

EVALUERING

Projekt: Flere forskningsbaserede startups
til gavn for den maritime sektor

2025 OPEN
ENTREPRENEURSHIP



LÆRENDE EVALUERING

Projekt:

Flere forskningsbaserede startups
til gavn for den maritime sektor.

Gennemført med støtte fra
Den Danske Maritime Fond.



1	s. 3	Indledning
2	s. 5 s. 6 s. 6 s. 8 s. 8	Projektets formål og aktiviteter Formålet med indsatsen Konkrete aktiviteter og forventninger i projektet Den faktiske gennemførelse af projektets to første faser Vurdering
3	s. 9 s. 11	Opsamling på projektets resultater og effekter Projektet og FNs verdensmål
4	s. 12 s. 13	Projektets partnerskab Vurdering
5	s. 14 s. 15	Kommunikation og videnspredning i projektet Vurdering
6	s. 16 s. 17 s. 19 s. 20 s. 21	Pointer og anbefalinger Pointer fra centrale maritime aktører Pointer fra de maritime iværksættere Aktørerne lægger vægt på forskellige pointer Seks anbefalinger til at styrke den maritime sektor
7	s. 22	Potentialer for maritimt iværksætteri
8	s. 24	Metode og fremgangsmåde

1 INDLEDNING



Denne lærende evaluering af projektet *”Flere forskningsbaserede startups til gavn for den maritime sektor”* har til formål at belyse projektets gennemførelse, resultater og effekter med fokus på løbende læring og forbedring. Evalueringen tager afsæt i Open Entrepreneurship-modellen og har særligt fokus på at styrke innovationskapaciteten i det maritime økosystem gennem udviklingen af nye forskningsbaserede startups. Ved at arbejde lærende skabes ikke blot dokumentation for de opnåede resultater, men også grundlag for at justere og videreudvikle indsatsen undervejs og fremadrettet.

Nærværende dokument indeholder en vurdering af projektets formål, de opnåede resultater og effekter samt en analyse af partnerskabets rolle og projektets kommunikationsindsats. Derudover præsenteres centrale pointer og anbefalinger til det videre arbejde med at styrke maritimt iværksætteri og innovation. Rapportens sidste del beskriver den anvendte metode, herunder interviewarbejde, desk research og workshops.

Læsevejledning:

- **Kapitel 2** gennemgår projektets formål og aktiviteter
- **Kapitel 3** ser nærmere på projektets resultatskabelse og forventningen til længerevarende effekter
- **Kapitel 4** fokuserer på projektets partnerskab
- **Kapitel 5** beskriver og vurderer den kommunikation og viden-spredning der er foregået i projektforsløbet.
- **Kapitel 6** samler de vigtigste pointer fra evalueringen og fremsætter konkrete anbefalinger for den videre indsats
- I **kapitel 7** beskrives potentialer for maritimt iværksætteri og i rapportens afsluttende kapitel redegøres for evalueringens metoder og den anvendte fremgangsmåde.

Evalueringen er struktureret således, at læseren både kan få et samlet overblik og dykke ned i de enkelte delelementer efter behov.



2

PROJEKTETS FORMÅL OG AKTIVITETER

Projektets formål og aktiviteter

Formålet med indsatsen
Konkrete aktiviteter og forventninger i projektet

Formålet med indsatsen

Det overordnede mål med projektet er at styrke maritimt iværksætteri og innovation ved både at skabe flere og øge samarbejdet med forskningsbaserede maritime startups i Danmark.

Ved at supplere universiteternes nuværende maritime aktiviteter med greb og værktøjer fra Open Entrepreneurship – et samarbejde på tværs af alle danske universiteter med fokus på at skabe videnstunge startups – vil projektet bidrage til, at løsninger på den maritime branches udfordringer fremover tager afsæt i et bredere forskningsfelt, og at branchens innovations-kapacitet dermed øges. Open Entrepreneurship har primært arbejdet på tværs af alle universiteter, hvor dette projekts fokus er at gå i dybden indenfor det maritime område med mulighed for optimal tilpasning af tilgang, værktøjer etc. Projektet er således også en videreudvikling af Open Entrepreneurship, hvor potentialet for en skræddersyet tilgang i en vertikal (her den maritime) afsøges.

Konkret arbejder Open Entrepreneurship ved at etablere teams med repræsentanter fra erhvervslivet i form af fx serielle iværksættere, intraprenører, investorer (e-korps) samt fra universiteterne i form af

forskere. Faciliteret af en Business Unit Manager fra Open Entrepreneurship samarbejder disse teams om at modne forskning med det fælles mål at danne det rette team til at udvikle levedygtige startups. Derudover skaber Open Entrepreneurship videndeling og samarbejde på tværs af universiteter og eksisterende indsatser for nyttiggørelse af forskning.

Open Entrepreneurship er på den måde en effektiv motor til at lykkes med den grønne omstilling og andre samfundsudfordringer. Fordi ny teknologi ikke er en løsning i sig selv, men skal i produktion og bringes på markedet for at gøre en forskel. Dette gælder også for det maritime område.

Det aktuelle projekt vil således bruge erfaringer fra Open Entrepreneurship til at skabe forsknings-baserede startups med fokus på den maritime sektors behov for løsninger. Startups der kan skabe et reelt impact for den maritime sektor på en måde, der også vil få international bevågenhed og være med til at opretholde Danmarks position som førende aktør på det globale maritime marked.

Konkrete aktiviteter og forventninger i projektet

Projektet er overordnet set struktureret i tre faser der tilsammen fungerer som en helstøbt indsats fra ide over afprøvning og videre til storskala:

1. Baseline og mobilisering
2. Afprøvning og udvikling
3. Skalering og forankring

Det er primært de to første faser der er i fokus i projektet og det er ambitionen, at aktiviteterne i disse to faser bygger op til den tredje fase, hvor projektets metoder skal udfoldes i større skala i et efterfølgende projekt, der optimalt set skal igangsættes i forlængelse af nærværende projekt.

På næste side ses en gennemgang af formål, aktiviteter og forventede resultater i projektet efterfulgt af en opgørelse over faktiske resultater og justeringer i gennemførelsen af de to første faser.

Projektets formål og aktiviteter

Formålet med indsatsen
Konkrete aktiviteter og forventninger i projektet

FASE 1: Baseline og mobilisering

Formål

At skabe et vidensmæssigt og organisatorisk fundament for indsatsen.

Aktiviteter

- Gennemføre workshops med nøgleaktører i den maritime sektor.
- Identificere og involvere rollemodeller (fx iværksættere og brancheaktører).
- Foretage mapping og opbygge dialog med relevante forskningsmiljøer og institutter på DTU.
- Gennemføre mindst 20 case-dialoger med forskere og innovationsaktører.
- Etablere projektledelse og sikre kompetencer til den videre udvikling.

Forventede resultater (output)

- 2–3 workshops gennemført.
- 5 rollemodeller identificeret.
- Dialog med 8 DTU-institutter etableret.
- Klarlæggelse af maritime udfordringer og ideer med kommercielt potentiale.

FASE 2: Afprøvning og udvikling (Pilot)

Formål

Teste og justere Open Entrepreneurship-modellen i en maritim kontekst.

Aktiviteter

- Etablere et maritimt OE-team med en dedikeret Business Unit Manager.
- Udvikle maritime cases i tæt dialog med forskere og branchefolk.
- Etablere en første pipeline af forskningsbaserede startup-idéer.
- Aktivere og engagere e-korps-medlemmer (iværksættere, investorer m.fl.) i caseudvikling.

Forventede resultater

- Opbygning af et konkret caseflow.
- Test og justering af OE-modellen til maritime behov.
- Øget samarbejde mellem forskere og erhverv.

FASE 3: Skalering og forankring

Formål

Udbrede modellen til flere miljøer og sikre langsigtet effekt.

Aktiviteter

- Udbrede modellen til øvrige universiteter og forskningsmiljøer.
- Rekruttere flere Business Unit Managere og e-korpsmedlemmer.
- Afholde flere workshops og netværksaktiviteter.
- Skabe forankring i det maritime økosystem og sikre modeloverførsel til andre sektorer.

Langsigtede effekter (outcome)

- Flere bæredygtige maritime iværksættere.
- Øget jobskabelse og innovationshøjde i sektoren.
- Bidrag til en mere bæredygtig maritim industri.
- Overførsel af modellen til andre brancher.

Projektets formål og aktiviteter

Den faktiske gennemførelse af projektets to første faser
Vurdering

Fase 1:

Baseline og mobilisering er gennemført som planlagt. Der er gennemført interviews med aktørerne fra projektboardet og øvrige centrale aktører med henblik på definition af pilotprojektets scope og branchens udfordringer. I alt er der gennemført otte kvalitative personlige interviews. Yderligere er det sket en kortlægning af igangværende forsknings- og startupaktiviteter på DTU og i det maritime økosystem, som kan være relevante for den maritime sektor. Dette er sket i samarbejde med Maritime Research Alliances (MRA) og ShippingLab.

Endvidere er der afholdt to workshops i projektet. Én den 2. maj 2024 med deltagelse af projektboardet og projektsekretariatet, og én den 2. juli 2024 for udvalgte maritime iværksættere som forud for workshoppen var blevet interviewet af projektsekretariatet. Begge workshops bestod af et program det vekslede mellem oplæg og fælles drøftelser af centrale maritime problemstillinger.

Den første fase skulle efter planen afsluttes med udarbejdelsen af en drejebog. I processen blev det imidlertid vurderes hensigtsmæssigt at drejebogen blev to-delt og bestod dels af et baseline-notat og en lærende evalueringsrapport fra hele projektet, der også indeholder fase 2. Denne proces betød, at den samlede drejebog blev færdiggjort ved udgangen af fase 2 og ikke som oprindeligt planlagt ved slutningen af fase1. Af de oprindelige tanker med drejebogen udestår fortsat kortlægning af finansielle bidragsydere til en fremtidig indsats (fase 3) samt yderligere inputs fra flere danske videninstitutioner.

Fase 2:

I projektets anden fase *Afprøvning og udvikling (Pilot)*, er der som planlagt afholdt to maritime use-case workshops hvor tre potentielle maritime cases i hver workshop har mødt et panel bestående af branchefolk, og hvor man har samarbejdet om at finde eller skærpe potentielle use-cases/problem solution-fit. Casene er kommet fra hhv. DTU, ITU og AU.

Derudover er der gennemført to opfølgende workshops for særligt lovende cases med et udvalgt e-korps-panel, hvor man er gået yderligere i dybden med lovende ideer.

Der er i fase 2 rekrutteret 27 medlemmer til e-korps med en maritim profil, og identificeret samlet seks lovende cases.

I forhold til den beskrevne dedikerede Business Unit Manager til projektet blev det i forløbet klart, at det ville give mere mening at forankre aktiviteterne med scouting og modning af cases blandt de eksisterende forretningsudviklere på DTU/Skylab. Dette skyldes blandt andet den periode fase to blev afviklet i viste sig for kort til at indlede en rekrutterings- og ansættelsesproces for en Maritim forretningsudvikler. Sagt enkelt gav det altså ikke mening at ansætte for så kort en periode.

Ved at fordele aktiviteterne på eksisterende forretningsudviklere blev det til gengæld muligt at kaste et maritimt fokus på den eksisterende pipeline af teknologier med kommercielt potentiale, samt at trække effektivt på eksisterende relationer i økosystemet på DTU og i Open Entrepreneurship.

Vurdering:

Projektet vurderes at have et relevant formål om at fremme *maritimt iværksætteri og innovation* gennem flere *forskningsbaserede maritime startups*. Det er et område med stor betydning for det samlede danske maritime økosystem, hvor der er behov for både øget innovation og jobskabelse.

Projektet kobler iværksætteri sammen med både *forskning, ny teknologi, grøn omstilling og internationalt potentiale* – alle centrale dagsordener for udviklingen i den maritime sektor i dag, som øger den strategiske tyngde og samfundsmæssige relevans af projektet.

Hvad angår projektets aktiviteter så har der været en fast kerne af aktiviteter, der er gennemført efter projektplanen – motoren fra Open Entrepreneurship er fulgt som overordnet projektramme. Der har dog også været aktiviteter der er blevet opdaget undervejs fordi det har vist sig hensigtsmæssigt. Det gælder særligt rollen som forretningsudvikler, hvor det viste sig at være en bedre løsning at forankre disse kompetencer hos flere eksisterende medarbejdere hos DTU Skylab frem for at skulle ansætte en ny person til teamet.

Udfordringen ved den valgte tilgang er, at udviklingen af maritime cases i dialog med forskere og branchefolk primært har taget afsæt i eksisterende cases og ikke i en bredere tilgang til teknologier og ideer med potentiale for maritim iværksætteri.

3

OPSAMLING PÅ PROJEKTETS RESULTATER OG EFFEKTER



I tabellen herunder er gengivet de væsentligste resultater i projektet opdelt på de første to faser.

Yderligere er resultaterne "scoret" i forhold til om de vurderes fuldt, delvist eller ikke opfyldt.

1. BASELINE OG MOBILISERING			
Aktivitet	Beskrivelse	Vurdering	Bemærkning
Interviews: projekt-boardet	Definere pilotprojektets scope og identificere branchens styrker og udfordringer.	✓✓✓	Fuldt opfyldt. I alt 8 personlige interviews gennemført.
Afdækning af eksempler	Kortlægge succesfulde maritime startups og eksisterende samarbejder mellem startups og den maritime branche.	✓✓✓	Fuldt opfyldt.kortlagt gennem interviews og desk research
Skræddersyede workshops	Gennemføre workshops med maritime aktører for at dele viden fra Open Entrepreneurship og opbygge kapacitet til innovation og teknologiadoption i samarbejde med startups. Der blev afholdt to workshops med fokus på læring om udvikling af den maritime sektor.	✓✓✓	Fuldt opfyldt. Afholdt 2. maj og 2. juli 2024.
Mapping af forsknings- og startup-aktiviteter	Identificere igangværende aktiviteter på DTU og i det maritime økosystem, der er relevante for sektoren, i samarbejde med MRA og ShippingLab.	✓✓✓	Fuldt opfyldt. Ikke alle aktiviteter er nedskrevet, men identifikationen er sket via møder og interviews med maritime ressourcepersoner.
Udarbejdelse af en drejebog	En vejledning om projektets baseline og strategi for, hvordan Open Entrepreneurship kan anvendes optimalt i den maritime branche. Drejebogen skulle også inkludere jobbeskrivelsen for en maritim forretningsudvikler og en profilbeskrivelse til maritime e-korps-medlemmer	✓✓	Delvist opfyldt. Drejebogen udviklede sig fra at være ét dokument ved afslutningen af fase 1 til at være kom-binationen af baseline- og evalueringsstudiet ved udgangen af fase 2.
2. AFPRØVNING OG UDVIKLING			
Ansættelse af en maritim forretningsudvikler	En Business Unit Manager ansættes til at scout og udvikle cases inden for maritim forskning og teknologi samt identificere eksisterende Open Entrepreneurship-cases med potentiale i den maritime sektor.	✓✓	Delvist opfyldt Projektet valgte at ændre fremgangsmåde. I stedet for én Business Unit Manager blev scouting-arbejdet placeret hos flere eksisterende medarbejdere hos DTU Skylab.
Opbygning af pipeline	Efter fase 1 og 2 skal projektet have identificeret 30 maritime e-korpsmedlemmer og en pipeline med engagement fra seks forskningsbaserede cases.	✓✓✓	Der er onboardet 27 e-korpsmedlemmer. Og arbejdet konkret med seks cases.
Arbejde med maritime cases	Afholdelse af fire use-case-workshops med fokus på at modne teknologi til markedet i et samarbejde mellem forskere og eksterne partnere.	✓✓✓	Fuldt opfyldt. Afholdt 2. juli, 22. okt., 14. nov. 2024 og sidste workshop den 17. januar 2025
3. SKALERING OG FORANKRING			
Skalering til flere universiteter	Udbrede tilgangen til flere danske universiteter og forskere for at øge antallet af Business Unit Managere, maritime e-korpsmedlemmer og involverede brancheaktører, hvilket styrker videndeling og synergi på tværs af landet.		
Kapacitetsopbygning	Gennemføre innovationsworkshops og andre aktiviteter for at styrke samarbejdet mellem forskere, startups og maritime aktører.		

✓ = ikke opfyldt, ✓✓ = delvist opfyldt, ✓✓✓ = fuldt opfyldt

Opsamling på projektets resultater og effekter

Projektet og FNs verdensmål

I projektets tilblivelse blev det vurderet, at særligt verdensmålene 3,5,9,12 var relevante for indsatsen med iværksætterindsats i den maritime sektor. Herunder er samlet indledende begrundelser for, hvorfor netop disse fire verdensmål blev vurderet relevante og en vurdering af i hvilket omfang verdensmålene anvendes som rettesnore for udviklingen i den maritime sektor. Vurderingen bygger på inputs fra den gennemførte aktør-interviews og drøftelser på de afholdte workshops.



Verdensmål 3 – Sundhed og trivsel

En bæredygtig maritim sektor handler ikke kun om miljø og økonomi, men også om menneskers trivsel. Verdensmål 3 fremhæver betydningen af sundhed og sikkerhed, hvilket er centralt i en sektor med høje fysiske krav og komplekse arbejdsforhold. Fokus på arbejdsmiljø, mental sundhed og sikkerhed ombord og i havneområder er afgørende for at tiltrække og fastholde medarbejdere. Derudover spiller sektoren en rolle i at sikre bæredygtig og sikker transport af medicin, fødevarer og andre vitale forsyninger globalt.

Vurderingen er, at sundhed og trivsel er ét blandt mange indsatsområder i det maritime økosystem. Efter interviews, workshops og spørgeskemaundersøgelse er det ikke indtrykket, at der er et særligt fokus på sundhed og trivsel i den maritime sektor maritime sektor. Dog er der generelt et stort fokus på sikkerhed i den maritime sektor. Det gælder både fokus på at undgå uheld (safety) og trusler udefra (security).



Verdensmål 5 – Ligestilling mellem kønnene

Ligestilling er stadig en udfordring i den maritime sektor, som traditionelt er mandsdomineret. Verdensmål 5 understreger behovet for lige muligheder, deltagelse og repræsentation på tværs af køn. En mere inkluderende sektor, hvor både kvinder og mænd har adgang til uddannelse, ledelse og entreprenørskab, kan styrke innovation, samarbejde og social bæredygtighed. Fokus på ligestilling er derfor ikke blot et socialt ansvar, men også en strategisk ressource for sektorens fremtidige udvikling

Vurderingen er, at ligestilling mellem kønnene fylder en del som indsatsområde i en traditionelt set mandsdomineret branche. Ydermere er det vurderingen, at det netop er i iværksætter- og uddannelsesmiljøerne at en indsats for øget ligestilling kan skabe en effekt i de kommende år.



FN's Verdensmål 9 – Industri, innovation og infrastruktur

FN's Verdensmål 9 – *Industri, innovation og infrastruktur* – er særligt relevant for udviklingen af den maritime sektor, da det understreger behovet for bæredygtig industrialisering, teknologisk udvikling og velfungerende infrastruktur. Den maritime sektor er i stigende grad afhængig af innovation inden for grønne brændstoffer, digitalisering, autonome skibe og energieffektive løsninger – alle områder, der kræver tæt samspil mellem forskning, erhverv og offentlige aktører. Ved at investere i nye teknologier og styrke samarbejdet mellem virksomheder og

videninstitutioner kan sektoren både reducere sit klimaaftryk og styrke sin internationale konkurrenceevne. Mål 9 fungerer derfor som et strategisk pejlemærke for, hvordan den maritime industri kan moderniseres og bidrage aktivt til en bæredygtig omstilling.

Vurderingen er, at industri, innovation og infrastruktur er et centralt indsatsområde i det maritime økosystem. Blandt de udvalgte verdensmål er det her der findes det største fokus blandet de maritime aktører som stort set hele vejen rundt anerkender behovet for innovation og nytænkning i en ellers ret traditionel branche.



Verdensmål 12 – Ansvarligt forbrug og produktion

Den maritime sektor har stor indflydelse på ressourceforbrug og produktionsformer – både gennem skibsdrift, logistik, fiskeri og offshore-aktiviteter. Verdensmål 12 opfordrer til effektiv udnyttelse af ressourcer, reduktion af affald og ansvarlige forsyningskæder. Det gør det relevant for sektoren at arbejde med cirkulær økonomi, livscyklusanalyser og grøn indkøbspolitik. Ved at tænke bæredygtighed ind i hele værdikæden kan den maritime branche bidrage til en mere ansvarlig global økonomi.

Vurderingen er, at ansvarligt forbrug og produktion er et indsatsområde, der har opmærksomhed i det maritime økosystem. Dette verdensmål bliver koblet til kerneforretningerne i maritime virksomheder og der ansvarlighed bliver i højere og højere grad en nødvendighed for at kunne drive maritime virksomheder.



4

PROJEKTETS PARTNERSKAB

I projektet er der etableret et projekt-board med medlemmer fra samarbejdspartnere og DTU Center for Entrepreneurship. Projekt-boardet er mødtes flere gange undervejs i projektperioden og er desuden blevet inddraget som interview- og sparringspersoner undervejs.

Projektet er forankret på DTU Entrepreneurship og gennemføres af teamet bag Open Entrepreneurship i samarbejde med Erichsen Kommunikation og Efiko. Projektet har derudover følgende samarbejdspartnere:

- ShippingLab (Magnus Gary)
- Danske Rederier (Per Christensen)
- Danske Maritime (Frederik Milling)
- DTU Maritime (Mette Sanne Hansen)
- DTU SkyLab (Stine Kruse)
- Maritime Research Alliances (Thomas Roslyng Olesen)

Vurdering

Det er vurderingen, at der er samlet et stærkt partnerskab i projektet. Alle centrale organisationer inden for den maritime sektor er repræsenteret og har fået en stemme gennem afholdte workshops og individuelle interviews og høringer. I en eventuel videreudvikling kan det overvejes om de store maritime virksomheder (rederier, leverandører af udstyr, m.fl.) skal inviteres med i projektgruppen for at få deres synspunkter og perspektiver endnu bedre repræsenteret.

5

KOMMUNIKATION OG VIDENSPREDNING I PROJEKTET



Det skal indledningsvist bemærkes, at Blå Open Entrepreneurship er et pilotprojekt, som udgør ét blandt flere delinitiativer under en bredere national indsats for at styrke forskningsbaseret iværksætteri i Danmark.

Projektet er struktureret i tre faser – *Baseline, Pilot og Skalering* – hvor nærværende projekt primært har fokuseret på de to første faser: etablering af netværk og metoder samt afprøvning af samarbejdsmodeller og aktørinddragelse i et afgrænset maritimt økosystem.

Af denne grund har projektets kommunikation bevidst været fokuseret på at understøtte det metodiske og udviklingsorienterede formål i de tidlige faser, snarere end at skabe bred offentlig eksponering. Der har således været et strategisk fokus på en tæt, direkte dialog med nøgleinteressenter og ønsket om at opnå maksimal relevans og effekt i relation til de maritime aktører og vidensmiljøer, som projektet har haft til formål at engagere.

Denne tilgang har været vurderet som mest hensigtsmæssig i forhold til projektets karakter og modenhed, idet bred ekstern formidling i de indledende faser kunne risikere at give et misvisende billede af projektets resultater og afledte effekter.

I opstartsfasen blev projektet nævnt i enkelte eksterne medier, men omtalen var initieret af samarbejdspartnere og fonde snarere end projektet selv. Eksempler herpå kan ses i omtalen fra Maritime Direct, ShippingLab og Den Danske Maritime Fond. Disse indledende omtaler tjente primært det formål at introducere projektets overordnede ambitioner og placere det i en maritim kontekst.

Den primære kommunikation i projektets levetid har været rettet direkte mod relevante aktører i det maritime økosystem. Denne dialogorienterede tilgang har været prioriteret for at kunne identificere nøglepersoner og organisationer, som har bidraget med indsigt i branchens styrker og udfordringer. Samtidig har aktørerne medvirket i kortlægning af eksisterende samarbejder og succesfulde maritime startups samt deltaget i workshops og øvrige projektaktiviteter med henblik på at styrke innovation og samarbejde.

Et konkret eksempel på projektets videnspredning i praksis er omtalen af en maritim use-case workshop på LinkedIn, hvor forskere præsenterede deres nyeste teknologier og forskningsresultater. Formålet med denne form for målrettet ekstern kommunikation har været todelt: dels at anerkende og kreditere deltagende aktører, dels at skabe interesse for fremtidige workshops og derved understøtte projektets videre udbredelse i sektoren. Det omtalte opslag på LinkedIn har 670 visninger blandt aktører med interesse for den maritime sektor.

Internt har der været etableret en tæt og løbende dialog med projektboardet. Boardets medlemmer har fungeret som både sparringspartnere og ressourcepersoner og har bidraget enkeltvis samt i fælles statusmøder, hvor projektets delmål og fremdrift er blevet drøftet.

Endvidere har der været afholdt månedlige koordinationsmøder mellem Chipping Lab og projektledelsen for Blå Open Entrepreneurship. Disse møder har haft til formål at monitorere status og fremdrift i projektets delaktiviteter på systematisk vis.

Denne fokuserede tilgang til kommunikation har bidraget til et højt informationsniveau og gensidig tillid blandt aktørerne, og har understøttet en lærende og behovsorienteret projektudvikling, snarere end en kommunikationsstrategi med bred offentlig eksponering som mål i sig selv, se eksempler på næste side.

Vurdering

Det er vurderingen, at kommunikation og videnspredningen i projektet er foregået som forventet og med et tilfredsstillende resultat, da der har været en systematisk dialog til nøgleinteressenter samt et passende niveau af henvelende resultater til relevante organisationer og personer i forhold til projektet. Med indsatsen indtil nu – hvor netværket således er etableret – har projektet også et godt fundament til en mere eksternt rettet kommunikation og videnspredning i forhold til fase tre; skalering.



6

POINTER OG ANBEFALINGER

Pointer og anbefalinger

Pointer fra centrale maritime aktører

Dette kapitel fokuserer på at sammenfatte hele den lærende evalueringsproces i en række pointer og anbefalinger.

På baggrund af den gennemførte evalueringsproces kan der således peges på en række forskellige pointer om den maritime sektor. I det følgende er pointerne opdelt i to grupper, hvor det første sæt stammer fra dialog og interviews med centrale aktører fra den maritime branche (erhvervsorganisationer, universiteter mv.) Det andet sæt af pointer stammer fra interviews med maritime iværksættere.

Kapitlet afsluttes med seks anbefalinger til at styrke den maritime sektor.

1. Konservativ branche med få store aktører

Den maritime sektor i Danmark er præget af få store aktører, som driver industrien, samt en række små og mellemstore virksomheder. Denne struktur gør det svært for nye aktører at trænge ind på markedet, da kapital- og adgangsbarriererne er høje. Historisk set har branchen været langsom til at omfavne nye teknologier, men i de senere år er digitalisering og bæredygtige løsninger begyndt at spille en større rolle. Der er dog stadig en vis tilbageholdenhed over for at tage store risici, især når det kommer til implementering af ny teknologi. Dette kan hæmme innovationen i sektoren og gøre det sværere at tilpasse sig hurtigt skiftende markeds- og reguleringskrav.

2. Tre store trends præger udviklingen

Den maritime sektor er i øjeblikket præget af tre centrale trends: klima og miljø, digitalisering og sikkerhed. Klimaforandringer og skærpet miljøregulering betyder, at branchen skal finde nye brændstofd løsninger og energieffektivisere for eksempel ved at optimere ruteplanlægning for at reducere CO₂-udledning. Digitalisering spiller en stigende rolle i alt fra ruteplanlægning til autonome skibe og mere effektiv dataudnyttelse. Samtidig er sikkerhed blevet et større fokusområde – ikke kun i form af klassiske trusler som pirateri, men også cybersikkerhed og håndtering af risici ved nye, potentielt farlige brændstoffer som ammoniak og brint. Disse trends påvirker både strategiske beslutninger og investeringer i sektoren.

3. Uenighed om fremtidens udvikling

Der er uenighed om, hvorvidt den maritime sektor står over for en evolutionær udvikling eller et egentligt paradigmeskifte. Nogle mener, at de kommende forandringer – fx grøn omstilling og digitalisering – vil ske gradvist og bygge videre på eksisterende strukturer. Andre ser et fundamentalt skift på vej, der kan sammenlignes med tidligere revolutioner i branchen, såsom overgangen fra sejl til dampkraft eller containeriseringens gennembrud. Hvis det viser sig at være et paradigmeskifte, kan det betyde store udfordringer for de nuværende aktører, da nye teknologier og forretningsmodeller kan gøre eksisterende virksomheder mindre konkurrencedygtige.

4. Lovgivning og regulering driver udviklingen, men for langsomt

Maritim regulering er ofte en drivkraft bag udvikling og innovation i sektoren. Reguleringer – både i EU og gennem International Maritime Organization (IMO) – tager dog i nogen tilfælde år at implemere, hvilket kan bremse innovation og gøre det svært at tilpasse sig hurtigt nok til nye teknologier og markedsvilkår. På den positive side betyder regulering og fx stramme miljøregler i Europa, at danske virksomheder kan få en konkurrencefordel, fordi de allerede opererer under nogle af verdens skrappeste krav. Udfordringen er at sikre, at reguleringen ikke kvæler innovation, men i stedet understøtter nye løsninger og teknologier, der kan gøre sektoren mere bæredygtig og effektiv. I den forbindelse er indførelsen af Goal Based Standard (GBS) tilgangen i regi af IMO et godt skridt mod mere innovation i sektoren.

Pointer og anbefalinger

Pointer fra centrale maritime aktører

5. Potentiale for mere iværksætteri, men der er udfordringer

Selvom Danmark har en stærk maritim sektor, er der få startups og iværksættere inden for området. En af de største barrierer er adgang til finansiering, hvor det ofte er lettere at rejse kapital i USA eller Asien end i Danmark. Derudover kræver maritime innovationer ofte store investeringer i teknologi og infrastruktur, hvilket gør det vanskeligt for mindre virksomheder at få fodfæste. For at styrke iværksætteri i branchen er der behov for bedre støtteordninger, adgang til testfaciliteter og tættere samarbejde med forskningsmiljøer. Hvis Danmark skal forblive en førende maritim nation, er det vigtigt at skabe bedre rammevilkår for nye aktører, så innovation kan blomstre.

6. Nye værdikæder opstår

Den maritime sektor oplever en transformation, hvor traditionelle forsyningskæder ændres. Tidligere var skibsfart primært en transportservice, men i dag ser vi, at havne og maritime virksomheder spiller en større rolle i energi- og logistikløsninger. Et godt eksempel er havne, der udvikler sig til energi-hubs, hvor grønne brændstoffer produceres og distribueres. Denne udvikling åbner op for nye forretningsmodeller og partnerskaber, men den kræver også, at virksomheder tilpasser sig en ny virkelighed med flere interessenter og et stærkere fokus på bæredygtighed. Danmark har potentiale til at tage en førerrolle i denne udvikling, men det kræver investeringer og strategisk planlægning.

7. Rekrutteringsudfordringer

Den maritime sektor står over for betydelige rekrutteringsproblemer, især når det gælder højt specialiserede tekniske og digitale kompetencer. Teknologiske ændringer betyder, at der er brug for nye typer medarbejdere, men branchen har svært ved at tiltrække unge talenter. En af årsagerne kan være, at sektoren stadig har et image som en traditionel og mandsdomineret industri. Der er behov for en mere aktiv indsats for at gøre branchen attraktiv for nye generationer, fx gennem partnerskaber med uddannelsesinstitutioner, bedre efteruddannelsesmuligheder og et stærkere fokus på diversitet.

Pointer og anbefalinger

Pointer fra de maritime iværksættere

1. Erfarne iværksættere dominerer markedet

Den maritime sektor adskiller sig fra mange andre iværksætermiljøer ved, at de fleste nye virksomheder startes af personer med mange års brancheerfaring. Disse iværksættere har typisk identificeret en konkret udfordring eller ineffektivitet, som de ønsker at løse gennem en ny løsning eller teknologi. Fordi branchen er konservativ og præget af store etablerede aktører, starter mange med en stor kunde, der kan validere deres produkt og sikre en stabil økonomi i opstartsfasen. Dette gør det dog også sværere for unge, mindre erfarne iværksættere at komme ind på markedet, da netværk og branchekendskab ofte er afgørende for succes.

2. Stærke bånd til vidensmiljøer er afgørende

Mange maritime startups har et tæt samarbejde med forskningsinstitutioner og universiteter, hvilket giver dem adgang til den nyeste teknologiske viden og talentfulde medarbejdere. Teknisk ekspertise er ofte kernen i startup-teams, men der er en tendens til, at kommercielle kompetencer såsom salg og forretningsudvikling nedprioriteres i de tidlige faser. Dette kan føre til, at lovende teknologiske løsninger ikke bliver skaleret effektivt, fordi iværksætterne har svært ved at omsætte deres idéer til levedygtige forretningsmodeller. Bedre kobling mellem teknologisk udvikling og markedskendskab kunne styrke danske maritime startups.

3. Salgskompetencer er en nøgelfaktor

Mange iværksættere i den maritime sektor undervurderer vigtigheden af salg og forretningsudvikling. Shipping-industrien er en meget teknisk branche, hvor beslutninger træffes ud fra faktorer som driftssikkerhed, compliance og skalérbarhed snarere end visionære idéer om grøn omstilling eller digital transformation. Det betyder, at virksomheder, der formår at kommunikere konkrete fordele i form af effektivisering, omkostningsbesparelser eller øget sikkerhed, har en

langt større chance for at få fodfæste. Derfor er det afgørende at få kommercielle profiler med fra start, så innovative løsninger ikke ender som tekniske eksperimenter uden markedsgennemslag.

4. Grøn omstilling er en massiv udfordring

Selvom der er bred enighed om, at den maritime sektor skal omstille sig til mere bæredygtige løsninger, oplever mange virksomheder en stor kløft mellem ambitioner og implementering. Der er et væld af pilotprojekter inden for alternative brændstoffer og energieffektivisering, men skaleringen af disse løsninger går langsomt. Omstillingen kræver ikke kun teknologiske fremskridt, men også ændringer i havneinfrastruktur, skibsdesign og serviceydelser. Derudover er der usikkerhed omkring, hvilke løsninger der vil vinde frem – fx er det endnu uvist, om metanol, ammoniak eller brint bliver fremtidens dominerende brændstof. Denne usikkerhed gør det svært for virksomheder at træffe investeringsbeslutninger.

5. Digitalisering er en vigtig, men langsom trend

Danmark har en stærk position inden for maritim digitalisering, men branchen er generelt langsom til at tage nye digitale løsninger i brug. De fleste datadrevne innovationer fokuserer primært på at optimere eksisterende processer, såsom bedre ruteplanlægning eller brændstofforbrug, frem for at skabe radikale nye forretningsmodeller. AI og avanceret dataanalyse har potentiale til at ændre den maritime industri fundamentalt, men indtil videre er adoptionen begrænset. Der er dog et stort vækstpotentiale for software-løsninger, især hvis de kan anvendes bredt på tværs af maritime segmenter eller endda i andre industrier.

6. Uenighed om markedets størrelse

Nogle ser den maritime sektor som et globalt marked med enorme vækstmuligheder, mens andre mener, at markedet reelt er lukket og svært at trænge ind i. I modsætning til mange andre industrier, hvor ny teknologi kan skabe nye markeder, er shipping i høj grad en erstatningsøkonomi – dvs. at en ny aktør som regel skal overtage en eksisterende spillers plads. Det betyder, at der ikke nødvendigvis er plads til eksponentiel vækst på samme måde som i andre brancher. Dette skaber en vis skepsis blandt investorer, som ofte foretrækker at satse på startups med hurtigere skaléringspotentiale.

7. Lovgivning og regulering driver udviklingen, men for langsomt

Stram regulering er en afgørende faktor i den maritime sektor og kan både skabe muligheder og barrierer for innovation. EU's miljøregler har presset branchen i en grønnere retning, men lovgivningsprocesserne er ofte langsomme, hvilket kan gøre det svært for startups at udvikle løsninger, der er i overensstemmelse med fremtidige krav. Hurtigere og mere fleksibel regulering – som fx indførelsen af Goal Based Standard (GMS) – gør det lettere at introducere nye produkter og ydelser i sektoren.

8. Internationale og diverse teams er nødvendige

Shipping er en global industri, og de fleste maritime startups har kunder og partnere på tværs af landegrænser. Det betyder, at virksomhederne ofte har brug for internationale teams fra starten, hvilket kan være en fordel, men også en udfordring, når det gælder rekruttering og ledelse. Samtidig er kønsdiversiteten i branchen fortsat meget lav, både blandt iværksættere og investorer. Dette kan begrænse talentpuljen og innovationskraften i sektoren. En øget indsats for at tiltrække kvinder og personer med forskellig baggrund kunne bidrage til en mere dynamisk og konkurrencedygtig maritim sektor.

Pointer og anbefalinger

Aktørerne lægger vægt på forskellige pointer

Ved at sammenligne pointer fra hhv. de centrale maritime aktører og de maritime iværksættere fremkommer følgende opdeling:

Som det fremgår af tabellen, så er der overordnet set enighed om de største udfordringer i den maritime sektor

- langsom adoption af ny teknologi
- reguleringsmæssige barrierer
- behovet for grøn omstilling
- rekrutteringsproblemer

Forskellene ligger primært i tilgangen til løsninger:

- De etablerede aktører fokuserer på optimering og stabilitet
- Iværksættere ønsker at skabe radikale forandringer, men kæmper med adgang til markedet og finansiering.

ENIGHED MELLEM DE MARITIME AKTØRER OG DE MARITIME IVÆRKSÆTTERE

1. Branchen er konservativ og præget af få store aktører

Begge grupper anerkender, at den maritime sektor i Danmark er domineret af få store virksomheder, hvilket gør det svært for nye aktører at trænge ind. Maritime aktører ser dette som en strukturel nødvendighed for effektivitet og stordrift, mens iværksættere peger på, at det hæmmer innovation og gør adgang til markedet vanskelig.

2. Lovgivning og regulering driver udviklingen, men for langsomt

Både etablerede aktører og iværksættere oplever, at regulering er en væsentlig drivkraft, men samtidig en barriere. De store aktører ser fordele i stramme miljøkrav, der kan give dem en konkurrencefordel, mens iværksættere oplever, at langsomme reguleringsprocesser skaber usikkerhed og gør det svært at udvikle nye løsninger hurtigt nok. Dog er indførelsen af GBS et stort skridt i den rigtige retning.

3. Digitalisering er vigtig, men adoptionen er langsom

Der er bred enighed om, at digitalisering spiller en stigende rolle i sektoren, men at udviklingen går langsomt. Aktørerne fokuserer på at optimere eksisterende systemer, mens iværksættere ser potentiale i at skabe helt nye forretningsmodeller – dog med udfordringer i at få etablerede virksomheder til at tage nye løsninger i brug.

4. Grøn omstilling er en nødvendighed, men implementeringen er svær

Begge grupper ser behovet for en bæredygtig omstilling, men de erkender, at det er svært at finde de rette løsninger. Aktørerne nævner udfordringer med skift til nye brændstoffer og infrastruktur, mens iværksættere peger på, at der er stor usikkerhed omkring, hvilke teknologier der vil vinde frem, hvilket hæmmer investeringer.

FORSKELLIGE SYNSPUNKTER MELLEM DE MARITIME AKTØRER OG DE MARITIME IVÆRKSÆTTERE

1. Iværksætteri og innovation

De etablerede aktører anerkender, at der er potentiale for flere startups, men ser også finansiering og markedsadgang som store barrierer. Iværksættere derimod oplever, at branchen er svær at trænge ind i, fordi netværk og brancheerfaring ofte er afgørende for succes. De påpeger også, at maritime startups ofte mangler kommercielle kompetencer, hvilket kan gøre det svært at skalere nye løsninger.

2. Fremtidens udvikling – evolution eller revolution?

De maritime aktører er delte i spørgsmålet om, hvorvidt sektoren står over for en gradvis udvikling eller et større paradigmeskifte. Nogle mener, at forandringer vil ske trinvis, mens andre ser et fundamentalt skift på vej. Iværksættere er ofte mere overbeviste om, at teknologiske løsninger og nye forretningsmodeller vil skabe radikale ændringer, men de oplever, at det kan være svært at få de store spillere til at acceptere dette.

3. Rekruttering og talentudvikling

De maritime aktører peger på en generel mangel på kvalificeret arbejdskraft, især inden for tekniske og digitale områder. De ser et behov for at tiltrække flere unge og kvinder til sektoren. Iværksættere lægger dog større vægt på, at shipping er en global industri, hvor internationale og diverse teams er nødvendige for succes. De ser også, at traditionelle uddannelsesveje ikke altid matcher behovene i en digitaliseret maritim sektor.

4. Markedets størrelse og vækstmuligheder

De maritime aktører ser shippingindustrien som en stabil sektor med mulighed for optimering og innovation inden for eksisterende strukturer. Iværksættere er mere splittede: Nogle mener, at der er et stort globalt marked med vækstpotentiale, mens andre oplever shipping som en lukket sektor, hvor vækst ofte sker på bekostning af eksisterende aktører.

Pointer og anbefalinger

Seks anbefalinger til at styrke den maritime sektor

1. Styrkelse af iværksætteri og innovation

For at skabe flere maritime virksomheder og øge innovationen i branchen er det nødvendigt at forbedre vilkårene for iværksættere. Dette kan ske ved at oprette målrettede støtteordninger og investeringsfonde, der kan hjælpe startups med at få kapital til at udvikle nye løsninger. Der bør også etableres flere testfaciliteter og innovationshubber, hvor startups kan samarbejde med etablerede aktører for at afprøve deres idéer i praksis. Samtidig er det vigtigt at styrke samarbejdet mellem forskningsinstitutioner og virksomheder, så ny viden hurtigere kan omsættes til kommercielle løsninger. Endelig bør adgang til kapital lettes gennem offentlige garantier eller skatteincitamenter, der kan gøre det mere attraktivt for investorer at satse på maritime startups.

2. Fremme grøn omstilling og bæredygtighed

Den maritime sektor står over for et massivt behov for at reducere sin miljøpåvirkning og blive mere bæredygtig. For at understøtte denne omstilling bør der investeres i udvikling og test af alternative brændstoffer som metanol, ammoniak og brint, samt i mere energieffektive skibsteknologier. Havne kan spille en central rolle som energi-hubs, hvor grønne brændstoffer kan produceres og distribueres. Der bør også skabes stærkere partnerskaber mellem rederier, havne og energisektoren for at sikre en sammenhængende strategi for grøn omstilling. Endelig er det vigtigt, at lovgivningen tilpasses, så den understøtter innovation frem for at skabe barrierer – f.eks. ved at sikre hurtigere godkendelsesprocesser for nye grønne løsninger.

3. Accelerér digitalisering og teknologisk adoption

Digitalisering kan gøre den maritime sektor mere effektiv og konkurrencedygtig, men adoptionen af nye teknologier går for langsomt. For at accelerere denne udvikling bør der skabes

incitamenter for etablerede virksomheder til at implementere digitale løsninger, eksempelvis gennem skattefradrag eller tilskud til digitalisering. Samtidig kan samarbejde omkring kunstig intelligens, dataanalyse og automatisering styrkes, især inden for områder som ruteoptimering, forebyggende vedligeholdelse og autonome skibe. Udviklingen af maritime softwareløsninger bør også understøttes, da software kan være en vigtig driver for innovation i sektoren. Endelig bør der etableres standarder for dataudveksling, så virksomheder lettere kan dele og anvende data på tværs af værdikæden.

4. Forbedre adgang til kvalificeret arbejdskraft

Manglen på kvalificeret arbejdskraft er en af de største udfordringer for den maritime sektor, især inden for tekniske og digitale kompetencer. For at imødegå denne udfordring bør samarbejdet mellem virksomheder og uddannelsesinstitutioner styrkes, så der udvikles studieforløb, der matcher branchens behov. Samtidig bør der iværksættes rekrutteringskampagner rettet mod unge og kvinder for at gøre sektoren mere attraktiv og mangfoldig. Der bør også udvikles flere efteruddannelses tilbud, så den eksisterende arbejdsstyrke kan opkvalificeres til at håndtere nye teknologier. Desuden kan der gøres en større indsats for at tiltrække internationale talenter gennem mere fleksible visum- og opholdsregler for specialister inden for maritime teknologiområder.

5. Forbedre regulering og håndhævelse

Regulering spiller en afgørende rolle i udviklingen af den maritime sektor. For at sikre et bedre erhvervsklima bør implementeringen af nye reguleringer fremskyndes, især dem der understøtter grøn omstilling og digitalisering. I den forbindelse er GBS et skridt i den rigtige retning. Godkendelsesprocesser for nye teknologier og startups bør også gøres mere smidige, så det bliver lettere at

bringe innovative løsninger på markedet. Desuden kan danske maritime løsninger understøttes gennem handelsaftaler og diplomati, der fremmer eksport-mulighederne. Endelig bør der arbejdes for øget håndhævelse af eksisterende regler. Der er i branchen eksempler på, at lovgivningen er tidssvarende men at der ikke er tilstrækkelig praksis for at håndhæve adfærd der kommer på kant med reglerne.

6. FN's Verdensmål bør integreres bedre i det maritime økosystem

For at styrke den bæredygtige udvikling i den maritime sektor anbefales det, at FN's verdensmål integreres mere systematisk i både strategisk planlægning, innovationsarbejde og iværksætteri. Det kan bl.a. ske ved at fortsætte med følgende indsatser:

- Brancheorganisationer og virksomheder identificerer relevante verdensmål og bruger dem aktivt som pejlemærker for nye løsninger og investeringer.
- Universiteter og forskningsmiljøer kobler deres maritime forskning til konkrete verdensmål og dokumenterer, hvordan projekterne bidrager til samfundsmæssig værdi.
- Iværksættere og startups opfordres til at inddrage verdensmålene i deres forretningsmodeller, fx via målrettet vejledning, partnerskaber og krav i støtteordninger.
- ESG-rapportering og verdensmål kobles tættere, så bæredygtighed dokumenteres i både sociale, miljømæssige og økonomiske dimensioner – og bliver en konkurrencefordel.

Ved at anvende verdensmålene som strategiske redskaber – ikke blot som overordnede visioner – er der mulighed for, at sektoren kan accelerere den grønne omstilling, styrke internationalt omdømme og tiltrække både kapital og talent i større omfang end hidtil.

7 POTENTIALER FOR MARITIMT VÆRKSÆTTERI



Som afslutning på den lærende evaluering opstilles tre potentialer som hver især rummer vigtige nøgler til at forløse potentialerne for øget iværksætteri i den maritime sektor.

Ved at styrke de politiske rammer og koordinere indsatsen på tværs af aktører og niveauer kan Danmark skabe et mere robust, innovativt og internationalt konkurrencedygtigt maritimt økosystem.

1. Organisering af økosystemet og universiteternes rolle

Fremtidens maritime sektor har brug for en mere dynamisk og integreret organisering af sit innovationsøkosystem. Evalueringen af projektet peger på, at samarbejdet mellem universiteter og erhvervsliv er afgørende for at styrke sektorens innovationskraft. Modellen fra Open Entrepreneurship viser, at universiteterne ikke kun skal fungere som leverandører af forskning, men som aktive medskabere af startups og teknologisk omstilling. Ved at forankre forretningsudviklingskompetencer internt på universiteterne – som det eksempelvis er sket på DTU Skylab – skabes bedre grobund for at modne forskningsbaserede idéer til kommercielle løsninger. En tæt kobling mellem forskere, iværksættere og brancheaktører er nødvendig for at accelerere udviklingen, og det maritime økosystem bør organiseres, så det systematisk understøtter denne kobling.

2. Maritim forretningsudvikling og iværksætteri

Den maritime sektor står over for store forandringer, drevet af grøn omstilling, digitalisering og ændrede markedsforhold. Rapporten fremhæver, at iværksætteri og forretningsudvikling ofte er præget af erfarne aktører med stor teknisk indsigt, men at kommercielle kompetencer mangler i de tidlige faser. Hvis nye maritime startups skal lykkes og skalere, er der behov for at koble teknologisk udvikling med markedskendskab, salg og international strategi fra start. Samtidig bør innovationsmiljøerne være mere åbne for diversitet og tiltrække tværfaglige og internationale teams. Der er et stort potentiale i at udnytte forskningsbaserede teknologier til at skabe løsninger inden for fx alternative brændstoffer, smart shipping og grøn havneinfrastruktur – men det kræver målrettet støtte, adgang til kapital og testfaciliteter samt et tæt samspil med de store etablerede aktører. Der er altså behov for tidligere dialog mellem iværksætterne og de etablerede spillere i branchen.

3. Politiske rammer og strategisk understøttelse

Fremtidens udvikling i den maritime sektor kræver mere målrettet politisk opbakning, hvis Danmark fortsat skal være en førende søfartsnation og samtidig bidrage til grøn omstilling og bæredygtig vækst. Evalueringen peger på, at rammevilkårene for maritime startups og innovationssamarbejder er for svagt definerede. Særligt iværksættere møder barrierer i form af adgang til kapital, testfaciliteter og offentlige programmer, der i højere grad er tilpasset etablerede virksomheder. Der er derfor behov for en styrket maritim innovationspolitik, som:

- Fremmer offentlig-private partnerskaber mellem universiteter, erhvervsliv og myndigheder.
- Indarbejder maritime dimensioner i nationale strategier for iværksætteri, bæredygtighed og forskning.
- Understøtter langsigtet kapacitetsopbygning gennem investeringer i testcentre, fonde og programmer målrettet det maritime område.
- Skaber incitamenter for at integrere FN's verdensmål og ESG-krav i forretningsudviklingen.

8

METODE OG FREMGANGSMÅDE

Evalueringen er gennemført på baggrund af en række forskellige metoder til indsamling af viden om projektet.

- Der er gennemført interviews med centrale maritime aktører
- Der er gennemført Interviews med udvalgte maritime iværksættere
- Der er gennemført omfattende desk research af vilkårene i den maritime sektor
- Der er afholdt seminarer og workshops (i alt seks arrangementer)

Interviewpersoner:

- Thomas Roslyng Olesen, Maritime Research Alliances
- Stine Kruse, DTU Skylab
- Per Christensen, Danske Rederier
- Nicklas Fursund, Industry Fellow, DTU Entrepreneurship
- Mona H. Møller, Danske Maritime
- Mette Sanne Hansen, Maritime DTU
- Magnus Gary, ShippingLab
- Hanne Breddam, Industry Fellow, DTU Entrepreneurship
- Udvalgte maritime iværksættere (seks personer)

OPEN ENTREPRENEURSHIP 2025

Analyse: Jesper Viemose, Efiko

Redaktør: David Erichsen, [erichsen]

Grafisk layout: Mimi Mai Nylin, Nylin Grafik

Billedmateriale: Adobe Istock