

Muligheter og barrierer for en havromsklynge i Møre og Romsdal

Kronikk publisert i Sunnmørsposten 18.10.18

Møre og Romsdal er et fylke hvor mye av verdiskapingen er knyttet til havrommet og hvor det i flere sammenhenger snakkes om havrelaterte industriklynger, som innen maritim sektor, petroleumssektoren, biomarin ingrediensindustri og sjømatindustri. Gjennom havstrategien «Ny vekst – stolt historie» fra 2017, peker myndighetene på aktiviteter knyttet til havrommet som de sterkeste nasjonale miljøene for verdiskaping og sysselsetting, både historisk og for fremtiden. Siden næringsklynger anses som svært viktige for innovasjon og økonomisk vekst, er det interessant å undersøke om vi kan spore eventuelle klyngemekanismer for en bredere anlagt havromsklynge i regionen – et tema vi har drøftet i en nylig publisert rapport fra Møreforskning Molde.

Næringsklynger defineres tradisjonelt som en geografisk samling av bedrifter som er koblet sammen gjennom komplementaritet eller likhet i behov for kompetanse, infrastruktur, varer og tjenester. Gjensidig avhengighet, gevinster av samarbeid og konkurranse mellom bedriftene, kan bidra til utnyttelse av stordriftsfordeler og føre til kunnskapsspredning og selvforsterkende vekst, der veksten er økende desto tettere aktørene er lokalisert geografisk.

Når man i faglitteraturen inkluderer klyngens historikk og utviklingsfase, hevdes det at mekanismer som bidrar til fremvekst av suksessfulle klynger, nemlig spesialisering og en homogen industri, er de samme som bremser klyngens utvikling på lang sikt. Videre kan fordelene ved samlokalisering i klyngens fremvekstfase, på sikt lede til kostnadsøkninger, undertrykking av innovasjon og redusert kapasitet til å respondere ved eventuelle markedssjokk. Dersom klyngen evner å øke graden av diversifisering før nedgangsfasen, vil den gå inn i en ny vekstfase og ny modning. Kjennskap til klyngens livssyklus og hva slags politikk som bør føres i de ulike fasene, kan derfor være en fordel når man diskuterer utviklingen i allerede definerte næringsklynger.

Utviklingen av havbruksnæringen og videre forgrening i retning marin ingrediensindustri, kan sees på som en diversifisering av den tradisjonelle fiskerinæringen i Møre og Romsdal. Til tross for at den biomarine næringen er relativt nylig definert som en klynge, har utviklingen skjedd gradvis. I dag fremstår den som en diversifisert klynge i vekst, med et bredt spekter av produkter og markeder. Positivt for sjømatnæringen er at den følger megatrender, hvor fokus er rettet mot dekning av globalt matbehov, samt den helsebringende effekten fra fisk og biomarine produkter. Sjømatnæringen har også utviklet seg motsyklisk til petroleumsnæringen gjennom at reduserte oljepriser frem til nå har gjort det relativt mer lukrativt å satse i sjømatnæringen. Det ligger imidlertid et lite «men» knyttet til fortsatt vekst innen sjømatnæringen, på grunn av store kostnadsøkninger, noe som også preget petroleumsnæringen fram mot 2014.

Den maritime klyngen har eksistert omtrent like lenge som den tradisjonelle fiskenæringen. Den har tidligere evnet omstilling ved å overføre kunnskap fra skipsbygging og leveranser til havfiskenæringen, til petroleumsnæringen. Klyngen har gått gjennom flere livssykluser og før oljeprisfallet i 2014 var den en spesialisert, moden klynge. Både teori og empiri tilsier at det kun var et tidsspørsmål før klyngen måtte omstille seg og i dag produseres det mer diversifisert fra blant annet verftene til lokalt, havbasert næringsliv. En konsekvens er at den tidligere tette verdikjedestrukturen i den maritime klyngen er svekket.

Som andre spesialiserte klynger er petroleumsklyngen svært følsom ovenfor markedsendringer og har et mindre mulighetsrom for omstilling og satsing i andre sektorer enn hva maritim klynge har. Spørsmålet er om bedrifter innen petroleumssektoren over tid diversifiserer seg inn i andre havnæringer, for eksempel alternative energiformer. Det vil også være av betydning hvor de nasjonale selskapene satser fremover. Et avdelingskontor kan relativt enkelt legges ned, mens bedrifter med lokalt eierskap ventes å ha større handlingsfrihet og rom for omstilling mot nye markeder. Selv om deler av petroleumsrettet leverandørindustri går inn i sjømatnæringen, ventes klyngen å være forsyningsbase og direkte bindeledd mot petroleumsvirksomhet utenfor Mørekynten.

Det at alle havnæringene ligger geografisk samlet, med kjerne på Sunnmøre, betyr gode muligheter for kunnskapsdeling, mobilitet av arbeidskraft, innovasjonspress og god informasjonsflyt på tvers av næringene. Samlokalisering av utdannings- og forskningsinstitusjonene og relaterte bedrifter kan stimulere til ytterligere samarbeid mellom næringene, som gjennom for eksempel Blue Legasea, GCE Blue Maritime og NCE iKuben.

Nøkkelen til hvor tett de eksisterende havnæringene i fylket konvergerer i fremtiden, kan synes å ligge hos den maritime næringen, og hvorvidt den vil fungere som bindeledd mellom øvrige havnæringer. For øyeblikket betyr store eksportandeler og bortfall av de største lokale rederiene at kundegrunnelaget for maritim næring lokalt ikke er tilstrekkelig. Innen fiskebåtsegmentet er det tøff konkurranse mot utenlandske verft, både på priser og teknologi. Likevel er satsingen utenlands positivt for konkurranse- og innovasjonsevnen i klyngen. Det er imidlertid usikkert om satsing i eksportmarkedene gir tilfredsstillende marginer. Parallelt kan stigende oljepris reversere den påbegynte utviklingen mot økt diversifisering. Det synes derfor for tidlig å definere samhandlingen mellom havnæringene i retning av at de danner en bredere anlagt havromsklynge.

Rapporten det refereres til er «Muligheter og barrierer for en havromsklynge i Møre og Romsdal», Jorunn H. Røddal, Bjørn G. Bergem og M. Sandsmark, MFM-R1810, finansiert av Gottlieb Moes Studiefond.

Jorunn H. Røddal og Maria Sandsmark

Forskere, Møreforskning Molde AS