

DET BLÅ DANMARKS BETYDNING FOR DANSK ØKONOMI

MARITIME HØJBORGE



INDHOLD

04
FORORD

06
AALBORG-FREDERIKSHAVN

18
TREKANTSOMRÅDET

10
AARHUS

22
SVENDBORG-ODENSE

14
ESBJERG

26
HOVEDSTADEN

Analysen er udført af Radius Cph for Danske Havne, Danske Maritime, Danske Rederier samt Danske Shipping- og Havnevirksomheder på baggrund af data fra Danmarks Statistik. Projektet er udført med støtte fra Den Danske Maritime Fond.



DE MARITIME HØJBORGE BINDER DET BLÅ DANMARK SAMMEN

Få erhverv står så stærkt på tværs af landet som det maritime område. Fra øst til vest og syd til nord findes maritime højborge i Danmark med hver deres styrke. Alle bidrager de til, at Det Blå Danmark omsætter for omkring 400 milliarder kroner om året. Et markant bidrag til det danske samfund, som kommer langt flere mennesker til gode, end Det Blå Danmarks cirka 61.000 ansatte og mere end 36.000, der arbejder i stillinger, der indirekte er relateret til branchen.

De maritime højborge er skabt gennem en søfarts-tradition, som strækker sig generationer tilbage, men altid er fulgt med tiden. Hvor vi engang var eksperter i at lave sejl og dampskibe, har vi i dag styrkeposi-tioner inden for hele den maritime palette. Vi udvikler skibsmotorer og udstyr, forsker i grønne brændstoffer, opsætter vindmøller og designer skibe med henblik på nutidens og fremtidens grønne krav. Vi arrangerer regionale og globale skibstransporter og forvalter havneinfrastrukturen i Danmark. Og så har vi trods vores beskedne størrelse en anseelig handelsflåde, der er en af verdens største.

Den ekstra gevinst ved de maritime arbejdsplad-ser er, at de ligger så spredt, som de gør. Esbjerg,

Hovedstaden, Aarhus, Nordjylland, Fyn og øerne og Trekantsområdet er maritime højborge, som tiltræk-ker alt fra havnearbejdere, over søfolk til højspeciali-serede ingeniører på både de mange erhvervshavne og rundt om dem. Det er vigtigt, når man skal skabe balance i landet, hvor den maritime branche også står stærkt en stribe andre steder.

Hele Det Blå Danmark arbejder hver dag på at udvikle de maritime højborge, så vi også i fremtidige gene-rationer beholder positionen som stor og stolt søfarts-na-tion. God læselyst og velkommen indenfor i en af Danmarks mest spændende brancher.

Tine Kirk,
Direktør i Danske Havne
Jenny Braat,
Administrerende direktør i Danske Maritime
Jesper Sebbelin,
Chefkonsulent i Danske Shipping-
og Havnevirksomheder
Anne H. Steffensen,
Administrerende direktør i Danske Rederier

De 6 Maritime Højborge

 BLÅ VIRKSOMHEDER
2.623

 DIREKTE ÅRSVÆRK
38.141

 OMSÆTNING
333,6 MIA.

EN FØRERLØS FÆRGE VISER DET TÆTTE SAMARBEJDE I NORDJYLLAND

Danmarks første førerløse byfærge er et billede på, hvordan den maritime klynge i Nordjylland arbejder tæt sammen. Der er stor tro på fremtiden, men det kræver investeringer, og at arbejdskraften også findes i området fremover.

Nordjylland og havet hænger tæt sammen. Havnen i Aalborg har eksisteret i 550 år, og selvom havnen er flyttet væk fra centrum, er søfarten stadig en del af byens identitet.

”Aalborg er ikke en havneby mere, men en maritim by, hvor vores erhvervsstruktur i høj grad er baseret på maritim industri,” siger Claus Holstein, administrerende direktør på Aalborg Havn.

Det samme gælder i Frederikshavn, der i dag er landets største færgehavn og udgør transportkorridor mellem Norge, Sverige og det europæiske kontinent. Herfra er man koblet direkte på det europæiske

jernbanenet, så man kan kombinere de af to grønneste transportformer; de blå vandveje og skinnerne.

Det skaber ikke bare arbejdspladser, men skaber også grobund for eksport.

Claus Holstein
Aalborg Havn

Med omkring 300 virksomheder med tilknytning til maritime erhverv i Aalborg og heraf 100 alene på havnen i Frederikshavn, er den maritime klynge stærkt repræsenteret i det nordjyske.

Frederikshavn Havn har for nyligt underskrevet en historisk aftale, hvor de sammen med Frederikshavn Kommune og Stena Line forpligter sig til at gøre ruten mellem Frederikshavn og Göteborg til den første emissionsfrie færgerute af sin slags i verden med

INTERVIEWPERSONER



Claus Holstein
Adm. direktør
Aalborg Havn



Henrik Holst Pedersen
Fleet Manager,
Alba Tankers



Lars Skytte Jørgensen
Vice President,
Alfa Laval

AALBORG-FREDERIKSHAVN



BLÅ VIRKSOMHEDER
303



DIREKTE ÅRSVÆRK
3.062



OMSÆTNING
9 MIA.



BRUTTOFORTJENESTE
3,3 MIA.



HAVNEAREAL
5,3 MIO. M²
I Frederikshavn og Aalborg



FÆRGEPASSAGERER
1,8 MIO.
Om året i Frederikshavn



GODS OM ÅRET
5,5 MIO. TONS
I Frederikshavn og Aalborg



SKIBSANLØB
4.001
I Frederikshavn og Aalborg

to fossile færges. Længere sydpå har en lille nordjysk virksomhed taget initiativ til en byfærge over Limfjorden, og ved fælles hjælp mellem lokale virksomheder er en førerløs, CO₂-neutral fjordbus nu på vej.

”Det viser, hvad vi kan præstere heroppe. For det er et komplekst projekt, hvor mange lokale parter er gået sammen,” siger Claus Holstein.

GRØNNE INDUSTRIARBEJDSPLADSER

Netop de grønne industriarbejdspladser fylder i Nordjylland og nyder godt af placeringen i en stærk maritim klynge tæt på flere uddannelsesinstitutioner.

Frederikshavn er allerede hjemby for et af Danmarks største reparationsværfter, og nu er et specialbygget genanvendelsesværft konstrueret, der årligt ventes at genindvinde op mod 200.000 tons stål og gøre byen til centrum for grøn genanvendelse af panamax-skibe og helt store olieinstallationer.

Alfa Laval i Aalborg er en ledende, global leverandør af produkter inden for eksempelvis varmeoverførsel, separation og væskehåndtering og endnu et eksempel på forskningstung, innovativ industri med mange arbejdspladser i Nordjylland.

Deres testcenter er verdens mest avancerede testcenter på land til test af avancerede maritime miljøteknologier og nye grønne brændstoffer. Forskningen bidrager til at lømpe klimaaftrykket i hele verden. For ifølge Alfa Laval's Vice President, Lars Skytte Jørgensen, forsvinder 60 procent af al energi på et skib op i luften i form af røggas og lignende.

”Potentialet for energibesparelser er enormt. Vi laver research og innovation i Aalborg, så energiodnyttelsen bliver bedre. Og så kommer det ud til Alfa Laval-salgsselskaber rundt om i verden,” siger han.

Men selv om der er tale om udvikling af teknologi til fremtidens klimavenlige skibsmotorer, udgør afgifter op mod 50 procent af omkostningerne til test af de nye grønne motorer.

Potentialet for energibesparelser er enormt. Vi laver research og innovation i Aalborg, så energiodnyttelsen bliver bedre.

Lars Skytte
Vice President, Alfa Laval

”Vi har svært ved at forstå, alle de afgifter, vi skal betale. Vi forsker i grønnere brændstoffer, så hvorfor skal vi betale afgift for brændstof, fjernvarme og strøm? Vi sender endda overskudsvarme tilbage i fjernvarmenettet,” siger Lars Skytte Jørgensen.

AREALER OG INFRASTRUKTUR SKAL VÆRE PÅ PLADS

Claus Holstein mener, at klyngen løser udfordringer for hele samfundet. Om det er nye brændstoffer, Fjordbussen eller andre maritime løsninger, der vil kunne bruges over hele verden.

”Det skaber ikke bare arbejdspladser, men skaber også grobund for eksport.”

Og det går da også godt for Aalborg Havn, der ikke har været ramt af COVID-19, som mange andre virksomheder. Produktionen er opretholdt, og havnen har en 10-årsplan med investeringer årligt omkring 200 millioner kroner.

For at de positive visioner for virksomhederne i klyngen kan blive virkelige, er der dog nogle krav. Med så mange videnstunge virksomheder med stor innovationskraft, skal fremtidens arbejdskraft sikres.

”Min største bekymring er, om vi kan uddanne nok ingeniører. Der skal politikernes fokus gerne være,” siger Claus Holstein, der også gerne vil have sikret afskrivningsreglerne, så der i højere grad bliver støttet op om forskning og udvikling fra politisk hold.

Henrik Holst er CEO i Alba Tankers, som er et tankskibsrederi og kommerciel operatør. Han fremhæver også behovet for gode rammevilkår, og så er han frustreret over ufleksibel lovgivning.

”Vi ligger i Aalborg, men bruger Skagen som supply hub. Og vi har fokus på det unødvendige bureaukrati,” siger han.

Som eksempel nævner han besætningsskift. Alba Tankers skal forbi politiet til godkendelse, selvom det er et dansk skib med besætning fra Danmark eller EU.

”Det virker uhensigtsmæssigt. Lidt politisk mod ville gøre det mere fleksibelt,” siger Henrik Holst, der derudover peger på, at lods-lovgivningen er strengere i Danmark end i vores nabolande.



AARHUS

DANMARKS STØRSTE ERHVERVSHAVN FORVENTER VÆKST OG VIL UDVIDE

Aarhus Havn indeholder alt fra vandflyvere til færger, krydstogt og svineeksport til Kina. Men det er samtidig Danmarks største erhvervshavn med den suverænt største containertrafik. Havnen er udgangspunkt for en maritim klynge, der nu får 1,9 kilometer tunnel og direkte adgang til E45. Og som gerne vil have en havneudvidelse på plads for at sikre væksten.

Intet mindre end 65 procent af containertrafikken i Danmark går gennem Aarhus Havn. Dermed er havnen et absolut knudepunkt for import og eksport, og havnen har i årevis suget mere containertrafik til sig. De seneste fire år er omsætningen på containerdelen steget 37 procent.

Den vækst var medvirkende til, at det tidligere i år blev besluttet at forbinde havnen med E45 med en tunnel, fordi antallet af lastbiler på Marselis Boulevard forventes at stige.

Trafikmålinger viser, at det gennemsnitligt kun tager knap 5 minutter at køre mellem Aarhus havn og

motorvej E45, og herfra er der motorvej hele vejen til Italiens sydspids. Derfor er der potentiale for yderligere vækst.

Der er en mangfoldighed på havnen, som er selvforstærkende.

Jacob Thygesen
CEO, OSK Gruppen

Men Aarhus handler om meget andet end containere. Fra havnen afgår en vandflyver med fast rutefart, der er krydstogtbesøg, færgefart og meget mere. Og 25 procent af havnens omsætning stammer fra bulkgoods.

INTERVIEWPERSONER



Carsten Jensen
Administrerende direktør,
Molslinjen



Jacob Thygesen
CEO,
OSK Gruppen



Rune Nielsen
Managing Director,
Finnlines



Thomas Haber Borch
CEO, Aarhus havn

AARHUS



BLÅ VIRKSOMHEDER
244



DIREKTE ÅRSVÆRK
2.809



OMSÆTNING
12,4 MIA.



BRUTTOFORTJENESTE
4,7 MIA.



HAVNEAREAL
2,8 MIO. M²



FÆRGEPASSAGERER I 2020
2,44 MIO.



65%
AF CONTAINERTRAFIK I
DANMARK GÅR GENNEM
AARHUS HAVN

244 virksomheder i området er beskæftiget indenfor det maritime.

”Det er en stærk klynge med 10.000 arbejdspladser i området, indenfor alt fra asfaltering til containerhåndtering,” siger Thomas Haber Borch.

Og begejstringen deles af Jacob Thygesen, CEO i OSK Group, der er en maritim design- og ingeniørvirksomhed. De udvikler nye skibe og står blandt andet bag færgerne Lilleør, der sejler fra Aarhus til Samsø.

”Der er en mangfoldighed på havnen, som er selvforstærkende. Vi kan mange ting. I OSK bidrager vi for eksempel med at sætte Aarhus på verdenskortet med skibsingeniører og arkitektur, der sejler overalt fra Vancouver til Australien,” siger Jacob Thygesen.

SERVICEVIRKSOMHEDER TÆT PÅ

Ifølge Managing Director Rune Nielsen fra rederiet Finnlines er fordelene ved at ligge i Aarhus også markante. Havnens størrelse gør det nemt at få hjælp fra lokale servicevirksomheder og nemt at sparre med andre fra branchen.

”Vi er konkurrenter, men vi netværker og samarbejder om for eksempel politiske indsatser,” siger han og fortæller, at han selv er tredje generation på Aarhus Havn. Han mener, at det gode samarbejde mellem

havn og by tiltrækker virksomheder. Og så sætter han pris på, at havnen for eksempel har taget initiativ til et bæredygtighedsudvalg.

”Så bliver der koordineret mellem virksomhederne. Måske kan vi bruge vores nabos overskydende el eller varme. Det er meget brugbart,” siger han.

Carsten Jensen, der er CEO i rederiet Molslinjen, mener, at Aarhus Havn skaber sammenhængskraft i Danmark.

”Vi er et infrastruktur-knudepunkt mellem øst- og vest. Og så har vi en passagertransport, der skaber en flydende bro mellem Sjælland og Jylland. Et fundament for at de lokale økonomier kan udvikle sig og skabe arbejdspladser,” siger han.

ØNSKER UDVIDELSE

For at kunne imødekomme den forventede vækst, vil Aarhus Havn gerne udvide. En VVM-undersøgelse er igangsat for at kunne udvide havnen, fordi det forventes, at den voksende asiatiske middelklasse vil efterspørge flere produkter fra Vesten.

”Så nu vil vi så at sige grave brønden, før vi bliver tørstige,” siger Thomas Haber Borch. Han er meget fortrøstningsfuld, fordi han oplever, at havnen har et formidabelt samarbejde med borgere og politikere. Og der er allerede kunder, der forespørger på de nye områder, selvom udvidelsen potentielt først sker fra 2030.

Selvom efterspørgslen ventes at stige, så vil der være større fokus fra både industri og forbrugere på klimavenlig transport i fremtiden. Og så er søvejen den oplagte løsning, da klimaaftrykket her er markant lavere end andre transportformer.

”Hvis vi får stramme regler i det maritime, men lastbiltransporten ikke rammes, ender transporten på landevejene. Det forurener mere. Så der skal findes løsninger, der ikke rammer skævt,” siger Rune Nielsen fra Finnlines, der er glad for den tætte dialog med politikerne om netop det område.

Carsten Jensen fra Molslinjen er begejstret for den kommende udvidelse og Marselis-tunnellen, men mener, at politikerne skal være ualmindeligt opmærksomme på adgangen til havnen frem til, at tunnelen står klar.

”Vi er nødt til at have god adgang til havnen. Ellers dør væksten. Vi vil jo sikre havnen som dynamo for hele regionen,” siger han og bliver bakket op af Rune Nielsen, der også pointerer, at det forurener mindre, når lastbilerne ikke holder i kø.

Større aktivitet i havnen betyder også et større behov for flere hænder i fremtiden. Derfor er der brug for politisk fokus på tilgangen af talenter til branchen, påpeger Jacob Thygesen fra OSK Group. Der mangler nemlig unge på de maritime uddannelser.

”I skibsingeniørbranchen kan vi aftage 100, men DTU uddanner kun en brøkdel. Det er et kæmpe problem, som jeg håber, man kan finde en løsning på,” siger han.



VERDENS STØRSTE VINDHAVN HAR ENESTÅENDE PALET AF VIRKSOMHEDER

Esbjerg Havn har været involveret i mere end halvdelen af al havvind, der er udskibet i Europa, og har operationer inden for vind, olie, gas, fiskeri, fragt af gods med mere. Der er stor tro på fremtiden, men det kræver både store investeringer og flere lokale uddannelser, hvis ambitionerne skal indfris.

Esbjerg Havn har haft en omskiftelig tilværelse, selvom havnen først blev etableret i 1874. Først var eksport af grise i milliontal dominerede. Dernæst tog fiskeri over. Og så kom olien i Nordsøen. Det sidste årti er vindene vendt igen, og nu er det udskibningen af havvindmøller, der præger billedet på havnen.

I 2020 var Esbjerg den havn i Europa, der udskibede mest havvind. Igen. Det blev til 1 GW havvindkapacitet, hvilket betyder, at havnen samlet set har været inde over 51 procent af Europas havvindmølleparker.

De historiske skift på havnen har givet en særlig omstillingsparathed og entreprenør-ånd.

LARS CHRISTIAN ZØHNER
CEO, WORLD MARINE OFFSHORE

”De historiske skift på havnen har givet en særlig omstillingsparathed og entreprenør-ånd. Vi er gode til at eksekvere og udfordre hinanden,” siger Lars Zøhner, der er CEO i World Marine Offshore. Det er en lokal virksomhed, der servicerer offshore vindindustrien, og som har etableret datterselskaber i Tyskland og England.

SAMMENTØMRET KLYNGE

Det er derfor ingen overraskelse, at det er en sammentømret maritim klynge, der har til huse i Esbjerg.

INTERVIEWPERSONER



Dennis Jul Pedersen
Havnedirektør, Esbjerg Havn



Per Jensen
Director Port Services,
Blue Water Shipping



Lars Christian Zøhner
CEO, World Marine Offshore



Henrik Uhd Christensen
CEO, Viking

ESBJERG



BLÅ VIRKSOMHEDER
213



DIREKTE ÅRSVÆRK
5.179



OMSÆTNING
16,2 MIA.



BRUTTOFORTJENESTE
10,2 MIA.



HAVNEAREAL
4,5 MIO. M²



UDSKIBET HAVVIND I 2020
1 GW



51 %
AF AL HAVVIND I EUROPA ER
UDSKIBET FRA ESBJERG



ANDEL AF ÅRSVÆRK
18 %
I KOMMUNEN

Med udgangspunkt i både vind, olie, gas, fiskeri og fragt af gods er havnen en af de mest travle i Danmark målt på havneoperationer. Der er ligeledes serviceselskaber og meget andet, og i alt er der 213 virksomheder på havnen.

”Vi er en klynge, der er inde i forsyningskæden. Og mange af vores virksomheder er vokset ud af det,” siger Dennis Jul Pedersen, direktør på Esbjerg Havn.

Og det er Per Jensen enig i. Han er Director of Port Services i Blue Water Shipping. En konsekvens af at vokse ind i forsyningskæden er, at havnen aldrig er lukket.

”Ikke engang juleaften. Og den store pakke af muligheder er virkelig vigtig, for den understøtter havnens virksomheder. Klyngen er derfor afgørende,” siger Per Jensen.

På havnen findes også mange lokale, danske selskaber, som Blue Water selv er en del af med hovedsæde i Esbjerg. Blue Water har været inde over godt 90 procent af alle de udskibninger af havvind, som er sket fra havnen de seneste 20 år.

LOKALT NETVÆRK

Samarbejde er også centralt i klyngen. For nylig var virksomheden Granly Gruppen og Esbjerg Havn i dialog om muligheden om at bygge små skibe til vindindustrien. Via havnen kom Granly i kontakt med en skibsdesigner i Norge, og et projekt blev sat i gang.

”De maritime hjælper hinanden og gør en forskel i lokalområdet,” siger Dennis Jul Pedersen. Og Lars Zøhner supplerer: ”Vi behøver faktisk sjældent at tage kontakt til udlandet, fordi vi har så mange stærke, lokale virksomheder her,” siger han.

DER SKAL INVESTERES FØR BOOM

De fleste opgaver i de kommende år er i international konkurrence, mener Per Jensen fra Blue Water. Derfor skal konkurrencen ikke være danske havne imellem.

”Vi skal have et overordnet fokus, der hedder Vestkysten. Sektoren er mere end bare Esbjerg. Hele Vestkysten har fælles interesser,” siger Per Jensen.

Dennis Jul Pedersen er meget fortrøstningsfuld på vegne af de maritime virksomheder i området. Det skyldes ikke mindst, at EU har besluttet, at der skal opstilles 300 GW havvind inden 2030. I øjeblikket står der 25 GW. Så det kommer til at gå hurtigt.

Men succesen vil ikke komme af sig selv. Der skal investeres stort for at få del i den forventede travlhed.

”Vi skal investere mere end nogensinde. Industrien ændrer sig hurtigt,” siger Dennis Jul Pedersen.

Som eksempel nævner han, at de største og nyeste skibe ikke kan gå ind i Esbjerg Havn.

”Vi er nødt til at investere i mere vanddybde i sejlrenden,” siger han.

Samtidig bliver vind-komponenterne så store og tunge, at der skal investeres i stærkere kajområder.

FOKUS PÅ UDDANNELSE OG LIGE VILKÅR

Henrik Uhd Christensen har særligt fokus på uddannelse. Han er CEO i Viking, der har hovedkvarter i Esbjerg og er en af de globale markedsledere inden for sikkerhedsudstyr til skibe. Forventningen er, at Viking får brug for mange nye ansatte i de kommende år.

”Vi har brug for, at der politisk bliver fokuseret på decentral uddannelse. Politikerne bør have øje for, hvor vigtigt samspillet mellem kommune, erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner er, så vi kan få nye uddannelser. For vi skal øge bosætningen og skabe vækst. Vi skal tiltrække studerende, højtuddannede og ambitiøse udlændinge til vores by,” siger Henrik Uhd Christensen. For ifølge ham er Vikings vigtigste ressource velkvalificerede medarbejdere.

”Uden dem, ingen udvikling,” siger han.

Et andet ønske til politikerne handler om anlægsinvesteringer. Lars Zøhner mener, at det i højere grad skal være muligt at se længere frem.

”Når vi investerer i et skib, så tager det 12-15 år at afdrage. Vi vil gerne købe så grønt som muligt, men det er meget begrænset med tilskudsordninger til grøn teknologi. Derfor bliver det vores egne satsninger. Hvis vi ønsker grønne skibe under dansk flag, skal der skabes bedre vilkår for at udvikle grøn teknologi,” siger Lars Zøhner.

Vi skal tiltrække studerende, højtuddannede og ambitiøse udlændinge til vores by,

Henrik Uhd Christensen
Viking



TREKANTSOMRÅDET

TREKANTSOMRÅDET ER DANMARKS LOGISTISKE KNUDEPUNKT

Uanset om du skal nord eller sydpå eller fra øst til vest, er der stor sandsynlighed for, at turen tværs over Danmark går gennem Trekantsområdet. Med et større klimafokus i fremtiden bliver koblingen til søvejen endnu vigtigere for Danmarks logistiske knudepunkt.

Du kan altid få en container til Trekantsområdet.

Sådan er indstillingen i transportbranchen, for placeringen er nemlig tæt på ideel i forhold til motorvejsnet og jernbaner på kryds og tværs af landet. Og med en havn i Fredericia med en naturlig dyb dybdegang, så er området det oplagte knudepunkt for godstransport via vej, skinner og hav.

”Der løber altid meget trafik gennem området, så derfor har mange logistikvirksomheder placeret deres faciliteter her,” siger Klaus Andersen, adm. direktør i Fredericia Shipping.

De forskellige transportformer supplerer hinanden, for uden vognmænd eller banen er havnene ikke meget

værd. Omvendt betyder øget fokus på klimaaftrykket, at han forventer, at den travle containerhavn i Fredericia vil få mere at lave i fremtiden.

”Det er langt mere klimavenligt at sejle varerne, men det første eller sidste stykke skal klares med lastbil. Derfor vil fremtiden kræve en større kobling mellem havnen i Fredericia og Taulov Dry Port. Der er et klart potentiale i at flytte mere fragt via vandet, så investeringerne skal nok tjene sig hjem,” siger han.

Krav fra kunderne til effektiv håndtering og hurtige leverancer betyder, at Klaus G. Andersen forventer stigende behov for optimalt indrettede lagerfaciliteter med den rigtige beliggende i fremtiden.

INTERVIEWPERSONER



Rune D. Rasmussen
CEO, ADP



Allan Skouboe
Chief Technical Officer,
Danfoss IXA



Klaus G. Andersen
CEO,
Fredericia Shipping



Anders Østergaard
CEO,
Monjasa

TREKANTSOMRÅDET



BLÅ VIRKSOMHEDER
330



DIREKTE ÅRSVÆRK
4.068



OMSÆTNING
12,4 MIA.



BRUTTOFORTJENESTE
5,4 MIA.



HAVNEAREAL
1,08 MIO. M²



GODS OM ÅRET
6,0 MIO. TONS
I havnene



SKIBSANLØB
1.447



UDVIDELSER PÅ VEJ

Det tidligere skibsværft i Fredericia er i dag blevet et moderne byområde, men lokalpolitikere skal passe på ikke at lade succeshistorien overskygge behovet for en aktiv erhvervshavn i byen, mener flere af de lokale virksomheder. Der er nemlig brug for mere og ikke mindre erhvervsaktivitet på havnen.

For Rune D. Rasmussen, adm. direktør i ADP, der står for havnedriften i Fredericia, Nyborg og Middelfart samt Taulov Dry Port, er det da også svært at få armene ned over udviklingen. Tørhavsprojektet er et 980.000 m² stort logistikcenter, der nyder godt af den centrale placering tæt på motorvej, jernbane, lufthavn og havn.

”Der har været en enormt positiv udvikling med 20–30 procent vækst de seneste år, og der er intet, der tyder på, at det stopper foreløbigt. Vi bliver nødt til at udvide for at kunne følge med,” forklarer han.

Taulov Dry Port er allerede udvidet af flere omgange, og der er planlagt yderligere en udvidelse på Fredericia Havn for at kunne følge med efterspørgslen. Med en planlagt brintfabrik i området og øget containertrafik

er en udvidelse med 500 ekstra arbejdspladser på havnen også på vej, fortæller Rune D. Rasmussen.

”Containerterminalen skal op i dobbelt størrelse – og vi skal være CO₂-neutrale senest i 2030,” fortæller havnedirektøren med henvisning til blandt andet solceller på tagene, der skal levere grøn strøm til virksomhederne på havnen.

POTENTIALE FOR GRØNT BRÆNDSTOF

Netop koblingen mellem havet og den centrale placering tæt ved de trafikale årer på land er noget, man burde dyrke mere, hvis det stod til Anders Østergaard, adm. direktør og ejer af bunkervirksomheden Monjasa.

”Det maritime fylder ikke så meget i bevidstheden, som det burde. Det ville være oplagt at dyrke det mere, for der er muligheder for at trække endnu flere arbejdspladser til området med den placering, vi har i landet,” siger han. Og sender lidt ros af sted samtidig.

”Man har været gode til at genopfinde sig selv, efter mange af de store industriarbejdspladser forsvandt og skibsværftet lukkede. Alternative energi- og brændstoffer kan blive det næste store, og jeg mener, det er noget, vi bør arbejde endnu mere målrettet på.”

Lokalområdet er allerede hjemsted for store spillere inden for tankbranchen som eksempelvis Yara, Monjasa, Samtank og Shell. Seneste projekt i den grønne retning er brintprojektet HySynergy i raffinaderiet i Fredericia, som skal levere grøn brint fra midten af 2022.

De grønne brændstoffer er kommet for at blive, men for at kunne leve op til fremtidens krav om bæredygtig

transport kræver det, at man kan dokumentere det. Her kommer en anden lokal maritim spiller på banen: Danfoss IXA, som udvikler det måleudstyr, der registrerer udledningen fra skibene.

”Vi er glade for at være en del af det maritime miljø, så vi sammen med rederierne kan teste vores emissions-måleteknologi under de helt rigtige forhold på skibene,” siger Allan Skouboe, Chief Technical Officer hos Danfoss IXA.

Vi er glade for at være en del af det maritime miljø, så vi sammen med rederierne kan teste vores emissions-måleteknologi under de helt rigtige forhold på skibene

Allan Skouboe
Danfoss IXA

Både kunder og myndigheder stiller større krav til grøn transport i fremtiden, så efterspørgslen for mere af den type teknologi vil kun stige. Dermed er der også en oplagt vækstmulighed, mener Allan Skouboe:

”Den maritime industri er i gang med en omstilling til en mere CO₂-neutral fremtid, og vi ser, der vil være et voksende behov for vores produkter. Man vil væk fra fossile brændstoffer, og med de nye brændstofalternativer vurderer vi ganske stort behov for måling af en lang række af gasser. Så vi ser en ganske spændende fremtid foran os.”



PRODUKTIONS- ARBEJDSPLADSER OG FREMTIDENS SØFOLK ER I FOKUS PÅ FYN

Svendborg har altid været lig med søfart. Men i takt med at aktiviteten på havnen er faldet, er fokus skiftet til uddannelsen af fremtidens søfolk og udviklingen af ny teknologi. Det samme gælder Danmarks største havn, Odense Havn, hvor transport af landbrugsvarer er byttet ud med rollen som facilitator for vækst og produktionsarbejdspladser.

Til trods for at indbyggertallet kun er en brøkdel af hovedstaden, er Svendborg Kommune hjemby for 23 procent flere søfolk end København.

Den maritime tradition er og har altid været stærk i det sydfynske, der også dannede rammen, da Mærsk-familien grundlagde det rederi, der senere skulle ende med at blive Danmarks største virksomhed.

Selvom aktiviteten på havnen Svendborg ikke er, hvad den har været, betyder færger, shipping og andre maritime virksomheder, at det maritime erhvervmiljø stadig er stærk i byen. Det understreges af de maritime

**Selvom vi kommer
fra forskellige typer
virksomheder, så udveksler
vi ideer på kryds og tværs.**

Steffen Andersen
Managing Director,
ECHOSHIP i Svendborg

uddannelser i Svendborg og Marstal, der fastholder den søfarende ungdom i det sydfynske.

En af de virksomheder, der tager ansvar for at uddanne fremtidens søfolk, er NH Towage, der har omkring 40 medarbejdere og 8 elever. Administrerende direktør Niels Henriksen understreger vigtigheden af at fastholde uddannelserne i byen, men mener også, at de kunne blive endnu bedre.

”Svendborg er stærk på uddannelse, og det sætter vi pris på. Men kan vi blive endnu bedre? Det tror jeg.

INTERVIEWPERSONER



Carsten Aa
CEO, Odense havn



Stig Due
CEO, C.C. Jensen



Steffen Andersen
Managing Director,
ECHOSHIP



Niels Henriksen
CEO/owner,
Svendborg Bugser

SVENDBORG-ODENSE



BLÅ VIRKSOMHEDER
224



DIREKTE ÅRSVÆRK
1.964



OMSÆTNING
4,3 MIA.



BRUTTOFORTJENESTE
2 MIA.



HAVNEAREAL
7,5 MIO. M²



10 %
AF DANSKE SØFOLK
I DANMARK BOR I
SVENDBORG/ODENSE



MARITIME STUDERENDE
1.013
Inkl. Navigationsskolen i Marstal



Landbruget har nogle forløb undervejs på studiet, hvor eleverne prøver arbejdet af i forskellige linjer. Det burde vi også gøre inden for søfart, så de unge får en realistisk opfattelse af, hvordan livet til søs er,” siger han.

PRODUKTIONSARBEJDSPLADSER OG IVÆRKSÆTTERI

Den maritime højborg på Fyn giver grobund for kreativitet og nytænkning i de maritime brancher, lyder det fra Steffen Andersen, der er adm. direktør i ECHOSHIP. En virksomhed der i 30 år har styret coastere i farvandedene i det nordlige Europa.

”Selvom vi kommer fra forskellige typer virksomheder, så udveksler vi ideer på kryds og tværs. Vi har mange forskellige ressourcer inden for de maritime fag, som

tænker nyt og hurtigt kan finde løsningen på en pludselig opstået problemstilling,” siger han og fortsætter:

”Der er en masse kreativ idékraft i Svendborg og med det nye SIMAC og det kommende maritime kontorfællesskab, vil vi få en bedre baggrund for at få flere unge mennesker i byen til at blive iværksættere. Der er allerede nogle stykker, men jeg tror, der er potentiale til mere – eventuelt gennem tættere samarbejde med universiteterne eller ingeniøruddannelserne.”

Den holdning går igen hos Stig Due, adm. direktør hos C.C. Jensen, en verdensleder indenfor offline filtrering til blandt andet den maritime industri. Tiderne skifter og flere smede, der i sin tid var på værftet i byen, arbejder nu hos C.C. Jensen. I dag udfører de nogle andre opgaver, hvor blandt andet automatisering og anvendelse af robotteknologi fylder en del. Et godt eksempel på, hvordan ny teknologi hele tiden åbner nye muligheder.

”Hvis vi skal sikre, at der i fremtiden kommer nye virksomheder i vores størrelse, så skal Svendborg understøtte et miljø, hvor nye virksomheder har mulighed for at komme i gang. Vi har et begyndende iværksætermiljø i Svendborg, men ofte er det folk, som har en god ide eller en ny teknologi, men som ikke har nogen særlig erfaring med, hvordan man driver forretning. Det skal de have hjælp med, så de med tiden kan vokse sig lige så store, som C.C. Jensen er i dag,” siger han.

PRODUKTIONSJOB VED VANDKANTEN

Tværs over Fyn er udviklingen også gået i retning af produktionsvirksomheder og ny teknologi. Odense

Havn var tidligere præget af bulk og gods, men nu rykker produktionsDanmark ind på havnearealerne for at udnytte de gode rammer og den lette adgang til den blå landevej. Efter købet af Lindø-værftet er havnen i dag Danmarks største med 7,5 mio. m² havneareal, inklusive Danmarks største haller og Nordeuropas største dokanlæg.

”Jeg ser os ikke længere som en traditionel havn, men som en vækstdriver. Vi har et enormt potentiale for at skabe rammerne for fremtidens arbejdspladser, men hvis det for alvor skal foldes ud, så er der brug for endnu mere visionær tankegang omkring planlægningen hos politikerne,” siger Carsten Aa, adm. direktør i Odense Havn.

Alene i Odense er der omkring 6.500 arbejdspladser, der har tilknytning til havnen, og mange af dem inden for højteknologisk industri. Og dem kan der komme flere af. Havnen samarbejder nemlig med Syddansk Universitet om at skaffe finansiering til et robotcenter, der skal udvikle og teste maritime robotter i stor skala på havnen. Ifølge havnedirektøren er mulighederne til stede for at skabe flere af fremtidens job langs den fynske vandkant, men det kræver et målrettet fokus fra lokalpolitikere.

”Det skal være en langsigtet plan, der ikke bare fastholder, men også udbygger aktiviteterne, og det er vigtigt, at vi får nabokommunerne med ind i processen, så alle får et ejerskab. For vores aktiviteter rækker jo længere end til kommunegrænsen. Der bliver nødt til at være en fælles forståelse for, at en aktiv erhvervshavn er stærk vækstgenerator. Det betyder gode solide, fremtidssikrede jobs i lokalområdet,” siger han.



HOVEDSTADEN

FREMTIDENS SØFART BLIVER UDVIKLET I DANMARKS MARITIME SUPERKLYNGE

Havnefronten er overladt til københavnerne og turister, men Hovedstadsområdet er en maritim højborg i verdensklasse, hvor spidskompetencer inden for søfart og grøn teknologi mødes.

Før København fik sit nuværende navn, hed byen bare "Havn". Handel og havet har nemlig været grundlaget for byen, der i dag er centrum i et af verdens førende maritime hotspots. Det Blå Danmark tæller i dag mere end 1.300 virksomheder i regionen med en samlet omsætning på knap 280 milliarder kroner. Det svarer til næsten 17 procent af al omsætning i området.

"Der er et puslespil af maritime kompetencer, der supplerer hinanden. F.eks. er København et centrum for shipping, krydstogter og en masse tilstødende brancher. Men København har ikke længere patent på at

være de største på de mindre coastere. Der møder de større og større konkurrence fra de mindre havne i området," siger Ronnie Hulstrøm, CEO i Baltic Shipping Company, og fortsætter:

"En havn fungerer kun i kraft af i samspillet med det opland, der er omkring den. En effektiv infrastruktur i og omkring havnene er afgørende. Uanset om det gælder lastbiler eller turistbusser, så skal man let kunne komme til og fra havnen."

De store pakhuse langs Københavns havnefront og beværtningerne i Nyhavn vidner om en fortid med

INTERVIEWPERSONER



Barbara Scheel Agersnap
CEO,
Copenhagen Malmö Port



Bjarne Foldager
Senior Vice President,
MAN Energy Solutions



Ronnie Hulstrøm
CEO, Baltic Shipping
Company



Jan Rindbo
CEO, Norden

HOVEDSTADEN



BLÅ VIRKSOMHEDER
1.303



DIREKTE ÅRSVÆRK
21.059



OMSÆTNING
279,3 MIA.



BRUTTOFORTJENESTE
34,2 MIA.



HAVNEAREAL
4 MIO. M²



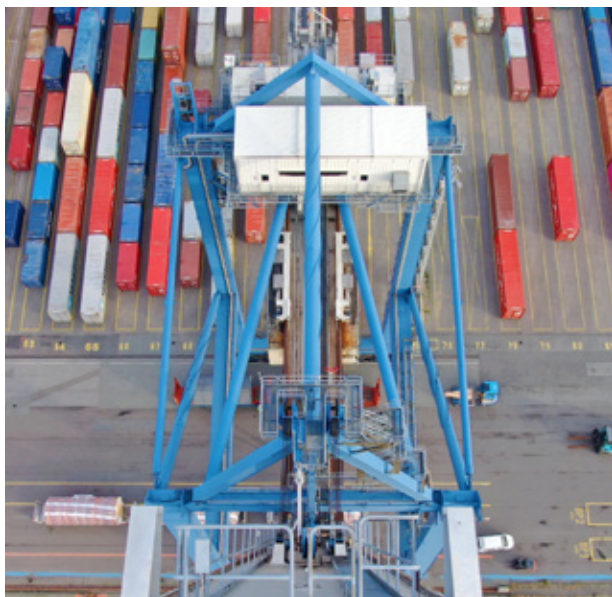
FORSKNINGS- OG
LANGE UDDANNELSER
24 %
I Det Blå Danmark



ANDEL AF
OMSÆTNING
17 %
i området



KRYDSTOGTTURISTER
I 2019
940.000
I København



handel fra fjerne destinationer og et virvar af søfolk på landlov. I dag er industrihavnen rykket ud af centrum, og arbejdspladsernes indhold har for manges vedkommende ændret karakter.

UDVIKLING AF FREMTIDENS SØFART

Mere end 21.000 personer arbejder i dag i en virksomhed med tilknytning til det maritime i hovedstadsregionen, og knap hver fjerde medarbejder har en lang videregående uddannelse eller fortid fra forskning.

”Hvis man vil vide, hvor verden til søs er på vej hen, så kommer man til København, fordi vi har en superklynge af maritim udvikling med mange forskellige typer virksomheder samlet på et sted,” siger Bjarne Foldager, Senior Vice President i MAN Energy Solutions. En stor styrke er samarbejdet på tværs af industrier

og mellem konkurrenter. Eksempelvis er der adskillige store projekter inden for klimadagsordenen, hvor Danmark i kraft af styrkepositioner inden for søfart og grøn teknologi har en markant fordel.

”Mere end 80 procent af al verdenshandel bliver transporteret med skibe, og vi leverer motorerne til syv ud af ti af dem. Så vores teknologi gør en kæmpe forskel i forhold til den globale CO₂-udledning. Derfor har vi 700 ingeniører i gang med at udvikle verdens mest effektive methanol-motor i samarbejde med blandt andet Mærsk,” forklarer Bjarne Foldager.

SKAL KONKURRERE MED LONDON OG SINGAPORE

Et godt eksempel på, hvordan dele af Det Blå Danmark har ændret sig, er DS Norden, der før var et traditionelt rederi, men som i dag i langt højere grad er en servicevirksomhed, der opererer omkring 500 skibe rundt om i verden.

”Hovedstaden er søfartens Silicon Valley. Der er en stor koncentration af innovation både inden for teknologi og for, hvordan man driver forretningen. Shipping er blevet ekstremt datadrevet, og det betyder, at vi ansætter nye fagligheder, som vi ikke tidligere havde brug for,” siger Jan Rindbo, CEO i DS Norden.

Netop adgangen til de bedste talenter er noget af det, flere understreger, er et vigtigt succesparameter og et fokusområde, som politikerne bør arbejde videre med. Det gælder både i forhold til uddannelsesinstitutionerne og til adgangen til specialister fra udlandet.

”Hvis de maritime virksomheder skal kunne rekruttere fra øverste hylde globalt set, så skal København være

lige så attraktiv at flytte til som London eller Singapore. Det betyder faktisk meget, at der er gode internationale skoler eller fleksible åbningstider i børnehaver og skolefritidsordninger,” understreger Jan Rindbo.

INFRASTRUKTUREN SKAL GENNEMTÆNKES

Byudviklingen i København betyder, at borgere og erhvervsliv i dag er side om side i havnen. De attraktive byområder langs vandkanten er noget af det, der i årevis har placeret hovedstaden blandt klodens mest attraktive byer. Men hvis det skal fortsætte, så er der brug for at have fokus på infrastrukturen for alles skyld.

”Nordhavn er en ny bydel, som også skal rumme en ny containerterminal. Derfor er det helt centralt, at vi får udbygget vejnettet og skabt plads til at tilgodese borgerne såvel som deres forbrug og dermed også logistikken,” siger Barbara Scheel Agersnap, CEO for Copenhagen Malmö Port.

Samme udfordring gælder i forhold til krydstogtturisterne, der i året før corona genererede 275.000 hotelovernatninger og en omsætning på 735 mio. kroner.

”Når havnen er rykket ud af centrum, så er der brug for, at turisterne lettere kan komme ind til byen, så vi undgår trængsel. Det kræver, at vi forbinder krydstogtturisterne til flere transportformer, så de bliver spredt mere ud. Metroen er oplagt, fordi den nu er koblet på Nordhavn, ligesom den giver direkte adgang til lufthavnen. Alternativt havnebusser, som flytter turisterne over vand og væk fra vejene,” siger Barbara Scheel Agersnap.





DET BLÅ DANMARKS BETYDNING FOR DANSK ØKONOMI

MARITIME HØJBORGE