

# Debatoplæg til dialogmøde om Det Blå Danmark

14. marts 2012

---

Det Blå Danmark er en af Danmarks erhvervsmæssige styrkepositioner. Den maritime klynge står for 24 pct. af den samlede danske eksport, og for 10 pct. af produktionen i Danmark<sup>1</sup>. Der er samlet ca. 115.000 beskæftigede i Det Blå Danmark<sup>2</sup>. Danske rederier transporterer på det internationale marked ca. 10 pct. af verdenshandlen målt i værdi, og Det Blå Danmark rummer også en stærk maritim udstyrs- og serviceindustri.

Der er imidlertid en stærk global konkurrence, særligt fra Asien og andre landes internationale skibsregistre. Rederibranchen er påvirket af faldende fragtrater og en skærpet konkurrencesituation. De maritime udstyrs- og servicevirksomheder oplever også stigende konkurrence fra udlandet, bl.a. inden for udviklingen af maritim teknologi. Udviklingen ventes at fortsætte, også når verdensøkonomiens konjunkturer retter sig. Samtidig betyder den skærpede konkurrence, at det bliver endnu vigtigere, at vi i Danmark har de kompetencer, som kan sikre, at vi også fremover har en stærk maritim klynge.

Der er derfor behov for at sikre, at der fortsat er konkurrencedygtige rammebetingelser såvel for rederier som andre maritime virksomheder, så potentialet på de nye vækstmarkeder kan udnyttes til at skabe fremtidig vækst og beskæftigelse i Danmark. Det gælder ikke mindst i forhold til de særlige styrkepositioner på det grønne område, hvor danske virksomheder f.eks. producerer miljøteknologi til skibe og derigennem er med til at skabe grøn vækst i Danmark og globalt. Beskæftigelsespotentialet vil således ikke mindst være på landsiden, både i forhold til produktion af udstyr, samt operation og drift af skibe m.v.

Dialogmødet om Det Blå Danmark mandag den 19. marts 2012 har til formål at få inspiration til, hvordan Det Blå Danmark udvikles og fastholdes som en dansk erhvervsmæssig styrkeposition i den globale konkurrence.

## **Erhvervsmæssige styrker og potentialer i Det Blå Danmark**

Det Blå Danmark består af en lang række meget forskellige virksomheder: Rederier, der driver skibe i national og international fart, befragtere og skibsmæglere, danske havne, lastning og lodsningsvirksomheder, reparations- og nybygningsværfter samt industrivirksomheder, som leverer udstyr og komponenter til skibe. Fællestrækket er, at virksomhederne har hovedkontor og/eller aktiviteter i Danmark, og at deres virksomhed er relateret til transport eller anden virksomhed til søs.

---

<sup>1</sup> Arbejderbevægelsens Erhvervsråd for Dansk Metal, Danske Maritime og Danmarks Rederiforening: Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark, 2011.

<sup>2</sup> Søfartsstyrelsen: Facts on Shipping, 2011.

Skibsfarten og udstyrs- og serviceindustrien producerer samtidig en lang række meget forskellige og specialiserede tjenesteydelser og produkter. For skibsfartens vedkommende spænder det fra containertransport til opstilling og service af havvindmøller og havneuddybningsopgaver globalt, og for udstyrsindustrien fra udvikling af miljøvenlig skibsmaling over redningsmateriel til skibe og design af skibsmotorer til produktion af skibsskruer, pumper og komponenter.

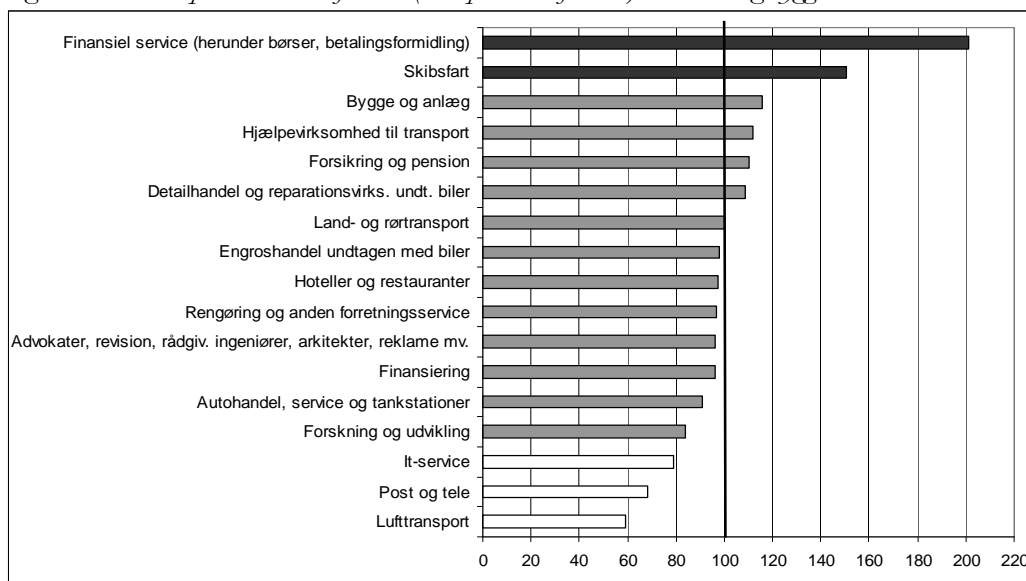
### Klare produktivitetsfordele og eksportspecialisering inden for Det Blå Danmark

Identificering af erhvervsmæssige styrker herunder inden for Det Blå Danmark bør ideelt set både inddrage en række indikatorer for, hvor dansk erhvervsliv gør det relativt godt sammenlignet med udlandet og indikatorer for, hvor der tegner sig et potentiale fremadrettet. Det er imidlertid ingen simpel opgave. Særligt er der store udfordringer forbundet med præcist at identificere erhvervsområder, hvor der tegner sig et potentiale for dansk erhvervsliv fremadrettet. Der er således ikke én entydig måde, hvorpå man kan afgrænse dansk erhvervslivs styrker og potentialer.

Ses der på produktivitetsfordele og eksportspecialisering skiller Det Blå Danmark imidlertid sig tydeligt ud i form af skibsfart og kan således anses for at være en dansk styrkeposition.

Produktivitetsfordele eller komparative fordele indebærer, at en branches relative produktivitet (i forhold til gennemsnittet) i Danmark er højere end den tilsvarende branches relative produktivitet (i forhold til gennemsnittet) i udlandet. Produktivitetsfordele er forbundet med en relativ høj aflønning af arbejdskraft og kapital, som bidrager til at øge velstanden. Det fremgår af figur 1, at Danmark har meget klare produktivitetsfordele inden for skibsfart i forhold til udlandet. Det ses ved, at skibsfart har en indekssværdi over 100.

Figur 1. Danske produktivitetsfordele (komparative fordele) – service og byggeerhverv



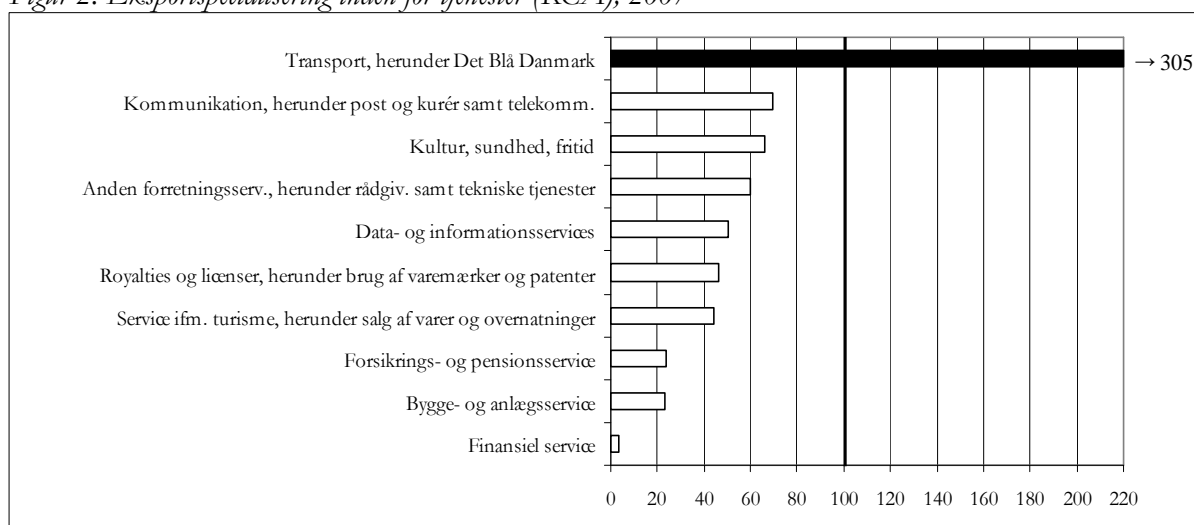
Anm.: Værdier over indeks 100 angiver, at den danske branche har en produktivitetsfordel i forhold til udlandet.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra 2006 EU-KLEMS.

Med hensyn til eksportspecialisering så kan et erhvervsområde med en relativ høj eksportandel afspejle en eksportspecialisering og dermed en erhvervmæssig styrke relativt til andre lande. Der findes eksportspecialiseringer inden for brede dele af dansk industri, men der tegner sig et generelt billede af, at eksportspecialiseringerne hovedsageligt sker på områder, hvor Danmark også har produktivitetsfordele, som det er tilfældet med Det Blå Danmark.

Inden for tjenester har Danmark på transportydelser en meget høj eksportspecialisering, hvilket indebærer, at branchens andel af den samlede eksport i Danmark er relativt høj i forhold til branchens andel af den samlede eksport i hele OECD. Danmark er således det land i OECD, der har den største eksportandel inden for transportydelser i forhold til Danmarks andel af tjenesteksportmarkedet samlet set, jf. figur 2. Resultatet er primært drevet af søtransport, der står for langt den største andel af eksporten af transportydelser, nemlig ca. 80 pct., mens luft- og vejtransport står for knap 10 pct. hver. For søtransport udgør godstransporten knap 98 pct. af eksporten.

Figur 2. Eksportspecialisering inden for tjenester (RCA), 2007



Anm.: En værdi over 100 betegner en eksportspecialisering.

Kilde: OECD Globalization, Trade indicators, samt egne beregninger.

Det skal ses i sammenhæng med, at bruttovalutaindejlingen fra skibsfarten i 2010 var på ca. 176,5 mia. kr., eller hvad der svarer til 17 pct. af den samlede danske eksport. Mere end 90 pct. af indtjeningen fra skibsfart stammer fra sejlads mellem fremmede havne. Danske redere ejer i dag den 9. største handelsflåde i verden<sup>3</sup>, og ca. 5 pct. af verdenstonnagen kontrolleres fra Danmark<sup>4</sup>. Det viser, at der er sammenhæng mellem en stor dansk handelsflåde og operation af tonnage.

<sup>3</sup> Søfartsstyrelsen: Facts on Shipping, 2011.

<sup>4</sup> Rederiforeningen ([www.shipowners.dk](http://www.shipowners.dk)).

Som eksporterhverv er søfarten således meget betydelig og er veletableret på vækstmarkederne. Fordelt på vækstmarkeder udgør søfarten ca. 58 pct. af den danske eksport til Brasilien, ca. 61 pct. af eksporten til Indien, ca. 29 pct. af den danske eksport til Kina (inkl. Hongkong) og ca. 27 pct. af den danske eksport til Rusland. Mere end 20 pct. af den kinesiske eksport transporteres på danske skibe<sup>5</sup>.

Skibsfart skiller sig ud i forhold til beskrivelse af styrkepositionerne i dansk erhvervsliv, men Det Blå Danmark kan også have andre styrkepositioner inden for andre dele. De andre dele af Det Blå Danmark, herunder den maritime udstyrs- og serviceindustri og maritime grønne løsninger, er dog vanskelige at identificere i statistikkerne, særligt i forhold til sammenligninger internationalt, så på nuværende tidspunkt begrænses identifikationen af styrkepositioner sig til de overordnede dele af erhvervsområdet.

De danske statistikker viser imidlertid, at også den landbaserede del af Det Blå Danmark har stor betydning for dansk økonomi. Bruttoværditilvæksten ved produktion af bl.a. maritimt udstyr og bygning af skibe og både var i 2006 11,3 mia. kr., svarende til 0,8 pct. af den samlede danske bruttoværditilvækst, og den direkte eksport var ca. 23 mia. kr.<sup>6</sup> Der er samlet ca. 115.000 beskæftigede i Det Blå Danmark, hvor ca. 80.000 personer er beskæftiget direkte inden for Det Blå Danmark heraf under en fjerdedel på danske skibe. Herudover er ca. 35.000 personer beskæftiget indirekte i Det Blå Danmark, eksempelvis inden for bank- og forsikringsvirksomhed<sup>7</sup>.

### **Indsatsområder i forhold til Det Blå Danmark**

Danmark er således i dag en stor søfartsnation med en stærk maritim klynge. Danmark skal også på sigt være en af de førende søfartsnationer og det naturlige valg, når rederier og andre maritime virksomheder etablerer sig i Europa. På samme måde som Singapore er det i Asien. Vi skal kunne måle os med andre toneangivende maritime nationer, som også står for kvalitetsskibsfart.

Det kræver en målrettet indsats for at sikre konkurrencedygtige og attraktive rammevilkår for at fastholde og tiltrække maritime aktiviteter til Danmark.

Et af de centrale rammevilkår er, at der er adgang til de rigtige kompetencer og styrker inden for uddannelse, forskning og innovation. Danmark skal som søfartsnation være kendt for innovation, nytænkning og kvalitetsskibsfart, herunder grøn skibsfart. Vi skal derfor være dagsordensættende, når det drejer sig om at udvikle nye internationale grønne standarder til

---

<sup>5</sup> Beregninger baseret på UN Service Trade Database og UN Comtrade. Data for Kina er inkl. Hong Kong.

<sup>6</sup> Arbejderbevægelsens Erhvervsråd for Dansk Metal, Danske Maritime og Danmarks Rederiforening: Beskæftigelse og produktion i Det Blå Danmark, 2011.

<sup>7</sup> Søfartsstyrelsen: Facts on Shipping, 2011

skibsfarten. Samtidig er det vigtigt at sikre, at nye internationale standarder bruges som afsæt for at fremme vækst i Det Blå Danmark.

Fremadrettet bør en indsats for at styrke væksten i Det Blå Danmark derfor berøre følgende tre temaer, som kan danne udgangspunkt for drøftelserne på dialogmødet om Det Blå Danmark:

### 1. Det Blå Danmark i en global verden

Virksomhederne i Det Blå Danmark eksporterer størstedelen af deres produktion, og mere end 90 pct. af skibsfartens indtjening stammer fra sejlads mellem fremmede havne. Hovedparten af danske rederiers aktiviteter ligger i USA og på vækstmarkederne, fx Brasilien, Rusland, Indien, Kina, Tyrkiet og Indonesien. Den maritime service- og udstyrsindustri er også et eksportorienteret erhverv, og både skibsfarten og den maritime service- og udstyrsindustri er udfordret af en skærpet global konkurrencesituation.

Det er derfor vigtigt at fastholde konkurrencedygtige og attraktive rammevilkår for maritime aktiviteter i Danmark. Derfor er der i Danmark allerede etableret særligt beskatningsregler for skibsfarten i lighed med andre førende skibsfartsnationer. Samtidig er det vigtigt, at virksomhederne i Det Blå Danmark har en fri og uhindret markedsadgang på andre markeder, herunder de spirende vækstmarkeder. Det bidrager til fastholdelse og yderligere vækst i rederier med skibe under dansk flag og i rederier, der opererer fra Danmark (befragtere), men også til tiltrækning af nye maritime virksomheder, rederier (befragtere) og skibe til Danmark og til dansk flag.

Det samme gælder for den maritime service- og udstyrsindustri i Danmark. Her er det væsentligt at fastholde de produktionsarbejdspladser, der fortsat er i Danmark, og som giver beskæftigelse til både højtuddannede og erhvervsuddannede.

Vi kan i den forbindelse lade os inspirere af andre lande, som har stærke maritime kompetencer, eksempelvis Singapore. Hvis de har særlige styrker eller attraktive vilkår, skal vi overveje, om vi kan lære af dem.

Der kan også være nye specialiserede områder, hvor der er et potentiale for danske maritime virksomheder, og vækstvilkårene kan styrkes yderligere. Det kan eksempelvis være serviceydelser som forsynings- og vagtskibe til offshoreområder, herunder også i Arktis, etablering og service af havvindmølleparker og uddybningsfartøjer, samt undervisning af søfolk og offshore personel.

En målrettet global markedsføring af Danmark som maritim nation kan også bidrage til at tiltrække nye rederier og andre maritime virksomheder og skabe den bedst mulige platform for afsætning af skibsfartens tjenesteydelser samt udstyr og teknologiske løsninger relateret til skibsfart. Derfor skal der ses på, om der kan gøres yderligere for globalt at markedsføre Danmark som maritim nation, herunder kobling af den danske udstyrs- og serviceindustri til skibsbygning i andre lande.

## **Diskussionsspørgsmål:**

*Hvilke potentialer og udfordringer har Det Blå Danmark i dag i forhold til at fastholde de eksisterende maritime aktiviteter og tiltrække nye hertil?*

### 2. Kompetencer og innovation i Det Blå Danmark

Vækst i Det Blå Danmark forudsætter kvalificerede kompetencer, uddannelse, forskning og innovation. Det er derfor vigtigt, at der er en tæt dialog og et tæt samspil mellem virksomhederne i Det Blå Danmark, relevante videninstitutioner og myndigheder.

Virksomhederne i Det Blå Danmark beskæftiger bl.a. højtuddannet og specialiseret arbejdskraft. Medarbejdere med en lang videregående uddannelse er eksempelvis beskæftiget i rederiernes landbaserede organisationer og den maritime udstyrsindustri. Den største uddannelsesgruppe er imidlertid ansatte med en erhvervsfaglig håndværksmæssig uddannelse, der udgør 40 pct. af de beskæftigede. Det er eksempelvis smede.

For at fastholde den maritime klynge som dansk styrkeposition er der imidlertid behov for at stille skarpt på, hvilke kompetencer og forskningsindsatser, der er afgørende i Det Blå Danmark, og hvordan de bedst understøttes. Det gælder ikke alene for de maritime virksomheder, når de er i Danmark, men også når de er på de globale vækstmarkeder, ikke mindst i forhold til de mere specialiserede forretningsområder inden for Det Blå Danmark. Samtidig kan der være nye muligheder for dansk vækst, hvis Det Blå Danmark bliver leverandør af viden, kompetencer og know-how til andre lande.

Udvikling og innovation er en central forudsætning for at skabe konkurrencefordele og vækstmuligheder i Det Blå Danmark. Innovation er introduktionen af nye eller væsentligt forbedrede produkter, produktionsprocesser, organisatoriske metoder eller markedsførings tiltag. Der findes ikke detaljerede undersøgelser af innovationen i Det Blå Danmark. En undersøgelse gennemført af Danmarks Statistik viser, at ca. halvdelen af de danske virksomheder var innovative i perioden 2008-2010<sup>8</sup>.

Optimering af processer, herunder ved digitalisering og anvendelse af kommunikationsteknologi, er en form for udvikling og innovation, som kan nedsætte virksomhedernes omkostninger og give dem en konkurrencefordel. Det kan bl.a. være i forbindelse med indberetning af oplysninger. Derfor bør der sættes fokus på, hvad der kan gøres for at fremme digitalisering og anvendelsen af kommunikationsteknologi i Det Blå Danmark.

---

<sup>8</sup> Danmarks Statistik: Nyt Fra Danmarks Statistik, Nr. 94 af 27. februar 2012.

Forskning, udvikling og innovation vil også på andre områder kunne bidrage til at styrke Det Blå Danmarks produktivitet og dermed konkurrenceevne. Det kunne være inden for eksempelvis partnerskaber, der fokuserer på optimering af virksomhedernes processer og nedbringelse af administrative byrder for at understøtte virksomhedernes konkurrenceevne.

**Diskussionsspørgsmål:**

*Hvilke kompetencer og forskningsindsatser er afgørende for at styrke væksten i Det Blå Danmark, og hvordan kan udvikling og innovation styrke virksomhedernes vækst?*

### 3. Grøn skibsfart i et vækstperspektiv

Det internationale fokus på miljø- og klima betyder, at der er international efterspørgsel efter og dermed et betydeligt vækstpotentiale inden for grønne maritime løsninger og maritimt udstyr. Danmark har også klare internationale styrkepositioner og dermed stærke kompetencer på det grønne område, ligesom vi har styrkepositioner inden for maritime tjenesteydelser og produkter. Ved at skabe synergi mellem disse to styrker, er der nye muligheder for vækst og beskæftigelse i Danmark.

Vi skal lade os inspirere af relevante initiativer i andre lande, hvor eksempelvis Singapore har udviklet et særligt grønt skibsfartsprogram (Maritime Singapore Green Initiative).

I kraft af at være en førende søfartsnation er Danmark med til at sætte den globale maritime dagsorden, hvilket ikke mindst sker gennem globale aftaler i regi af FN's søfartsorganisation. IMO. Her er Danmark med til at drive en ambitiøs miljø- og klimaindsats, og på den måde sikres samspil mellem erhvervmæssig udvikling i Danmark og en grøn omstilling nationalt og globalt. Danmark arbejder derfor aktivt i IMO for at præge det internationale regelsæt og standarderne i erhvervet med henblik på at fremme en sikker og grøn skibsfart. Der er gennemført en række teknologiprojekter og etableret en række partnerskaber om nye grønne løsninger, herunder partnerskabet for renere skibsfart og partnerskabet om ballastvandskonventionen.

International regulering af nye skibes energieffektivitet og skibsfartens udledninger, herunder svovl og ballastvand, er ikke alene med til at fremme en grønnere skibsfart. Ny international klima- og miljøregulering skaber også efterspørgsel efter nye produktioner og løsninger fra den maritime udstyrsindustri og medvirker til at skabe beskæftigelse og øget eksport. Samtidig kan også et øget fokus på virksomheders samfundsansvar være en driver for den danske maritime udstyrsindustri. Det er dog vigtigt, at man fra dansk side arbejder for international regulering, således at skibsfartens konkurrenceevne ikke forringes unødigt.

Den maritime udstyrsindustri i Danmark skal udnytte potentialet, hvorfor der skal skabes det bedst mulige afsæt herfor. I det omfang det er relevant, bør der deles viden med andre grønne danske virksomheder.

**Diskussionsspørgsmål:**

*Hvordan kan Det Blå Danmark videreudvikle og udnytte de nye grønne vækstmuligheder?*