

Fremtidig maritim klynge

Af Ole Ingrisch

Juni 2019

DEN DANSKE
MARITIME FOND



Med støtte fra Den Danske Maritime Fond



1. Executive Summary

Formål og anvendelse

Denne undersøgelse skal afdække de maritime virksomheders ønsker til en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation. Undersøgelsen er et led i, og et vigtigt fundament til, en konsolideringsproces, som Danmarks tre maritime klyngeorganisationer Maritime Development Center, Fyns Maritime Klynge og MARCOD samt de tre maritime brancheorganisationer Danske Rederier, Danske Maritime og Danske Havne har taget initiativ til, som følge af den nye erhvervsfremmereform. Undersøgelsen er udført med støtte fra Den Danske Maritime Fond.

Metode

Undersøgelsens datagrundlag er 42 interview med virksomheder og andre aktører fra hele værdikæden i den maritime branche. Rammerne for interviewene er skabt af de seks projektpartnere i fællesskab og tager udgangspunkt i, hvordan en konsolideret maritim klyngeorganisation bedst kan opfylde morgendagens behov i den maritime branche, primært inden for hovedområderne netværk, innovation og rekruttering.

Key Findings

Den maritime branche er kendetegnet ved at være bred og mangfoldig. Virksomhederne/organisationerne har forskellige udsyn, og det afspejler sig, når de skal definere deres konkrete ønsker og behov til en ny samlet national maritim klyngeorganisation.

De store virksomheder er mest interesserede i større udviklings- og forskningsprojekter, mens de mindre er mest interesserede i mere lavpraktiske og håndholdte aktiviteter som eksempelvis sekretariatsbistand til lokale maritime netværk, erfa-grupper, matchmaking og lærlingeordninger.

Den maritime branche ser **finansiering/funding** som en stor udfordring, fordi der mangler midler til især de store forsknings-, udviklings- og teknologiprojekter. Derfor efterlyses en effektiv, professionel og kompetent fundingfunktion, som skal udvikles til både at fundraise nationalt og internationalt for at skaffe den risikovillige kapital, der skal til for at sikre udviklingen af særligt den grønne omstilling.

Generelt er aktørerne i den maritime branche gode til at samarbejde, men der er en stigende erkendelse af, at dette må intensiveres og udbygges, hvis udviklingen mod en mere bæredygtig maritim branche skal opnås. Det er især samarbejde på tværs, der er behov for. Ikke bare internt i den maritime branche, men også med andre klynger/sektorer som eksempelvis offshore-vind, droner og robotter. Det samme gør sig gældende for **vidensdeling**, hvor der appelleres til tillid, så man åbner op og deler data.

En fremtidig maritim klyngeorganisation skal arbejde med at brande **Det Blå Danmark** med et bredt spektrum af aktiviteter, både i forhold til at skabe mere viden om branchen, men også for at

synliggøre de mange spændende uddannelses-, job- og karrieremuligheder, særligt over for den unge generation.

En ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation skal bidrage til at styrke **uddannelses- og efteruddannelsesområdet**. De maritime uddannelser skal styrkes på flere niveauer i uddannelsessystemet, blandt andet ved at sætse mere på erhvervs- og maskinmesterskoler og oprette et maritimt universitet/institut, ligesom der skal udvikles efteruddannelsestilbud til at øge viden og kompetencer hos den maritime branches medarbejdere. Samtidig skal der udvikles og introduceres en relevant overbygningssuddannelse på masterniveau for skibsofficerer (navigatorer og maskinmestre). Der efterspørges også mere fastlagte karriereforløb for skibsofficerer, så et erhvervsforløb til søs ikke ender som en blindgyde, hvis man ønsker at gå i land.

Adgangen til **kvalificeret arbejdskraft** er et væsentligt problem i den maritime branche. Fra en fremtidig maritim klyngeorganisation efterspørges et bredere rekrutteringsinitiativ.

Rekrutteringsindsatsen skal styrkes massivt, og rekrutteringstiltagene skal ske både på tværs af de maritime virksomheder og på alle niveauer og med særligt fokus på at tiltrække flere kvinder. En koordineret rekrutteringsfunktion skal tage mange forskellige tiltag i anvendelse, som ud over generel branding, eksempelvis kan bestå af administration af maritime lærlinge- og elevordninger, trainee- og talentprogrammer, forskellige former for karrierearrangementer, en karriereportal og et tættere samarbejde med videns- og uddannelsesinstitutioner.

For de store maritime virksomheder, der skal konkurrere internationalt, er det også vigtigt, at der er fokus på **internationalt samarbejde**. Særligt på EU-niveau. En opgave, der bør varetages af de maritime brancheorganisationer, og som en fremtidig maritim klyngeorganisation skal bidrage til ved at skabe international synlighed, og indgå i internationalt samarbejde med andre industrier og uddannelsesinstitutioner.

Innovation står øverst på listen over de ønsker og behov, de maritime virksomheder/organisationer har til fremtidens maritime klyngeorganisation. Den teknologiske udvikling og grønne omstilling i den maritime branche går for langsomt, og det er en bred erkendelse, at branchen har reageret for sent og for langsomt på klima- og miljøudfordringerne. Innovationsområdet er underfinansieret, og udviklingspotentialet er større end ressourcerne. Der skal sætse massivt og tilføres flere ressourcer, og udviklingen skal speedes op. Flere af de større maritime virksomheder/organisationer mener, at fokus skal flyttes fra de virksomhedsmæssige problemstillinger til de branchespecifikke/samfundsmæssige udfordringer. Med andre ord bør kontrakten med samfundet styrkes. Der skal tænkes mere i generiske løsninger, der kan anvendes på tværs i hele branchen. Der er derfor en vigtig opgave for en fremtidig maritim klyngeorganisation i at facilitere og drive større udviklings- og forskningsprojekter på både nationalt og internationalt plan. En innovation, hvor samarbejde og vidensdeling på tværs om den grønne dagsorden og bæredygtige løsninger/teknologier og digitalisering, skal være i fokus.

Nogle af de maritime virksomheder har gode erfaringer med **vækst- og iværksætterprogrammer**, som man fortsat ønsker skal være en del af en fremtidig maritim klyngeorganisations produktportefølje.

Indholdsfortegnelse

1. Executive Summary	2
2. Baggrund	5
2.1. <i>Definition af Det Blå Danmark</i>	5
2.2. <i>Samfundsmæssig betydning af Det Blå Danmark</i>	5
2.3. <i>Formål og kontekst.....</i>	5
3. Metode og datagrundlag.....	6
4. En national klyngeindsats i Det Blå Danmark-	6
4.1. <i>Netværk.....</i>	7
4.2. <i>Innovation.....</i>	10
4.3. <i>Rekruttering.....</i>	13
4.4. <i>Øvrige væsentlige input.....</i>	14
5. Sammenfatning	16

Bilag

Bilag 1: Klyngepapir

Bilag 2: Interviewliste

Bilag 3: Anonymiseret svarmatrix – Netværk

Bilag 4: Anonymiseret svarmatrix – Innovation

Bilag 5: Anonymiseret svarmatrix – Rekruttering

Bilag 6: Anonymiseret svarmatrix – Andre input

2. Baggrund

2.1. Definition af Det Blå Danmark

Det er ikke enkelt at definere Det Blå Danmark eller den maritime branche. Når det gøres i statistiske sammenhænge, dækker det over branchekoder i de fem undergrupper: Olie og gas, udstyr, skibsbygning, skibsfart og hjælpevirksomhed.¹ I denne sammenhæng er Det Blå Danmark eller den maritime branche dog opfattet lidt bredere til også at indeholde andre offshoreaktiviteter (primært vind) og flere supportfunktioner, hvor specifikke maritime kompetencer er nødvendige som eksempelvis classeselskaber og forskning og uddannelse.²

2.2. Samfundsmæssig betydning af Det Blå Danmark

For at beskrive Det Blå Danmarks samfundsmæssige betydning har vi valgt at vedlægge det såkaldte klyngepapir forfattet af Danske Rederier med input fra de øvrige maritime branche- og klyngeorganisationer. Her kan læses om blandt andet eksportindtjening, globalt vækstpotentiale, beskæftigelse og indkomst. Se bilag 1.

2.3. Formål og kontekst

Danmarks tre maritime klyngeorganisationer Maritime Development Center, Fyns Maritime Klynge og MARCOD samt de tre maritime brancheorganisationer Danske Rederier, Danske Maritime og Danske Havne har taget initiativ til en konsolideringsproces for klyngeaktiviteter som følge af den nye erhvervsfremmestruktur, der trådte i kraft den 1. januar 2019. Nærværende undersøgelse er et led i denne proces.

En ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation skal være styret af de maritime virksomheders behov, og det er disse behov, denne undersøgelse skal afdække.

Konsolideringsprocessen sigter mod at få udviklet et optimalt set-up i forhold til at servicere og udvikle Det Blå Danmark og dermed få større sammenhængskraft, volumen og synlighed i vores tilbud og aktiviteter. Desuden skal undersøgelsen bidrage til at sikre bred opbakning til klyngearbejdet blandt aktørerne i den maritime branche, samt sikre den rette prioritering af indsatsområder. Undersøgelsen og denne rapport er et internt arbejdsdokument, og skal derfor betragtes som et vigtigt og værdifuldt fundament for den videre konsolideringsproces.

¹ Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark 2018, COWI, februar 2019, s. 13-15 + A.1.

² Poulsen, René Taudal, Beskrivelse og afgrænsning af Det Blå Danmark, Sekretariatet for Vækstteamet for Det Blå Danmark, 26. juni 2012

3. Metode og datagrundlag

Datagrundlaget for denne undersøgelse og rapport er 42 interview med maritime virksomheder og aktører i den maritime branche. Der er lagt vægt på at udvælge respondenter, så hele den maritime værdikæde er repræsenteret. De seks projektpartnere har derfor hver især udvalgt respondenter. Respondenterne fremgår af bilag 2. Her kan man se, hvor de hører hjemme i den maritime værdikæde (rederi, udstyrsproducent, servicevirksomhed eller andet), samt hvilken projektpartner der har udvalgt dem til interview.

De seks projektpartnere har i fællesskab skabt rammerne for interviewene via en interviewguide. Interviewguiden tager udgangspunkt i behovene for morgendagens maritime branche, og hvordan en konsolideret klyngeorganisation bedst muligt kan opfylde disse behov. Primært inden for hovedtemaerne netværk, innovation (herunder forretningsudvikling og iværksætteri) samt rekruttering. Respondenterne har haft mulighed for at foreslå andre områder af interesse. Interviewguiden blev udsendt til respondenterne på forhånd, så de har haft mulighed for at forberede sig. Interviewguiden er anvendt som et værktøj til at strukturere samtalen, og interviewerens har haft frihed, så længe alle spørgsmål og emner blev dækket.

Selve interviewene er foretaget af Ole Ingrisich, der har en lang maritim karriere bag sig og nu er formand for Danske Havne. Interviewene er foretaget personligt i april-juni 2019, og hvert interview har varet ca. en time. Interviewene er naturligvis fortrolige, men de er af databehandlingshensyn blevet optaget. Optagelserne behandles udelukkende af Ole Ingrisich til at udarbejde af en sides referat af hvert interview. Essensen af hvert referat er blevet trukket ud i en svarmatrix for hvert hovedtema for at skabe et overblik. Matrixerne er i anonymiseret form vedlagt som bilag 3-6. Matrixerne er blevet anvendt til den endelige rapportskrivning, som er foregået medio/ultimo juni. Rammerne for denne rapport er ligeledes udarbejdet af de seks projektpartnere. MARCOD har udarbejdet matrixerne og supporteret Ole Ingrisich i rapportskrivningen.

4. En national klyngeindsats i Det Blå Danmark- Hvad er virksomhedernes behov?

Virksomhederne er i de gennemførte interview blevet bedt om at redegøre for deres ønsker til en ny, konsolideret, maritim, klynge inden for henholdsvis netværk, innovation og rekruttering samt eventuelt andre ønsker. I de gennemførte interview var der en del overlappende synspunkter. Disse er samlet sammen i indledningen nedenfor, hvorefter de konkrete ønsker præsenteres.

Indledende ønsker og synspunkter

Den maritime branche er kendetegnet ved at være bred og mangfoldig. Den er sammensat af både små, mellemstore og store virksomheder (nogle af Danmarks største), forskellige typer af virksomheder og virksomheder med vidt forskelligt teknologiniveau. Nogle virksomheder er meget

teknologitunge, og så er der andre, hvor teknologiniveauet måske ikke er så højt, men hvor man er rigtig dygtige til at lave et godt og stabilt produkt eller en eftertragtet serviceydelse. Mange aktører har også forretningsandele i andre brancher.

Der er en lang historisk tradition for at samarbejde i den maritime branche. De fleste virksomheder/organisationer indgår i samarbejder/netværk med andre virksomheder (kunder, leverandører, konkurrenter med videre), videns- og uddannelsesinstitutioner, myndigheder/offentlige aktører eller i organisationer både national og internationalt. Særligt de store virksomheder, der opererer internationalt, tager en aktiv rolle i sådanne samarbejder/netværk. Der er en erkendelse af, at partnerskaber både med andre virksomheder og videns- og uddannelsesinstitutioner er vejen frem, hvis udfordringer i forbindelse med klimadagsordenen skal løses.

4.1. Netværk

Respondenterne er i interviewene blevet bedt om at pege på opgaver, der med fordel kan placeres i en konsolideret maritim klynge. Der blev blandt andet peget på rekruttering og innovation. Disse behandles i de to efterfølgende afsnit, så dette afsnit er koncentreret om de øvrige initiativer, der blev peget på som oplagte aktiviteter for den maritime klynge.

Kapitalfremskaffelse og uddannelse var de emner, virksomhederne gav flest ord med på vejen. Derfor behandles disse emner mere dybtgående end de øvrige emner, der er oplistet i skema 1. Endvidere havde særligt de mindre virksomheder en række håndholdte og lavpraktiske ønsker til den maritime klynge, som behandles særskilt sidst i afsnittet. Dette betyder dog ikke, at de mindre virksomheder udelukkende har peget på lokale, håndholdte aktiviteter. Det er blot udtryk for, at de mindre virksomheder har nogle særlige ønsker til aktiviteter, som skal fungere i nærområdet på samme måde, som de gør i dag.

Kapitalfremskaffelse

At skaffe finansieringsmuligheder er for mange både store og små virksomheder/organisationer en udfordring, som en national, maritim klyngeorganisation kan bidrage til løsningen af. Selvfølgelig er finansieringsbehovet forskelligt fra virksomhed til virksomhed, men det er gennemgående, at der mangler midler til især til de større forsknings-, udviklings- og teknologiprojekter, som er omkostningstunge og har behov for risikovillig kapital.

Kapitalfremskaffelse er dyr i Danmark sammenlignet med andre lande og hæmmes blandt andet af en udbytteskat på 22 procent samt store garantiprovisioner. Derfor efterlyses en effektiv fundingfunktion, som skal udvikles til at fundraise både nationalt og internationalt. Særligt nævnes støtte til at facilitere EU-programmer som Horizon 2020, hvor ansøgninger kræver stor viden og indsigt, som en oplagt opgave for en national, maritim klyngeorganisation.

Den maritime sektor skal gøres attraktiv for pensions- og kapitalfonde.

Man skal tænke i alternative finansieringsformer. En national pulje til omstilling til grøn skibsfart, mere funding til nybygninger (a la Danmarks Skibskredit) nævnes som eksempler, samt mere filantropiske grønne fonde herhjemme.

Eller man kan lade sig inspirere af konkurrerende markeder som Singapore og Norge (NOX-fonden), der har meget agile og industrifokuserede finansieringsformer, jævnfør boks 1.

Boks 1

NOx Fondens hovedformål er at reducere NOx udslippene, hvor virksomhederne som udleder NOx'er betaler en afgift og hvor de samtidig kan søge om støtte til udslipsreducerende tiltag.

Sustainable Shipping Initiative i Singapore er et multistakeholder initiativ, der bringer ligesindede og ledende organisationer sammen om at forbedre bæredygtigheden i shippingindustrien med sociale, miljømæssige og økonomiske virkninger.

En del af fundingfunktionens opgave kan desuden være at assistere virksomhederne med selv at lave ansøgninger. Endelig nævnes eksportfinansiering som et område, hvor man ønsker en indsats. Den traditionelle eksportfinansiering, som i øjeblikket koster 6-7 procent, er alt for dyr.

Key Findings: *Virksomhederne ønsker bistand til fundraising – både nationalt og internationalt, projektstøtte til ansøgninger og EU-projekter som eksempelvis Horizon 2020, ny kapital fra pensions- og kapitalfonde, alternative finansieringsformer fx puljer til omstilling til grøn skibsfart, NOX-lignende ordninger og bedre eksportfinansiering.*

Uddannelse

Uddannelse foreslås generelt som et fremtidigt arbejdsområde for en national klynge. På de store linjer ønskes flere penge til området, uddannelserne skal vedligeholdes og udbygges, og et globaliseret erhverv som det maritime ønsker, at man i Danmark skal satse på de bedste uddannelser – også omkring de mere bløde og personlige kompetencer. Det internationale udsyn afstedkommer også, at man gerne ser uddannelserne omlagt til engelsk.

Lidt mere konkret er der ønske om, at man satser mere på erhvervs- og maskinmesterskolerne. På området for længere videregående uddannelser skal der satses mere på ingeniører med erfaring i brændstofteknologi samt at forbedre og udvikle en ny shippinguddannelse på bachelorniveau.

Der bør laves et maritimt universitet/institut, som kan sikre uddannelser efter anerkendte metoder med bachelor, master, PhD og ECTS-point, så der kan tilknyttes de nødvendige forskningsaktiviteter (Aalborg Universitet arbejder på at skabe et maritimt institut). Der er ingen nemme overgange fra de maritime bacheloruddannelser (navigatorer, maskinmestre med videre) til masterniveau. Man kunne eksempelvis kigge mod Norge, der er mere offensiv på dette område.

I forlængelse af en udvikling af de maritime uddannelser ønskes en udvikling af mere strukturerede karriereforløb, især for officerer, som ofte ender i blindgyder, når de ønsker at gå i land.

Key Findings: Uddannelse skal prioriteres – både økonomisk og kvalitativt og eksempelvis med engelsksprogede uddannelser, prioritering af erhvervs- og maskinmesterskolerne, flere maritime ingeniører og ny shippinguddannelse på bachelorniveau, etablering af maritimt universitet og karriereplanlægning i forhold til adgang til masteruddannelser og muligheder for officerer, der ønsker at gå i land.

Andre opgaver for en ny, maritim klynge og særlige forhold for mindre virksomheder lokalt

Virksomhederne har også peget på andre aktiviteter, der kan udføres af en konsolideret maritim klynge, jævnfør skema 1, mens særlige ønsker til lokale aktiviteter for mindre virksomheder følger nedenfor.

Skema 1: Forslag til opgaver for en ny maritim klynge

Forslag	Indhold
Branding af Det Blå Danmark	Skabe viden om den maritime branche i resten af samfundet samt synliggøre uddannelses-, job- og karrieremuligheder
Samarbejde på tværs	Skal udvikles og styrkes særligt om nye bæredygtige teknologier mellem rederier, havne, værfter, udstyrsproducenter, servicevirksomheder med videre. Også samarbejde med andre klynger og sektorer som eksempelvis offshore-vind, droner og robotter ønskes. Mentorordninger fra store virksomheder til små og mellemstore virksomheder er også et forslag.
Vidensdeling	Hænger sammen med ønsket om samarbejde på tværs jævnfør ovenfor. Der ønskes samarbejde på tværs af brancher og industrier i transparente processer om nye teknologier, autonom shipping, automation, digitalisering, Big Data, IoT og sensorteknologi.
Efteruddannelse	Klyngen skal bidrage til udvikling af nye efteruddannelses tilbud, der løfter videns- og kompetenceniveau på skibene. Nye teknologier og digitalisering kræver efteruddannelse.
Internationalt samarbejde	Brancheorganisationerne skal sikre mere dansk indflydelse på EU-niveau og tættere samarbejde med transportkommissæren og regionskontorerne i Bruxelles med fokus på forskningsmidler. Gerne samarbejde med

	uddannelsesinstitutioner og andre industrier. FN's maritime universitet i Malmø er oplagt samarbejdspartner (www.wmu.se). Ønskes særligt af rederierne
Eksportfremme	Ud over eksportfinansiering kunne det eksempelvis være fælles markedsføring med fælles stande på eksportmesser. Eventuelt kan etableres et samarbejde med Eksportforeningen.
Vækst- og iværksætterprogrammer	Fx Scale Up og Maritime Stars samt mentorordninger til gavn for særligt start ups og mindre virksomheder.

Netværksaktiviteter for mindre virksomheder lokalt

Særligt de mindre virksomheder ser gerne, at en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation også lokalt tilbyder de mere lavpraktiske og håndholdte aktiviteter, der har stor værdi blandt andet i forhold til at skabe tillid virksomhederne imellem, som kan udgøre et fundament for større samarbejder. I denne gruppe finder man forslag til aktiviteter som:

- Egentlig sekretariatsbistand til maritime netværk, herunder økonomistyring, support til bestyrelsesmøder og generalforsamling, kommunikation inklusive hjemmesider og SoMe, forretningsudvikling, facilitering af samarbejder, events og lignende.
- Erfa-grupper (konkrete forslag om bæredygtighed og sikkerhed, brand og redning.)
- Gå hjem-møder
- Speeddating/matchmaking virksomhederne imellem
- Virksomhedsbesøg
- Sociale arrangementer.

Se i øvrigt bilag 3: Svarmatrix for netværk.

4.2. Innovation

"Drop paraderne og lad os komme i gang med en reel bæredygtig udvikling".

Dette citat fra interviewene opsummerer, at øverst på listen over ønsker til en fremtidig maritim klyngeorganisation står innovation, udvikling og forskning i bæredygtige løsninger og teknologier. Det er også på dette område, man finder flere af undersøgelsens key-findings. Se i øvrigt bilag 4: Svarmatrix for innovation.

”Vi skal øge specialiseringen i den danske maritime branche. ”Enhver kineser kan drive en bulkcarrier” - i Danmark skal vi i stedet satse på specialskibe med højt specialiserings- og vidensniveau f.eks. færger, cruise, roro, jack-up, fiskeskibe, LNG, LPG mv., ligesom der generelt skal være meget mere elektrificering af processer.”

”Rederierhvervet må genopfinde sig selv – eller dø”, ”...de nuværende forretningsmodeller peger ikke ind i fremtiden.” (En erfaren rederimand)

Der er en udbredt erkendelse af, at **udviklingen går for langsomt** når det kommer til den teknologiske udvikling og grøn omstilling, og nogle maritime virksomheder erkender, at de har reageret for sent på klima- og miljøudfordringerne. Der er i virksomhederne også en erkendelse af, at der nu skal startes en omstillingsproces, som vil tage tid, og derfor har de ikke peget på en række aktiviteter, som en ny konsolideret maritim klynge skal tage fat på her og nu.

Alligevel kan det af svarene godt udledes, hvad virksomhederne ønsker sig inden for innovation, jf. opsummeringen i følgende 10 grønne innovationsønsker:

De 10 grønne innovationsønsker

1. Innovationsindsatserne skal fokuseres på grøn omstilling og Co2-neutral skibsfart i 2030.
2. Innovationsområdet er underfinansieret og udviklingspotentialer er større end ressourcerne. Der skal satses massivt, tilføres flere ressourcer, og udviklingen skal speedes op.
3. Danmark skal turde tage den globale førertrøje, når det gælder udvikling og innovation i den maritime industri, der er en stor og interessant gruppe af udstyrsproducenter, som der kan udvikles meget på. Her har en fremtidig klyngeorganisation en vigtig opgave i at facilitere og drive større udviklings- og forskningsprojekter på både nationalt og internationalt plan.
4. Der skal skabes en samlet vision for innovationen i den maritime branche, og der bør udarbejdes relevante KPI'er, så man kan følge branchens udvikling. De bæredygtige udviklingstrin bør identificeres og certificeres (f.eks. af et klassifikationselskab).
5. Fokus skal flyttes fra de virksomhedsmæssige problemstillinger til de branchespecifikke/samfundsmæssige udfordringer. Kun sådan kan vi løse de store klimaudfordringer, vi står over for. Der skal arbejdes med helheds løsninger, der kan anvendes på tværs af brancher, og der skal være en større transparens på innovationsområdet. De udviklings- og forskningsmæssige initiativer skal drives på tværs af industrier, geografi og virksomheder og også omfatte videns- og uddannelsesinstitutioner.
6. Forskning & Udviklingsaktiviteter skal koncentrerer om udvikling mod bæredygtige, CO²-neutrale og emissionsfrie skibe og deraf afledt aktiviteter knyttet til energibesparende teknologier og renere brændstoffer/drivmidler som f.eks. el, hybrid, dualfuel, brint, LNG,

LPG, bio med videre. Hvis vi får succes med innovationsprojekter inden for dette område, er der et stort uudnyttet marked, der vil åbne sig for virksomhederne.

7. Miljøtiltag som eksempelvis offshore-vind, landstrømsanlæg, ballastvandsystemer, håndtering af plastikaffald og nye materialer har også en sikker plads på listen over områder, hvor den maritime branche ser et behov for udvikling og innovation.
8. CSR står højt på virksomhedernes/organisationernes prioriteringsliste, Virksomhederne vil gerne bidrage men erkender også en vis portion modstridende interesser, forkerte prioriteringer og en vis portion konservatisme i branchen, der ligger hindringer i vejen for den ønskede udvikling, og gør branchen svær at omstille. Det gør det eksempelvis svært for maritime virksomheder, der har udviklet ny teknologi/nye produkter, at få det testet af i den yderste frontline ude på skibene.
9. Den maritime branche er en assettung industri med lange afskrivningsperioder, hvilket lægger hindringer i vejen for gennemgribende teknologiforandringer, da disse vil medføre hurtigere kapital destruktion i nuværende assets.
10. Bæredygtighed skal gå hånd i hånd med indtjening og konkurrencedygtighed. Bedre og mere innovation skal sikre konkurrencemæssige fordele, og nogle maritime virksomheder ser også gerne flere initiativer omkring markedsudvikling. Der er også behov for en bedre kobling mellem universiteter og virksomheder. Markedsbehovet er ikke nødvendigvis på samme spor som vidensinstitutionerne.

Digitalisering

Den grønne omstilling følges af en digital omstilling/digitalisering som det andet store udviklings- og forskningsområde, hvor de fleste aktører er enige om, at den maritime branche skal transformeres gennem øget innovation og samarbejde på tværs. Her kan en ny, samlet, national, maritim klynge spille en vigtig rolle med for eksempel at facilitere udviklings- og forskningsprojekter samt vidensdeling. Autonomi/autonome skibe, autodocking-systemer, landbaseret lodsning ved hjælp af droner/fjernlodsning, Big Data, IoT, 3D printning, udvikling af apps og sensorteknologi nævnes som teknologier, som er på hastig fremmarch i branchen.

Key Findings: Innovation, forskning og udvikling skal i høj grad fokuseres på grøn omstilling – eksemplificeret i de 10 grønne innovationsønsker. Digitalisering er det andet fokusområde. Det er en omstillingsproces, der vil løbe over en årrække, og klyngen skal facilitere udviklingen fx ved at skrive fundingansøgninger og efterfølgende koordinere og drive projekter frem.

4.3. Rekruttering

Rekruttering er et væsentligt problem i den maritime branche. Nogle aktører påpeger det som branchens største udfordring. Det er en key-finding i denne undersøgelse, at de maritime virksomheder/organisationer over én kam efterspørger langt bredere rekrutteringstiltag fra en fremtidig maritim klyngeorganisation.

Rekruttering på tværs af virksomheder

Der skal sættes massivt på rekrutteringsindsatsen, og rekrutteringstiltagene skal ske på tværs af de maritime virksomheder. En fremtidig maritim klyngeorganisation kan bidrage væsentligt til at brande den maritime branche og synliggøre spændende job-, uddannelses- og karrieremuligheder. Branchen skal gøres mere attraktiv, særligt over for den unge generation med en kommunikation, der er tilpasset deres DNA.

Rekruttering på alle niveauer

De bredere rekrutteringstiltag skal ske på alle niveauer både i top og bund. De maritime virksomheder mangler kvalificeret arbejdskraft over hele linjen fra navigatører, skibsførere, specialister inden for it, digitalisering, Big Data, automation mv., ingeniører, maskinmestre og teknikere, men også erfarne projektledere, lodser, skibsassistenter, faglærte og medarbejdere med kommercielle og finansielle kompetencer.

Rekruttering: Tiltrække flere kvinder

Rekrutteringstiltagene i en fremtidig maritim klyngeorganisation bør også have fokus på at tiltrække flere kvinder. Den maritime industri er kendt som et mandefag, men det er der reelt ingen grund til, derfor bør branchen i fællesskab øge fokus på kvindelige kandidater og på at undgå ”unconscious gender-bias” for på den måde at øge udbuddet af kvalificerede kandidater.

Mange forskellige typer af rekrutteringstiltag

De maritime virksomheder/organisationer ønsker en stærk og professionel rekrutteringsfunktion i en ny, samlet, national, maritim klynge. Der skal spilles på flere strenge, og en lang række rekrutteringstiltag bør tages i anvendelse. Ud over en generel branding af branchen kunne det eksempelvis være administration af maritime lærlinge- og elevordninger, maritim karriereportal, karrieredage og arrangementer, fælles fremstød på karrieremesser og generel vidensdeling i forhold til, hvilke arrangementskoncepter og kommunikation der virker og ikke virker, når branchen skal have den unge generation til at se den maritime branche som deres fremtidige karrierevej.

Mange maritime virksomheder bruger videns- og uddannelsesinstitutioner i deres rekrutteringstiltag og har studentermedhjælper ansat, ligesom de samarbejder med institutionerne om praktik, projekter, specialer eller endda PhD'er. Område bør styrkes så endnu flere maritime virksomheder får

øjnene op for at bruge videns- og uddannelsesinstitutioner som rekrutteringskanal. Det kan også kombineres med trainee- og talentprogrammer.

En fremtidig maritim klyngeorganisation kan også arbejde med at tiltrække kvalificeret arbejdskraft fra udlandet og eksempelvis gøre det attraktivt for højtuddannede specialister at arbejde i Danmark.

4.4. Øvrige væsentlige input

En ny klyngeorganisations struktur

Ud over de mere konkrete input til, hvad en samlet national maritim klyngeorganisation skal beskæftige sig med, har langt de fleste virksomheder/organisationer også givet deres mening til kende om, hvordan en konsolideret klyngeorganisation kan organiseres, herunder den geografiske placering og kompetencer.

National eller ej?

Der synes at være en samlet forståelse for, at en ny klyngeorganisation skal være national, om end nogle er mere entusiastiske end andre. Det går fra, at en national klyngeorganisation er det eneste, der giver mening for at få en slagkraftig organisation, der skal tale med én stemme i Det Blå Danmark. Vi skal op på den store klinge, og alt andet vil være for småt set i lyset af de opgaver, der skal løses, samt når store spillere skal bringes sammen i udviklingsprojekter. En holdning, der er mest fremtrædende hos de store virksomheder, der har et internationalt udsyn.

Hos mange mindre virksomheder er begejstringen mere behersket, men de har forståelse for, at en koordineret national indsats er nødvendig og kan have potentiale, ligesom de kan se udviklings- og samarbejds muligheder med virksomheder andre steder i landet. Det skal dog understreges, at det for mange mindre virksomheder er vigtigt med lokal repræsentation, hvor de får den support, de gør i dag.

Geografisk placering

I forhold til en geografisk placering af en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation er meningene delte og vidner om forskelligheder i opfattelsen af, hvad det maritime består af. For nogle er geografi ikke et problem, mens geografi for andre er vigtig.

Mange mener, det vigtigt at placere den maritime klyngeorganisation i hovedstaden, hvor de fleste rederier, myndigheder, forskningsinstitutioner og andre interessenter er placeret. Men der er en generel og bred forståelse for, at nogle aktiviteter kræver lokal repræsentation.

Arbejdsområder

Flere virksomheder/organisationer tilkendegiver, at maritime projekter og initiativer som ShippingLab og Green Ship of the Future også skal tænkes ind i klyngen. Green Ship of the Future

ser således sig selv som en del af den fremtidige klyngeorganisation og mener, at både deres projekter og medlemskare er oplagte deltagere. Desuden nævnes de maritime aktiviteter i TINV, men det står klart, at en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation ikke skal indeholde elementer af landtransport, når man spørger virksomhederne.

Derudover mener flere, at fiskeri og akvakultur bør være en del af det maritime. Her nævnes ikke bare den skibs- og udstyrmæssige del, som fiskeriet har tilfælles med resten af den maritime branche, men også fangst- og procesteknologi samt uddannelse og rekruttering. At fiskefartøjerne bliver mere og mere hightech og kræver ekspertise bliver fremført som et argument for, at fiskeriet bør indtænkes i en fremtidig maritim klyngeorganisation.

Desuden ses et ønske om, at flere startups skal være en del af det maritime miljø.

Flere virksomheder/organisationer har også en mening om, hvad en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation **ikke** skal beskæftige sig med. Her nævnes de politiske rammebetingelser, som man ser bedst placeret hos brancheorganisationerne, og landtransport.

Struktur og kompetencer

Som input til en ny, forbedret klyngeorganisation på det maritime område gør flere opmærksom på, at midlerne kan bruges mere effektivt, og arbejdet kan få større gennemslagskraft. Det er afgørende, at en ny klyngeorganisation arbejder ud fra prioriterede udfordringer, som er identificeret af industrien, som der så kan søges finansiering til. Desuden skal der være mulighed for at tilkøbe efterspørgselsdrevne ydelser såsom sekretariatsydelser til maritim netværksdrift lokalt i eksempelvis Nordjylland og hos MDC, facilitering af lærlingeordning med videre.

For en af Danmarks helt store spillere på rederiområdet er overskriften for en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation "Less is more". Her anbefaler man, at der målrettet og effektivt kun arbejdes inden for tre hovedområder: Bæredygtige løsninger, transformation af branchen med digitalisering og it samt rekruttering med agile aktiviteter, der åbner og lukker efter behov. Dermed sikres synlige fremskridt og forbedringer. Udover at man klart definerer inden for, hvilke områder der arbejdes, er det også vigtigt at sikre, at der ikke igangsættes aktiviteter, der overlapper aktiviteter, der allerede foregår i de enkelte grene af branchen.

Desuden er der også mange virksomheder/organisationer, der giver udtryk for, at der skal tænkes stort. Vi skal være ambitiøse, når en ny, samlet, national, maritim klyngeorganisation skabes. Der er potentiale til, at den maritime industri bliver en verdensledende klynge i Danmark. Klyngen skal gøre tingene bedre, mere effektivt og undgå bureaukrati. Klyngen skal kunne facilitere store udviklingsprojekter, ligesom det er vigtigt at arbejde på tværs af klyngen. Nogle mener dog også, at klyngeorganisationen især skal bruges til at vækste små og mellemstore virksomheder og have en tæt kontakt til medlemmerne.

Der lægges vægt på, at den nye klyngeorganisation skal have en kompetent bestyrelse, som kan se mulighederne i hele værdikæden inden for det maritime. Både virksomheder, forsknings- og uddannelsesinstitutioner samt brancheorganisationer skal være repræsenteret. Der skal ske en bedre kobling mellem vidensinstitutioner og virksomheder. Markedsbehovet er ikke nødvendigvis på samme spor som vidensinstitutionerne, og det bør en ny klyngestruktur tage højde for. I forbindelse

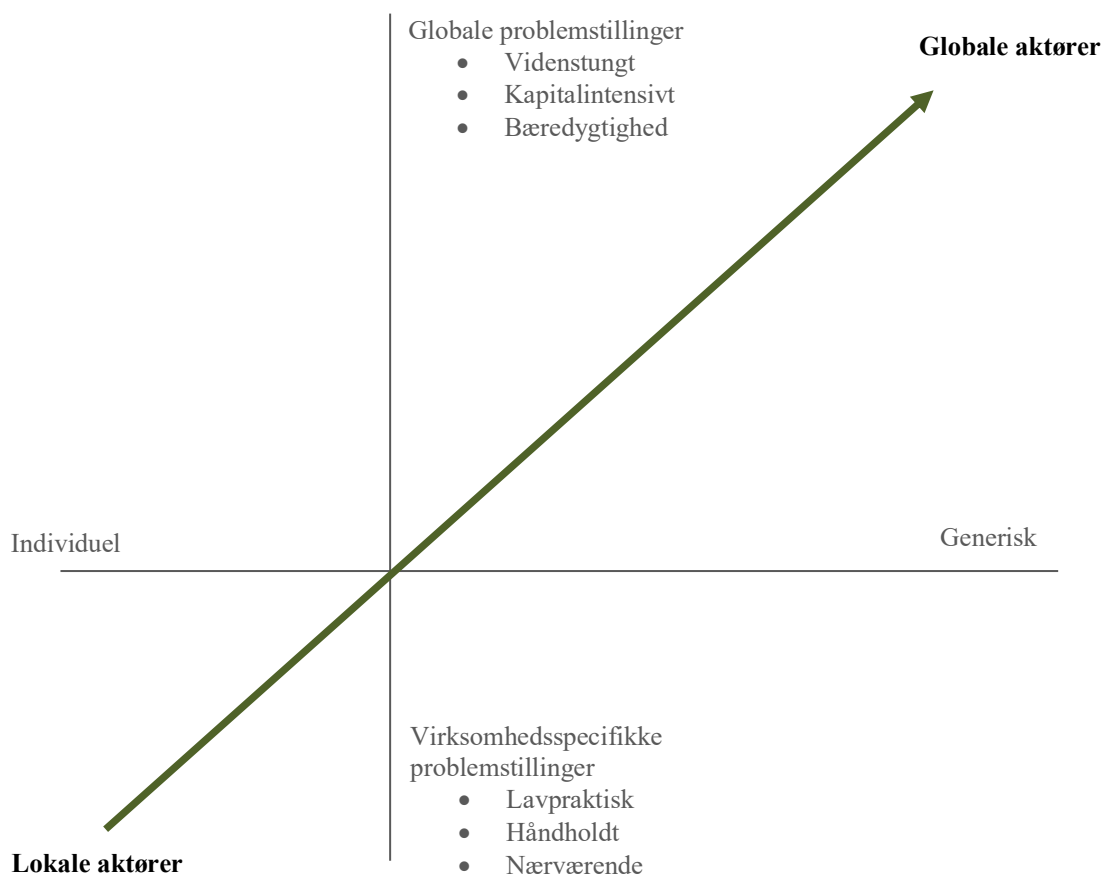
med konsolidering af de tre maritime klyngeorganisationer skal snitflader og samarbejdsmuligheder med brancheorganisationer drøftes.

I skabelsen af en ny klyngeorganisation er der også mulighed for at løfte kompetenceniveauet inden for projektledelse, fundraising og events. Det er afgørende med erfarne projektledere, der skaber respekt om processen hos virksomhederne. Aktiviteterne skal være målrettede med en god opfølgning. Det kræver indsigt, kompetencer og ressourcer at skabe de gode netværksarrangementer, match med videre. Endelig er der forslag om, at mange af de lavpraktiske opgaver bliver liggende decentralt, men bliver fleksibelt, så der er mulighed for at geare op og ned afhængig af aktivitetsniveau. Det kan eksempelvis være indkøbt sekretariatsbistand/kommercielle ydelser, som helst skal hvile i sig selv.

5. Sammenfatning

Der er meget stor spredning målt på omsætning og aktiviteter blandt de interviewede virksomheder. Det afspejler sig i deres ønsker til klyngen jævnt. Figur 1., hvor det fremgår, at de mindre virksomheder har ønsker om lokalt baseret håndholdt service, mens de større virksomheder er mest interesseret i større udviklings- og forskningsprojekter i relation til at udvikle løsninger på samfundets krav om bæredygtighed.

Figur 1: Problemstillinger og perspektiver

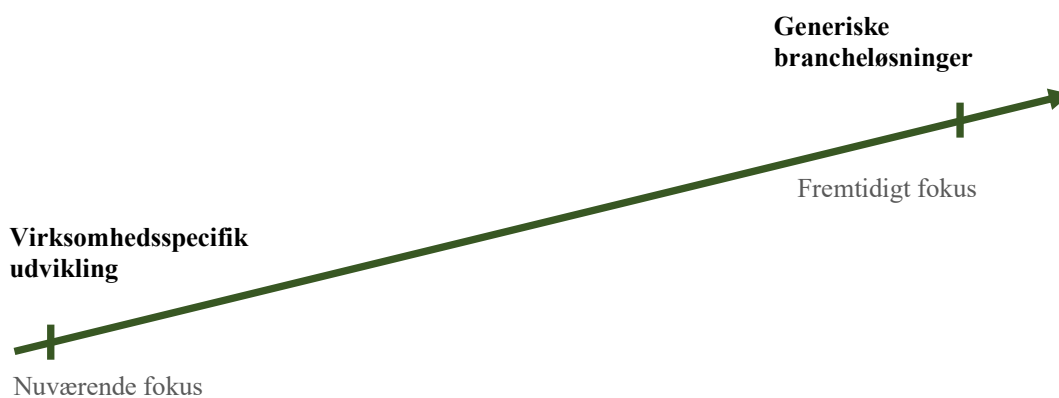


Men der er også meget, som virksomhederne har fælles ønsker om. Eksempelvis prioritering af uddannelser, hjælp til fundraising, fokus på innovation af særligt grøn omstilling og lignende.

Der kan samlet set identificeres et skifte i tilgangen til løsninger i den maritime branche. Den virksomhedsspecifikke udvikling ønskes erstattet af generiske brancheløsninger fokuseret på grøn omstilling. En ny, samlet, national, maritim klynge kan spille en vigtig rolle i denne udvikling, som for nuværende opleves som alt for langsom, og som er illustreret i figur 2.

Figur 2: Skift i tilgang til løsninger på brede samfundsmæssige problemstillinger

Men det går for langsomt.



Der synes også at være et ønske om, at en ny konsolideret klynge skal favne bredt. Det vil sige både at løfte den fælles, nationale rekrutteringsudfordring og samtidig i et vist omfang tilbyde lokal netværksbetjening, som kan udføres egenfinansieret.

Alt i alt synes der at være et ønske om at styrke klyngesamarbejdet i en enklere og mere transparent struktur.