger. Vores indsatser er både møntet på unge, der skal vælge uddannelse eller specialisering, og på allerede uddannede medarbejdere i andre brancher, som også bør kende til de spændende muligheder i den maritime verden.

DET POLITISKE ANSVAR I AT SIKRE EN MANGFOLDIG ARBEJDSSTYRKE

Politisk giver vi løbende input om alle de uddannelser, som har særlig betydning for den maritime industri, og hvor det er vigtigt, at uddannelserne afspejler industriens behov gennem moderne faciliteter, kompetente undervisere, tydelige karriereveje og et godt samspil med erhvervslivet. Samtidig bidrager Danske Maritime direkte på uddannelsesinstitutionerne som fx

medlemmer af bestyrelser eller advisory boards, som censorer og vejledere samt ved at være bindeled til vores mange medlemmer, så deres viden også kan bringes i spil.

Et andet forslag, vi sammen med andre organisationer har bragt i spil, er ønsket om et kompetenceråd, som kan levere uafhængige prognoser for fremtidige arbejdsstyrkebehov og sikre, at uddannelses- og efteruddannelsesmulighederne er tilpasset virksomhedernes ønsker og reelle behov. Samtidig spiller dygtig, international arbejdskraft stadig også en vigtig rolle for danske virksomheder, fordi der inden for en række vigtige fagområder ganske enkelt ikke findes et tilstrækkeligt antal danske medarbejdere. Derfor arbejder vi også for, at det skal gøres nemmere for virksomhederne at rekruttere kvalificeret arbejdskraft fra udlandet, samt at det skal være skatte- og ansættelsesmæssigt attraktivt for de specialister, som vi ønsker at tiltrække, at komme til Danmark. Her spiller mulighederne for den medfølgende familie også en vigtig rolle, hvor kommunerne med fordel kan bidrage mere.

KOM INDENFOR! NY KAMPAGNEFILM OM DEN MARITIME INDUSTRI

En af den maritime industris primære udfordringer ift. rekruttering er netop kendskab. Derfor arbejder Danske Maritime intensivt på at udbrede kendskabet til de mange spændende karrieremuligheder. At fortælle de gode historier er ekstra vigtigt i disse år, hvor der er stor konkurrence om arbejdskraften.

I 2024 lancerede vi en kampagnefilm, hvis formål er at skabe bred interesse for industrien gennem en fortælling om

branchen og klip fra medlemsvirksomheder. Filmen bruges aktivt i det opsøgende arbejde, på messer og til arrangementer, og den er frit tilgængelig for medlemsvirksomhederne på både dansk og engelsk. Filmen er blevet rigtig godt modtaget, delt meget og har opnået en stor rækkevidde.

MÅLRETTET KOMMUNIKATION TIL UNGE

En væsentlig del af Danske Maritimes opsøgende arbejde er fokuseret på de uddannelsessøgende med afsæt i vores platform Maritime Future, som omfatter maritimefuture.dk samt profiler på Instagram, YouTube, TikTok og Facebook.

Antallet af følgere vokser på de sociale medier. Her viser og fortæller lærlinge og ansatte fra medlemsvirksomhederne om deres job, og når interessen er skabt, kan de unge læse mere om de enkelte virksomheder og uddannelserne på maritimefuture.dk. Vi oplever, at særligt de korte videoklip fra medlemsvirksomhederne har en positiv effekt, og vi er glade for, at så mange virksomheder har bidraget med gode rollemodeller.

Platformen omfatter også en jobportal, hvor medlemsvirksomheder gratis kan annoncere efter lærlinge, praktikanter, studenter og ansatte. Fremadrettet skal den også bruges til at skabe kontakt mellem virksomheder og studerende, som ønsker at samarbejde om projekter. Hjemmesiden vil i løbet af 2025 også blive udvidet med et Danmarkskort, der viser, hvor i landet man kan finde Danske Maritimes virksomheder. Dette skal gøre det visuelt tydeligt, at der er gode muligheder i hele landet.

PÆNT GODDAG. BETYDNINGEN AF DET FYSISKE MØDE

Det fysiske møde er afgørende i vores opsøgende arbejde. Hver uge besøger Danske Maritimes uddannelseskonsulenter skoler over hele landet for at introducere unge til den maritime industri. I 2024 mødte vi hele 1249 elever gennem Maritim Karrieredag, som fik indsigt i branchen og prøvede et VR-spil om de mange muligheder. På grund af stor interesse udvikler vi nu et AR-spil for at udvide besøgskapaciteten.

Derudover arrangerer vi maritime innovation camps, hvor lærlinge fra lokale virksomheder samarbejder på tværs af fag. Vi deltager også i job- og karrieremesser, herunder DSE-messerne i Lyngby og Aalborg, hvor vi præsenterer den maritime industri for ingeniørstuderende.

Der skal lyde en stor tak til bl.a. Den Danske Maritime Fond, der med sine bevillinger understøtter dette vigtige arbejde.





SAMARBEJDE STYRKER EFFEKTEN AF VORES INDSATSER

Selv om vi kan komme langt alene, kommer vi endnu længere gennem stærke samarbejder. Derfor samarbejder vi med en lang række organisationer og interessenter. Fx som partner i Engineer The Future (ETF), der arbejder målrettet på at få flere unge til at vælge STEM-uddannelserne, og hvor vi sammen sætter fokus på behovet for flere ingeniører. Flere medlemsvirksomheder har medarbejdere i ETFs korps af rollemodeller, som skoler kan booke til et besøg.

Tilsvarende med Boss Ladies, som arbejder med diversitet og for at få flere kvinder ind på de erhvervsuddannelser, der er af interesse for industrien – bl.a. gennem brug af kvindelige rollemodeller. Vi samarbejder også fortsat med Naturvidenskabernes Hus om undervisningsmateriale målrettet grundskolen, som skal øge kendskabet til den maritime industri.

Derudover koordinerer vi løbende indsatsen med ShippingLab og Danske Rederier – fx om kontakt mellem studerende på de videregående uddannelsesinstitutioner og maritimt rettede virksomheder. På tværs af alle initiativer er vi utroligt glade for det engagement, som vores medlemsvirksomheder har, og som bidrager til at åbne døren til vores spændende, innovative maritime industri.

STYRKELSE AF SKIBSINGENIØRUDDANNELSEN

I 2024 blev en ny diplomingeniøruddannelse i Skibsteknik og Maritimt Design godkendt og kan fra 2025 læses på både DTU og MARTEC. Den nye uddannelse erstatter den tidligere professionsbachelor i skibsteknik og marin konstruktion på MARTEC og DTU's diplomingeniøruddannelse i maritim teknik. Samarbejdet og den nye uddannelse har gjort det muligt for studerende ved MARTEC at kunne læse videre på en kandidatuddannelse – noget som den tidligere professionsbacheloruddannelse ikke gav adgang til. Danske Maritime har været tæt involveret i processen, da uddannelsen til skibsingeniør er blandt de mest efterspurgte blandt medlemsvirksomhederne, og vi arbejder nu sammen med DTU og MARTEC for at udbrede kendskabet og interessen for den nye uddannelse.

NY ERFA-GRUPPE FOR UDDANNELSE OG REKRUTTERING

I 2024 har Danske Maritime oprettet en erfa-gruppe for uddannelse og rekruttering, som danner ramme for erfaringsudveksling og vidensdeling mellem Danske Maritime og medlemsvirksomhederne samt medlemsvirksomhederne imellem. Ønsket er at styrke dialogen og skabe et forum, hvor udfordringer, muligheder og potentielle tiltag kan drøftes, og som kan generere relevante uddannelses- og rekrutteringrettede aktiviteter.

Et andet formål er input til målrettet politisk arbejde og initiativer baseret på medlemsvirksomhedernes interesser på uddannelses-, rekrutterings- og beskæftigelsesområdet. Erfa-gruppen vil samtidig drøfte og vurdere nye rapporter, politiske udmeldinger, høringer, kommende arrangementer på området og mødes fremover cirka tre gange om året.

DET INTERNATIONALE UDSYN IFT. UDDANNELSE OG REKRUTTERING

De udfordringer, vi oplever i Danmark ift. rekruttering af medarbejdere med relevante kompetencer, oplever mange andre lande også. Derfor er Danske Maritime aktiv i det internationale samarbejde på EU-plan i Social Dialogue Committee, som er et dialogforum på tværs af arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationer inden for den maritime industri.

Dette giver værdifuldt indblik i, hvad der sker på EU-plan, og det er en vigtig platform til udveksling af erfaring og best practice på tværs af lande og organisationer.

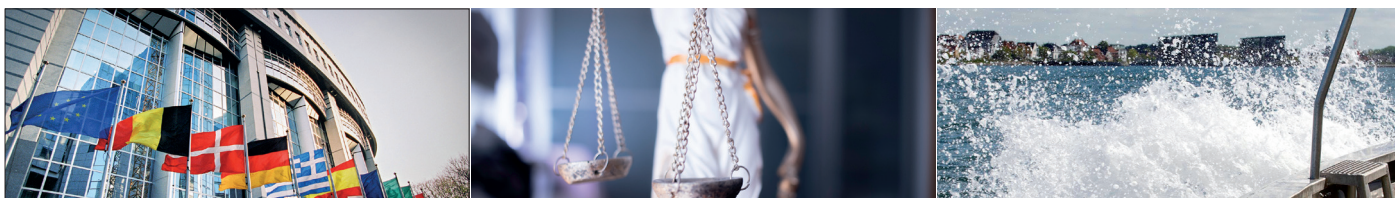
Derudover deltager vi blandt andet også i EU-projektet LeaderSHIP – Learning European Alliance for Digital, Environmental and Resilient Shipbuilding. Projektet samler industiledere, repræsentanter for EU og nationale arbejdsmarkedsparter, regionale klynger og uddannelsesudbydere om i fællesskab at øge innovation, konkurrenceevne og modstandskraft i den europæiske skibsbygningssektor og hele den maritime værdikæde. Projektet skal munde ud i tværgående uddannelse, omskoling og videreuddannelse af nuværende og fremtidige arbejdstagere på nøgleområder. I 2024 mødtes alle deltagerne i København ved et møde arrangeret af Danske Maritime.



Faktaboks:

Rapport fra Epinion om arbejdskraft og kompetencebehov i den maritime industri, forår 2024

- 36 pct. af Danske Maritimes medlemsvirksomheder forventer i meget høj eller høj grad at efterspørge kompetencer inden for teknologiudvikling om tre år.
- 64 pct. af Danske Maritimes medlemsvirksomheder har uden held forsøgt at rekruttere kvalificerede medarbejdere inden for de seneste 12 måneder.
- 59 pct. af virksomhederne svarer, at de i minimum nogen grad henter international arbejdskraft inden for EU i dag, mens 49 pct. henter international arbejdskraft uden for EU.



Jura, lovgivning og nye krav

I lyset af sanktioner, svære konkurrencevilkår og cyberkriminalitet

Konflikten med Rusland skaber mange udfordringer for erhvervslivet, og afledt af det øgede fokus på sanktioner anbefaler Danske Maritime, at virksomhederne evt. integrerer en eksport- og sanktionspolitik som del af deres complianceprogram. Politikken fastlægger rammerne for virksomhedens håndtering af disse forhold og bør suppleres med risikobegrænsende tiltag, herunder et Due Diligencetjek eller KYC-tjek (Know Your Customer). Sidstnævnte begreb stammer fra den finansielle sektor, men kan være et vigtigt værktøj også for maritime virksomheder til at sikre compliance med sanktioner og for at minimere forretningsrisici.

STIGENDE CYBERTRUSLER AFFØDER SKÆRPEDE KRAV OM SIKKERHED

Som global branche er Det Blå Danmark og den maritime industri desværre i stigende grad mål for cybertrusler og cyberkriminalitet. Som Center for Cybersikkerhed udtrykker det, så udgør Danmark et attraktivt mål for ondsindede aktører, som konstant udvikler deres angrebsmetoder. I juni blev trusselsniveauet for destruktive cyberangreb hævet fra lav til middel pga. Ruslands brug af hybride virkemidler mod europæiske NATO-lande, herunder destruktive cyberangreb. Samtidig er både truslen fra cyberspionage mod Danmark og risikoen for cyberkriminalitet vurderet som meget høj, hvilket berører både borgere, myndigheder og virksomheder.

Det samme gør sig gældende i det øvrige Europa, og EU har på den baggrund NIS2-direktivet undervejs. Dette ligger i forlængelse af NIS1-direktivet og er et tiltag, som skal styrke

cybersikkerheden og modstandsdygtigheden overfor cybertrusler på tværs af EU. Direktivet kan potentielt have indflydelse på de fleste virksomheder, der leverer service eller produkter til de sektorer, der er udpeget som enten væsentlige eller vigtige: Disse omfatter digital infrastruktur, energi, transport (herunder ad vandvejen), offentlig forvaltning, bank- og finansiell markedsinfrastruktur, sundhed, drikke- og spildevand, rummet, kemikalier, affaldshåndtering, post- og kurervirksomhed, fødevarer-virksomheder, digitale serviceudbydere, forskning og produktion af særligt vigtigt udstyr. Leverer man ydelser eller produkter til én af disse brancher, bør man følge udviklingen i, hvordan NIS2-direktivet implementeres i leverandørkæden.

Implementeringen af direktivet er i gang, men tidsplanen er blevet justeret. Oprindeligt skulle medlemslandene have vedtaget og offentliggjort de nødvendige foranstaltninger for at overholde direktivet inden den 17. oktober 2024. På grund af forsinkelser forventes den danske implementering nu at træde i kraft den 1. juli 2025.

LØNGENNEMSIGTIGHED – NYE KRAV TIL VIRKSOMHEDER

Et andet EU-tiltag handler om at reducere lønforskellen mellem mænd og kvinder, skabe større retfærdighed på arbejdsmarkedet og give arbejdstagere et stærkere grundlag for at forhandle løn. Med den intention har EU vedtaget et løngennemsigtighedsdirektiv, som træder i kraft i dansk lovgivning senest i juni 2026.

Direktivet forpligter virksomheder med mindst 100 ansatte til at offentliggøre detaljerede lønstatistikker og til at reagere, hvis



lønforskel overstiger 5 pct. Ved nyansættelser bliver virksomheder desuden forpligtet til at oplyse om startløn eller løninterval for en stilling samt relevante overenskomstbestemmelser. Direktivet begrænser desuden virksomhedernes mulighed for at indhente oplysninger om en kandidats tidligere lønforhold.

fortrolighed omkring personoplysninger. Tidligere var disse oplysninger offentligt tilgængelige via Virk.dk, men fremover vil kun myndigheder, forpligtede enheder og personer med legitim interesse få adgang. Loven træder i kraft, når Erhvervsstyrelsens it-system er opdateret og klar til implementering.

NYT EUROPÆISK KONKURRENCEEVNEKOMPAS TIL GAVN FOR ERHVERVSLIVET

I slutningen af januar 2025 har Europa-Kommissionen lanceret et nyt EU Competitiveness Compass for at styrke europæisk erhvervslivs konkurrenceevne. Initiativet skal reducere bureaukrati, mindske administrative byrder, fremskynde godkendelser af nye produkter og lette adgangen til EU-finansiering. Derudover prioriteres europæisk producerede teknologier i offentlige udbud. Tiltagene skal sikre bedre vækstbetingelser for virksomheder i en stadig hårdere global konkurrence.

Danske Maritime ser frem til at se dette initiativ udmøntet i praksis – med et håb om, at det vitterligt vil kunne mærkes positivt hos virksomhederne. Mængden af bureaukrati fra EU lægger en uforholdsmæssig tung byrde på virksomhederne, som bør reduceres mest muligt.

LOVFORSLAG OM BEGRÆNSET INFORMATION OM EJERFORHOLD

På dansk jord er der kommet et nyt lovforslag, som lægger op til at begrænse adgangen til oplysninger om reelle ejere af virksomheder. Formålet er at beskytte privatlivets fred og sikre



Den maritime industris iværksætteri

Og den svære vej til verdensmarkedet

Den danske maritime industri er begunstiget med en række visionære iværksættere, og hos Danske Maritime får vi løbende indblik i de udfordringer og muligheder, de står overfor. Vores iværksættermedlemmer er meget forskellige, og vi tilbyder sparring med Danske Maritimes fageksperter, netværksdannelse med andre iværksættere, vores øvrige medlemmer og relevante eksterne samarbejdspartnere samt deltagelse i diverse arrangementer.

Iværksættere i vores industri opererer ofte på et ekstremt konkurrencepræget globalt marked, hvilket stiller høje krav til innovation, robusthed og markedstilgang. Det kræver mod og dedikation at forlade en sikker karriere for at forfølge en iværksætterdrøm. Succeshistorierne findes dog, og de fungerer som en stor inspiration for fremtidige iværksættere og hele industrien.

Hele Det Blå Danmark og i det hele taget den internationale maritime branche har brug for de idéer, som for hovedpartens vedkommende opstår og udfoldes i den maritime industri. Industrien er omdrejningspunktet for udvikling af nye teknologier og løsninger, og som brancheorganisation har vi en særlig opmærksomhed på at bane vejen for også de allermindste virksomheder.

IDÉRIGDOM I VÆKSTLAGET

For at nå de globale klimamål om en klimaneutral skibsfart inden 2050 er der behov for et bredt spektrum af teknologiske løsninger, hvoraf mange kommer fra iværksættere. Det er derfor afgørende, at iværksættere integreres bedre i den etablerede maritime industri, så de får mulighed for at byde ind på ordrer hos de store virksomheder. Den første ordre er ofte den

sværeste at få, men samtidig den vigtigste for at opbygge en levedygtig virksomhed og opnå "det blå stempel" ift. andre potentielle kunder, partnere og måske også investorer.

Den maritime branche, herunder større aktører i industrien, kan drage stor fordel af at samarbejde med iværksættere og drage nytte af deres innovationskraft. I de seneste år har vi set flere eksempler på, hvordan gode idéer bliver til solide forretninger. HydroPen, som revolutionerede brandslukning i containere under sejlads, blev opkøbt af Viking.

Senest i 2024 er DanCompliance ApS, der hjælper maritime virksomheder med at overholde regulatoriske krav, blevet opkøbt af Ocean Technologies Group. Disse eksempler understreger, hvor vigtig innovation er for den maritime sektor, og at de gode idéer langt fra kun opstår blandt etablerede virksomheder.

VIGTIGE FONDSMIDLER TIL IVÆRKSÆTTERSTØTTE

2024-2025 har været præget af en styrket indsats for at understøtte maritime iværksættere gennem finansiering, mentorforløb og netværksprogrammer.

Den Danske Maritime Fond har fortsat sin støtte til Maritime Stars, et nationalt acceleratorprogram, der hjælper start-ups med forretningsudvikling, B2B-møder, advisory boards og investor-pitches. Programmet er baseret på involvering af en bred kreds af erfarne virksomheder og erhvervsfolk, og det har haft stor betydning for mange nye maritime virksomheder. Dels skaber det netværk, synlighed og kontakt til potentielle kunder, og dels får de adgang til vigtig sparring og kapitalmuligheder.



Samtidig har Fonden for Entreprenørskab intensiveret sin indsats for at udbrede kendskabet til den maritime sektor blandt unge iværksættere. Gennem en række initiativer, herunder undervisningsprogrammer, innovationskonkurrencer og mentorforløb, bliver unge studerende og spirende iværksættere introduceret til de muligheder, som den maritime industri tilbyder.

Der har desuden været et øget fokus på maritimt iværksætteri i forbindelse med Global Entrepreneurship Week 2024, hvor Danske Maritime bidrog til afholdelsen af åbningskonferencen i Esbjerg. Konferencen samlede både iværksættere, investorer og etablerede virksomheder for at diskutere fremtidige innovationsmuligheder og vækstpotentiale inden for den maritime sektor. Arrangementet fungerede som en vigtig platform for netværksdannelse og idéudveksling.

NYT DANSKE MARITIME-PROJEKT OM SÆRLIG HJÆLP TIL YDERLIGERE SKALERING

Ydermere har Danske Maritime sat gang i udviklingen af et scaleup-program for danske maritime iværksættere. Formålet er at hjælpe virksomheder, der allerede har etableret sig på markedet, men som har behov for yderligere støtte til international skalering og vækst.

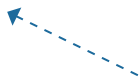
Arbejdet på dette program begyndte i slutningen af 2024 og fortsætter ind i 2025. Med støtte fra forskellige fonde forventes første del af scaleup-programmet at gå i luften i løbet af 2025. Programmet vil tilbyde deltagere adgang til strategisk rådgivning, international markedsføring, kapitalfremskaffelse og partnerskaber med større aktører i den maritime industri.

LØBENDE POLITISK DIALOG OM IVERKSÆTTERNES RAMMEBETINGELSER

Regeringen lancerede i 2024 en ny iværksætterstrategi, og Danske Maritime har aktivt bidraget med input til ministerier og politiske ordførere. Vi har særligt fremhævet behovet for bedre rammevilkår for maritime iværksættere, herunder:

- **Skatteforhold:**
Iværksættere bør ikke lagerbeskattes, før deres virksomheder har opnået stabil levedygtighed.
- **Risikovillig startkapital:**
Offentlige midler til maritime iværksættere er svære at opnå og kræver en forenkling af ansøgningsprocesser.
- **Erhvervsfremstød i udlandet:**
Iværksættere bør inkluderes i Udenrigsministeriets erhvervsfremstød uden store omkostninger, så de får mulighed for at præsentere deres løsninger for internationale kunder.

Danske Maritime følger udviklingen tæt og arbejder aktivt for at sikre bedre vilkår for iværksættere i den maritime industri. Ved at kombinere politisk engagement, erhvervsfremme og innovationskraft kan vi styrke Danmarks position som en global leder inden for maritim teknologi.



FAROE ISLANDS

KSS Klaksvíkar Sleipistöð
MEST

NORTH DENMARK REGION

Alfa Laval Aalborg
AR-Simply
Ballard Power Systems Europe
Blue World Technologies
CN Technology
Dansk Marine Center – Aalborg Yacht Værft
DESMI Ocean Guard
DESMI Pumping Technology
Frugal Technologies
Global Boiler
GOMspace
Green Instruments
GreenTech-Marine
Hans Jensen Lubricators
Hirtshals Yard
idoc
Inspection Team
Jobi Værft
Karstensens Skibsværft
MAN Energy Solutions - PrimeServ
MarineShaft
MARTEC
ME Production
Necas
Nordic Yacht Service
Norisol
Orskov Yard
PowerCon
Scanel International
Silentor
SilkOcean
Sternula
SVANEHØJ Group
Vestkajens Maskinværksted
VMS Group
Weesgaard Mechanical Support

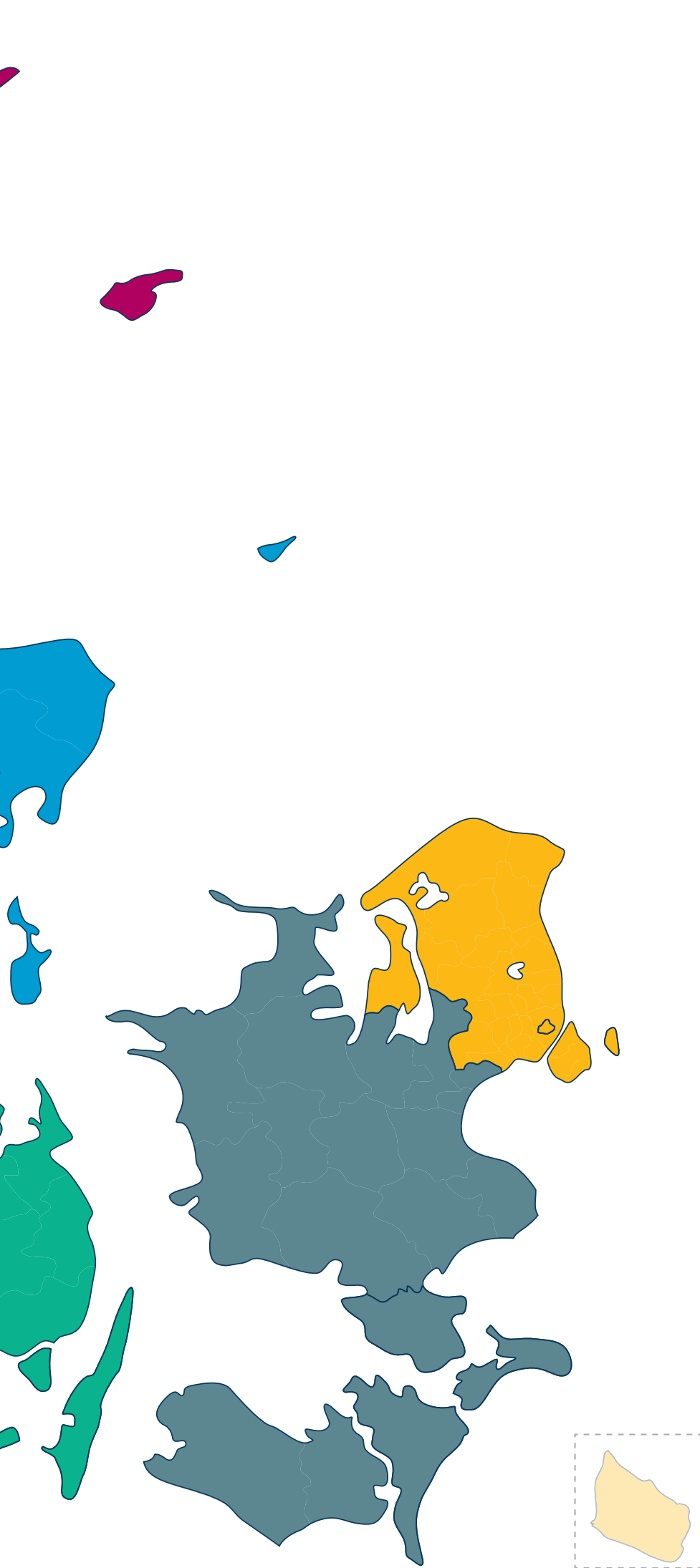
CENTRAL DENMARK REGION

B COOL
Danske Patruljeskibe
DEIF
Eltronic FuelTech
Gardit
Grenaa Skibsværft
Heco International
Hvide Sande Shipyard, Steel & Service
Johnson Controls Danmark
Kynde & Toft
MicroWISE
Nordhavn Power Solutions
OSK-Design
RN Grenaa
Teknologisk Institut
Thyborøn Shipyard
Thyborøn Skibs & Motor
Willis Towers Watson

REGION OF SOUTHERN DENMARK

ALLSET Industries
Assens Skibsværft
Automation Lab
Blue Atlas Robotics
BROEN
Caverion
C.C.JENSEN
DACOMA
Danfoss IXA
Danfoss Power Electronics
Faaborg Værft
FAYARD
Granly Diesel
HydroPen
Inrotech
Kurvatur
LOTEK
Odense Maritime Technology
Petersen & Sørensen Motorværksted
PureteQ
Sea Machines Robotics
Seamaster
Semco
SH Group
SIMAC
Smedegaarden
Svendborg Motorværksted
Søby Værft
Tucó Marine
VesOPS
VIKING Life-Saving Equipment





THE CAPITAL REGION OF DENMARK

ABB
ABCON
Aerotak
Alfa Laval Copenhagen
Bawat
Bureau Veritas
CleanQuote
Clien Robotic
Coach Solutions
Cobham SATCOM
Copenhagen Maritime Greentech
Copenhagen Sensor Technology (CST)
Cross-Border Communications
DanCompliance
Danelec Marine
Daniamant
Dania Ship Management
DASPOS
DBI – Dansk Brand- og sikringsteknisk Institut
EMRI
Firexpress
FLEX-FEB
FORCE Technology
Gertsen & Olufsen
Gorissen Federspiel
Green Marine
Hafnia Law Firm
Hauschildt Marine
Hempel
IRON Pump
Kairos Technology
KLINGER Danmark
KNUD E. HANSEN
Kvasir Technologies
Lars Thrane
Lopolight
Lyngaa Marine
MAN Energy Solutions
MAN PrimeServ On-site Recovery
Marine Fluid Technology
MESON Danmark
NAVADAN
Oquam
P.J. Diesel Engineering
PMC Hydraulics
Polar View
Port-Safety
PPG Coatings Danmark
Pres-Vac Engineering
ReFlow Maritime
Renable
Sealytix
Siemens Marine
Survey Association
Uni-Safe
Vessel Performance Solutions
VL Dynamics
Wärtsilä Danmark
Wärtsilä Lyngsø Marine
ZeroNorth

REGION ZEALAND

ATLAS Incinerators
Bredgaard Boats
C-Leanship
Corvus Energy
Emerson Automation Solutions - Damcos
Frese - Marine
Insatech
LF Vent
MAN Energy Solutions - Primeserv
Marloth Maritime
Nerve Smart Systems
Norsk Analyse
Novenco Marine & Offshore
Pro-Safe
Consilium Safety Danmark
SELCO
Square1 Nordic
Tsk Marine Engineering



Jenny N. Braat
Adm.direktør/CEO

Cand.merc.
jnb@danskemaritime.dk



Jette M. Hulgaard
Sekretariatschef/chefjurist

Cand.jur
jmh@danskemaritime.dk



Valdemar Ehlers
Teknisk chef

Navigatør og skibssingenør
ve@danskemaritime.dk



Bjarke Wiehe Bøtcher
International chef

Cand.mag.
Øststaskundskab & Samfundsfag
bwb@danskemaritime.dk



Mia Tang
Chef for Public Affairs
& Kommunikation

Cand.mag. og journalist
mit@danskemaritime.dk



Susanne Irvang
Uddannelses- og
beskæftigelseschef

Cand.scient.soc, MA HRM
sin@danskemaritime.dk



Frederik H. Milling
Head of Naval Industry Affairs

Cand. Scient. pol
fhm@danskemaritime.dk



Alexander Giesebrecht
Markedsanalytiker

BSc International
Erhvervsøkonomi
alg@danskemaritime.dk



**Marcus Duch Ivens de
Carvalho**
Executive assistant

Cand.scient.pol.
mdu@danskemaritime.dk



Sebastian T. Hagman
Presse- og kommunikations-
medarbejder

Cand. comm
sth@danskemaritime.dk



Rikke Torndal Laursen
SoMe konsulent

PBA i Medieproduktion og
Ledelse
ril@danskemaritime.dk



Thea Rasmussen
Uddannelseskonsulent

Cand.pæd.soc.
tra@danskemaritime.dk



Nina Okkels Gary
Uddannelseskonsulent

Cand.ling.merc
nog@danskemaritime.dk



Pavlina Theodosiou
Studentermødjhjælper

pth@danskemaritime.dk



Bente Hansen
Regnskabsansvarlig/sekretær

Statonom
beh@danskemaritime.dk



Lykke Neis Nielsen
Administrativ medarbejder

Grafiker
lyn@danskemaritime.dk



Danske Maritime

Denmark:

Symfonivej 18

2730 Herlev

Tlf.: +45 33 13 24 16

Danish Maritime

Bruxelles

Rue du Cornet 79

1040 Bruxelles

Tel.: +45 33 13 24 16



info@danskemaritime.dk

www.danskemaritime.dk