



Danmark i arbejde

Vækstplan for Det Blå Danmark

December 2012

Regeringen



Danmark i arbejde

Vækstplan for Det Blå Danmark

SAMMENFATNING

Danmark er blandt verdens førende maritime nationer. Danske rederier og shippingvirksomheder er den fjerdestørste operatør af udenlandsk bruttotonnage i verden. I dag opereres en bruttotonnage på ca. 62 mio. fra Danmark.

Danmark er desuden med en bruttotonnage på over 11 mio. verdens nittendestørste flagstat.

Det Blå Danmark er således en af Danmarks stærkeste erhvervsmæssige styrkepositioner. Danske maritime virksomheder står samlet set for 24 procent af Danmarks totale eksport og har en samlet produktion på godt 287 mia. kr., svarende til ca. 10 procent af den samlede produktion i Danmark.

Det Blå Danmark beskæftiger ca. 80.000 personer. Samtidig skabes en indirekte beskæftigelse på ca. 35.000 i andre brancher. Den maritime klynge har således stor betydning for væksten i Danmark.

Det Blå Danmark har også en lang række virksomheder, hvis aktiviteter er udsprunget af international og dansk skibsfart. Det er fx shippingfirmaer, skibsmæglere, havne, logistikvirksomheder, værfter og industri- og servicevirksomheder, som leverer udstyr, komponenter og service til skibe, ligesom Det Blå Danmark har en stærk position inden for supply-aktiviteter til offshorevirksomhed inden for olie, gas og havvind.

Fundamentet for Det Blå Danmark er adgangen til kompetente og højt kvalificerede maritimt, teknisk og merkantilt uddannede medarbejdere.

Den gennemsnitlige lønindkomst for medarbejdere i virksomheder i Det Blå Danmark ligger over gennemsnittet for alle beskæftigede i Danmark, og den største uddannelsesgruppe er ansatte med en erhvervsfaglig håndværksmæssig uddannelse.

Den globale handel forventes at stige igen efter den nuværende økonomiske krise, og her spiller søtransporten som en af de mest miljøvenlige og energieffektive transportformer en afgørende rolle i de globale værdikæder. Der er således fortsat vækstpotentiale for dansk skibsfart.

Hertil kommer, at øget efterspørgsel efter blandt andet nye løsninger til fx rensning af ballastvand, reduktion af svovludledninger til luften og konstruktion af skibe i letvægtsmateriale kan understøtte beskæftigelsen i Det Blå Danmark.

Den forventede vækst på offshoreområdet med blandt andet en tidobling af den globale kapacitet på havvind frem mod 2020 vil skabe øget aktivitet og beskæftigelse i de tilknyttede maritime supply-aktiviteter.

De aktiviteter er en af Det Blå Danmarks styrkepositioner, ligesom klyngen har en unik mulighed for at udnytte mulighederne i Arktis. Det Blå Danmarks servicering af hele offshoreindustrien kan således skabe en lang række varige job på landjorden.

Det Blå Danmark er og skal fortsat være kendt for kvalitetsskibsfart med konkurrencedygtige maritime uddannelser og høje standarder for sikkerhed, sundhed og sociale forhold for de søfarende.

Danmark har en maritim klynge i verdensklasse med dygtige virksomheder og medarbejdere. Samtidig er det vurderingen, at der er betydelige muligheder for, at det Blå Danmark skaber ny vækst og varige job. Danmark kan således blive et maritimt vækstcenter, hvor Danmark er kernen i det maritime Europa.

Regeringens vækstplan er udarbejdet på baggrund af anbefalinger fra Vækstteamet for Det Blå Danmark med bidrag fra en bred kreds af interessenter fra Det Blå Danmark.

Vækstplanen skal skabe grundlag for, at vækst- og beskæftigelsesmulighederne udnyttes.

Visionerne for vækstplanen er:

- Danmark skal være Europas maritime centrum
- Grønne løsninger er fremtiden for Det Blå Danmark
- Væksten i den maritime klynge skal understøttes af stærke danske kompetencer

Det opnås ved, at:

1. Det Blå Danmark skal markedsføres som kernen i det maritime Europa.
2. Det skal være attraktivt at drive maritim virksomhed i Danmark.
3. Der skal skabes vækst gennem grøn skibsfart og grønne løsninger.
4. De danske maritime styrkepositioner skal udbygges og anvendes til at skabe vækst.
5. Maritime kompetencer, uddannelser, innovation og forskning skal understøtte væksten.
6. Væksten skal bygge på kvalitetsskibsfart.

Der er stærk international konkurrence inden for det maritime område. Med vækstplanen satser regeringen på i samarbejde med erhvervet at udbygge den danske maritime styrkeposition. Der har i perioden 2005-2009 været en positiv fremgang i beskæftigelsen i Det Blå Danmark i størrelsesordenen 8.000 personer. Såfremt rammebetingelserne fastholdes stabilt, kan planen over de kommende år understøtte, at der ud af den samlede forventede beskæftigelsesvækst vil kunne ske en beskæftigelsesforøgelse i Det Blå Danmark med flere tusinde job.

1. DET BLÅ DANMARK SKAL MARKEDSFØRES SOM KERNEN I DET MARITIME EUROPA

Det Blå Danmark skal være internationalt kendt som et europæisk centrum med særligt fokus på grøn skibsfart og grønne maritime løsninger men også mere bredt kvalitets-skibsfart, maritim teknisk knowhow og ikke mindst maritimt købmandskab.

Det kræver en målrettet satsning på at markedsføre Det Blå Danmark og en ambitiøs indsats for at tiltrække udenlandske maritime virksomheder, der kan styrke den danske maritime klynge. Det vil blandt andet ske ved en udadrettet indsats over for udenlandske maritime virksomheder og ved hvert andet år at afholde en stor maritim konference om grøn skibsfart.

Det Blå Danmark har allerede et godt renommé at bygge på, og i blandt andet Singapore har man set, hvordan selv et lille land gennem en målrettet og vedvarende indsats kan lykkes med at skabe et globalt maritimt vækstcenter.

Der sættes ind på følgende områder:

1. Markedsføring af Det Blå Danmark: Kernen i det maritime Europa
2. Bedre tiltrækning af udenlandske maritime virksomheder
3. International maritim konference om grøn skibsfart

2. DET SKAL VÆRE ATTRAKTIVT AT DRIVE MARITIM VIRKSOMHED I DANMARK

Uanset de nuværende vanskelige konjunkturer i rederibranchen forudses der på længere sigt at være et omfattende vækstpotentiale i både skibsfart og udstyrsindustrien i forlængelse af den stigende verdenshandel og den stigende efterspørgsel efter effektive og miljørigtige transportløsninger.

Vækstpotentialerne er særligt omfattende på de store vækstmarkeder som fx BRIK-landene, hvor danske rederier i forvejen står stærkt. Hvis Danmark skal omsætte disse muligheder til varig vækst og beskæftigelse, kræver det, at Danmark er blandt de mest attraktive lande i Europa at drive maritim virksomhed fra.

Dette kræver en løbende tilpasning og modernisering af den maritime regulering til udviklingen i sektoren, et klart fokus på enkle regler og effektiv offentlig administration, samt at de gode og stabile danske rammevilkår bevares og løbende justeres i lyset af den internationale udvikling.

Herudover er det centralt, at virksomhederne i Det Blå Danmark har adgang til effektive finansieringsmuligheder.

Der sættes ind på følgende områder:

4. Afskaffelse af nationale særkrav
5. Reduktion af administrative byrder
6. Digitaliseret myndighedskontakt
7. Modernisering af skibsregistreringsreglerne
8. Bedre kontraktregler for international godstransport til søs
9. Bedre adgang for udenlandske medarbejdere og kunder
10. Styrket adgang til eksportfinansiering
11. Bedre adgang til EU-finansiering

3. DER SKAL SKABES VÆKST GENNEM GRØN SKIBSFART OG GRØNNE LØSNINGER

Den omfattende grønne omstilling, som den internationale skibsfart står over for i de kommende år, medfører et stort vækstpotentiale for miljø- og energieffektive maritime løsninger.

Danmarks maritime klynge skal i denne grønne omstilling udnytte de erhvervs-mæssige muligheder, som fremtidig miljø- og klimaregulering giver anledning til.

Samtidig skal Danmarks styrkeposition sikres i forhold til fremtidens grønne maritime teknologier, fx via skibsbygning i nye letvægtsmaterialer og brug af alternative skibsbrændstoffer som LNG (flydende naturgas). Her har det offentlige en central rolle at spille som indkøber.

Der sættes ind på følgende områder:

12. Klar dokumentation af klima- og miljøperformance
13. Mere energieffektive skibe
14. Bygning af skibe i letvægtsmaterialer
15. Miljøforbedring af offentlige skibe
16. LNG (flydende naturgas) som alternativt brændstof
17. Erhvervsmæssige muligheder ved fremtidig miljø- og klimaregulering

4. DE DANSKE MARITIME STYRKEPOSITIONER SKAL UDBYGGES OG ANVENDES TIL AT SKABE VÆKST

Den globale skibsfart er fortsat det centrale omdrejningspunkt i Det Blå Danmark, men udviklingen i klyngen har medført, at nye styrkepositioner er vokset frem.

Som følge af den øgede efterspørgsel efter løsninger til håndtering af ballastvand og reduktion af svovlindhold i brændstoffer vurderes det, at der er et beskæftigelsespotentiale for danske maritime virksomheder. Det er en mulighed, som Det Blå Danmark ikke har råd til at gå glip af.

Regeringen vil derfor etablere et partnerskab med fokus på udvikling af nye løsninger til klima- og miljømodernisering af eksisterende skibe. Et partnerskab for maritimt retrofit.

Samtidig betyder udbygningen af offshoreaktiviteterne i nærområderne og globalt nye store vækstmuligheder for det Blå Danmark. Etableringen af havvindmølleparker, hvor den globale kapacitet forventes fordoblet frem mod 2020, vil skabe store vækstmuligheder for fx specialskibe i forhold til etablering, drift, sikkerhed, vedligehold og andre tilknyttede serviceydelser.

Hvis væksten og arbejdspladserne skal være danske, kræver det, at de danske regler ikke står i vejen, og at den kvalificerede arbejdskraft er til stede.

Der sættes ind på følgende områder:

18. Partnerskab om maritimt retrofit
19. Maritime serviceydelser til offshore
20. EU's maritime statsstøtteretningslinjer skal understøtte vækst
21. Understøttelse af maritime aktiviteter i Arktis
22. Styrket adgang til de globale markeder
23. Blå udvikling i de danske havne

5. MARITIME KOMPETENCER, UDDANNELSER, INNOVATION OG FORSKNING SKAL UNDERSTØTTE VÆKSTEN

De stærke danske maritime traditioner bygger på adgangen til dygtige og kompetente medarbejdere, både på skibene, i shippingbranchen og i de landbaserede erhverv. For at styrke Det Blå Danmark skal den uddannelsesmæssige og forskningsmæssige indsats udvikles og styrkes.

Det er centralt for virksomhederne i de maritime vækstbrancher, at der er adgang til at ansætte medarbejdere med relevante kompetencer – herunder tekniske medarbejdere, såsom ingeniører, maskinmestre, håndværkere, søfarende samt shippinguddannede. De maritime uddannelser skal derfor i endnu højere grad tilpasses behovene på de maritime vækstområder.

Der sættes ind på følgende områder:

24. Generel styrkelse af uddannelsesområdet
25. Globale studieforløb
26. Styrket uddannelse på offshoreområdet
27. Ny shippinguddannelse
28. Bedre overgange til kandidat- og MBA-uddannelser
29. Fleksible efter- og videreuddannelsestilbud
30. Tværgående maritim forskning
31. Partnerskab om Lean Ship of the Future

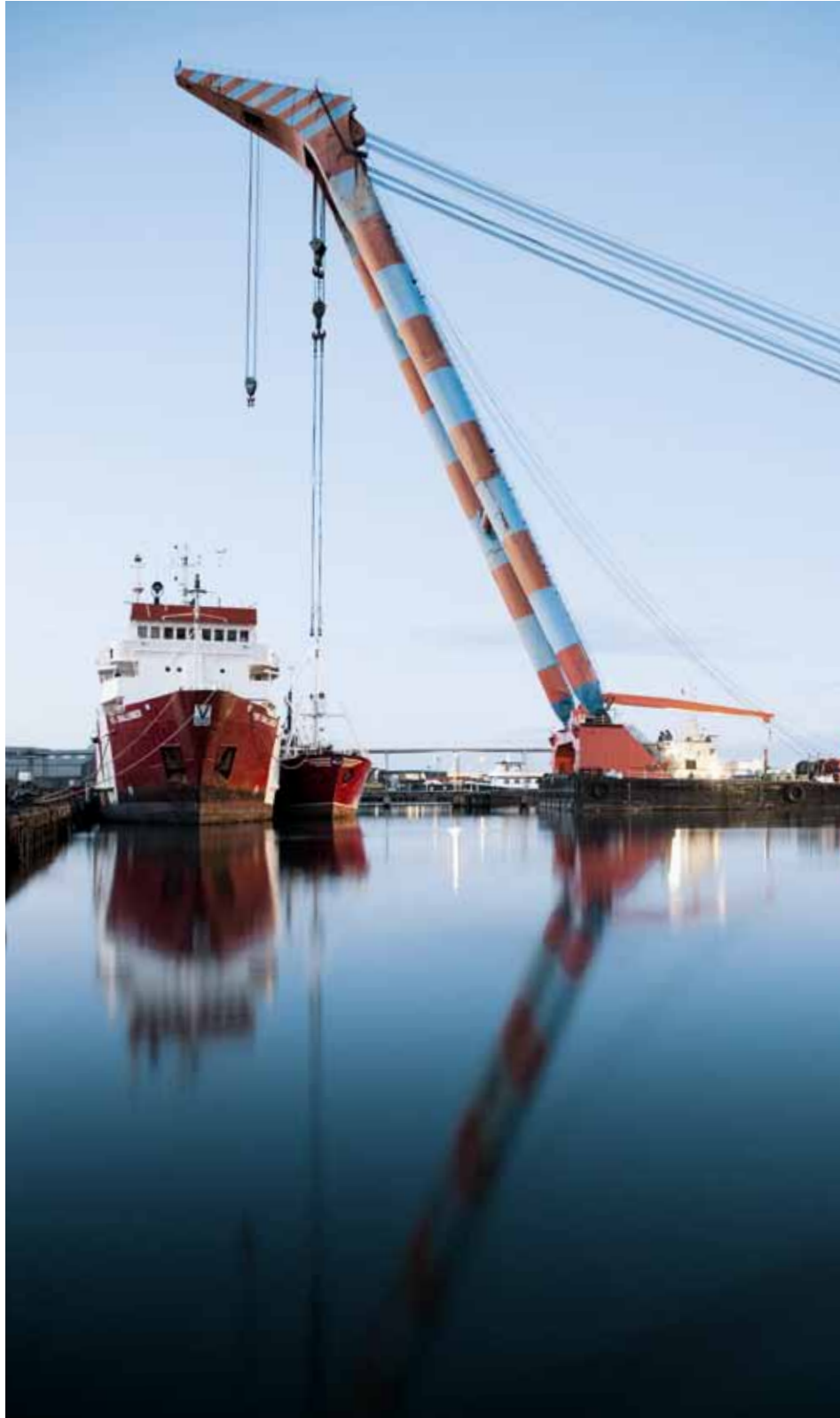
6. VÆKSTEN SKAL BYGGE PÅ KVALITETSSKIBSFART

Det Blå Danmarks konkurrenceevne og internationale anerkendelse går hånd i hånd med Danmarks ry for kvalitetsskibsfart. Høje standarder for sikkerhed, sundhed og sociale forhold for de søfarende og ansvarlighed i forhold til beskyttelse og forbedring af miljø og klima er centrale kerneværdier.

Der sættes ind på følgende områder:

32. Styrket håndhævelse nationalt og globalt
33. Fortsat kamp mod pirateri
34. Styrket indsats i IMO
35. Effektivisering af lodssystemet gennem øget konkurrence
36. Kvalitetsstandarder for udstyrs- og serviceproducenter
37. Internationalt samarbejde om nye skibsdesign
38. Bedre repræsentation af udenlandske søfarende i danske råd og nævn

POTENTIALER OG UDFORDRINGER FOR VÆKST I DET BLÅ DANMARK



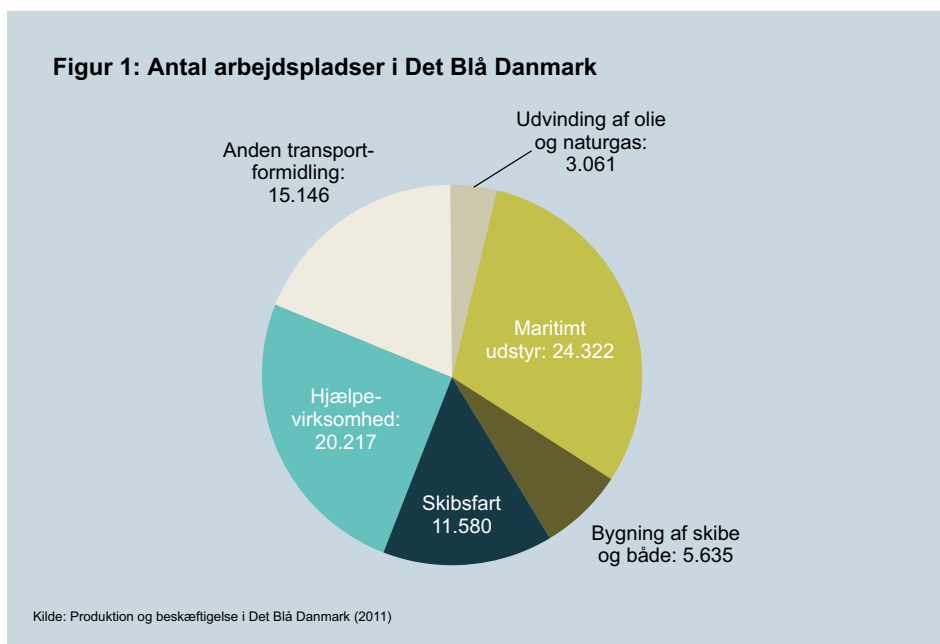
Det Blå Danmark består af en lang række virksomheder, som beskæftiger sig direkte eller indirekte med transport eller anden virksomhed til søs eller er relateret til produktion og brug af skibe.

Danmark er kendt for rederidrift, både operation af egne skibe og skibe, der ejes af andre, og har store rederivirksomheder, der i et globalt perspektiv ligger blandt de forreste i den internationale konkurrence.

Hertil kommer en mængde virksomheder, hvis aktiviteter er udsprunget af international og dansk skibsfart. Det er fx shippingfirmaer, skibsmæglere, havne, logistikvirksomheder, værfter og industri- og servicevirksomheder, som leverer udstyr, komponenter og service til skibe.

Det er også maritime supply-aktiviteter til offshorevirksomhed. Endelig omfatter Det Blå Danmark også maritime myndigheder, interesseorganisationer og maritime uddannelses- og forskningsinstitutioner.

Det Blå Danmark beskæftiger ca. 80.000 personer. Samtidig skaber klyngen en indirekte beskæftigelse på ca. 35.000 i andre brancher. Den største andel af de beskæftigede er inden for maritim udstyrsproduktion, herunder levering af udstyr til skibe og maritim hjælpevirksomhed som fx havne, jf. figur 1.



Den gennemsnitlige lønindkomst for medarbejdere i virksomheder i Det Blå Danmark ligger over gennemsnittet for alle beskæftigede i Danmark, og den største uddannelsesgruppe er ansatte med en erhvervsfaglig håndværksmæssig uddannelse. Disse udgør 40 procent af de beskæftigede.

Den tætte kobling mellem de højt specialiserede virksomheder i den danske maritime klynge har – med skibsfarten som motor – skabt en særlig sammenhængskraft og synergi, konkurrence og samarbejde mellem virksomhederne.

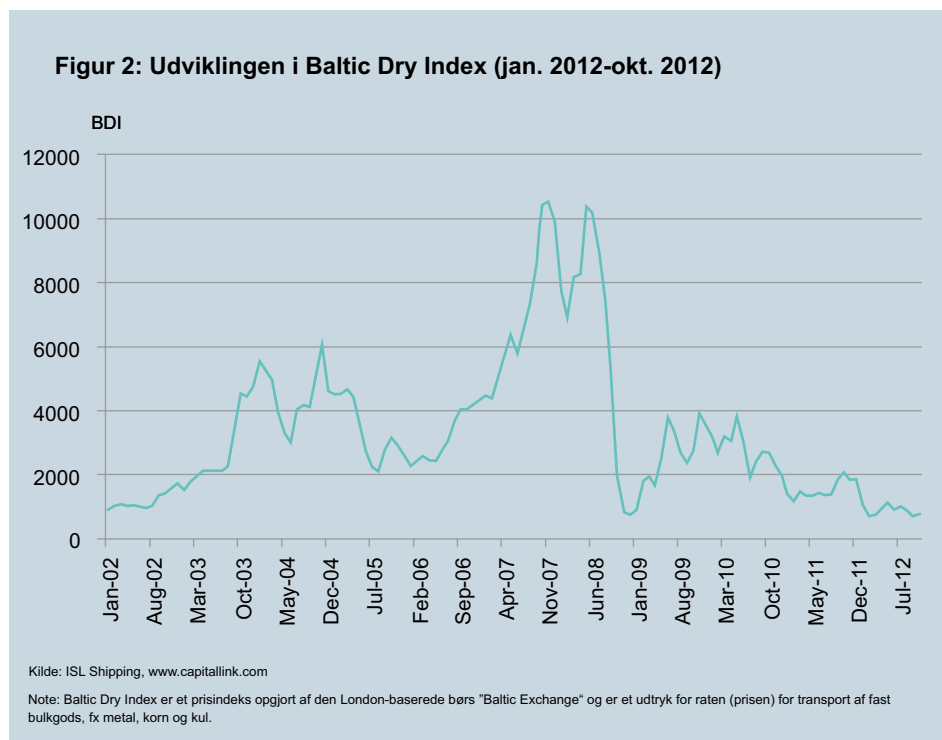
I dag er Det Blå Danmark en viden- og kompetenceklynge, hvor medarbejdernes kompetencer, herunder erfaringer opnået til søs og i rederiernes landbaserede organisationer, er helt centrale i forhold til klyngens fortsatte udvikling og trivsel.

DET BLÅ DANMARKS UDFORDRINGER

Det Blå Danmark står over for udfordringer i forhold til at fastholde konkurrenceevne set i forhold til maritime virksomheder i andre lande. Nogle af disse udfordringer deler virksomhederne i Det Blå Danmark med andre danske produktionsvirksomheder, mens andre udfordringer, ikke mindst grundet søfartens globale karakter, er specifikke for søfarten.

Den internationale søfart er i dag præget af en opbremsning i verdenshandlen som følge af den internationale økonomiske krise. Når efterspørgslen efter varer i verden stagnerer, har det stor betydning for efterspørgslen efter de transportydelser, som rederierne i Det Blå Danmark leverer.

Samtidigt opleves en overkapacitet, hvor opgangstiderne fra før 2008 har medført investering i skibe ud fra en forventning om et stigende transportbehov. Resultatet er, som det ses af figur 2, at fragtraterne er markant faldende.

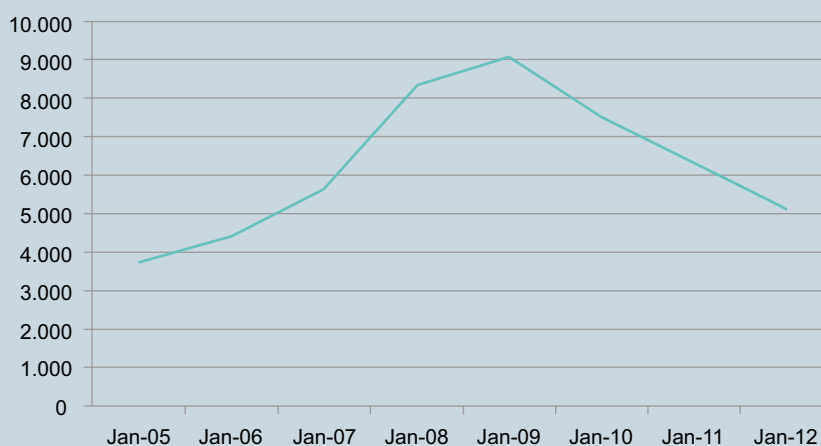


Endelig har en høj oliepris ført til stigende brændstofomkostninger. Derfor er der tale om en historisk meget udfordrende situation for rederierne, herunder de danske rederier.

Også for de danske maritime produktionsvirksomheder, der blandt andet producerer skibsmotorer, skibspumper, skibskomponenter og redningsmateriel, er situationen udfordrende.

Den faldende nybygning af skibe på verdensplan, som det ses af figur 3, betyder en lavere efterspørgsel efter den maritime udstyrs- og serviceindustri varer, hvorfor dens afsætningsmuligheder i stort omfang må ses i forhold til de eksisterende skibe.

Figur 3: Årligt antal nybygninger af skibe på verdensplan



Kilde: IHS Fairplay

En særlig udfordring for danske udstyrs- og serviceproducenter er, at de i stigende omfang skal konkurrere med virksomheder med hjemsted i de store skibsbygningsnationer såsom Korea og Kina.

Disse virksomheder kan typisk producere billigere end danske leverandører og samtidig lettere udvikle samarbejdsrelationer til de nationale værfter og dermed få et forspring i at udvikle, demonstrere og afsætte nyt udstyr.

Danmark har traditionelt været en stærk værftsnation, men værftsindustrien er i dag fokuseret på bygning af mindre og mellemstore skibe, skibsreparation og specialsegmenter som blandt andet fisketrawlere, forskningsskibe, færger m.v. Udstyrsindustrien udfordres også af lande i Danmarks nærområde, hvor produktionsomkostningerne er lavere.

Som søfartsnation er Danmark også i international konkurrence. Det gælder både med åbne registre med fleksible rammebetingelser og begrænset fokus på kvalitetsskibs fart og med kvalitetsregistre som fx Singapore, hvor skibsfarten og en række relaterede maritime erhverv har meget konkurrencedygtige rammebetingelser, samtidig med at samfundet generelt har et meget højt serviceniveau over for udenlandske virksomheder og udenlandsk arbejdskraft.

VÆKSTPOTENTIALER I DET BLÅ DANMARK

På trods af udfordringerne for rederier og udstyrsproducenter har Danmark en unik position inden for de maritime erhverv. Landets og befolkningens størrelse til trods har Det Blå Danmark udviklet sig til at være en af de internationale maritime sværvægttere, både i et kommercielt perspektiv og i forhold til at drive den internationale udvikling inden for skibsfarten fremad.

Virksomhederne i Det Blå Danmark eksporterer størstedelen af deres produktion, og mere end 90 procent af skibsfartens indtjening stammer fra sejlads mellem fremmede havne. Hovedparten af danske rederiers aktiviteter ligger i USA og Kina. Desuden er rederierne aktive på de øvrige højvækstmarkeder, herunder blandt andet Brasilien, Rusland og Indien, hvor mange maritime virksomheder har været veletablerede igennem en årrække.

Danske maritime virksomheder er altså til stede i de dele af verden, hvor væksten sker. Den stærke internationale og vidtfavnende eksponering betyder, at der er store vækstpotentialer for de maritime virksomheder i takt med den økonomiske udvikling i verdens vækstregioner.

SKIBSOPERATION

Historisk set har danske rederiers købmandskab gennem drift af egne skibe ført til, at Danmark i dag har betydelige kompetencer inden for skibsoperation.

Udviklingen er accelereret inden for de seneste ti år med blandt andet indførelse af tonnageskatten, der har skabt yderligere incitament for rederidrift i Danmark, både med skibe under dansk flag og med operation af skibe under fremmed flag.

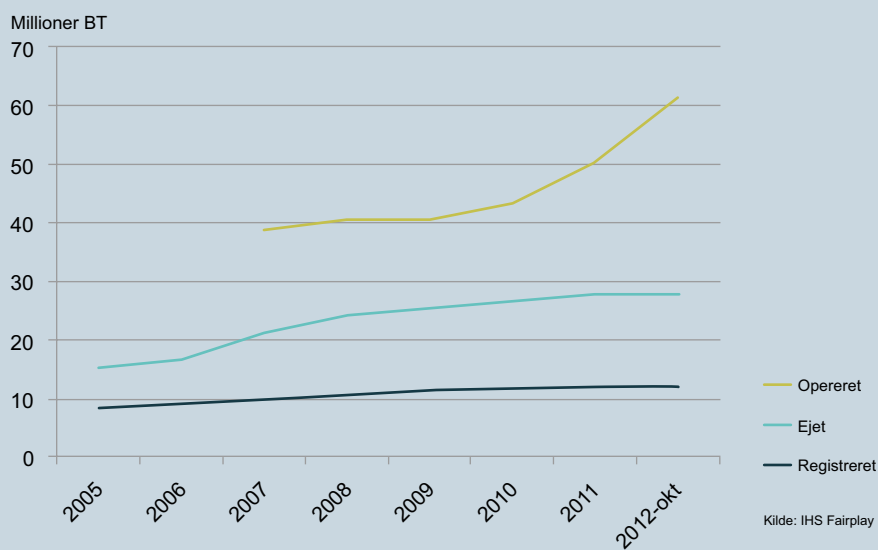
Således opereres der i dag en bruttotonnage på ca. 62 mio. fra Danmark, hvilket er ca. fem gange mere end den samlede tonnage i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) og ca. dobbelt så meget som den tonnage, der ejes af danske rederier.

Danmark er i dag, som det ses af figur 4, blandt verdens største tonnageoperatører og har et betydeligt skibsregister.



Af figur 5 fremgår udviklingen i henholdsvis opereret, ejet og registreret tonnage. Tallene viser, at der især inden for tonnageoperation har været en betydelig vækst gennem en længere periode, og at Danmark er et attraktivt sted at operere tonnage fra.

Figur 5: Udvikling i opereret, ejet og registreret tonnage i Danmark

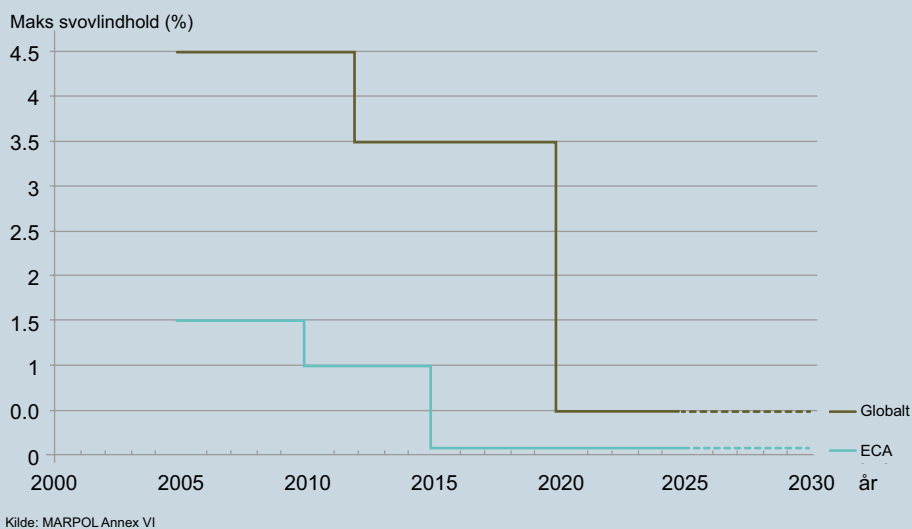


GRØN SKIBSFART OG GRØNNE LØSNINGER

Skibsfarten står over for en markant grøn omstilling i disse år med en stramning af kravene til skibenes miljø- og klimægenskaber, herunder krav til reduktion af kvælstofoxider (NO_x) og svovludledning, som det ses af figur 6, og krav til energieffektivitet, ballastvandudledning og sikker ophugning af skibe.

Udviklingen i brændstofpriser har yderligere forstærket behovet for grøn omstilling, og danske rederier har derfor generelt effektiviseret driften og blandt andet arbejdet målrettet med at optimere skibenes energieffektivitet. Der vil være et vedvarende behov for, at denne indsats fortsættes.

Figur 6: Strammere krav til svovlindholdet i skibsbrændstof globalt og i særlige miljøkontrolzoner (ECA), blandt andet i farvandene omkring Danmark



For de danske rederier er der erhvervmæssige muligheder i energieffektivisering. Det danske rederierhverv har formået at være konkurrencedygtigt med højteknologiske, energieffektive skibe, som er udviklet i samarbejde med danske leverandører og værfter.

Også for de maritime udstyrsproducenter er der erhvervmæssige muligheder i omstillingen til grøn skibsfart.

Nye grønne løsninger udvikles og anvendes løbende på nybyggede skibe, og i takt med at nybygningen af skibe er aftagende, er der også erhvervmæssige muligheder for udstyrsindustrien inden for reparation, vedligeholdelse og opgradering (retrofit) af eksisterende skibe, så de bliver mere miljøvenlige og energieffektive og dermed lever op til fremtidige miljø-, klima- og sikkerhedsstandarder.

Retrofit-markedet er ikke i samme grad som nybygning af skibe påvirket af de økonomiske konjunkturer, og efterspørgslen har været stigende igennem de senere år.

Derudover forventes der i fremtiden at være et stort potentiale i nybygning af miljøvenlige og energieffektive skibe, fx i forhold til skibskonstruktion i nye materialer eller til brug af alternativt brændstof. Indførelsen af krav om reduktioner i nye skibes CO₂-udledning vil fremme denne efterspørgsel.

OFFSHORE OLIE, GAS OG HAVVIND OG ARKTIS

Et særligt vækstpotentiale for maritime aktiviteter er relateret til offshoreområdet, som er inde i en meget positiv udvikling. Det gælder både service til offshore olie, gas og havvind i blandt andet Nordsøen og det arktiske område.

Det globale marked for havvindmøller ligger tæt ved Danmark, og der etableres og planlægges nye havvindmølleparker i den danske, engelske og tyske del af Nordsøen.

Opstilling og servicering af havvindmøller giver allerede i dag gode muligheder for beskæftigelse i flere dele af Danmark, og i de kommende år forventes etableringen af havvindmølleparker at stige markant. Produktion af installationsskibe og udstyr til etablering af havvindmølleparker og servicering af olie- og gasinstallationer er ligeledes et marked med vækstmuligheder for Det Blå Danmark.

Ser man på antallet af aktive havvindmøller, har der, som det ses af figur 7, været en betydelig stigning igennem de senere år. Den globale kapacitet fra offshoreinstallationer er i dag 4 gigawatt, men forventes at stige til 40 gigawatt i 2020. Samtidig er der et dansk beskæftigelsespotentiale, såfremt specialskibe til offshoreindustrien kan komme ind i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS).

Figur 7: Antal aktive havvindmøller



Kilde: Energistyrelsens stamdataregister for vindmøller

Skibsfartsaktiviteten i det arktiske område ventes at være stigende, både i forbindelse med offshoreaktiviteter og transit langs de såkaldte Nordøst- og Nordvestpassager nord om henholdsvis Rusland og Canada.

Undersøgelser fra blandt andet US Geological Survey viser, at der kan være enorme, endnu ikke påviste olie- og især gasressourcer i Arktis. Konkret skønnes det, at Arktis kan indeholde op til 30 procent af verdens endnu ikke-fundne gasressourcer og ca. 10 procent af olieressourcerne. Desuden kan der være vækstperspektiver i brydning og bugsering af isbjerge.

De øgede muligheder for aktiviteter inden for offshore og det arktiske område kan også medføre øget efterspørgsel efter løsninger, hvor danske udstyrs- og serviceproducenter har gode muligheder for at levere tilpassede løsninger, som passer til det arktiske polarklima.

Herudover vil den stigende skibsfartrelaterede aktivitet også stille krav til øget sejladsikkerhed for at beskytte den arktiske natur.

DET BLÅ DANMARK SKAL
MARKEDSFØRES SOM KERNEN
I DET MARITIME EUROPA



Danmark skal være den naturlige destination for internationale rederier og andre maritime virksomheder, der ønsker at etablere sig i Europa med fx globale eller regionale kontorer.

Dette kræver, at der er global opmærksomhed om styrkerne og potentialerne i Danmarks maritime klynge, og at Det Blå Danmark bliver internationalt kendt og anerkendt som det maritime centrum for kvalitetsskibsfart i Europa. Det Blå Danmark er attraktivt på grund af de stærke købmandskompetencer i klyngen koblet med samarbejdet mellem virksomhederne.

Samtidig kræver det, at Danmark bliver bedre til at tiltrække udenlandske maritime virksomheder, der kan tilføre kompetencer, viden og knowhow til Det Blå Danmark og dermed give endnu større gennemslagskraft internationalt.

Der er således i et vækst- og beskæftigelsesperspektiv en oplagt mulighed for at forbedre markedsføringen af Det Blå Danmark med henblik på at tiltrække udenlandske maritime virksomheder til Danmark og skabe afsæt for eksport af maritime produkter og serviceydelser.

1. MARKEDSFØRING AF DET BLÅ DANMARK: KERNEN I DET MARITIME EUROPA

Der foretages ikke i dag en samlet markedsføring af Det Blå Danmark for at tiltrække virksomheder og skabe fokus på danske maritime eksportvirksomheder. I Singapore har man fra offentlig side arbejdet målrettet med at markedsføre Singapore som et attraktivt sted at lede maritim virksomhed fra. Det kan Danmark lære af.

Grønne løsninger er ligesom Det Blå Danmark en dansk erhvervsmæssig styrkeposition. Ved at skabe sammenhæng mellem disse to styrker er der potentiale for at styrke klyngen.

Dermed kan der skabes forudsætninger for ny vækst og beskæftigelse i Danmark, ikke mindst i lyset af det skærpede internationale fokus på blandt andet skibsfartens klima- og miljøbelastning.

Regeringen vil:

- Iværksætte en målrettet og ambitiøs markedsføring af Det Blå Danmark som kernen i det maritime Europa.
- Igangsætte et markedsføringssamarbejde mellem Det Blå Danmark og markedsføringskonsortiet State of Green.

2. BEDRE TILTRÆKNING AF UDENLANDSKE MARITIME VIRKSOMHEDER

Danmark er i dag verdens fjerdestørste operatørnation. Danmarks position udfordres af den øgede konkurrence globalt fra fx Singapore. Det kan få betydning for beskæftigelsen, bevarelsen af maritim knowhow og den danske indflydelse på den internationale regelfastsættelse på søfartsområdet.

Hvis Danmark skal fastholde og udbygge sin position, er det således afgørende, at flere udenlandske maritime virksomheder vælger at drive virksomhed i Danmark og at have skibe under dansk flag.

Udenlandske virksomheder skal opleve at møde en koordineret dansk indsats med både maritim og erhvervmæssig ekspertise vedrørende danske forhold og rammevilkår. Det skal ske i samarbejde mellem Erhvervs- og Vækstministeriet, Udenrigsministeriet, Søfartsstyrelsen, Invest in Denmark og de danske ambassader.

Ligeledes bør investeringsfremmeindsatsen basere sig på en koordineret indsats, der omfatter Søfartsstyrelsens tekniske viden og netværk inden for den maritime sektor, Invest in Danmarks kompetencer inden for investeringstiltrækning samt Udenrigsministeriets globale netværk af repræsentationer.

Regeringen vil:

- Styrke tiltrækningen af udenlandske maritime virksomheder.
- Etablere én myndighedsindgang for maritime virksomheder.

3. INTERNATIONAL MARITIM KONFERENCE OM GRØN SKIBSFART

Som en del af markedsføringen er det ambitionen, at der skal afholdes markante internationale begivenheder inden for det maritime område i Danmark. Disse skal understrege Danmarks ambition om at være kernen i det maritime Europa og et maritimt vækstcenter.

Danmark er internationalt i front med grøn skibsfart, og konferencen skal bidrage til at fremhæve Danmarks fokus på energieffektive løsninger til de maritime erhverv.

Regeringen vil:

- I samarbejde med erhvervet afholde en stor international maritim konference om grøn skibsfart hvert andet år.

DET SKAL VÆRE ATTRAKTIVT AT DRIVE MARITIM VIRKSOMHED I DANMARK



En afgørende forudsætning for, at Danmark skal kunne udvikle sig til at blive kernen i det maritime Europa, er, at det er attraktivt at drive maritim virksomhed i Danmark.

Danmark konkurrerer med andre lande om at fastholde virksomheder og arbejdspladser og tiltrække nye aktiviteter. Det er derfor helt afgørende, at såvel danske som udenlandske virksomheder føler sig velkomne i Danmark.

Det kræver et bedre kendskab til virksomhedernes behov, og at disse behov ikke sidder overhørig. Servicen i den offentlige sektor skal forbedres, og de oplevede administrative byrder for virksomhederne mindskes.

Samtidig skal rammebetingelserne være konkurrencedygtige og tidssvarende, ligesom der skal være adgang til kapital og finansiering af blandt andet investeringer i grøn omstilling.

Vækstteamet for Det Blå Danmark har peget på, at de danske skatteregler for moderne søfarende kan sidestilles med traditionelle søfarendes. Regeringen finder ikke, at problemet kan løses inden for de nuværende finansielle rammer.

4. AFSKAFFELSE AF NATIONALE SÆRKRAV

Danmark arbejder for høje internationale sikkerheds-, sundheds- og miljøstandarder, som er økonomisk, sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt bæredygtige. Samtidig er internationalt harmoniserede regler vigtige for dansk skibsfart, der opererer internationalt og i international konkurrence.

Danske regler skal være på linje med den internationale regulering af skibsfarten uden at gå på kompromis med sikkerhedsniveauet.

Regeringen vil:

- Søge fortsat at internationalisere henholdsvis ophæve danske tekniske særregler for skibe.
- Tilpasse de danske støjregler til nye internationale standarder, som forventes vedtaget ved udgangen af 2012.
- Gøre det nemmere at få anerkendt obligatoriske efteruddannelseskurser, herunder i sygdomsbehandling, der er gennemført i andre lande.

5. REDUKTION AF ADMINISTRATIVE BYRDER

Administrative byrder har betydning for konkurrenceevne og effektivitet, fordi de binder både rederier og søfarendes ressourcer. Regeringen vil fortsætte indsatsen for at nedbringe de administrative byrder, der stammer fra IMO-, EU- og national regulering.

Regeringen har i den forbindelse blandt andet nedsat Virksomhedsforum for enklere regler, der skal udpege de områder, hvor virksomhederne oplever de største byrder, og komme med ideer til forenklinger. I dette arbejde indgår også regler, der gælder særskilt for de maritime virksomheder.

I EU vil regeringen arbejde aktivt for EU's Blue Belt Projekt, der sigter mod en vedtagelse af markante administrative lettelser for skibe, der lægger til havn i EU.

Regeringen vil:

- Tage konkrete initiativer til forenkling af regler i forhold til de områder, hvor søfarende og rederier oplever administrative byrder.
- Fortsætte den aktive indsats i IMO med at reducere administrative byrder.
- Gennemføre et pilotprojekt på danske skibe, der viser, hvordan elektroniske certifikater kan anvendes på lige fod med originale papirversioner, med henblik på at bidrage til international regulering.

6. DIGITALISERET MYNDIGHEDSKONTAKT

Al kommunikation mellem Søfartsstyrelsen og aktørerne i Det Blå Danmark skal så vidt muligt digitaliseres og kunne gennemføres på engelsk.

Regeringen vil derfor arbejde for, at alle indberetninger, ansøgninger og øvrig kommunikation med Søfartsstyrelsen så vidt muligt skal ske digitalt, ligesom alle data skal stilles til rådighed for aktørerne i Det Blå Danmark.

I løbet af de næste år vil de digitale platforme blive udnyttet fuldt ud i forbindelse med kommunikation mellem de maritime aktører og myndighederne.

Det vil gøre det lettere for de søfarende og danske rederier at kommunikere med myndighederne.

I takt med at ydelserne digitaliseres, vil regeringen give søfarende og virksomheder adgang til egne data, herunder på relevante platforme som [virk.dk](#), [borger.dk](#), [dma.dk](#), mobile applikationer m.v.

Regeringen vil:

- Sikre, at ansøgning og sagsbehandling af sønæringsbeviser og besætningsfastsættelser kan foretages digitalt.

7. MODERNISERING AF SKIBSREGISTRERINGSREGLERNE

De danske skibsregistreringsregler er et afgørende rammevilkår for danske og udenlandske rederier, der ønsker at drive virksomheder fra Danmark. De nuværende skibsregistreringsregler er på nogle områder utidssvarende i forhold til udviklingen på det maritime område og den danske selskabslovgivning i øvrigt.

For at gøre det attraktivt at være rederi i Danmark og styrke muligheden for at sikre skibe under dansk flag og understøtte beskæftigelse på land i Danmark moderniseres reglerne. I en globaliseret verden er det nødvendigt at have fleksible regler, for at virksomhederne ikke flager ud, opretter datterselskaber i andre lande eller lignende.

For det første moderniseres reglerne om nationalitetskrav til bestyrelsesmedlemmer og kravene til bestyrelsens sammensætning. Således sikres det, at selskaber og rederier fra andre lande får bedre mulighed for at registrere skibe under dansk flag.

For det andet skal danske rederier i lighed med, hvad der gælder i andre lande, have mulighed for at eje skibe under andet flag, såfremt skibene opereres fra Danmark.

Moderniseringen skal fortsat sikre, at skibe under dansk flag har rederikontor i Danmark, og at de generelle kvalitetskrav, der er til dansk indregistrerede skibe, bevares.

Regeringen vil:

- Fremsætte et forslag til revision af søloven, der vil gøre registreringsreglerne mere tidssvarende, gøre det lettere at få skibe under dansk flag samt give mulighed for, at danske rederier kan eje skibe under fremmed flag, såfremt disse opereres fra Danmark.

8. BEDRE KONTRAKTREGLER FOR INTERNATIONAL GODSTRANSPORT TIL SØS

Internationale kontraktregler er et afgørende rammevilkår på samme måde som internationale sikkerhedsstandarder. Det kræver dog, at reglerne er tidssvarende i forhold til eksempelvis håndtering af transportdokumenter og fremme af digital kommunikation ved brug af elektroniske transportdokumenter. Herved skabes der grundlag for effektivisering og øget vækst på området.

FN har skabt grundlag for en moderne international regulering af kontraktforholdene med konventionen om aftaler for international transport af gods helt eller delvist til søs (Rotterdamreglerne).

Rotterdam-reglerne indebærer en væsentlig forenkling og effektivisering af udformningen og håndteringen af transportdokumenter. Rotterdam-reglerne åbner desuden op for brug af elektroniske transportdokumenter og giver dermed mulighed for udvikling af forretningsgange med brug af digital kommunikation, der i højere grad opfylder den moderne samhandels behov.

Regeringen vil:

- Fremsætte et forslag til revision af søloven, der gennemfører Rotterdam-reglerne.

9. BEDRE ADGANG FOR UDENLANDSKE MEDARBEJDERE OG KUNDER

Det er centralt for de danske virksomheder, herunder de maritime virksomheder, at de har mulighed for at tiltrække og fastholde kvalificeret udenlandsk arbejdskraft, og at medarbejdere kan cirkulere mellem danske og udenlandske afdelinger. Derudover er det vigtigt, at kunderne oplever, at de let kan komme til Danmark i forbindelse med besøg hos danske virksomheder.

Regeringen vil:

- Gennemse visumreglerne i regi af den arbejdsgruppe, som justitsministeren har nedsat, og som skal sikre, at reglerne om forretnings- og turistvisum er tidssvarende.
- Se på mulighederne for at sikre effektive regler for virksomhedernes rekruttering af international arbejdskraft i forbindelse med en kommende reform af international rekruttering, herunder på mulighederne for korttidsophold for udenlandsk arbejdskraft i virksomheder i Danmark.

10. STYRKET ADGANG TIL EKSPORTFINANSIERING

Regeringen har ad flere omgange taget initiativer for at styrke danske virksomheders adgang til finansiering. Senest har regeringen fremlagt en ny kreditpakke, der skal bidrage med udlån til erhvervslivet på omkring 12 mia. kr. fra 2013 til 2015.

Regeringen vil:

- Igangsætte et arbejde i regi af EKF med henblik på at afklare, om der kan udarbejdes standardiserede finansieringspakker til eksport af maritimt udstyr, herunder om der vil være kommerciel interesse i sådan en ordning blandt banker, der finansierer investeringer i nybygning og retrofit af skibe.
- Undersøge muligheden for at udbrede brugen af såkaldte "shopping lines" for store kunder i olie- og gassektoren, der i en bank stiller en ramme til rådighed for den udenlandske kunde, som kan bruges til finansiering af indkøb hos danske virksomheder.

11. BEDRE ADGANG TIL EU-FINANSIERING

Der er generelt muligheder for danske virksomheder i at hjemtage EU-midler fra forskellige EU-fonde og -programmer.

Der skal sættes aktivt ind for at sikre, at potentialet udnyttes i den kommende EU-budgetperiode fra 2014-2020, hvor der er fremlagt EU-budgetforslag vedrørende en række programmer med relevans for Det Blå Danmark, herunder blandt andet Connecting Europe Facility (CEF)-programmet, Competitiveness of Enterprises and SMEs

(COSME)-programmet og Horizon2020-programmet. Hertil kommer de ti igangværende programmer under den Europæiske Investeringsfond (EIF), der blandt andet kan være med til at tilvejebringe risikovillig kapital til projekter med høj risiko og stort potentiale.

Regeringen vil:

- I forbindelse med den kommende innovationsstrategi styrke samarbejdet om at understøtte den danske deltagelse i EU-programmerne og sikre bedre arbejdsdeling, koordination og synergi mellem de indsatser, som i dag yder support til virksomheders, videninstitutioners og andre myndigheders deltagelse i EU's rammeprogrammer.

DER SKAL SKABES VÆKST GENNEM GRØN SKIBSFART OG GRØNNE LØSNINGER



Skibsfartserhvervet står over for en omfattende grøn omstilling i de kommende år, og der er i stigende grad efterspørgsel efter miljø- og energieffektive løsninger. Det er løsninger, som danske virksomheder kan levere.

Fremtidens klima- og miljøregulering kan give erhvervsmæssige muligheder, som kan give anledning til vækstmuligheder for Det Blå Danmark. Det kræver, at udformning og implementering af fremtidig regulering sker i tæt dialog med erhvervet, så styrkepositionerne i sektoren understøttes.

Reguleringen skal blandt andet give incitamenter for virksomhederne til at udvikle og anvende ny teknologi, som fx nye materialer, alternative brændstoffer som fx LNG (flydende naturgas) og teknologier til rensning af udstødningsgas og ballastvand.

Samtidig har myndighederne en vigtig rolle i forhold til den offentlige efterspørgsel efter skibe og transportydelser samt i forhold til at sætte kursen for grøn skibsfart og grønne løsninger internationalt.

12. KLAR DOKUMENTATION AF KLIMA- OG MILJØPERFORMANCE

Danske rederiers skibe har en høj standard for klima og miljø. Det vil derfor kunne være en erhvervsmæssig mulighed og konkurrencefordel for danske rederier, hvis man sammenligneligt og troværdigt kan dokumentere de enkelte skibes miljø- og klimabelastning over for kunder, der efterspørger miljø- og klimavenlig transport. Dette kan også medføre øget efterspørgsel efter produkter fra andre maritime virksomheder, der klart kan dokumentere deres udstyrs miljø- og klimaeffekt.

Der eksisterer allerede i dag en række regionale systemer, der arbejder med hver deres tilgang inden for miljø- og klimaklassificering af skibe, men de har begrænset udbredelse. Regeringen vil se på mulighederne for international harmonisering, fx udvikling af en ny frivillig international standard på området.

Regeringen vil:

- I regi af Partnerskabet for Renere Skibsfart kortlægge eksisterende systemer til miljøklassificering af skibe, undersøge, hvilke praktiske udfordringer en miljøklassificering kan have for redere og kunder, og undersøge mulighederne for at indføre differentierede havneafgifter på baggrund af skibes miljøegenskaber.

13. MERE ENERGIEFFEKTIVE SKIBE

Der er vedtaget internationale regler for reduktion af nye skibes CO₂-udslip, men eksisterende skibes udledning er endnu ikke reguleret.

Udviklingen af de såkaldte markedsbaserede instrumenter til reduktion af eksisterende skibes klimabelastning, som Danmark har været fortalere for, har vist sig kompliceret at gennemføre internationalt på kort sigt.

Regeringen vil:

- Arbejde for, at der i IMO færdigudvikles international regulering, som sigter på at forbedre eksisterende skibes energieffektivitet gennem tekniske og operationelle foranstaltninger, indtil markedsbaserede instrumenter er gennemført.
- Arbejde for forslag om etablering af et internationalt baseret system for strukturet overvågning, rapportering og verifikation af skibes brændstofforbrug, der giver incitament til at være "first movers" og fremmer grøn maritim teknologi.

14. BYGNING AF SKIBE I LETVÆGTSMATERIALER

Bygning af skibe i nye materialer som fx kulfiberkomposit eller andre letvægtsmaterialer har et vækst- og miljøpotentiale, især for passagerskibe og færger, da der er betydelige driftsøkonomiske og miljømæssige fordele ved lettere skibe.

Passagerskibe bygget i letvægtsmaterialer er omkring 30 procent lettere end et tilsvarende skib i stål. Et skib af denne type vil derfor have behov for mindre brændstof og dermed udlede mindre CO₂, SO_x og NO_x.

En række tekniske forhold, herunder brandsikkerhed, skal imidlertid afklares.

Regeringen vil:

- Gennemgå reglerne med henblik på at sikre, at der ikke er unødvendige barrierer for udviklingen af det nye marked for kompositmaterialer inden årets udgang.
- Arbejde for, at de internationale regler på området tilpasses i lyset af den teknologiske udvikling.
- Etablere en tilskudspulje til grønne maritime demonstrationsprojekter. Puljen vil blandt andet kunne yde tilskud til nybygning af danske indenrigsfærger i letvægtsmateriale i form af tilskud til den ekstra udgift, der er forbundet med fx teknologiudvikling af prototyper i letvægtsmaterialer.

15. MILJØFORBEDRING AF OFFENTLIGE SKIBE

Som led i indsatsen for bæredygtige indkøb har det offentlige mulighed for at efterspørge høje standarder for sikkerhed, klima og miljø ved indkøb af skibe og skibstransportydelse, fx ved udbud af færgeruter. Der findes i dag ikke værktøjer, der understøtter bæredygtige indkøb på det maritime område, som det er tilfældet for fx køretøjer. Der er derfor behov for en bedre vejledningsindsats, når det offentlige er indkøber på skibsområdet.

Det drejer sig om vejledning om tekniske udfordringer, miljømæssige muligheder samt de gældende muligheder inden for udbudsreglerne ved retrofit.

Det vil kunne bidrage til at gøre det betydeligt lettere for offentlige myndigheder at få et overblik over økonomiske og miljømæssige fordele ved at efterspørge grønnere og renere skibsfart.

Regeringen vil:

- Udarbejde en vejledning til offentlige udbydere af skibsfart, som med råd og "best practice" sætter fokus på, hvordan miljøforbedringer og energieffektivisering kan inddrages, når fx færgedrift udbydes, eller der skal bygges nye færger.
- Under ordningen for grøn miljøteknologi under Miljøministeriet kunne udbyde projekter om fx tilskud til eftermontering af teknologier, som endnu ikke er kommercielt tilgængelige, fx partikelfiltre, og dermed bidrage til retrofitprojekter.

16. LNG (FLYDENDE NATURGAS) SOM ALTERNATIVT BRÆNDSTOF

Ny regulering af skibsfartens udledning af svovl (SO_x) og kvælstofoxid (NO_x) og energieffektivitet samt stigende udgifter til brændstof medfører, at nye og mere miljøvenlige brændstoftyper vil være mere efterspurgte.

Således bliver blandt andet LNG mere og mere relevant som brændstof til skibe, særligt i nærtransport i fx Nordsøen og Østersøen.

Der er allerede igangsat en række projekter på området, blandt andet et pilotprojekt med bygning og ibrugtagning af to gasdrevne cruisefærger til et dansk rederi, der skal sejle mellem Hirtshals i Danmark og tre byer i den sydvestlige del af Norge, og et projekt om en harmoniseret tilgang til udvikling af en infrastruktur af LNG-tankstationer i Østersøen med deltagelse af ni havne, herunder Copenhagen Malmøe Port, Aarhus Havn og havne i fire andre lande.

Regeringen vil:

- Sikre hurtige og effektive godkendelsesprocedurer vedrørende LNG-bunkringsstationer.
- Understøtte konkrete projekter om etablering af LNG-bunkringsstationer såvel til lands som til vands i danske havne.

17. ERHVERVSMÆSSIGE MULIGHEDER VED FREMTIDIG MILJØ- OG KLIMAREGULERING

Danske rederier bakker generelt op om skærpede, grønne globale regler. Fremtidig global miljø- og klimaregulering bør derfor også sikre gode vilkår for "first movers", der vælger at installere ny teknologi, før ny regulering træder i kraft, fx ved at etablere overgangsordninger. Det fremmer udvikling og implementering af ny teknologi.

En langsigtet og forudsigelig strategi for fremtidig klima- og miljøregulering kan være med til at skabe sikrere rammer for investeringer i udvikling og afprøvning af ny teknologi, såvel hos danske udstyrsleverandører som hos rederierne.

En sådan strategi kan desuden danne grundlag for en prioritering af offentlige midler til udvikling og afprøvning af nye teknologier.

En fremsynet strategi kan blandt andet adressere de områder, hvor der inden for en tiårsperiode må forudses væsentlige ændringer i miljø- og klimareguleringen.

Der kan være tale om regulering af nye områder som fx kulstofpartikler (black carbon) eller skærpelse af eksisterende lovgivning. Samtidig må strategien forventes at identificere tiltag, der sikrer en mere effektiv håndhævelse eller bedre vilkår for teknologiske "first movers".

Strategien kan også anvendes som pejlemærke for fastlæggelse af danske forhandlingspositioner forud for internationale forhandlinger, fx i IMO, og anvendes til at prioritere iværksættelse af offentligt-privat samarbejde om udviklings- og demonstrationsprojekter med betydeligt grønt maritimt potentiale.

Regeringen vil:

- Udarbejde en strategi for grøn skibsfart i samarbejde med erhvervet og i regi af Partnerskab for Renere Skibsfart. Denne skal identificere områder, hvor eksisterende og kommende regulering kan understøtte vækst og konkurrenceevne i danske maritime virksomheder, således at de erhvervsmæssige muligheder, som miljø og klimaregulering giver anledning til, kan udnyttes.

DE DANSKE MARITIME STYRKE- POSITIONER SKAL UDBYGGES OG ANVENDES TIL AT SKABE VÆKST



Danske maritime virksomheder skal være godt rustet til at vokse globalt, når den europæiske og amerikanske økonomi igen skaber efterspørgsel efter varer fra de store vækstmarkeder i Asien og Sydamerika. Samtidig skal de danske styrkepositioner inden for miljø- og klimavenlige løsninger samt offshore udnyttes.

Offshorebranchen er i vækst, både når det kommer til offshore olie og gas og offshore vind. Dette er tilfældet både i Nordsøen og i Arktis, hvor der vurderes at være store muligheder i fremtiden.

Det giver gode muligheder for relaterede maritime aktiviteter som fx service- og supplyskibe og udvikling af maritimt udstyr og teknologi. En udnyttelse af disse muligheder kan understøtte beskæftigelsen inden for den maritime sektor for blandt andet søfarende og andre tekniske medarbejdere.

Samtidig kan skibsfartens grønne omstilling skabe erhvervsmæssige muligheder for den grønne danske udstyrsindustri. I takt med at nybygningen af skibe er aftagende, vil der i særlig grad være muligheder inden for såkaldt retrofitting af eksisterende skibe, så de bliver mere miljøvenlige og energieffektive.

18. PARTNERSKAB OM MARITIMT RETROFIT

De danske maritime udstyrsproducenter er førende i forhold til miljø- og klimavenlige løsninger. Det gælder blandt andet løsninger, der kan implementeres på eksisterende skibe og derved reducere skibenes miljøbelastning. Der forventes at være en stigende efterspørgsel efter disse løsninger, da der i de kommende år ikke forventes store nybygningsprogrammer for skibe.

Det kan betyde et stort marked for at miljø- og energiforbedre de eksisterende skibe. Der er gode muligheder for, at danske maritime virksomheder kan løse denne opgave, da Danmark har stærke kompetencer på dette område.

Partnerskabet skal bestå af konkrete projekter, der kan udvikle løsninger til at imødekomme den stigende efterspørgsel efter optimering af processer og implementering af grønne maritime løsninger og udstyr som eksempelvis energieffektiv bundmaling, udstyr til rensning af udstødningsgas for svovl (scrubbere) og LNG (flydende naturgas).

Regeringen vil:

- I samarbejde med erhvervet etablere et "Maritimt Retrofit"-partnerskab med fokus på konkrete maritime retrofitprojekter.

19. MARITIME SERVICEYDELSER TIL OFFSHORE

Vækstteamets arbejde har understreget, at offshore, herunder havvindmølleindustrien, er en sektor i stærk vækst på europæisk og globalt plan. Der forventes en betydelig stigning i antallet af offshoreinstallationer og en beskæftigelsestilvækst på området i de kommende år.

Det skaber grobund for en stigning i de maritime ydelser, der knytter sig til offshore, som fx supply- og hotelskibe.

Regeringen ønsker at støtte op om denne udvikling og fremme mulighederne for vækst og beskæftigelse inden for de maritime erhverv relateret til offshore.

Regeringen vil:

- Arbejde for, at de tekniske og besætningsmæssige krav til danske vindmølle-skibe er konkurrencedygtige set i forhold til andre landes krav.
- Arbejde for, at kravene til skibenes besætninger målrettes i forhold til offshore-områdetets specialskibes anvendelsesområder.
- Arbejde for at styrke det nordiske samarbejde om udviklings- og vækstmuligheder for små og mellemstore virksomheder inden for de maritime erhverv relateret til offshore.

20. EU'S MARITIME STATSSTØTTERETNINGSLINJER SKAL UNDERSTØTTE VÆKST

Det er vigtigt, at rammebetingelserne for skibsfarten følger udviklingen på søfartsområdet. Der er behov for fleksibilitet for rederierne, således at det er lettere at tilpasse virksomheden til nye vækstmuligheder og konjunkturændringer, fx ved indchartring, frem for at have et decideret ejerskab af skibet.

Udformningen af EU's statsstøtteredningslinjer for maritim transport er afgørende for, at Danmark fortsat kan tilbyde den maritime sektor stabile, attraktive og fremtidsorienterede rammebetingelser med vækstpotentiale for kvalitetsskibsfart og maritime kompetencer.

I dag begrænser EU's maritime statsstøtteredningslinjer imidlertid anvendelsen af tonnageskat på rederiernes indchartring af skibe i uhensigtsmæssig grad, ligesom en række maritime aktiviteter, der udføres af specialskibe, ikke er omfattet af retningslinjerne.

Endvidere beror det ofte på nationale fortolkninger, om aktiviteter kan være omfattet, fx når skibe udfører særlige aktiviteter såsom slæbning af skibe i farvande med is. Dette er uhensigtsmæssigt, ikke mindst i lyset af at der er et stort vækstpotentiale for danske virksomheder inden for disse områder og gode muligheder for dansk beskæftigelse på fx specialskibe.

Regeringen vil:

- Arbejde for, at EU's maritime statsstøtteredningslinjer bliver gjort mere tids-svarende og i bedre overensstemmelse med udviklingen i den maritime sektor, herunder i forhold til operation af indchartrede skibe og brug af specialskibe inden for blandt andet offshore.

21. UNDERSTØTTELSE AF MARITIME AKTIVITETER I ARKTIS

De maritime vækstmuligheder forbundet med olie- og mineraludvinding i Arktis og den øgede kommercielle sejlads i de arktiske farvande kræver øget fokus på skibes konstruktion og sikkerhedsudstyr samt besætningernes kompetencer. Desuden er der et generelt behov for at styrke sejladssikkerheden i disse farvande for at forebygge ulykker.

Det store geografiske område vanskeliggør overvågning af skibstrafikken omkring Grønland og i hele Arktis, og udvidelsen af de sejlbare områder og den øgede trafik nødvendiggør en øget overvågning med henblik på forbedring af sejladssikkerheden.

Alle større skibe er i dag udstyret med Automatic Identification System (AIS) udstyr, og et satellitbaseret AIS-system forventes at have et stort potentiale i de arktiske farvande.

Regeringen vil:

- Fremlægge lovforslag, der skal styrke sejladssikkerheden ved Grønland.
- Arbejde for, at IMO's polarkode gennemføres og indeholder danske mærkesager om koordineret sejlads for krydstogtskibe samt redningsudstyr.
- Gennemføre et pilotprojekt om satellitbaseret AIS-overvågning af skibstrafikken i arktiske farvande.
- Styrke samarbejdet med de andre arktiske stater om blandt andet sejladssikkerhed.
- Arrangere et seminar i regi af Dansk-Russisk Regeringsråd om sejlads- og søsikkerhed i Arktis.

22. STYRKET ADGANG TIL DE GLOBALE MARKEDER

Som en lille, åben økonomi har Danmark gavn af fri og åben markedsadgang ude og hjemme. Dansk søfart er afhængig af det barrierefri samhandelsregime, der generelt gælder for international maritim transport.

Den maritime udstyrs- og serviceindustri har ligeledes brug for fri og åben adgang til at kunne afsætte produkter på skibsbygningsmarkederne i blandt andet Sydkorea og Kina. Regeringen har allerede indgået nye samarbejdsaftaler på det maritime område med Sydkorea i maj 2012 og Singapore i september 2012.

Regeringen vil:

- Fremme danske synspunkter om markedsadgang for de maritime erhverv i EU's frihandelsforhandlinger med tredjelande.
- Indgå og udnytte bilaterale samarbejdsaftaler med lande, der er relevante for Det Blå Danmark.
- Styrke de maritime relationer til Kina, Korea, Singapore og andre søfartsnationer gennem besøg og fælles aktiviteter.
- Afholde skibsfartspolitiske seminarer og øvrige aktiviteter i særligt Brasilien, Rusland, Indien og Kina i forlængelse af regeringens vækstmarkedsstrategier og kommende handelspolitiske strategi.
- Ansætte maritime eksperter på ambassaden i et eller flere centrale lande.

23. BLÅ UDVIKLING I DE DANSKE HAVNE

I de seneste år har der været stort fokus på at skabe de bedst mulige betingelser for danske havne. På den måde kan danske havne bedst muligt realisere det store potentiale, de besidder som knudepunkter i det nationale transportsystem og som centre for vækst.

En central grundsten i disse bestræbelser er revisionen af havneloven, der blev vedtaget i marts 2012, og det store betækningsarbejde, der gik forud herfor.

I forbindelse med betækningsarbejdet anbefalede en enig kreds af repræsentanter fra havnebranchen blandt andet, at der oprettes et nationalt erhvervshavneråd, der løbende følger udviklingen i havnesektoren og havnelovens betydning herfor.

Et vigtigt aspekt i det nationale erhvervshavneråds virke er at følge de rammevilkår, der blev etableret med revisionen af havneloven, efterhånden som erhvervet og havnenes brugere oparbejder erfaring med de nye regler.

Regeringen vil:

- Indkalde det nationale erhvervshavneråd med henblik på at drøfte en strategi for godshåndtering og godsprocedurer i havnene, så det sikres, at havnene også fremadrettet har de bedste betingelser for at bidrage til væksten.

MARITIME KOMPETENCER,
UDDANNELSE, INNOVATION
OG FORSKNING SKAL
UNDERSTØTTE VÆKSTEN



Det Blå Danmarks fundament er adgangen til kompetente og højt kvalificerede medarbejdere. Det drejer sig både om de merkantile og de teknisk uddannede, herunder de søfarende. For at opretholde denne stærke basis skal de maritime uddannelser konstant tilpasses udviklingen og efterspørgslen i den maritime klynge.

For at understøtte vækstperspektiverne i Det Blå Danmark er det centralt, at de rette kompetencer er til stede. Blandt andet oplever offshoreindustrien mangel på folk med de rette kompetencer, ligesom Danmark i modsætning til en række sammenlignelige lande ikke har en merkantil shippinguddannelse på akademisk niveau.

Tilsvarende er det vigtigt, at den maritime forskningsindsats samles og styrkes. Det er i den forbindelse afgørende, at der er et tæt samarbejde mellem forskningsinstitutioner og virksomheder, således at forskningen anvendes aktivt til at understøtte vækst og beskæftigelse.

24. GENEREL STYRKELSE AF UDDANNELSESOMRÅDET

Erhvervet påvirkes kontinuerligt af nye udfordringer som følge af ændrede konkurrenceforhold. Det er derfor en konstant og central udfordring at sikre, at der er tilstrækkelig arbejdskraft med de rette kompetencer til rådighed, og at nye udfordringer kan imødekommes og løses.

Regeringen vil:

- Følge op på, at relevante uddannelsesinstitutioner og erhvervsliv i størst muligt omfang benytter de eksisterende muligheder for at indgå samarbejde om at udvikle både ordinære uddannelser, herunder erhvervsuddannelser, og søfartsuddannelser samt relevant efter- og videreuddannelse. Det skal sikres, at de konkrete kompetencebehov afdækkes, og at relevante tilbud udvikles og igangsættes. Opfølgningen vil finde sted i den løbende dialog med Uddannelsesrådet for de maritime uddannelser.

25. GLOBALE STUDIEFORLØB

Den indgående og udgående studentermobilitet bidrager til at styrke kvaliteten af de danske uddannelser og dermed den kommende arbejdsstyrkes evne til at skabe vækst.

Højtuddannet arbejdskraft med international forståelse, erfaringer og netværk er en forudsætning for, at Det Blå Danmark fortsat kan klare sig i den globale konkurrence. Samtidig skal Det Blå Danmark kunne tiltrække de dygtigste internationale studerende og medarbejdere, der kan bidrage til at styrke de internationale miljøer på de maritime uddannelsesinstitutioner og i virksomhederne.

Institutioner med maritime længerevarende uddannelser bør derfor arbejde målrettet med udveksling af studerende, herunder sikre at danske studerende tilbydes at tage dele af uddannelsen i udlandet.

Den tværgående undervisning på engelsk skal styrkes på de maritime uddannelser, og der bør arbejdes med undervisning i internationalt samarbejde og forhandling i forhold til de relevante opgaver, som de studerende vil skulle varetage, når de kommer i beskæftigelse.

Regeringen vil:

- Med udgangspunkt i indgåede samarbejdsaftaler med andre lande arbejde på at styrke de eksisterende uddannelsesmæssige samarbejdsaftaler samt arbejde på at udvikle nye samarbejdsaftaler med andre lande, der kan gavne væksten i Det Blå Danmark.
- Indgå i dialog med de maritime uddannelsesinstitutioner for at fremme samarbejdet med uddannelsesinstitutioner i nærområdet, herunder landene omkring Nordsøen.

26. STYRKET UDDANNELSE PÅ OFFSHOREOMRÅDET

Det er afgørende for vækst og beskæftigelse i offshorebranchen, at der er adgang til arbejdskraft med de rigtige tekniske kompetencer i særligt de egne af landet, hvor offshoreaktiviteterne er størst. Hvis ikke, går beskæftigelsen uden om Danmark.

Offshoreaktiviteterne foregår både inden for olie og gas samt havvind og de mange støtteaktiviteter, som følger med. Personer med blandt andet maritime uddannelser vil med målrettet efteruddannelse i forhold til offshoreområdet kunne opnå de kompetencer, som offshoreerhvervene efterspørger.

Uddannelsesinstitutionerne, herunder de maritime, er allerede i gang med at udbyde offshoreuddannelse til erhvervet, men der kan også være behov for at inddrage uddannelseselementer omkring offshore i flere uddannelser, enten som valgfag eller obligatoriske elementer.

Regeringen vil:

- Nedsætte en arbejdsgruppe med deltagelse af erhverv, uddannelsesinstitutioner og myndigheder, der kan afdække offshorebranchens kompetencebehov og foreslå initiativer til imødekomme heraf. Arbejdsgruppen skal levere forslag til initiativer inden udgangen af 1. halvår 2013.

27. NY SHIPPINGUDDANNELSE

Det Blå Danmarks vækst skyldes blandt andet et godt maritimt købmændskab, men der udbydes i dag ikke en maritim, merkantil uddannelse på akademisk niveau i modsætning til i flere af de lande, som Danmark konkurrerer med.

Shippingmedarbejdere arbejder internationalt med køb og salg, operation og befragtning af skibe. Derfor er der brug for en international uddannelse, der giver de shippingstuderende deres første muligheder for at etablere netværk med fremtidige samarbejdspartnere i andre stærke maritime nationer.

En sådan uddannelse bør indeholde praktikelementer samt et semester i udlandet enten i en virksomhed eller på en udenlandsk uddannelsesinstitution.

Regeringen vil:

- Drøfte ønsket om etablering af en maritim merkantil shippinguddannelse på bachelorniveau med parter fra erhvervet og relevante uddannelsesinstitutioner. Det er målet, at der kan udarbejdes forslag til en sådan uddannelse med henblik på igangsættelse i 2014.
- Anvende de nyligt indgåede samarbejdsaftaler med asiatiske maritime vækstlande som Korea og Singapore til at sikre, at der kan tilbydes ophold på en asiatisk uddannelsesinstitution som en del af uddannelsen.

28. BEDRE OVERGANGE TIL KANDIDAT- OG MBA-UDDANNELSER

For maritimt uddannede med videregående uddannelse har det hidtil ikke været så enkelt at komme ind på en kandidat- eller MBA-uddannelse. Dermed forringes mulighederne for videreuddannelse på højt niveau inden for Det Blå Danmark.

Regeringen vil:

- Skabe bedre mulighed for overgang fra de maritime videregående uddannelser til kandidat- og MBA-uddannelserne ved at tage initiativ til, at udbuddet af kandidat- og MBA-uddannelser med relevans for personer med maritime uddannelser gennemgås, og at det undersøges, om der kan indlægges særlige forløb eller valgfag i de maritime uddannelser, som kan lette overgangen til MBA- eller kandidatuddannelser.

29. FLEKSIBLE EFTER- OG VIDEREUDDANNELSESTILBUD

Regeringen ønsker at gøre det mere attraktivt for faglærte at tage en videregående uddannelse, samtidig med at de kan bevare tilknytningen til arbejdsmarkedet, mens de studerer.

Samtidig efterspørger Det Blå Danmark arbejdskraft med tekniske og håndværksmæssige kompetencer. Disse to udfordringer går hånd i hånd.

Ved at skabe mere attraktive studiemuligheder og dermed en bedre overgang til videreuddannelse for personer med håndværksmæssig uddannelse kan man øge Det Blå Danmarks adgang til arbejdskraft med de rette kompetencer.

Regeringen vil:

- Udvide mulighederne for at tage flere maritime officersuddannelser som helt eller delvist fjernundervisningsstudie, så videreuddannelsesmulighederne forbedres for personer i beskæftigelse og personer, som arbejder til søs.
- Sikre, at der gives højst mulig grad af merit i det maritime uddannelsessystem, således at dobbeltindlæring og blindgyder undgås.
- Opfordre arbejdsmarkedets parter til at udarbejde målrettede kompetenceudviklingsstrategier og forløb for medarbejderne inden for de maritime erhverv.

30. TVÆRGÅENDE MARITIM FORSKNING

For at danske maritime virksomheder kan klare sig i den globale konkurrence, er der behov for, at de hele tiden udvikler deres produkter og ydelser. Det Blå Danmark skal være innovativt for at klare sig i den globale konkurrence.

Det kan være en stor udfordring for især små og mellemstore maritime virksomheder at få igangsat eller deltage i forskningsprojekter. En række af fremtidens udfordringer kalder på løsninger, der går på tværs af de traditionelle forskningsskel mellem eksempelvis teknisk og erhvervsøkonomisk forskning.

Der er behov for, at der gensidigt tages initiativ til samarbejde mellem de maritime erhverv og forskningsinstitutioner, således at det sikres, at forskningen bidrager til udviklingen af virksomhedernes forretningsområder.

Regeringen vil:

- Nedsætte et Forskningspolitisk Kontaktudvalg med deltagelse af erhverv, uddannelsesinstitutioner og myndigheder med henblik på at identificere tværgående forskningsproblemstillinger inden for det maritime område og igangsætte samarbejde om tværgående maritim forskning.

31. PARTNERSKAB OM LEAN SHIP OF THE FUTURE

Den skærpede globale konkurrence og den økonomiske krise betyder, at skibsfarterhvervet har øget fokus på, hvordan der kan skabes omkostningsreduktioner og optimering af driften.

Hvis Det Blå Danmarks muligheder for at arbejde mere enkelt og effektivt styrkes, så skabes der et bedre grundlag for vækst og beskæftigelse i erhvervet.

Målsætningen om, at dansk skibsfart er kvalitetsskibsfart, skal fastholdes, så skibe i det danske register fortsat er kendetegnet ved et højt niveau af sikkerhed, sundhed og miljøbeskyttelse.

Et partnerskab, der kan se på optimering af arbejdsgange og processer i den maritime klynge og fx se på øget effektivisering og digitalisering, udvikling af medarbejderkompetencer, lettelse af administrative byrder og forbedring af samarbejdet mellem virksomheder og myndigheder i Det Blå Danmark, vil styrke erhvervet.

Et sådant partnerskab kan styrke de maritime virksomheders produktivitet og konkurrenceevne, skabe nye forretningsområder for udstyrsproducenter, forbedre arbejdsmiljøet for søfarende og give de søfarende kompetencemæssige fordele, der kan gøre dem attraktive på det globale jobmarked.

Regeringen vil:

- Tage initiativ til at etablere et "Lean Ship of the Future"-partnerskab med rederier, udstyrsproducenter, faglige organisationer, uddannelses- og forskningsinstitutioner og de offentlige myndigheder, der er i berøring med Det Blå Danmark.
- Bruge "Lean Ship of the Future"-partnerskabet aktivt til markedsføring af det danske skibsregister og bidrage til arbejdet med at reducere de administrative byrder.

VÆKSTEN SKAL BYGGE PÅ KVALITETSSKIBSFART



Det Blå Danmarks konkurrenceevne og internationale anerkendelse går hånd i hånd med Danmarks ry for kvalitetsskibsfart. For at være kernen i det maritime Europa er det vigtigt, at Danmark fortsat står for kvalitetsskibsfart.

Dansk kvalitetsskibsfart er baseret på en positiv business case, høje standarder for sikkerhed, sundhed og sociale forhold og fokus på beskyttelse og forbedring af miljø og klima.

En effektiv global håndhævelse af regler og standarder for sikkerhed, miljø og klima er også central for at forebygge ulige konkurrenceforhold for nationer, der som Danmark prioriterer kvalitetsskibsfart.

Kvalitetsskibsfart indebærer også, at Danmark skal være aktiv i det internationale samarbejde om bekæmpelse af pirateri, der udgør en stor trussel for skibsfarten og de søfarende. Det indebærer også, at danske regler skal være tidssvarende og velegnede til at imødekomme situationen og sikre beskyttelse af de søfarende.

Regeringen vil:

- Arbejde aktivt for høje internationale standarder.

32. STYRKET HÅNDHÆVELSE NATIONALT OG GLOBALT

En effektiv global håndhævelse af nye regler er en forudsætning for at få maksimal effekt for sikkerhed, miljø og klima. Det er også helt centralt for at sikre lige konkurrencevilkår for skibsfarten.

Endvidere er det væsentligt, at de rette tekniske løsninger og udstyr til overvågning af blandt andet miljøbelastningen er til rådighed, og at udstyret er pålideligt og anerkendt.

Regeringen vil:

- Gennemføre et forstudie med henblik på at udvikle og udbrede nye og mere effektive metoder til overvågning af svovlindholdet i skibes brændstoffer. Forstudiet skal danne grundlag for et pilotprojekt, hvor nye metoder til håndhævelse af svovlreglerne afprøves i samarbejde mellem flere lande, fx omkring Østersøen.
- I regi af Partnerskab for Ballastvand arbejde for udvikling af metoder til håndhævelse af reglerne om ballastvand.
- Arbejde for at fastlægge præcise EU-regler om dokumentation i forbindelse med godkendelse af maritimt udstyr.

33. FORTSAT KAMP MOD PIRATERI

Pirateri er fortsat en betydelig trussel mod de søfarendes sikkerhed og den fri verdenshandel. Regeringen ønsker, at den søfarende er forberedt og beskyttet før, under og efter sejlads i piratområder.

Der findes allerede i dag danske regler og aftaler, der sikrer den søfarende i tilfælde af pirateri, men der er områder, hvor reglerne med fordel kan styrkes og præciseres for at sikre den søfarendes retsstilling.

Regeringen vil:

- Fremsætte et forslag til revision af sømandsloven med henblik på at styrke de søfarendes rettigheder og rederiernes forpligtigelser som arbejdsgiver i forbindelse med piraterisituationer, herunder vedrørende løn og ophør af ansættelse fra rederens side.
- Stille øgede uddannelseskrav vedrørende pirateri.
- Tage initiativ til at sikre pårørende, som savner forsørgelse som følge af en gidselsituation.
- Fortsat arbejde aktivt for den internationale indsats mod pirateri.

34. STYRKET INDSATS I IMO

Danmark er i dag blandt den gruppe af lande, der fortsat bidrager til den internationale regelfastsættelse gennem blandt andet forslag til ny regulering i IMO.

Hvis Danmark skal styrke sin indsats yderligere og sætte den internationale dagsorden for at fremme høje standarder, grønnere skibsfart og bedre beskyttelse af den søfarende, herunder i forbindelse med pirateri, bør Danmark imidlertid – i lighed med andre store skibsfartsnationer – også satse på at have en fast repræsentant i IMO.

Regeringen vil:

- Oprette en stilling som dansk maritim ekspert i IMO.

35. EFFEKTIVISERING AF LODSSYSTEMET GENNEM ØGET KONKURRENCE

Den ændring af lodsområdet, som blev gennemført med lodsloven af 2006, har ikke haft den ønskede effekt.

Siden lodslovens indførelse har lodsvæsenet gennemført betydelige takstforhøjelser (20-25 procent), hvilket har medført kritik fra lodsbrugerne.

Regeringen vil:

- Fremsætte lovforslag om omdannelse af det statslige lodsvæsen til en selvstændig offentlig virksomhed med det formål at øge konkurrencen og effektiviteten inden for lodsområdet, uden at det går ud over sejladsikkerheden.

36. KVALITETSSTANDARDE FOR UDSTYRS- OG SERVICEPRODUCENTER

Danske udstyrs- og serviceproducenter, der er karakteriseret ved høj kvalitet af udstyr og service og deraf følgende høje omkostninger, har ofte en konkurrencemæssig ulempe ved, at det er vanskeligt at sammenligne kvalitet af udstyr og service.

Disse virksomheder kan derfor have fordel af en international certificering, der kan bruges i markedsføringsøjemed.

Gennem certificeringen vil man kunne fokusere på de fordele, som redere får ved at benytte udstyr fra certificerede danske producenter, fx lavere vedligeholdelses- og serviceomkostninger og driftsoptimering, ved at skibet ligger mindre stille.

Regeringen vil:

- Støtte aktivt op om branchens udvikling af en international certificering for udstyrs- og serviceproducenter gennem standardiseringsarbejdet i regi af Dansk Standard.

37. INTERNATIONALT SAMARBEJDE OM NYE SKIBSDESIGN

Bygning af skibe til den danske handelsflåde sker i stort omfang i Asien. For at sikre afsætning af blandt andet dansk skibsudstyr er der behov for en ny tilgang, hvor danske rederier og udstyrsleverandører sammen med et udenlandsk værft etablerer et partnerskab.

Formålet er at udvikle miljø- og energivenlige skibe og skibssystemer, som sætter nye standarder. Dette indebærer risici, som ikke kan holdes inden for sædvanlige kontraktformer. Her er partnerskaber og dermed nye forretningsmodeller vejen frem.

Som illustration kan peges på "maker's list", der er en forhandlet liste mellem reder og værft om potentielle leverandører af udstyr og systemer til skibet.

Maker's list er baseret på minimumskrav, og værftets valg af leverandør vil typisk afhænge af den tilbudte pris. Maker's list kan samtidig siges at "låse" innovationen, da en udstyrsleverandør eller en gruppe af leverandører kan have en mere miljø- og energieffektiv måde at imødekomme kravene på, men må holde sig til de udbudte specifikationer.

En "dynamisering" af maker's list skal være med til at åbne op for innovation og dermed konkurrencefordele for værft, reder og udstyrsleverandør og samtidig fordele risici.

Ved partnerskaber med asiatiske værfter kan der bygges på samarbejdsaftaler, der indgås på regerings- eller myndighedsniveau.

Regeringen vil:

- I samarbejde med erhvervet udarbejde konkrete oplæg til nye partnerskaber/forretningsmodeller for innovativt skibsdesign.

38. BEDRE REPRÆSENTATION AF UDENLANDSKE SØFARENDE I DANSKE RÅD OG NÆVN

Dansk skibsfart benytter i høj grad udenlandske søfarende. Udenlandske søfarende er imidlertid ikke i samme grad som danske søfarende repræsenteret i danske råd og nævn. Med en ændring heraf får de udenlandske søfarende samme muligheder for indflydelse som danske søfarende.

Regeringen vil:

- Sikre udenlandske søfarende repræsentation i danske råd og nævn.



Danmark i arbejde

Vækstplan for Det Blå Danmark

2012/2013 : 11

Henvendelse om udgivelsen kan i øvrigt ske til

Erhvervs- og Vækstministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Tlf. : 33 92 33 50
E-mail: evm@evm.dk

ISBN

978-87-92985-08-8

Elektronisk publikation

978-87-92985-09-5

Design af omslag

e-Types & India

Design af indhold

Manipulation

Foto

Søfartsstyrelsen

Tryk

Rosendahl Schultz Grafisk A/S

Web

Publikationen kan hentes på
www.evm.dk



