



Arbeidsrapport  
M 0802

*Oddmund Oterhals, Arild Hervik,  
Øivind Opdal og Bjørn G. Bergem*

**UTVIKLINGEN I MARITIME NÆRINGER I MØRE OG  
ROMSDAL – STATUS 2008**

**Rekordvekst med varierende lønnsomhet**



**MØREFORSKING  
Molde AS**

*Oddmund Oterhals, Arild Hervik, Øivind Opdal og Bjørn G. Bergem*

*UTVIKLINGEN I MARITIME NÆRINGER I MØRE OG ROMSDAL  
STATUS 2008*

*Rekordvekst med varierende lønnsomhet*

Arbeidsrapport M 0802

ISSN 0803-9259

Møreforskning Molde AS  
September, 2008

---

Tittel: Utviklingen i maritime næringer i Møre og Romsdal – Status 2008. Rekordvekst med varierende lønnsomhet.  
Forfatter(-e): Oddmund Oterhals, Arild Hervik, Øivind Opdal og Bjørn G. Bergem  
Arbeidsrapport nr.: M 0802

Prosjektnr.: 2199  
Prosjektnavn: Oppdatering av status for maritim klynge i Møre og Romsdal  
Prosjektleder: Oddmund Oterhals  
Finansieringskilde: Norwegian Centre of Expertise Maritime

Rapporten kan bestilles fra: Høgskolen i Molde, biblioteket, tlf.: 71 21 41 61,  
Boks 2110, 6402 MOLDE. Faks: 71 21 41 60,  
Epost: [adm-moreforskning@himolde.no](mailto:adm-moreforskning@himolde.no)  
[www.mfm.no](http://www.mfm.no)

Sider: 17  
Pris: Kr 50,-

ISSN: 0803-9259

#### Kort sammendrag:

Den komplette maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal består av nærmere 200 bedrifter innenfor rederivirksomhet, skipskonsulenter, skipsverft, utstyrsleverandører og andre leverandører. Samlet omsetning for denne klyngen i 2008 er anslått til 50 milliarder kroner, mer enn dobbelt så mye som omsetningen på 23 milliarder i 2005. I samme periode har sysselsettingen økt med over 30 % og utgjør i dag 20 000 årsverk.

Samlet sett har den maritime klyngen hatt gode resultater de siste årene, men det er stor variasjon mellom de ulike aktørene. Rederier og skipskonsulenter har oppnådd svært gode resultatmarginer på over 30 %, mens spesielt skipsverftene skiller seg ut med lav gjennomsnittlig lønnsomhet.

Den felles innovasjonskraften i næringsklyngen og evnen til å ta frem nye produkter til et krevende marked er klyngens fremste komparative fortrinn. Samtidig er klyngen sårbar i forhold til kostnadmessig konkurranseevne og rekruttering av høykompetanse arbeidskraft blir et av de viktigste strategiske grepene for videre utvikling av klyngen.

Markedsutsiktene for den maritime klyngen i Møre og Romsdal vil fortsatt være gode gitt at oljeprisen holder seg høy på lengre sikt.

---

## Forord

Denne rapporten er en oppdatering av status for den maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal i 2008. Vi har konsentrert oss om fire hovedgrupper av aktører - nemlig rederier, skipsverft, skipskonsulenter og utstyrsprodusenter og andre underleverandører til den maritime næringen. Det er lagt vekt på å kartlegge klyngens omfang og utvikling over tid med hensyn til økonomisk aktivitet og sysselsetting. Årets undersøkelse har vært en forenklet videreføring av tidligere studier gjennomført av Møreforsking Molde, senest høsten 2006, jfr. rapport 0711 *En vekstkraftig næringsklynge rustet til omstilling?*

Undersøkelsen er utført på oppdrag fra NCE Maritime.

Vi vil takke alle informanter i bedriftene vi har vært i kontakt med, som med sin samarbeidsvilje har gjort det mulig å realisere denne rapporten. Vi vil også takke andre i det maritime miljøet som har bidratt med nyttig informasjon.

Rapporten er utarbeidet av Oddmund Oterhals (prosjektleder), Arild Hervik (fagansvarlig) og Bjørn G. Bergem ved Møreforsking Molde. Øivind Opdal har stått for det meste av datainnsamlingen.

Molde, september 2008

Oddmund Oterhals  
Prosjektleder

# Innhold

<b>FORORD .....</b>	<b>1</b>
<b>INNHold .....</b>	<b>2</b>
<b>1 STATUS 2008 FOR MARITIM KLYNGE I MØRE OG ROMSDAL.....</b>	<b>3</b>
1.1 SKIPSVERFT .....	3
1.2 UTSTYRSPRODUSENTER OG ANDRE UNDERLEVERANDØRER.....	3
1.3 SKIPSKONSULENTER .....	3
1.4 REDERIER .....	4
1.5 DEN MARITIME NÆRINGEN SAMLET I 2008 .....	4
<b>2 KLYNGEREGNSKAP FOR DEN MARITIME NÆRINGEN I MØRE OG ROMSDAL FOR 2007 ...</b>	<b>5</b>
<b>3 UTVIKLING I OMSETNING, LØNNSOMHET OG SYSSELSETTING .....</b>	<b>7</b>
3.1 SKIPSVERFT .....	7
3.2 UTSTYRSLEVERANDØRER .....	8
3.3 SKIPSKONSULENTER .....	9
3.4 REDERIER .....	10
<b>4 KLYNGEMEKANISMEN FORSTERKES.....</b>	<b>11</b>
4.1 DEN NORSKE PETROKLYNGEN ER BLITT VERDENSLEDENDE OFFSHORE.....	11
4.2 VOLUMEFFEKT I MARITIM KLYNGE.....	11
4.3 INTERNE MARKEDSKOBLINGER FORSTERKES .....	11
4.4 ARBEIDSMARKEDET.....	11
4.5 INNOVASJONSKRAFTEN FORSTERKES.....	11
4.6 KAPITALBASEN STYRKES .....	12
<b>5 TRUSLER FOR DEN MARITIME KLYNGEN.....</b>	<b>13</b>
5.1 MARKEDSUSIKKERHET .....	13
5.2 OUTSOURCING AV "ENKLE" FARTØY .....	13
5.3 KOSTNADMESSIG KONKURRANSEEVNE.....	13
<b>6 KONKLUSJONER - OPPSUMMERING.....</b>	<b>15</b>
6.1 DOBLET OMSETNING – 30 % SYSSELSETTINGSVEKST.....	15
6.2 GODE ØKONOMISKE RESULTAT, MEN VARIASJON MELLOM AKTØRENE .....	15
6.3 KOMPARATIVE FORTRINN GJENNOM KLYNGEMEKANISMEN STYRKES .....	15
6.4 RISIKOPRISING OG FINANSIERING VIL KUNNE SKAPE PROBLEM .....	15
6.5 KOSTNADMESSIG KONKURRANSEEVNE BLIR VIKTIGERE .....	15
6.6 GODE MARKEDSUTSIKTER, MEN SÅRBARHET FOR FALL I OLJEPRISEN .....	15
<b>LITTERATUR .....</b>	<b>17</b>

# 1 Status 2008 for maritim klynge i Møre og Romsdal

## 1.1 Skipsverft

Undersøkelsen omfatter 13 skipsverft med nybyggingsaktivitet og disse har en forventet omsetning i 2008 på 14,2 mrd kroner. Sysselsettingen utgjør i 2008 omtrent 4800 årsverk hvorav 1800 er knyttet til innleid arbeidskraft.

I 2005 var omsetningen for disse verftene 7,3 mrd kroner og sysselsettingen var på nesten 4500 årsverk. Dette innebærer at omsetningen i 2008 vil være 96 % høyere enn i 2005, mens sysselsettingen har økt med ca 6 %. Resultatgraden for verftene var 3,1 % i 2005 og vil i 2008 være omtrent 3,6 %.

## 1.2 Utstysprodusenter og andre underleverandører

Denne gruppen er videre i rapporten gitt samlebenevnelsen Utstysleverandører. I forbindelse med denne undersøkelsen ble det kartlagt 161 leverandørbedrifter i Møre og Romsdal knyttet til maritim virksomhet. Av disse har 3 bedrifter avviklet eller fusjonert slik at den reelle populasjonen er på 158 bedrifter i 2008. Årets undersøkelse av utstysleverandørene er basert på et utvalg hvor 88 bedrifter ble intervjuet om økonomiske nøkkeltall. Dette innbefatter de 40 største utstysleverandørene og et tilfeldig utvalg av mindre bedrifter, som også inkluderer nyetablerte bedrifter siden forrige undersøkelse i 2006. For de resterende 73 bedriftene er det benyttet økonomiske nøkkeltall t.o.m. 2007 fra regnskapsregistre, og 2008-tall er estimert på bakgrunn av vekstforløpet til de intervjuede bedriftene (gruppert etter bedriftsstørrelse).

Estimert total omsetning for de 158 utstysleverandørene er 22 mrd kroner i 2008, og sysselsettingen utgjør nesten 8800 årsverk hvorav innleid arbeidskraft utgjør ca 1700 årsverk.

I 2005 eksisterte 151 av de 161 bedriftene og omsetningen for disse var på 10,2 mrd kroner, mens sysselsettingen utgjorde 6000 årsverk. Dette innebærer at omsetningen i 2008 vil være mer enn doblet (økning på 115 %) siden 2005 i utstyssektoren. Sysselsettingen har økt med 46 % i samme periode og den største absolutte økningen i antall årsverk finner sted som direkte ansettelser i bedriftene. Samtidig er også antall årsverk knyttet til innleie mer enn fordoblet i denne perioden. Resultatgraden i 2005 var 5,0 % og for 2008 er den estimert til å bli 7,7 %.

## 1.3 Skipskonsulenter

For 2008 er det registrert 12 skipskonsulenter i fylket hvorav 7 driver totalprosjektering av nye fartøy. Omsetningen for de 12 skipskonsulentene vil bli 823 mill kr i 2008 og sysselsettingen utgjør 430 årsverk. Resultatgraden i 2008 forventes å bli 38 %.

I 2005 var omsetningen for disse konsulentene på 305 mill kr, noe som tilsier en omsetningsøkning på 170 % i perioden 2005-08. Sysselsettingen i 2005 var på 261 årsverk og det innebærer en økning på 65 % i samme periode. Resultatgraden i 2005 var på 29 %.

## 1.4 Rederier

I denne undersøkelsen inngår 17 rederier i Møre og Romsdal hvorav 14 offshore service rederier, 2 brønnbåtrederier og ett fergerederi. For offshore servicerederiene er de økonomiske nøkkeltallene for 2008 estimert på bakgrunn av halvårsrapportering for de børsnoterte selskapene. De endelige resultatene for 2008 kan bli påvirket av rederienes kjøp og salg av tonnasje i løpet av året.

Omsetningen i de 17 rederiene er estimert til om lag 12,4 mrd kroner i 2008. Sysselsettingen vil utgjøre omtrent 6000 årsverk hvorav skipsmannskap utgjør i overkant av 5600 årsverk. Resultatgraden i 2008 er anslått til å bli ca 32 %.

Omsetningen i 2005 var på 5,5 mrd kr, noe som tilsier en økning på 125 % i perioden 2005-08. Sysselsettingen for 2005 var på omtrent 4500 årsverk, noe som tilsvarer en økning på 34 % i samme periode. Resultatgraden i 2005 var på 22 %.

## 1.5 Den maritime næringen samlet i 2008

Samlet sett vil den maritime næringen i Møre og Romsdal omsette for omtrent 50 milliarder kroner i 2008, mot 23,3 milliarder i 2005. Omsetningen er dermed mer enn doblet i denne perioden. Sysselsettingen i 2008 vil utgjøre ca 20 000 årsverk, inklusive innleie og utenlandske sjøfolk, en økning på nesten 5000 årsverk sammenlignet med situasjonen i 2005.

Samlet resultat før skatt for næringen er estimert til 6,5 milliarder kroner i 2008, noe som tilsvarer en resultatgrad på 13,2 %. Til sammenligning var resultat før skatt i 2005 på totalt 2,0 milliarder kroner, en samlet resultatgrad på 8,6 %.

Havfiskeflåten i Møre og Romsdal er ikke inkludert i de samlede tallene for den maritime klyngen i 2008.

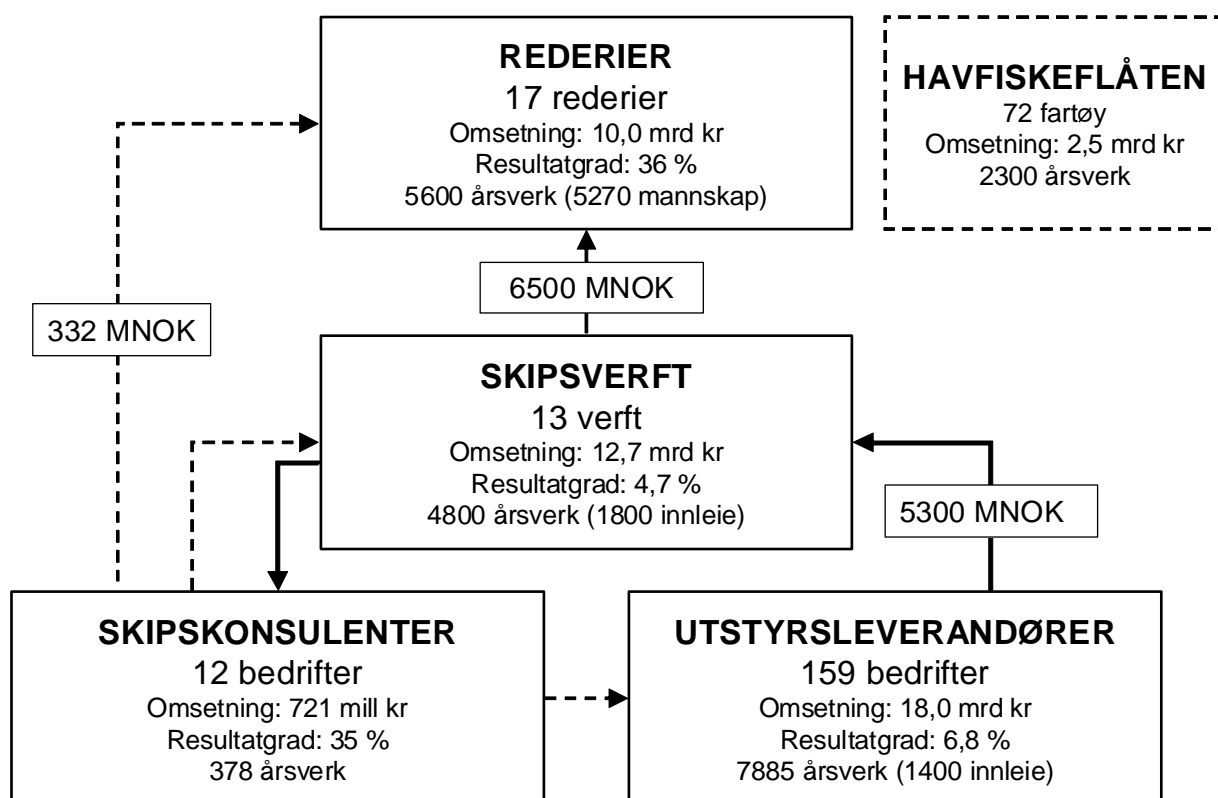
	Omsetning MNOK	Resultat før skatt MNOK	Resultat- grad	Årsverk (herav innleie)
Rederier	12 420	4 030	32,4 %	5 960
Skipsverft	14 244	509	3,6 %	4 750 (1 800)
Skipskonsulenter	823	312	37,9 %	430
Utstyrsprodusenter	22 007	1 698	7,7 %	8 760 (1 700)
<b>Totalt</b>	<b>49 494</b>	<b>6 549</b>	<b>13,2 %</b>	<b>19 900 (3 500)</b>

Tabell 1 Den maritime næringen i Møre og Romsdal samlet for 2008.

## 2 Klyngeregnskap for den maritime næringen i Møre og Romsdal for 2007

I foregående kapittel ble det gjennomgått status for økonomiske nøkkeltall i den maritime klyngen for 2008. Tallene for 2008 er basert på budsjetter og estimater og derfor beheftet med en viss usikkerhet. Figur 1 viser de økonomisk nøkkeltallene og sammenhengene mellom de fire hovedaktørene for Møre og Romsdal. Her er det benyttet tall for 2007, noe som gir et mer nøyaktig bilde og fordi sammenhengene mellom aktørene er basert på anslag fra bedriftene med utgangspunkt i 2007-tallene.

Havfiskeflåten inngår ikke som en del av undersøkelsen, men tall fra Fiskeridirektoratet tilsier at den utgjør 72 fartøy med en omsetning på rundt 2,5 mrd kroner i 2007 og en sysselsetting på omtrent 2300 årsverk.



Figur 1 Beskrivelse av den maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal for 2007.

De heltrukne linjene illustrerer at de økonomiske strømmene går fra rederi til verft og så til skipskonsulenter og utstyrslleverandører. De stiplede linjene illustrerer den rolle skipskonsulentene har med å selge sine designtjenester til rederne og så hente inn verftskapasitet og utstyrslleverandører i en samlet pakke.

For skipsverftene i Møre og Romsdal var den totale omsetningen på 12,7 mrd kr og av dette var ca 6,5 mrd kr (51 %) relatert til oppdrag for rederiene i fylket. Skipskonsulentene hadde en omsetning på 721 mill kr i 2007 og av dette kan 332 mill kr (46 %) tilskrives oppdrag fra



rederiene i Møre og Romsdal. Av ustyrproduzentenes omsetning på 18 mrd kr i 2007 var ca 5,3 mrd kr (29 %) leveranser til skipsverftene i fylket.

Samlet omsetning for den maritime klyngen i Møre og Romsdal var 44 milliarder kroner i 2007 og sysselsettingen nesten 21 000 årsverk (inklusive havfiskeflåten). Sysselsettingen inkluderer 3200 årsverk innleid arbeidskraft på verftene og hos utstyrproduzentene, samt over 1600 årsverk for utenlandske sjøfolk tilknyttet offshore service rederiene.

	Omsetning MNOK	Resultat før skatt MNOK	Resultat- grad	Årsverk (herav innleie)
Rederier	10 048	3 615	36,0 %	5 600
Skipsverft	12 732	597	4,7 %	4 800 (1 800)
Skipskonsulenter	721	249	34,5 %	378
Utstysproduserter	18 007	1 218	6,8 %	7 885 (1 400)
<b>Totalt</b>	<b>41 508</b>	<b>5 679</b>	<b>13,7 %</b>	<b>18 663 (3 200)</b>
<i>Havfiskeflåten</i>	2 500			2 300
<b>Totalt med havfiskeflåten</b>	<b>44 008</b>			<b>20 963</b>

Tabell 2 Den maritime næringen i Møre og Romsdal samlet for 2007.

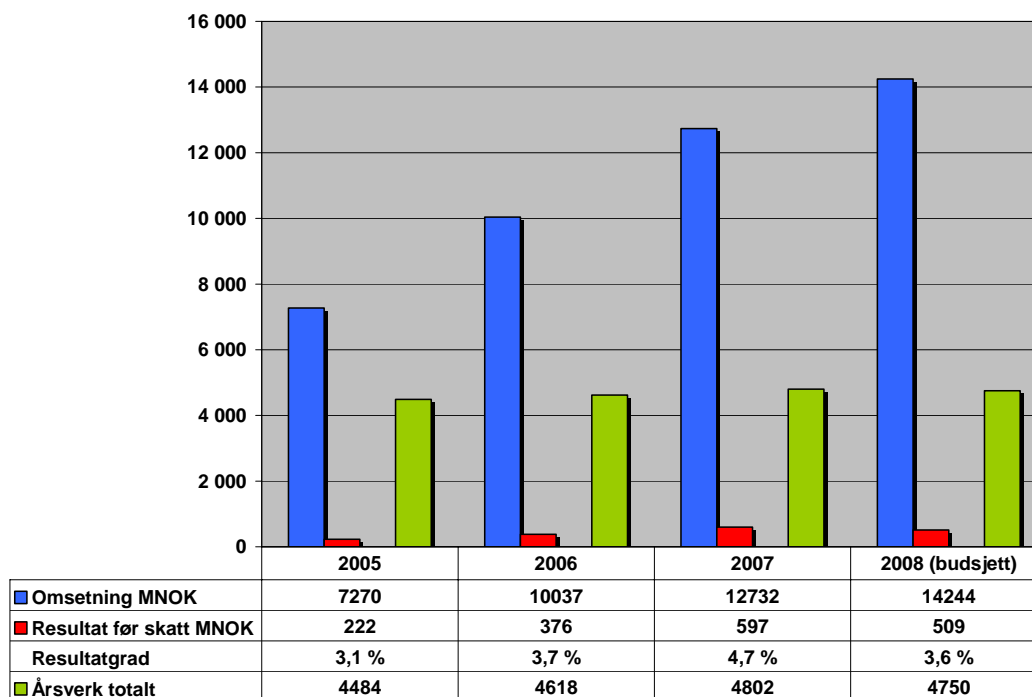
### 3 Utvikling i omsetning, lønnsomhet og sysselsetting

#### 3.1 Skipsverft

Verftene i Møre og Romsdal har i løpet av de siste 4 årene opplevd en sterk økning i omsetningen, noe som i stor grad skyldes et ekspansivt nybyggingsprogram for de norske offshore service rederiene. Omsetningsveksten i perioden fra 2005 til 2007 var på 75 % og for 2008 er det ventet ytterligere vekst på 12 %. Verftenes ordresreserve medio 2008 er anslått til 45 milliarder kroner, og for de nærmeste to årene skulle det tilsi at aktivitetsnivået hos verftene vil ligge på omtrent samme nivå som i dag. Ordreinngangen for de norske verftene samlet lå på ca 44 mrd kr i 2006 og 30 mrd kr i 2007. De fem første månedene i 2008 var samlet ordreinngang til norske verft sunket til 3,3 mrd kr. Dette antas å ha sammenheng med lange leveringstider og usikkerhetene i internasjonal finansvirksomhet.

Sysselsettingen har økt svakt i denne perioden fra 4500 årsverk i 2005 til rundt 4800 årsverk i dag. Antall årsverk for innleid arbeidskraft ligger i dag på ca 1800 årsverk og økningen siden 2005 er på ca 6 %, og omtrent den samme økning for egne ansatte.

Resultatgraden er jevnt over lav i hele perioden med et foreløpig toppunkt i 2007 hvor den er på 4,7 % samlet for verftene. Det er stor variasjon i resultatgrad mellom verftene og det er bare et fåtall av verftene som i 2007 bidrar med god positiv inntjening. Til tross for rekordvekst i omsetning i denne 4-årsperioden er det påfallende lav gjennomsnittlig lønnsomhet hos verftene.



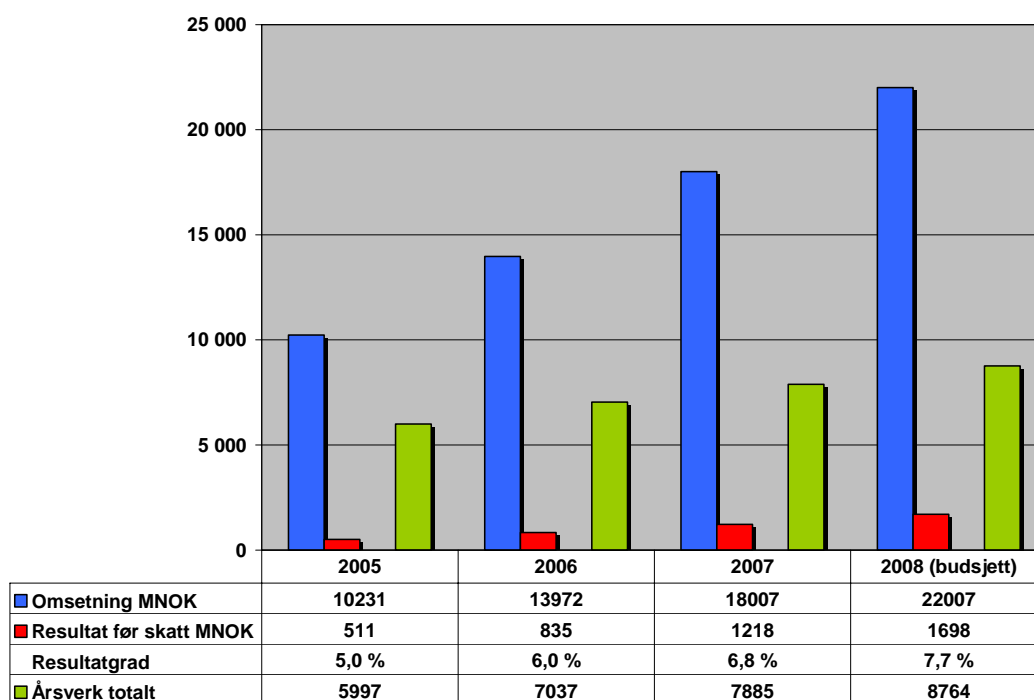
Figur 2 Omsetning, lønnsomhet og sysselsetting for skipsverftene i Møre og Romsdal i 2007.

### 3.2 Utstysleverandører

Fra 2005 til 2007 har utstysprodusentene i Møre og Romsdal hatt en omsetningsøkning på nesten 8 mrd kr, en vekst på 76 % og det ventes ytterligere vekst på 22 % i 2008. Ordreserven til bedriftene i midten av 2008 er anslagsvis 35 mrd kr, som med dagens aktivitetsnivå skulle tilsi at produsentene er fullt belagt ut 2009.

Sysselsettingen i perioden 2005-07 har økt med 31 % og hvor innleie av arbeidskraft har doblet seg i perioden fra ca 700 til 1400 årsverk. Antall årsverk utført forventes å øke med ytterligere 11 % i 2008 hvorav inneleie utgjør nesten halvparten av økningen.

Resultatgraden hos utstysleverandørene har gradvis steget fra et snitt på 5 % i 2005 til 6,8 % i 2007 og ytterligere forbedring i 2008 med anslagsvis 7,7 %.



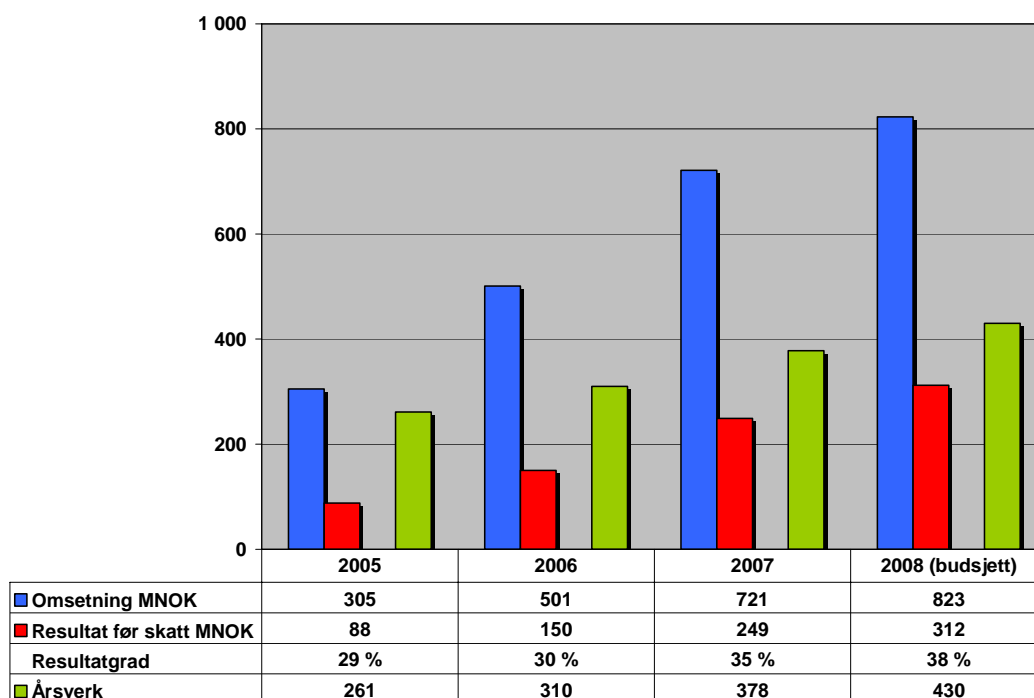
Figur 3 Omsetning, lønnsomhet og sysselsetting for utstysleverandørene i Møre og Romsdal i 2007.

### 3.3 Skipskonsulenter

Omsetningsutviklingen for skipskonsulentene i Møre og Romsdal er i tråd med den utviklingen vi ser hos verftene. Omsetningen har mer enn doblet seg (en faktor på 1,4) i 2007 sammenlignet med 2005. Utviklingen var spesielt sterk i begynnelsen av perioden og er nå avtagende med en omsetningsøkning på 14 % i 2008.

Fra 2005 til 2007 er antall utførte årsverk økt med 45 % og det er ventet ytterligere økning med ca 14 % i 2008.

Lønnsomheten hos skipskonsulentene er jevnt over meget høy og økende i hele perioden fra 2005 til i dag. I 2007 var resultatgraden på 35 % og forventes å bli rundt 38 % i 2008.



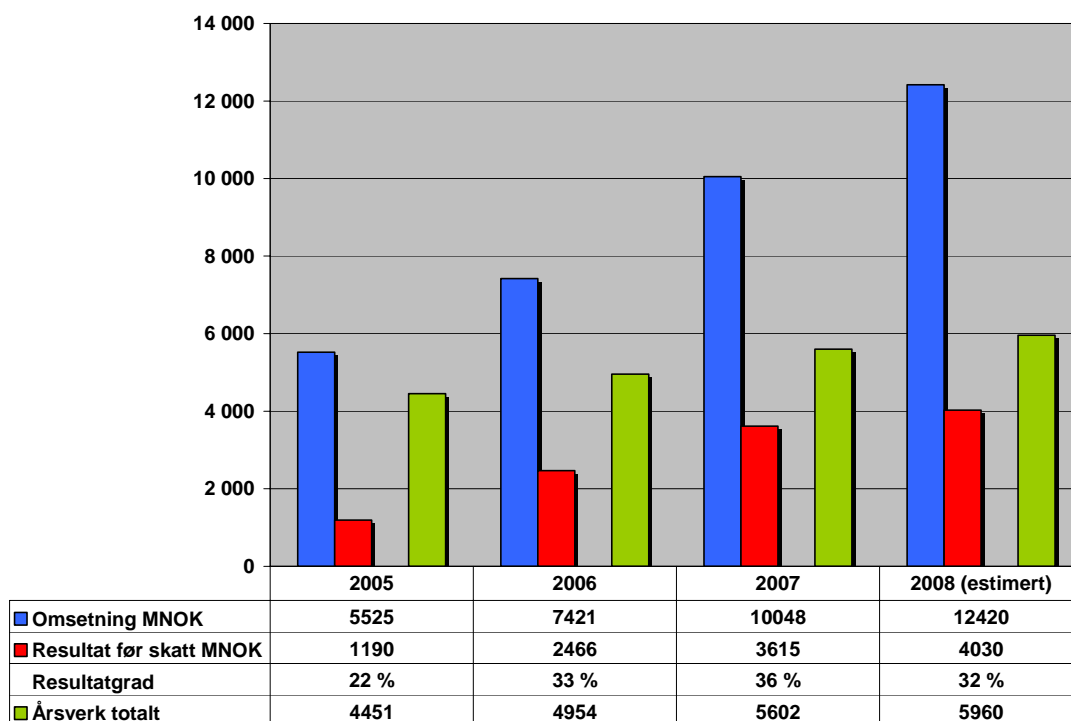
Figur 4 Omsetning, lønnsomhet og sysselsetting for skipskonsulentene i Møre og Romsdal i 2007.

### 3.4 Rederier

Rederiene i Møre og Romsdal har også hatt en sterk omsetningsvekst i perioden med en økning på 82 % fra 2005 til 2007. For 2008 er det estimert en omsetningsøkning på ca 24 %, men omsetningen i 2008 kan bli påvirket av kjøp og salg av fartøy og estimatet for året er derfor heftet med litt større usikkerhet enn for de øvrige kategoriene i den maritime klyngen.

Antall utførte årsverk vokste med 26 % i perioden 2005-07 og det er estimert en ytterligere økning på 6 % for 2008. Av 5600 årsverk i 2007 er ca 350 årsverk knyttet til administrativt personale hos rederiene i fylket. Til sammen 5250 årsverk i 2007 er relatert til mannskap på fartøyene, hvor i overkant av 1600 årsverk (30 %) er utenlandske sjøfolk.

Resultatgraden hos rederiene er høy og gått opp fra 22 % i 2005 til 36 % i 2007. For 2008 er det ventet en nedgang, men fortsatt høy lønnsomhet med 32 % resultatgrad.



Figur 5 Omsetning, lønnsomhet og sysselsetting for rederiene i Møre og Romsdal i 2007.

## **4 Klyngemekanismen forsterkes**

### **4.1 Den norske petroklyngen er blitt verdensledende offshore**

Norge er blitt en ledende global aktør på offshore olje- og gassutvinning, med StatoilHydro som det største selskapet internasjonalt. Det er et sterkt og økende norsk engasjement innenfor både bygging av offshoreinstallasjoner, rigger og produksjonsskip. Prosjekter og kontraheringer innenfor disse sektorene medfører behov for offshore serviceskip, og vi oppnår dermed en betydelig vertikal integrasjon av en sterk norsk offshorerettet petroleumsvirksomhet. Høy oljepris har gitt stort fokus internasjonalt på leting og utvinning av olje- og gassforekomster over hele kloden. Dette har vært den viktigste markedsdriveren for våre petroleumrelaterte bedrifter, og har samtidig medført en sterk dreining mot offshore service i vår maritime klynge.

### **4.2 Volumeffekt i maritim klynge**

Stor etterspørsel etter offshore servicefartøy av alle slag har gitt vår maritime klynge anledning til den sterke veksten vi har registrert. Den maritime klyngen er blitt større i volum og næringen har nådd en størrelse (passert kritisk masse) som gir selvforsterkende mekanismer og stordriftsfordeler både når det gjelder vekst, kostnadseffektivitet og lønnsomhet.

### **4.3 Interne markedskoblinger forsterkes**

Klyngeregnskapet viser økt samhandel mellom aktører i vår maritime klynge. Interne markedskoblinger forsterkes mellom rederi, verft, designmiljø og leverandørsektor.

### **4.4 Arbeidsmarkedet**

Arbeidsmarkedet er den viktigste ressursfaktoren for den maritime klyngen og rekruttering blir dermed ett av de viktigste strategiske grepene for å utvikle næringen videre. Det har vært en sterk vekst i sysselsettingen innenfor den maritime klyngen i de siste 4 årene og mye av dette er høyt kompetent arbeidskraft. En stor og synlig maritim klynge med et mangfold av bedrifter vil gi et mer attraktivt arbeidsmarked regionalt som alle aktører vil nyte godt av. Størrelse og mangfold skaper synergieffekter med bedre rekruttering av kvalifisert personell til mange interessante arbeidsoppgaver.

### **4.5 Innovasjonskraften forsterkes**

Et nytt utviklingstrekk som er mer markert nå enn tidligere er den sterke veksten hos designmiljøene, og resultatgraden de siste årene er den høyeste som er registrert i denne kategorien. Dette i seg selv bidrar til mer "finansielle muskler" slik at utviklingen i innovasjonskraften forsterkes.

De tette relasjonene mellom redere, verft og konsulenter har sammen med økt fokus på sikkerhet, miljø og kostnadseffektivitet på nye skip gitt vesentlig nysatsing på design og innovasjon. Rederiene har sammen med verftene og designmiljøene satset på utvikling av nye skipskonsept, og det satses sterkt på kapasitetsutvikling hos skipskonsulentene. Denne økte innovasjonskraften har ført til flere banebrytende løsninger både når det gjelder skrogutforming

og utrustning om bord, med lokale leverandører sterkt involvert. Våre aktører er i ferd med å oppnå en særdeles sterk posisjon på spesialskip og utstyrstunge skip, mens det er et tydelig fall i bestilling av konvensjonelle, enkle supplyskip for eksempel.

#### **4.6 Kapitalbasen styrkes**

Regnskapstallene og annen informasjon fra aktørene viser en sterk oppbygging av ”finansielle muskler” gjennom konsolidering og realisering av opparbeidede verdier, først og fremst innen deler av rederinæringen og til en viss grad innen deler av leverandørsektoren. Rederiene har solgt de eldste skipene i en fase med gode markedsrater, for å posisjonere seg finansielt for satsing på nye, innovative skip.

## 5 Trusler for den maritime klyngen

### 5.1 Markedsusikkerhet

Oljeprisens utvikling er den desidert viktigste markedsindikatoren. Fall i oljepris vil på kort sikt redusere oljeselskapenes leteaktivitet, og på den måten ramme for eksempel markedet for seismikkskip. Andre deler av markedet er tregere – feltutbygging skjer gjerne innenfor en 10-årshorisont og vil være mindre påvirket av kortsiktige svingninger.

Den høye oljeprisen har gitt mulighet for å utnytte selv små olje- og gasskilder, men slike felt kan også risikere produksjonsstopp og nedbemanning ved fallende oljepris. En fremtidig oljepris på rundt \$70-80 fatet vil ikke medføre noen endringer, men et fall under \$60-70 og forventning om at den vil ligge lavt fremover vil påvirke offensiven i leteaktiviteten.

Den senere tids turbulens i den internasjonale økonomien som har rammet finansieringsinstitusjoner og kursutviklingen på børsene kan lett få smitteeffekter inn i realøkonomien gjennom lavere økonomisk vekst. Dette kan gi lavere etterspørsel etter olje som igjen påvirker oljeprisen, noe som først og fremst vil inntreffe dersom Kina får et svakere konjunkturforløp på sikt.

På den annen side kan problemene i finansnæringen bidra positivt til utviklingen for den maritime klyngen. Det kan gjøre det vanskeligere for rederier som vil etablere seg i markedet å skaffe tilveie nødvendig finansiering til nye skip uten kontrakter. Dette vil hindre nyetableringer til tross for høye rater i markedet. Rederiene i vårt fylke er dessuten rimelig godt rustet til å møte finanskrisen, og norske banker vil dessuten i mindre grad bli rammet av krisen.

### 5.2 Outsourcing av "enkle" fartøy

Vi registrerer tendenser i retning av at enkelte av offshorerederiene spesialisere sin tonnasje, og satser på spesielle, krevende nisjer innenfor offshore service, som for eksempel havbunnsarbeid og brønnintervensjon. Dette gir store kapitalkrevende utviklingsprosjekt og en ny og mer krevende rederidrift. Samtidig er det en tendens at våre rederi forlater det vi kan kalle enkel supplytjeneste, og vi ser en økende tendens til at slike enkle offshoreskip bestilles hos verft i lavkostland – spesielt Kina. Denne outsourcingen kan selvfølgelig føre til utvikling av kompetente leverandører ute, som fort kan bli brysomme konkurrenter for våre verft.

### 5.3 Kostnadmessig konkurranseevne

Alle våre klyngestudier har vist at vår maritime klynge er mest sårbar i forhold til den kostnadmessige konkurranseevnen. Dette gjelder først og fremst vår lønnsvekst i forhold til konkurrerende nasjoner. Etter flere år med gode konjunkturer er lønnskravene økt, og ikke minst har konkurransen om arbeidskraften vært med på å drive lønsspiralen oppover. En særnorsk sterk kostnadsutvikling er på lengre sikt den største trusselen for vår konkurranseevne.

En sterk norsk "oljeøkonomi" parallelt med lave renter gir sterk kronekurs i forhold til Euro og spesielt USD. Så lenge oppdrag for vår egen offshore servicenæring er så dominerende som vi har sett de siste årene så representerer ikke dette noen stor trussel – de fleste kontraktene



betales med NOK eller Euro, men i det øyeblikk næringen skal svinge satsingen sin mot "dollarmarked" (skipsutstyr til verft i Østen er gode eksempler på dette) så vil en for sterk kronkurs svekke vår konkurranseevne.

Det er produktivitetsvekst som må kompensere for ulempene knyttet til lønnsvekst og styrket krone, og dersom ikke aktørene i maritim klynge klarer å forbedre produktivitet og produktytelser så vil vi ikke klare å opprettholde den kostnadmessige konkurranseevnen.

## **6 Konklusjoner - oppsummering**

### **6.1 Doblet omsetning – 30 % sysselsettingsvekst**

Den maritime klyngen i Møre og Romsdal har mer enn fordoblet sin omsetning fra 2005 til 2008, og samlet omsetning nærmer seg 50 mrd kr. Sysselsettingen er i samme periode økt med over 30 %, og utgjør nå 20 000 årsverk. En stor andel av sysselsettingsveksten er oppnådd ved utenlandsk rekruttering og innleie. Antall innleide utgjør til sammen 3500 i 2008.

### **6.2 Gode økonomiske resultat, men variasjon mellom aktørene**

Klyngen samlet har gode økonomiske resultat de siste årene, med samlede overskudd på til sammen 6,5 mrd kr i 2008. Dette gir en gjennomsnittlig resultatgrad på 13,2 %. Her er det imidlertid ujevn fordeling mellom bedriftskategoriene, og verftene skiller seg ut negativt – med et par unntak. Rederiene og skipskonsulentene kan vise til svært gode resultatmarginer på over 30 %.

### **6.3 Komparative fortrinn gjennom klyngemekanismen styrkes**

Som i tidligere klyngestudier går det klart fram at den felles innovasjonsstyrken og evnen til å ta fram nye produkt til krevende marked er klyngens fremste komparative fortrinn. Denne studien dokumenterer at samhandling mellom bedrifter i de forskjellige bedriftskategoriene øker, og det finnes mange gode eksempler på store nyvinninger med basis i samarbeid mellom alle typer aktører i maritim klynge.

### **6.4 Risikoprising og finansiering vil kunne skape problem**

Den store ordretilgangen de siste årene har gitt lange leveringstider og usikkerhet knyttet til kostnadsutviklingen i kontraktperioden. Slik usikkerhet forsøkes priset inn ved bufring i alle leverandørledd, og har medført stor prisøkning for nybygg – gjerne på 20-25 % pr år. Maksimal kapasitetsutnyttelse i alle ledd i verdikjeden for nybygg har i tillegg presset leveringstidene, og mange nybygg har overskredet leveringstermin. Sammen med usikkerheter knyttet til finansieringskostnader (og finansieringsmuligheter) kan dette komme til å skape problemer – særlig for verftene – med den kontraktsstrukturen som næringen har i dag. Risikofordelingen i kontraktene blir derfor en viktig faglig utfordring for aktørene.

### **6.5 Kostnadmessig konkurranseevne blir viktigere**

De siste årene har vært preget av stor fokus på utvikling av nye, innovative fartøyløsninger, med stor satsing på design. Vi ser nå en tiltakende outsourcing – også av "vår" type skip, og på lang sikt vil den kostnadmessig konkurranseevnen bli avgjørende viktig. Det er først og fremst lønnsutviklingen og kronekursen som avgjør, og slike ulemper må møtes med innovasjonskraft og produktivitetsøkning.

### **6.6 Gode markedsutsikter, men sårbarhet for fall i oljeprisen**

Ordreservene har mer enn to års horisont for de fleste og markedsutsiktene er gode så lenge oljeprisen er høy. Så lenge offshore servicevirksomhet er så sentral for vår maritime klynge så vil vi være mest sårbar i forhold til fallende oljepris. Det høye aktivitetsnivået i oljesektoren

med tilhørende stor knapphet på rigger til dype farvann frem til 2015 vil vedvare med priser på over \$60-70 fatet. Dersom krisen i verdensøkonomien også slår inn med mye lavere vekst i Kina kan vi få et sterkere fall i oljeprisen. Tregheten i forhold til påbegynte investeringer i oljesektoren vil neppe gi drastiske fall i etterspørselen rettet mot den maritime klyngen på kort sikt.

## Litteratur

Asheim, G.B. (1989). *Mot en ny norsk skipsbyggingsæra?* Sosialøkonomen nr. 2 1989.

Dixit, A. & J. Stiglitz (1977). "Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity", American Economic Review, 67:297-308.

Hervik, A. (1998). *Utviklingen i maritime næringer i Møre og Romsdal*. Møreforskning Molde (R9805).

Hervik, A. (2000). *Utviklingen i maritime næringer i Møre og Romsdal – status 2000*. Møreforskning Molde (R0004).

Hervik, A. (2003). *Utviklingen i maritime næringer i Møre og Romsdal - status 2003*. Møreforskning Molde (R0308).

Hervik, A., O. Oterhals og B.G. Bergem (2007). *Den maritime næringen i Møre og Romsdal. En vekstkraftig næringsklynge rustet til omstilling?* Møreforskning Molde (R0711).

Hervik, A., O. Oterhals, Ø. Opdal og B.G. Bergem (2008). *Internasjonalisering av offshore service-virksomheten i Møre og Romsdal. Globaliseringen har styrket maritim klynge*. Møreforskning Molde (M0801).

Hervik, A. og E.W. Jacobsen (2001). *Det regionale maritime Norge – en vital nasjonal næring med regionale særpreget*. Handelshøyskolen BI (F.8/2001).

Hervik, A., Oterhals, O. og Bræin, L. (2005). *Med maritime næringer inn i en turbulent fremtid. Status 2004 og scenarier 2015*. Møreforskning Molde (R0503).

Lommerud, K.E. (1993). *Endogen vekstteori og Porter-konseptet: Motsetningsforhold eller to sider av samme sak*. Sosialøkonomen nr. 4, 1993:14-20.

Krugman, P.R. (1991). *Geography and Trade*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1991.

Krugman, P.R. & A.J. Venables (1996). *Integration, specialization and adjustment*. European Economic Review, 40, 1996:959-968.

Porter, M.E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan, London, 1990.

Reve, T., T. Lensberg og K. Grønhaug (1992). *Et konkurransedyktig Norge*. Tano AS, 1992.

Venables, A.J. (1996). *Equilibrium locations of vertically linked industries*. International Economic Review, 37, 1996:341-359.

Reve, T. og E. Jacobsen (2001). *Et verdiskapende Norge*. Universitetsforlaget, 2001.