

RAPPORT 1216

Arild Hervik, Oddmund Oterhals, Bjørn G. Bergem
og Gøran Johannessen

NCE Maritime klyngeanalyse 2012

Status for maritime næringer i
Møre og Romsdal

Arild Hervik, Oddmund Oterhals, Bjørn G. Bergem og Gøran Johannessen

NCE Maritime klyngeanalyse 2012

Status for maritime næringer i Møre og Romsdal

Rapport 1216

ISSN: 0806-0789

ISBN: 978-82-7830-179-1

Møreforskning Molde AS

Desember 2012

| | |
|------------------------------|---|
| Tittel | NCE Maritime klyngeanalyse 2012 |
| Forfatter(e) | Arild Hervik, Oddmund Oterhals, Bjørn G. Bergem og Gøran Johannessen |
| Rapport nr | 1216 |
| Prosjektnr. | 2410 |
| Prosjektnavn: | Maritim klynge 2012 |
| Prosjektleder | Oddmund Oterhals |
| Finansieringskilde | NCE Maritime og Nordea |
| Rapporten kan bestilles fra: | Høgskolen i Molde, biblioteket, Boks 2110, 6402 MOLDE: Tlf.: 71 21 41 61, Faks: 71 21 41 60, epost: biblioteket@himolde.no – www.himolde.no |
| Sider: | 37 |
| Pris: | 50,- |
| ISSN | 0806-0789 |
| ISBN | 978-82-7830-179-1 |

Sammendrag

Til sammen 213 bedrifter innenfor maritime næringer i Møre og Romsdal kan vise til en samlet omsetning på nesten 50 milliarder kroner i 2012, inklusive havfiskeflåten. Etter at omsetningen gikk ned i både 2010 og 2011 representerer dette en vekst på 10,4 % i forhold til 2011, og betegnes som en utvikling tilbake til god veksttrend. Samtidig er den samlede sysselsettingen økt til 22 500 årsverk, som betyr 3,2 % vekst fra 2011. Samlet resultatgrad har gått opp fra 8,8 % i 2011 til 9,5 % i 2012.

Det er de 165 leverandørbedriftene som kan vise til størst omsetningsvekst, på hele 2,6 milliard kroner, som betyr 16 % vekst fra 2011, men alle bedriftsgrupperingene kan vise til vekst. Rederiene har fått flere nybygg i arbeid og har økt antall sjøfolk med 400 det siste året. Andel utenlandske sjøfolk ligger stabilt på ca. 35 %. Skipskonsulentene, som hadde markert fall i aktivitetsnivået etter kontraheringsboomen og finanskrisen, kan for første gang komme til å passere 1 milliard kroner i årsomsetning i 2012. Verftene kan vise til 5 % omsetningsvekst det siste året, med en stabil sysselsetting på ca. 4 000 årsverk. Ordretilgangen har tatt seg betydelig opp i 2012, med en ordreinnngang pr september 2012 som tilsvarer ca. ett års omsetningsnivå.

Alle kategorier maritime bedrifter tegner et rimelig positivt bilde av egne markedsutsikter for 2013, med en svak nedgang i forventninger i forhold til for ett år siden. På lengre sikt viser imidlertid internasjonale markedsanalyser at det vil bli sterk etterspørselsvekst for offshore service helt fram til 2020. Det kan imidlertid også konstrueres et *forvitringsscenario*, basert på at den økonomiske veksten, spesielt i Kina, stopper opp. Vår maritime klynge er i god posisjon for å ta del i den forventede positive markedsutviklingen, men det forutsetter som før stor fokus på opprettholdelse av internasjonal konkurranseevne gjennom innovasjonsarbeid, kompetanseutvikling, produktivitetsarbeid og gode logistikk-løsninger.

Forord

Møreforskning Molde har siden 1988 gjennomført studier av den maritime næringsklyngen, først og fremst med fokus på Møre og Romsdal. Denne rapporten gir en oppdatering av status for maritime næringer i Møre og Romsdal i 2012. Årets undersøkelse er gjennomført etter samme mønster som tidligere år, men tilpasning til aktuelle utfordringer endrer seg fra år til år. Vi takker alle informanter i bedriftene vi har vært i kontakt med for deres bidrag til å gjøre denne klyngeanalysen mest mulig fullstendig.

Undersøkelsen er utført på oppdrag for NCE Maritime med delfinansiering fra Nordea.

Rapporten er utarbeidet av professor Arild Hervik (faglig ansvarlig), Oddmund Oterhals (prosjektleder), Bjørn G. Bergem og Gøran Johannessen ved Møreforskning Molde, som er ansvarlige for rapportens innhold.

Molde, desember 2012

Arild Hervik

Faglig ansvarlig

Oddmund Oterhals

Prosjektleder

Innhold

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Sammendrag..... | 7 |
| 2 | Status for maritim klynge i Møre og Romsdal 2012..... | 11 |
| 2.1 | Leverandører av utstyr og tjenester..... | 11 |
| 2.2 | Rederi..... | 12 |
| 2.3 | Skipskonsulenter | 12 |
| 2.4 | Skipsverft | 12 |
| 2.5 | Den maritime næringen i Møre og Romsdal samlet sett | 13 |
| 3 | Utvikling i økonomiske nøkkeltall, sysselsetting og verdiskaping..... | 15 |
| 3.1 | Leverandører av utstyr og tjenester..... | 15 |
| 3.2 | Rederi..... | 16 |
| 3.3 | Skipskonsulenter | 18 |
| 3.4 | Skipsverft | 20 |
| 3.5 | Samspillseffekter | 23 |
| 3.6 | Verdiskaping | 25 |
| 4 | Markedsutsikter 2013 | 27 |
| 5 | Sårbarhet og tiltak | 31 |
| 6 | Utsikter for den maritime klyngen i Møre og Romsdal..... | 33 |
| 6.1 | Markedsutsikter de nærmeste årene..... | 33 |
| 6.2 | Klyngens konkurranseevne – situasjonsbeskrivelsen – aktuelle utviklingsscenarioer..... | 33 |
| 6.3 | Oppsummering..... | 35 |
| 7 | Referanser | 37 |

1 SAMMENDRAG

Denne rapporten baserer seg på en spørreundersøkelse blant bedrifter i den maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal. Rapporten beskriver status og utvikling i denne klyngen og følger i hovedtrekk samme mal som i tidligere analyser, sist dokumentert i rapporten av Hervik m.fl. (2011). Data som er samlet inn i årets undersøkelse innbefatter økonomiske nøkkeltall for omsetning og resultat, samt sysselsetting. I tillegg innhentes informasjon om geografisk fordeling av innkjøp og leveranser og ordreserver. Bedriftene blir også bedt om å angi sitt syn på markedsutsiktene for 2013, samt i hvilken grad de er sårbare i forhold til kostnadmessig konkurransevne og hvilke tiltak som er satt i gang for å redusere sårbarheten.

Samlet sett var det 213 bedrifter i Møre og Romsdal som dannet grunnlaget for årets klyngeanalyse. Disse er fordelt på 165 leverandører av maritimt utstyr og tjenester, 14 skipsverft, 15 skipskonsulenter og 19 rederi.

Maritime næringer i Møre og Romsdal har en beregnet omsetning på nesten 50 milliarder kroner i 2012, inklusive havfiskeflåten. Samlet omsetning for leverandører, rederi, skipskonsulenter og verft er 46,7 mrd. kr i 2012 og var tilsvarende 42,3 mrd. kr i 2011. Dette tilsvarer en omsetningsøkning på 10,4 % samlet sett. I snitt er resultatgraden for alle bedriftene gått opp fra 8,8 % i 2011 til 9,5 % i 2012. Etter 2008 har verftene vært inne i en positiv trend med markert høyere resultatmarginer. Samtidig har rederiene vært inne i en periode siste tre år med markert lavere resultatmarginer enn tidligere.

Samlet sysselsetting for maritime næringer i fylket er 22 500 årsverk i 2012, inklusive havfiskeflåten. Ser vi bort fra havfiske er samlet sysselsetting på 20 150 årsverk, en økning på 3,2 % fra 2011. Sysselsettingen i 2012 inkluderer innleid arbeidskraft og underentrepriser tilsvarende 3 000 årsverk, samt 2 400 utenlandske årsverk i rederiene. Den maritime næringen i fylket opprettholder dermed en stabil grunnstamme på ca. 15 000 fast ansatte.

Leverandørene av utstyr og tjenester til maritim sektor har en samlet omsetning på 19,1 milliarder kroner i 2012. I 2011 var omsetningen på 16,5 mrd. kr, en nedgang på over 13 % fra året før. Nedgangen i 2011 kan i all hovedsak tilskrives en dramatisk inntektsnedgang i Rolls-Royce Marine. I Dagens Næringsliv 18. september 2012 ble nedgangen forklart med reduserte inntekter fra dekkmaskineri til ankerhåndteringsfartøy, samt en dreining mot mer utviklingsaktivitet i deler av den norske virksomheten.

Rederiene i fylket økte sin omsetning fra 12,4 mrd. kr i 2011 til 13,5 mrd. kr i 2012. Økningen forklares med flere nybygg i arbeid, noe som har gitt en økning i sysselsettingen fra 6 900 årsverk i 2011 til 7 300 årsverk i 2012. I løpet av de siste tre årene har sysselsettingen av norske sjøfolk i de undersøkte rederiene økt med 970 årsverk og tilsvarende 340 årsverk utenlandske sjøfolk. Andelen utenlandske sjøfolk i rederiene holder seg stabilt på ca. 35 %. Resultatmarginen gikk svakt opp fra 13 % i 2011 til 14 % i 2012. Resultatmarginene påvirkes av kombinasjonen flåteutnyttelse og ratenivå.

Skipskonsulentene hadde et markert fall i omsetningen 2009-2010 i kjølvannet av kontraheringsboomen og deretter finanskrisen. I løpet av de to siste årene har inntektene fra design og engineering tatt seg opp igjen og 2012 ligger an til å bli et nytt rekordår med omsetning over 1 milliard kroner. Sysselsettingen hos skipskonsulentene økte med 10 % i 2011 til 484 årsverk og vil i 2012 være ca. 490 årsverk. Resultatmarginen for 2012 ligger an til å bli ca. 18 % mot 22 % i 2011.

Skipsverftene i Møre og Romsdal hadde en markert nedgang i omsetningen 2010-2011 etter rekordåret 2009. Omsetningen for 2012 forventes å bli 13,1 milliarder kroner, en økning på nesten 5 % i forhold til 2011. Sysselsettingen holder seg stabilt på ca. 4 000 årsverk hvorav halvparten er fast ansatte. Resultatmarginen i 2011 var på 10 % og denne viser en nedgang til 9 % i 2012. I 2008 og 2009 var ordreinngangen svært lav, men tok seg betydelig opp igjen i 2010 og 2011 til henholdsvis 13 og 10 mrd. kr. I løpet av de første åtte månedene i år hadde verftene i fylket sikret seg nye kontrakter verdt 13,2 mrd. kr. Dermed er ordreinngangen igjen i ferd med å bli større enn normal årsomsetning.

I forhold til størrelser som omsetning har verdiskaping den fordel at man unngår dobbelttelling av varer og tjenester, samt at det representerer et godt mål på den samfunnsøkonomiske avkastningen. I 2005 var den samlede verdiskapingen fra maritim klynge i fylket på 8,2 milliarder kroner, og den fordoblet til 16,8 milliarder i 2008. I samme periode økte omsetningen med en faktor på 2,2 mens sysselsatte årsverk økte med en faktor på nesten 1,4. Fra 2008 stabiliserer verdiskapingen seg på rundt 17 milliarder kroner i året, og passerer 18 milliarder i 2011. Fra 2010 til 2011 øker verdiskapingen med 8 %, og selv om samlet omsetning gikk ned med 7 % hadde næringen en økning i samlet sysselsetting på 3 %. I 2011 står rederiene for mer enn halvparten av den samlede verdiskapingen (53 %), skipsverftene 14 %, skipskonsulentene 3 % og leverandører av utstyr og tjenester 29 %.

De maritime leverandørbedriftene i Møre og Romsdal tegner et rimelig positivt bilde av egne markedsutsikter for 2013, med svak reduksjon av forventningene i forhold til de samme vurderingene for et år siden. Rederiene tegner et lignende bilde, med noen nyanser: supply-markedet i Nordsjøen har vært svakt i år og forventes *uendret* i 2013. Kategorien *andre fartøy* (utenom forsyning og ankerhåndtering) har imidlertid betydelig bedre markedsutsikter for 2013 enn for et år siden, og scorer opp mot +1,5 på en skala fra -3 til +3. Skipskonsulentene er de mest nøkterne i sin vurdering av markedsutsiktene, men også de tegner et bilde som i sum ligger omkring 0,4 på en skala fra -3 til +3. Verftene er også optimistiske, men med en svak nedgang i troen på ordretilgang fra rederier i eget fylke. De forventer imidlertid bra ordretilgang fra andre norske rederi og utenlandske rederi.

I årets undersøkelse ble bedriftene bedt om å vurdere egen sårbarhet med hensyn til kostnadmessig konkurransevne. I gjennomsnitt finner vi samlet for alle aktørene svar i området *påvirker lønnsomheten merkbart*, og det er små variasjoner mellom bedriftskategoriene. Blant verftene og skipskonsulentene er det flest bedrifter som har svart *svært sårbar*, mens rederiene har færrest svar i denne kategorien. Som en hovedkonklusjon indikerer dette at klyngen er sårbar for utviklingen i lønnsnivå og kronekurs.

På spørsmål om hvilke tiltak bedriftene har satt i gang for å redusere sårbarhet så framhever leverandørene og verftene *produktivitetsforbedringer*, mens rederier, skipskonsulenter og skipsverft framhever *valutasikring* som viktig tiltak. Skipskonsulenter og skipsverft markerer også *outsourcing* som aktuelt tiltak for å redusere sårbarhet.

I rapporten er det gjort en drøfting av markedsutsiktene for offshore service-segmentet, som nå er det viktigste markedet for den maritime klyngen. Forventet investeringsnivå offshore på norsk sokkel, samt offshore aktivitet globalt, viser fra ulike kilder høyt nivå helt fram til 2020. En viktig forutsetning for denne utviklingen er at oljeprisen holder seg på et rimelig høyt nivå. Mange av aktivitetene offshore har lang horisont – både når det gjelder vedtatte utbygginger som er påbegynt og drift av eksisterende felt. Det forventes etterspørselsøkning etter både rigger og offshore servicefartøy, og aktørene i vår region er i god posisjon for å dra nytte av denne markedsveksten.

For å kunne ta del i denne markedsveksten må aktørene videreutvikle sine evner til innovasjon og produktivitetsforbedring, og ta vare på klyngemekanismene. Alternativet vil være outsourcing og utflytting av aktiviteter til andre leverandørland. *Trendscenarioet* tilsier god vekst i omsetning fram mot 2020, men kanskje ikke en tilsvarende sysselsettingsvekst som vi hadde i forrige vekstperiode fra 2005 til 2009. Da økte sysselsettingen i maritim klynge med 5 000 årsverk, fra 15 000 til 20 000. Gjennom neste forventede oppgangskonjunktur kan vi kanskje få en økning på 2-3 000 årsverk fram mot 2020.

Det finnes imidlertid også et *forvitringsscenario*, som tar utgangspunkt i fallende vekst i de viktigste internasjonale markedene – spesielt i Kina – med påfølgende fall i oljepris og aktivitetsnivå offshore. Dette vil fort kunne ramme rederier og andre aktører i den maritime klynge, i form av ledig tonnasje og stopp i ordretilgang. Manglende kostnadmessig konkurransevne, sammen med stor tilgang på produksjonskapasitet i andre land, kan også medføre nedgang for vår klynge. Klyngen har imidlertid vist stor overlevelsessevne gjennom nedgangsperioder tidligere. Verre blir det hvis en internasjonal krise blir langvarig.

Oppsummeringen forteller imidlertid om en maritim klynge i god markedsposisjon, som står foran et forventet voksende marked mange år framover. Offshore olje- og gassutvinning vil fortsatt være det viktigste markedssegmentet. Med sterkt fokus på innovasjon, kompetanseutvikling, produktivitetsforbedring og smarte logistiske løsninger vil vår maritime klynge ha gode utsikter.

2 STATUS FOR MARITIM KLYNGE I MØRE OG ROMSDAL 2012

Denne analysen av den maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal er basert på en spørreundersøkelse rettet mot bedrifter innen skipsbygging, rederivirksomhet, skipsdesign og leverandører av utstyr og tjenester til maritim virksomhet.

Tabell 2.1 viser antall bedrifter i Møre og Romsdal innen de fire kategoriene som denne undersøkelsen omfatter og antall respondenter. Selv om antall bedrifter som har svart i spørreundersøkelsen er lavt i noen av kategoriene så utgjør de likevel en stor andel av den totale omsetningen. For bedrifter som ikke har besvart er det lagt til grunn offisielt tilgjengelige regnskap for analyse av økonomiske nøkkeltall.

Tabell 2.1 Populasjon og respondenter i undersøkelsen av maritime bedrifter i Møre og Romsdal 2012.

| | Antall bedrifter i populasjonen | Svarprosent andel bedrifter | Svarprosent andel omsetning |
|-------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Leverandører utstyr/tjenester | 165 | 33 % | 74 % |
| Rederi | 19 | 63 % | 87 % |
| Skipskonsulenter | 15 | 67 % | 92 % |
| Skipsverft | 14 | 86 % | 99 % |
| Sum | 213 | 42 % | 85 % |

2.1 Leverandører av utstyr og tjenester

Årets undersøkelse blant leverandørbedrifter knyttet til maritim virksomhet i Møre og Romsdal tok utgangspunkt i en populasjon bestående av 165 foretak. Undersøkelsen var først og fremst rettet mot de 40 største bedriftene i fylket, samt et utvalg blant små og mellomstore foretak. Totalt ble 55 bedrifter intervjuet og disse hadde en omsetning som utgjorde 74 % av samlet omsetning i de 165 bedriftene i vår populasjon. For de øvrige bedriftene som ikke deltok i vår undersøkelse er det foretatt estimat for nøkkeltall i 2012 med basis i offisielle regnskapstall for 2011 og utvikling i de 55 bedriftene som ble intervjuet.

Samlet omsetning fra Møre og Romsdal i 2012 er estimert til 19,1 milliarder kroner. Regner man også med bedriftenes leveranser fra andre steder i Norge er den totale omsetningen på drøyt 24 milliarder kroner. Resultat før skatt i 2012 er på 1,7 milliarder kroner, noe som gir en resultatgrad på 6,9 % basert på omsetning i hele den norske virksomheten. Sysselsetting i fylket utgjør nesten 8 400 årsverk hvorav drøyt 1 000 årsverk er knyttet til innleid arbeidskraft.

I 2011 var omsetningen fra leverandørene i Møre og Romsdal på 16,5 milliarder kroner. Dette innebærer at omsetningen øker med 16 % fra 2011 til 2012. Resultatgraden for leverandørene er beregnet til 6,9 % for 2012, en bedring i forhold til 2011 da den var på 4,8 %. Samlet sett øker sysselsettingen fra 2011 til 2012 med 2,4 %, mens den gikk ned med 1,1 % fra 2010 til 2011. Økningen blant egne ansatte siste året utgjorde 250 årsverk (3,5 %), mens antall årsverk knyttet til innleid arbeidskraft ble redusert med drøyt 50 årsverk (-5 %).

2.2 Rederi

Årets undersøkelse omfattet 19 rederi hvorav 13 rederier med offshore service som hovedvirksomhet. De øvrige rederienes virksomhet er knyttet til ferger, brønnbåter og kystvakt.

Samlede inntekter for de 19 rederiene i 2012 er anslått til 13,5 milliarder kroner og et resultat før skatt på 1,9 milliarder kroner, noe som gir en resultatgrad på 14 %. Samlet sysselsetting i 2012 er 7 300 årsverk hvorav skipsmannskap utgjør nesten 6 700 årsverk. Utenlandske sjøfolk og administrativt ansatte i utlandet utgjør drøyt 2 400 årsverk.

Fra 2011 til 2012 økte omsetningen fra 12,4 til 13,5 milliarder kroner, noe som tilsier en økning på 8,6 %. Resultatgraden for rederiene samlet sett økte svakt fra 13 % i 2011 til 14 % i 2012. Samlet sysselsetting i 2011 var 6 900 årsverk, noe som tilsier en økning på 5,8 % fra 2011 til 2012. Veksten i sysselsetting er i all hovedsak knyttet til norske sjøfolk, men det har også vært noe økning i bruken av utenlandske sjøfolk.

Havfiskeflåten er ikke en del av denne undersøkelsen, men for Møre og Romsdal utgjør den 82 fartøy med en omsetning på 3,2 milliarder kroner og en resultatgrad på 13,2 %. Sysselsetting (inklusive innleid arbeidskraft) er anslått til å være rundt 2 400 årsverk¹.

2.3 Skipskonsulenter

Undersøkelsen omfatter 15 skipskonsulenter med en omsetning på 1 046 millioner kroner i 2012 knyttet til design- og ingeniørtjenester. Enkelte av skipskonsulentene har i tillegg omsetning knyttet til videresalg av utstyrspakker, men dette er her holdt utenfor. Resultat før skatt i 2012 er på anslagsvis 186 millioner kroner, noe som gir en resultatgrad på 17,8 %. Sysselsettingen i 2012 utgjør 490 årsverk hvorav 24 årsverk innleid arbeidskraft.

Omsetningen til skipskonsulentene var på 918 millioner kroner i 2011, noe som tilsier en vekst på nesten 14 % fra 2011 til 2012. Samlet sysselsetting har siste året økt med én prosent.

2.4 Skipsverft

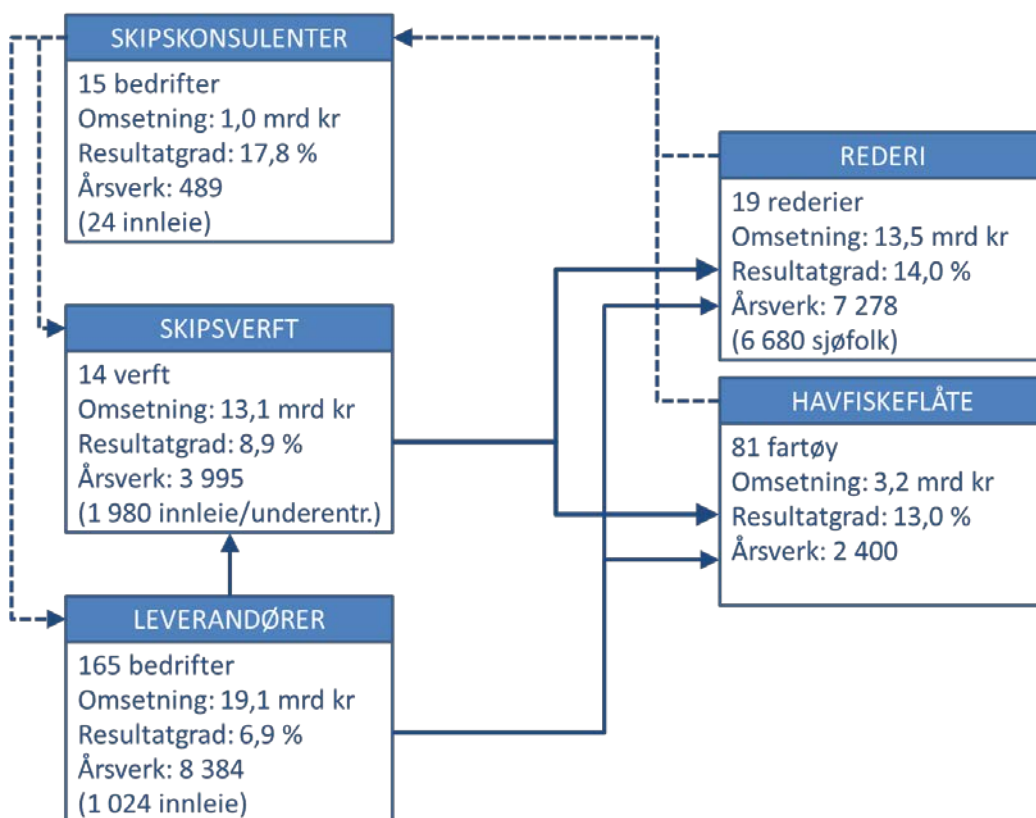
Denne undersøkelsen omfatter 14 skipsverft i Møre og Romsdal hvorav halvparten i all hovedsak bygger offshore service fartøy. Samlet omsetning for 2012 er anslagsvis 13,1 milliarder kroner med et resultat før skatt på 1,17 milliarder kroner, noe som gir en resultatgrad på 8,9 %. Samlet sysselsetting ved disse verftene utgjør 4 000 årsverk hvorav 640 årsverk er knyttet til innleid arbeidskraft og 1 340 årsverk knyttet til underentrepriser.

De 14 verftene hadde en samlet omsetning på 12,5 milliarder kroner i 2011. Dette innebærer en økning i omsetning på 4,7 % fra 2011 til 2012. Resultatgraden hos disse verftene har vært relativt høye de siste fire årene sammenlignet med tidligere år. Resultatgraden var på hele 10,1 % samlet sett i 2011, og blir altså redusert til 8,9 % i 2012. Sysselsettingen hos verftene har holdt seg veldig stabil de siste tre årene.

¹ Anslagene for havfiskeflåten er basert på registertall fra Fiskeridirektoratet og deres lønnsomhetsundersøkelse for fiskeflåten 2010.

2.5 Den maritime næringen i Møre og Romsdal samlet sett

Figur 2.1 viser disse økonomiske nøkkeltallene og sammenhengen mellom hovedaktørene i Møre og Romsdal. De hel trukne linjene illustrerer de økonomiske strømmene mellom aktørene i klyngen. De stiplede linjene illustrerer den rolle skipskonsulentene har med å selge sine designtjenester til rederne og så hente inn verftskapasitet og utstyrsleverandører i en samlet pakke.



Figur 2.1 Beskrivelse av den maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal 2012.

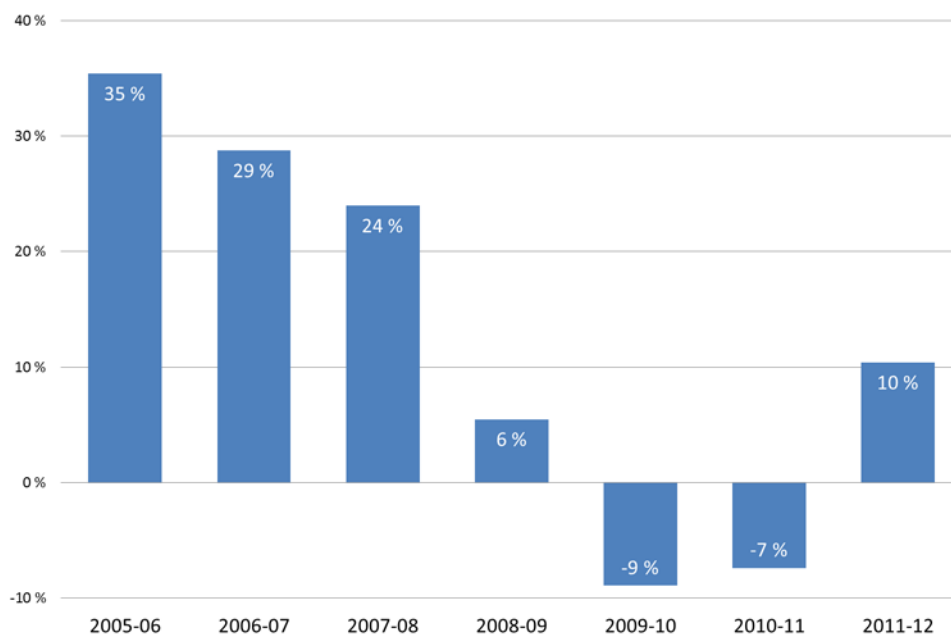
Samlet sett har den maritime næringen i Møre og Romsdal en omsetning på nesten 47 milliarder kroner i 2012, og inkluderes havfiskeflåten blir omsetning på nesten 50 milliarder. I 2011 var samlet omsetning på 42 milliarder kroner (45 milliarder hvis også havfiskeflåten inkluderes). Den maritime næringen i Møre og Romsdal sysselsetter godt og vel 20 000 årsverk i 2012 (nesten 22 700 årsverk inklusive havfiskeflåten). I 2011 var tilsvarende sysselsetting på 19 500 årsverk (22 100 årsverk dersom også havfiskeflåten inkluderes).

Tabell 2.2 viser en sammenstilling av økonomiske nøkkeltall i 2011 og 2012 for leverandørene, rederiene, skipskonsulentene og verftene i fylket. Den maritime næringen i fylket ligger an til en økning i årsumsetning på 10 % i 2012. Relativt sett er økningen størst blant leverandørene, 16 %, og forklaringen på det er at noen leverandører hadde svakere omsetningstall i 2011 sammenlignet med forutgående år. Også skipskonsulentene forventer en høy omsetningsøkning på 14 % i 2012 etterfulgt av en svært høy omsetningsvekst i 2011. Rederienes årsumsetning øker med rundt 9 % i 2012 i forhold til 2011, mens verftene ligger an til en økning på 5 % etter en nedgang på 18 % i 2011.

Tabell 2.2 Økonomiske nøkkeltall 2011 og 2012 for maritime næringer i Møre og Romsdal.

| | Omsetning mrd. kroner | | Resultat før skatt mrd. kroner | | Resultatgrad | | Årsverk | | hvorav innleie | |
|-------------------------------|--------------------------|-------------|--------------------------------------|------------|--------------|--------------|---------------|---------------|----------------|--------------|
| | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 | 2012 | 2011 |
| Leverandører | 19,1 | 16,5 | 1,7 | 1,0 | 6,9 % | 4,8 % | 8 384 | 8 189 | 1 024 | 1 078 |
| Rederi | 13,5 | 12,4 | 1,9 | 1,6 | 14,0 % | 13,0 % | 7 278 | 6 876 | | |
| Skips- konsulenter | 1,0 | 0,9 | 0,2 | 0,2 | 17,8 % | 22,1 % | 489 | 484 | 24 | 25 |
| Skipsverft | 13,1 | 12,5 | 1,2 | 1,3 | 8,9 % | 10,1 % | 3 995 | 3 972 | 1 980 | 1 968 |
| Totalt | 46,7 | 42,3 | 4,9 | 4,0 | 9,5 % | 8,8 % | 20 146 | 19 521 | 3 028 | 3 071 |

Som det fremgår av figur 2.2 så var vekstratene for den maritime klyngens samlede omsetning høy gjennom oppgangskonjunkturen frem til 2009. I 2009 avtar veksten kraftig og vi får samlet sett en nedgang i årene 2010 til 2011. Forventningene til omsetning for 2012 tilsier en samlet årsvekst på 10 %.

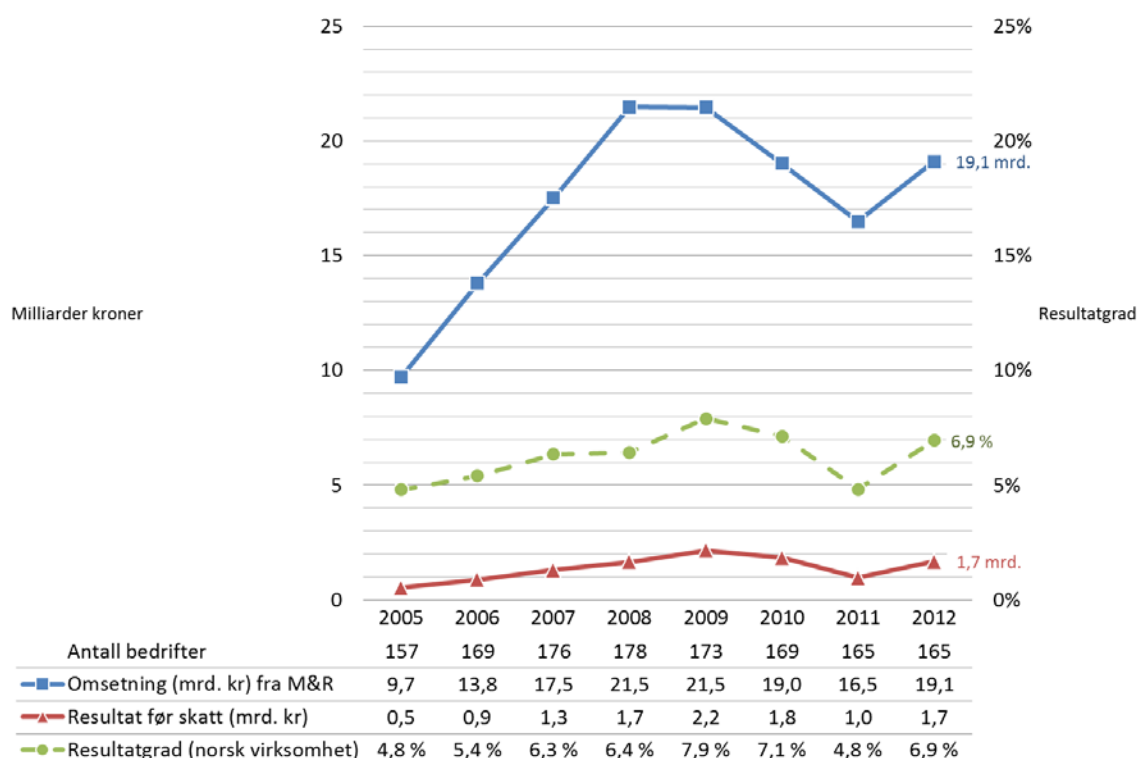


Figur 2.2 Årlig endring i omsetning for maritim klynge i Møre og Romsdal.

3 UTVIKLING I ØKONOMISKE NØKKELTALL, SYSSELSETTING OG VERDISKAPING

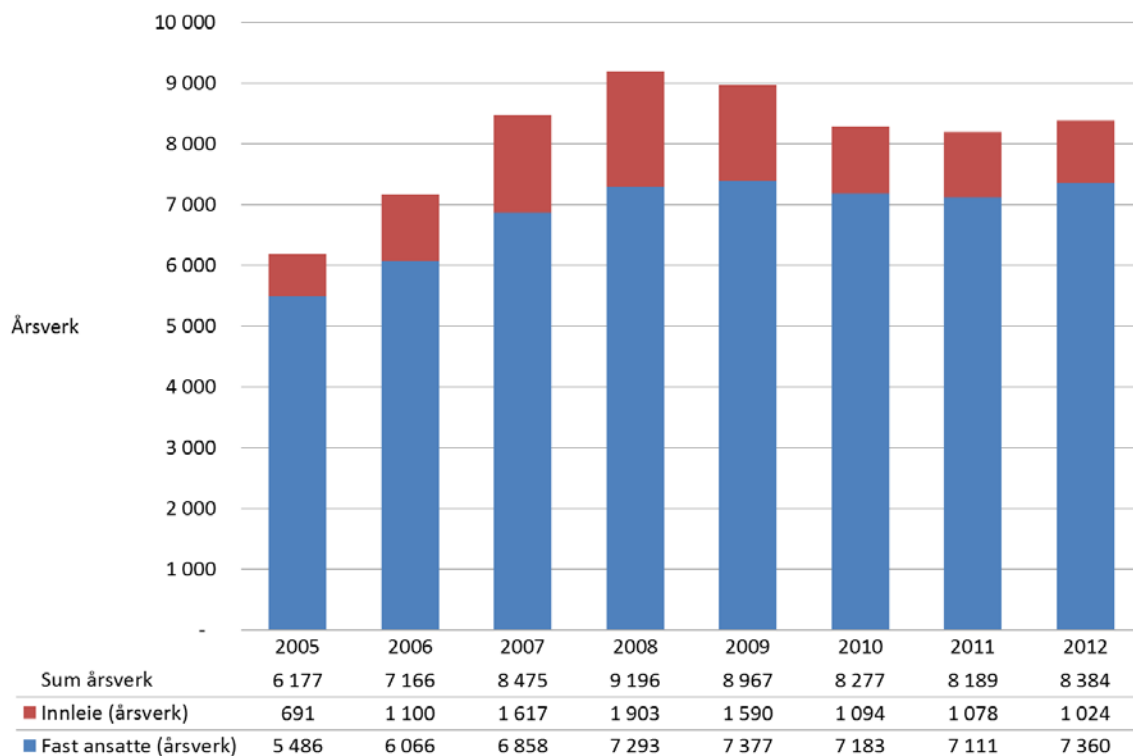
3.1 Leverandører av utstyr og tjenester

Omsetningen for leverandører av utstyr og tjenester til maritim sektor viste en sterk vekst fra i perioden 2005-2008 med en utflating av aktiviteten i 2009. I 2009 var leverandørenes omsetning knyttet til aktiviteten i fylket på 21,5 milliarder kroner, mer enn dobbelt så mye sammenlignet med 2005. I de to påfølgende årene var det en nedgang i omsetningen og i 2011 var den nede i 16,5 milliarder. Estimert omsetning for 2012 er på 19,1 milliarder kroner, noe som tilsvarer en økning på 16 % sammenlignet med året før. Resultatmessig hadde leverandørene samlet sett sitt beste år i 2009 med en resultatgrad på 7,9 %. For 2012 er samlet resultatgrad beregnet til 6,9 %.



Figur 3.1 Leverandører i Møre og Romsdal av utstyr og tjenester til maritim sektor, utvikling økonomiske nøkkeltall 2005-2012.

Syssetningen steg også jevnt frem til og med 2008 da antall utførte årsverk var 9 200. I 2012 syssetter leverandørbedriftene som inngår i vår populasjon cirka 7 400 årsverk. Siden 2008 har leverandørbedriftene i fylket nesten halvert bruken av innleid arbeidskraft og i dag utgjør dette drøyt 1 000 årsverk. I 2010 og 2011 var det en nedgang i årsverk fast ansatte i bedriftene, men siste året har det her vært en økning på 3,5 % (250 årsverk) samtidig som det er en reduksjon i innleie på 5 %.



Figur 3.2 Leverandører i Møre og Romsdal av utstyr og tjenester til maritim sektor, utvikling i sysselsetting 2005-2012.

For de leverandørbedriftene som inngår i vår populasjon var ordreserven ved utgangen av 2011 på anslagsvis 14,3 milliarder kroner. Ordreserven ved utgangen av 2012 er estimert til 16 milliarder kroner. Dette er basert på anslag som bedriftene i undersøkelsen kunne tallfeste med noenlunde sikkerhet på det tidspunktet de ble spurt sommeren 2012.

3.2 Rederi

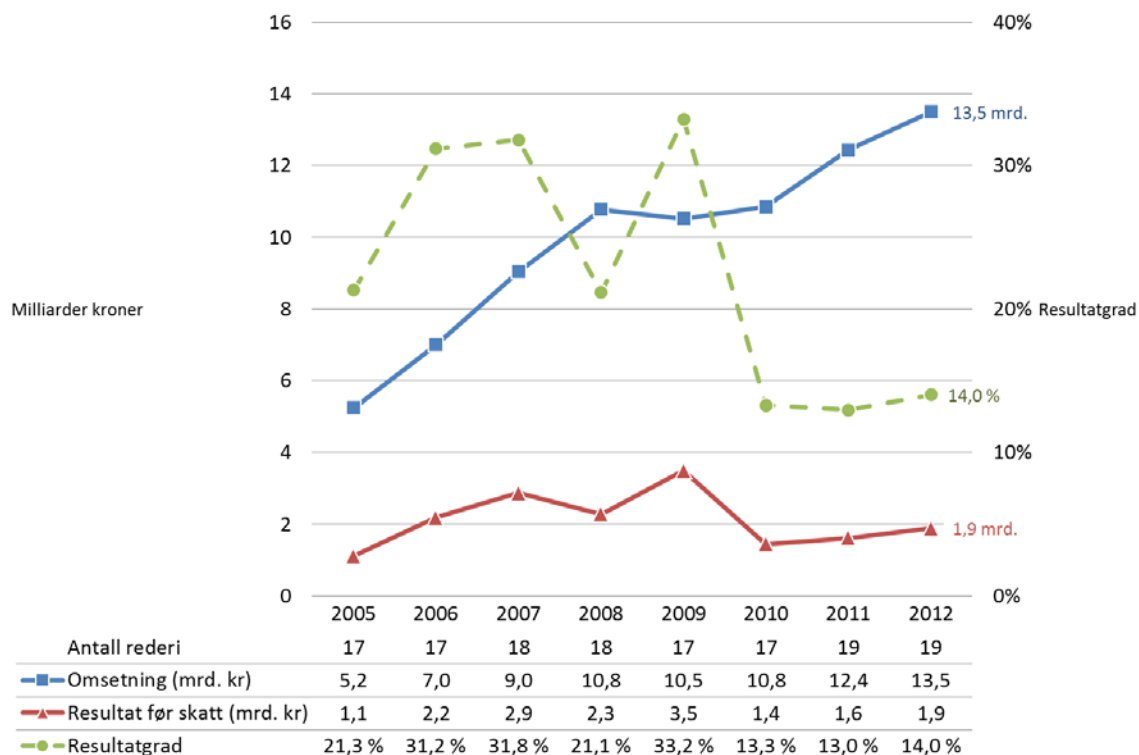
Rederiene i Møre og Romsdal hadde samlet sett en sterk økning i sine driftsinntekter fra 2005 til og med 2008. Ett rederi flyttet ut av fylket tidlig i 2009, og vi fikk en utflating av inntektsveksten fra 2008-nivå. Etter 2010 ser vi igjen en god vekst i rederienes omsetning. For de 19 rederiene i fylket i dag, hvorav 13 har sin hovedvirksomhet innen offshore service, er samlet omsetning for 2012 budsjettert til 13,5 milliarder kroner. Dette er en økning på 8,6 % fra 2011. Omsetning innen offshore service utgjør nesten 11,6 milliarder kroner i 2012. Resultatgraden for rederiene var jevnt over høy frem til 2010, men vi ser at for de tre siste årene er resultatgraden mer enn halvert sammenlignet med 2009. Samlet resultatgrad i rederiene er 14 % i 2012 og 16 % for offshore service rederiene.

Det er spesielt to forhold som har påvirket den økonomiske utviklingen for rederiene de siste årene:

- Den internasjonale finanskrisen medførte sterke fall i rater for offshore service fra 2009. De forskjellige markedssegmentene har hatt varierende utvikling og forbedring etter 2009, men er i gjennomsnitt fortsatt ikke tilbake på 2008-nivå. Lavere rater har naturlig nok redusert inntjeningen og lønnsomhetsgraden.

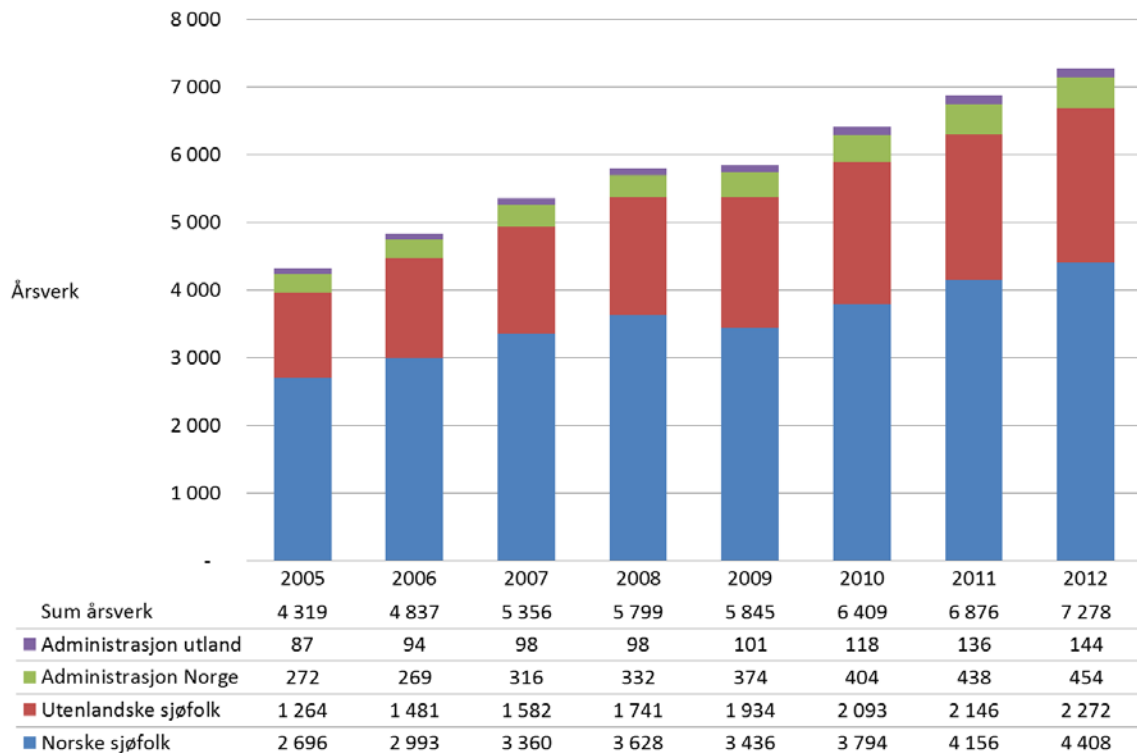
- Stor tilførsel av nybygg har til en viss grad kompensert for fall i inntekter knyttet til rater, men mange samtidige nybygg inn i markedet har rimeligvis gått noe ut over kapasitetsutnyttelsen for det enkelte rederi.

I forhold til samlet omsetning har disse to forholdene til en viss grad utlignet hverandre, mens det har gått ut over samlet resultatgrad.



Figur 3.3 Rederi i Møre og Romsdal, utvikling økonomiske nøkkeltall 2005-2012.

Syssetningen knyttet til rederivirksomheten i Møre og Romsdal har økt jevnt og trutt siden 2005, og samlet sett sysselsettes nesten 3 000 flere årsverk i dag enn i 2005. Av denne økningen er 64 % norske mannskap på fartøyene og administrativt ansatte på land. I dag sysselsetter rederiene i nesten 7 300 årsverk, en økning på 5,8 % fra 2011. To tredjedeler av økningen siste året er norske arbeidstakere. Av de 6 700 årsverk som blir utført av mannskap på fartøyene i 2012 er 66 % norske. Offshore service rederiene sysselsetter i overkant av 6 100 årsverk i 2012 mot 5 700 årsverk året før. Mannskap om bord på offshore service fartøyene er oppgitt til 5 600 årsverk i dag, hvorav 60 % er norske sjøfolk.



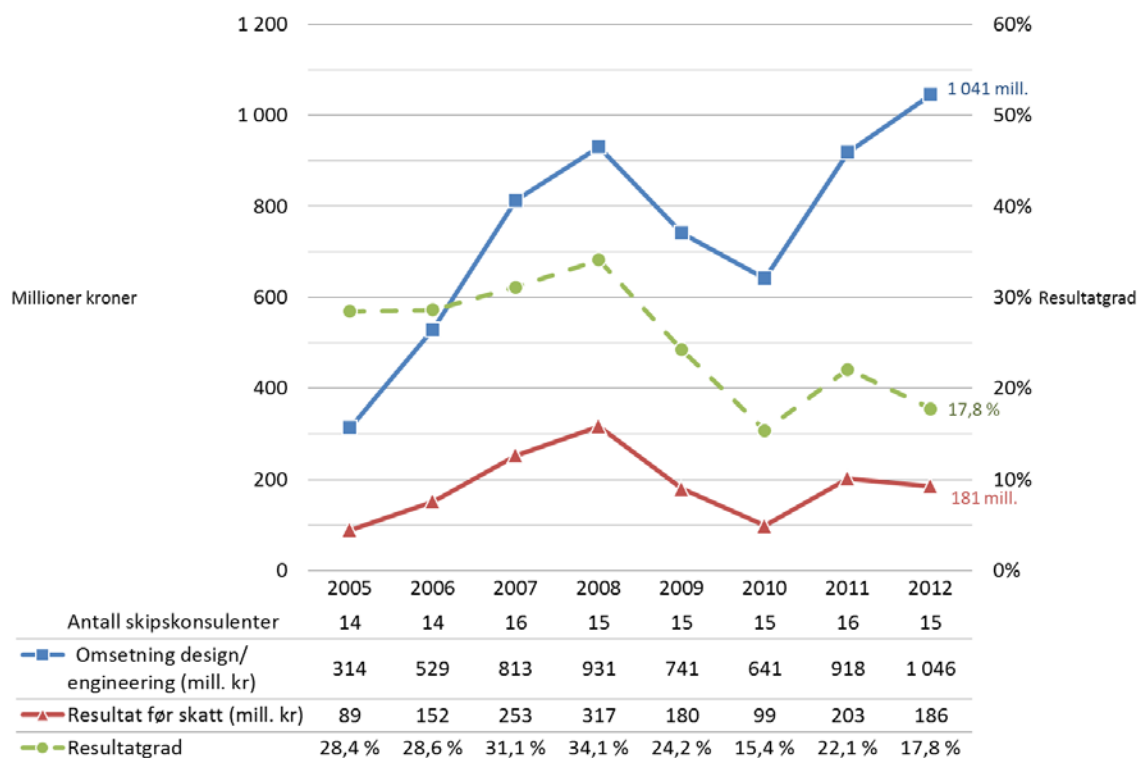
Figur 3.4 Rederi i Møre og Romsdal, utvikling i sysselsetting 2005-2012.

3.3 Skipskonsulenter

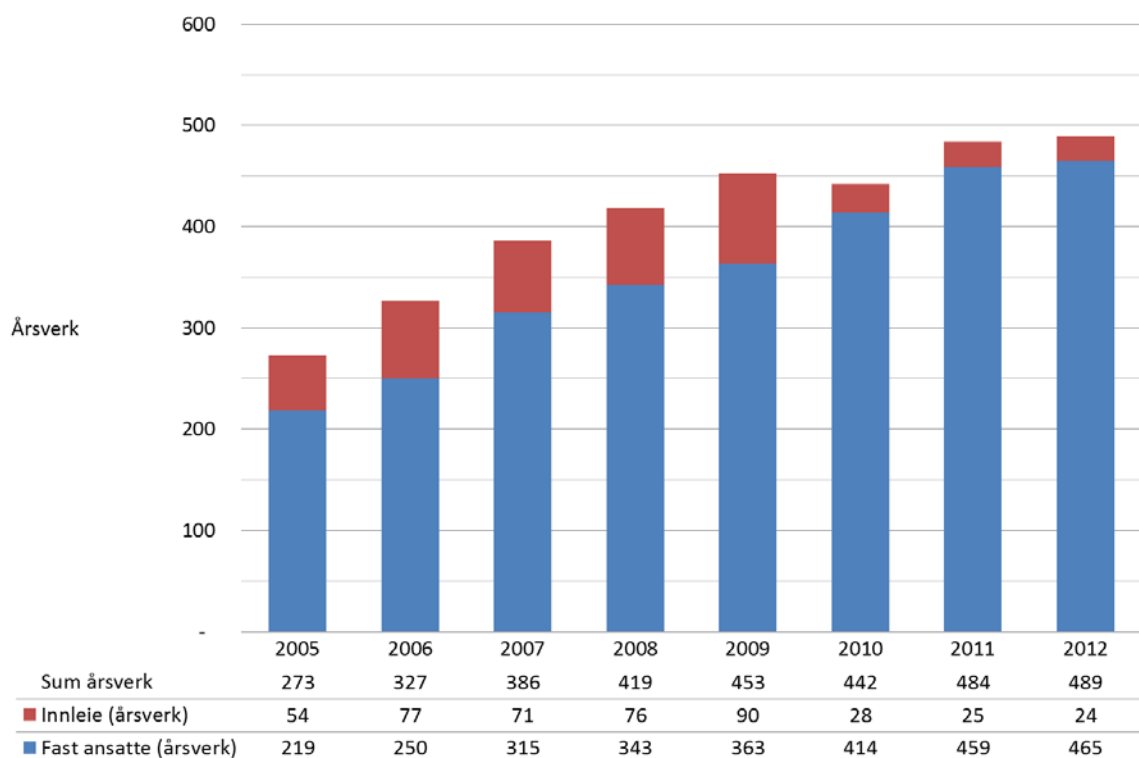
Skipskonsulentene i Møre og Romsdal hadde en kraftig økning i omsetning relatert til design- og ingeniørtjenester i perioden 2005 til 2008. Inntektene i 2008 var en tredobling sammenlignet med 2005. Omsetningen falt i etterkant av finanskrisen og endte på 641 millioner kroner i 2010. Etter 2010 har skipskonsulentene hatt en markert oppgang i omsetningen knyttet til design og engineering. For 2012 er budsjetterte inntekter rekordhøye 1 milliarder kroner, en økning på over 60 % siden 2010 og opp 13,8 % siste året. I 2011 ble resultatgraden samlet sett på 22,1 %, men ligger an til å bli nesten 18 % for 2012.

Skipskonsulentene i fylket sysselsetter 490 årsverk i 2012, en økning på 6 % siden året før. Tidligere var det et større innslag av innleid arbeidskraft hos konsulentene, men dette har blitt kraftig redusert i løpet av de siste årene. Det har vært en kontinuerlig vekst i antall årsverk knyttet til fast ansatte siden 2005 og sysselsettingen her er nesten dobbelt så stor i dag sammenlignet med 2005.

Ved utgangen av 2011 hadde skipskonsulentene i fylket en samlet ordresreserve på 1,2 milliarder kroner. Ved utgangen av 2012 er ordresreserven antatt å nærme seg 1,8 milliarder kroner, noe som skulle tilsi at beskjeftigelsen vil være høy også det nærmeste året.



Figur 3.5 Skipskonsulenter i Møre og Romsdal, utvikling økonomiske nøkkeltall 2005-2012.

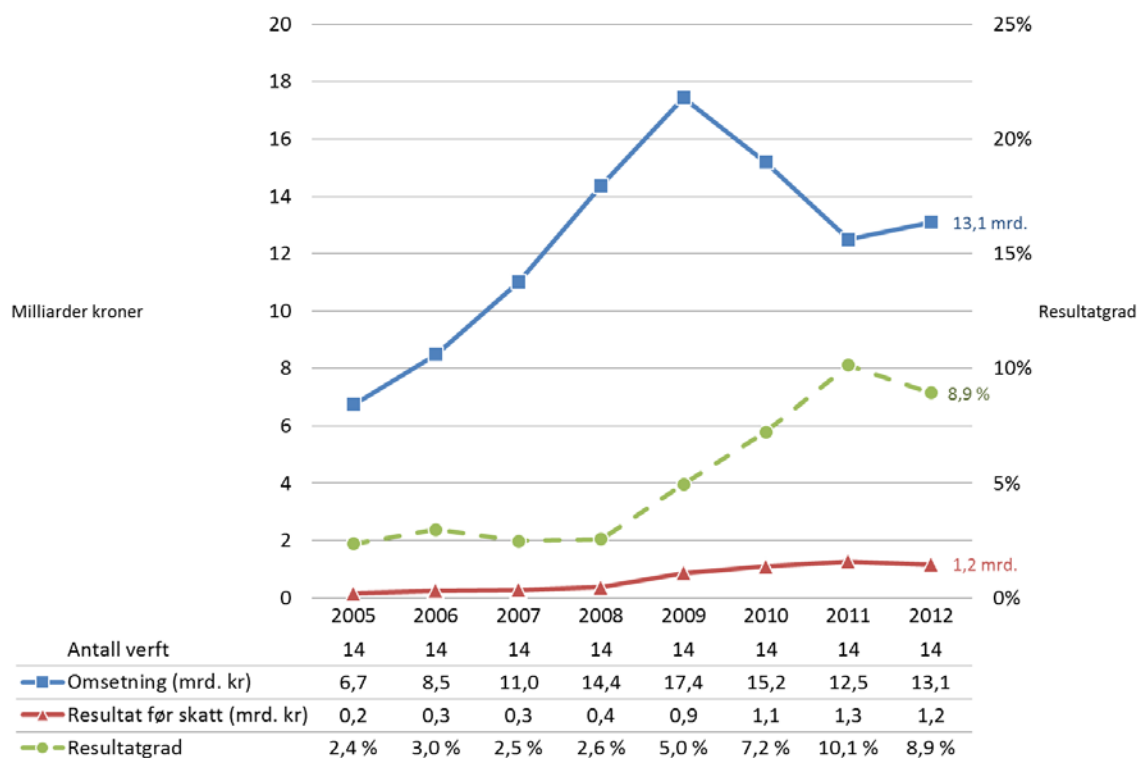


Figur 3.6 Skipskonsulenter i Møre og Romsdal, utvikling i sysselsetting 2005-2012.

3.4 Skipsverft

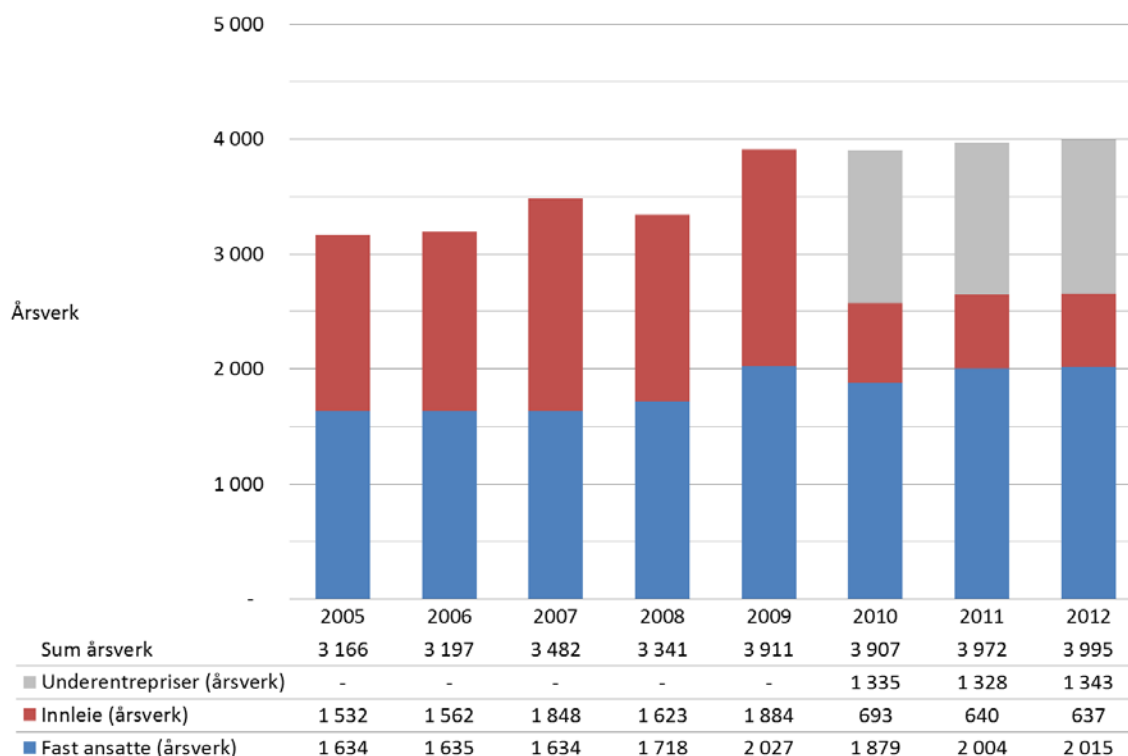
Figur 3.7 viser utviklingen i økonomiske nøkkeltall for skipsverftene i Møre og Romsdal for perioden 2005-2012. Perioden frem til 2010 er preget av en sterk vekst i omsetning, noe som i stor grad var relatert til det ekspansive nybyggingsprogrammet blant norske offshore service rederier. 2009 var et rekordår for verftene i Møre og Romsdal med en omsetning på 17,4 milliarder kroner. Etter 2009 faller omsetningen relativt mye og i 2011 er denne på 12,5 milliarder (ned nesten 30 % fra toppåret 2009). I 2012 er det en liten oppgang igjen i omsetningen til 13,1 milliarder kroner, en økning på 4,7 % fra året før.

Selv om omsetningen faller etter 2009 ser vi at verftenes resultatgrad samlet sett er styrket i løpet av de siste årene sammenlignet med perioden før 2009. Dette kan tyde på at aktiviteten hos verftene har stabilisert seg på et nivå som gir bedre prosjektgjennomføring og resultatmarginer. I 2011 passerte resultatgraden hos verftene for første gang 10 % og for 2012 er denne beregnet til 8,9 %.



Figur 3.7 Skipsverft i Møre og Romsdal, utvikling økonomiske nøkkeltall 2005-2012.

Syssetningen hos verftene har vært meget stabil i løpet av de siste fire årene og samlet sett utføres nesten 4 000 årsverk i 2012. Fra og med 2010 ble det i rapporteringen fra verftene gjort et skille mellom innleid arbeidskraft og underentrepriser, og det er grunn til å tro at det som er registrert som innleid arbeidskraft i figur 3.8 før 2010 også består av en viss andel underentrepriser. Underentreprisene representerer en kilde til dobbelttelling av sysselsetting i den maritime klyngen i fylket. Deler av årsverkene for underentreprisene vil antakelig finnes registrert også hos leverandørindustrien i fylket, men det er ikke klart hvor stor denne overlappen er. Grunnstammen med fast ansatte hos verftene utgjør i dag rundt 2 000 årsverk. I tillegg kommer innleie med ca. 640 årsverk (16 % av samlet sysselsetting hos verftene) og 1 340 årsverk knyttet til underentrepriser (34 % av samlet sysselsetting).

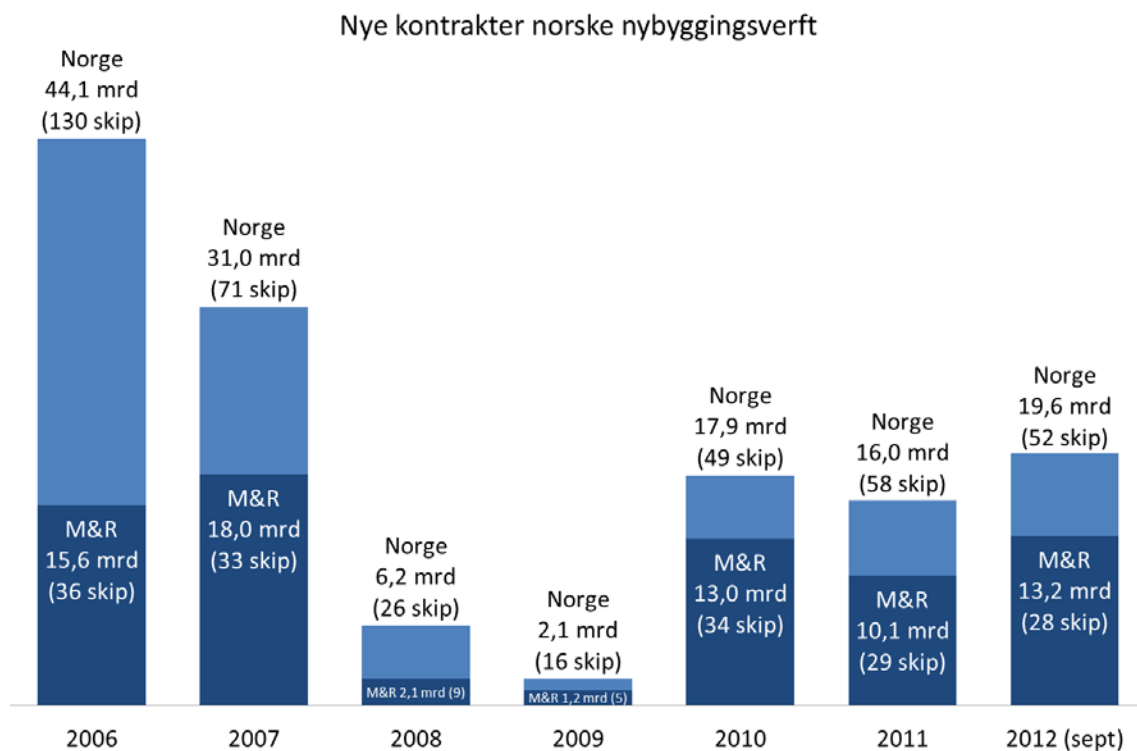


Figur 3.8 Skipsverft i Møre og Romsdal, utvikling i sysselsetting 2005-2012.

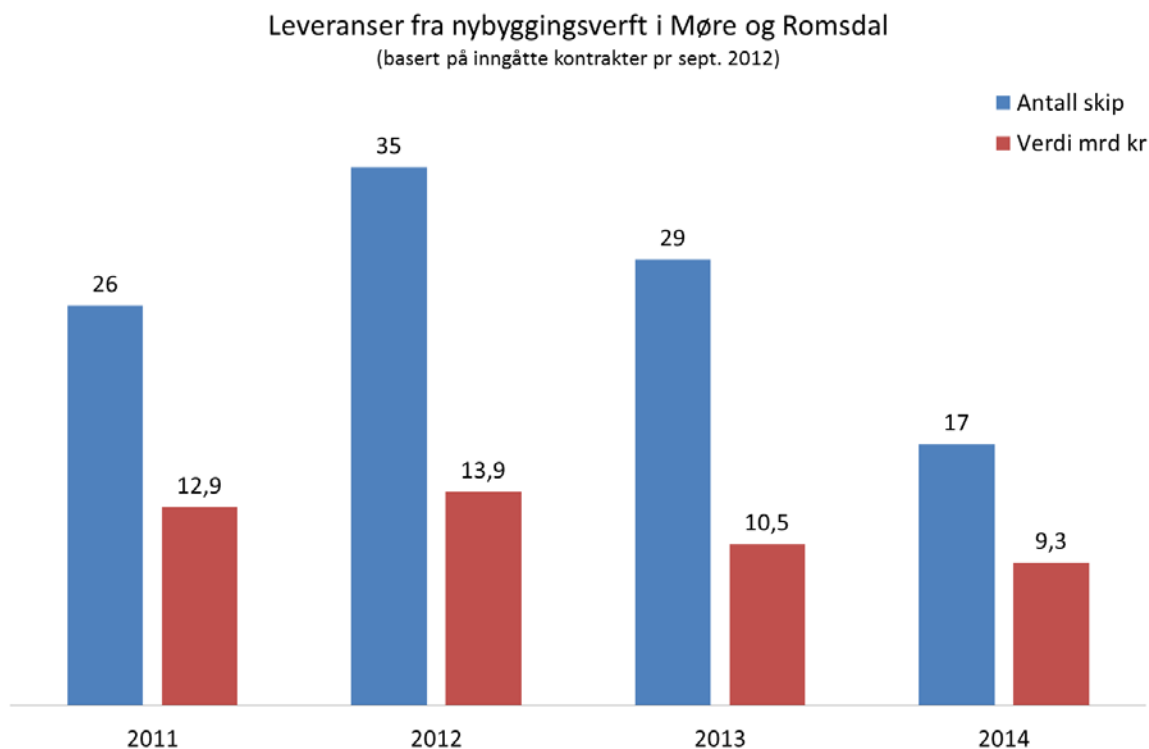
I kjølvannet av finanskrisen var ordreinngangen ved norske nybyggingsverft svært lav i 2008 og 2009, se figur 3.9. I 2011 var samlet ordreinngang ved norske nybyggingsverft på 58 skip til en samlet kontraktsverdi på 16 milliarder kroner. I løpet av de åtte første månedene i 2012 var det registrert 52 nye inngåtte kontrakter til en verdi av 19,6 milliarder kroner. Av dette hadde verftene i Møre og Romsdal sikret seg 28 kontrakter til en verdi av 13,2 milliarder. En stor andel av nye kontrakter til norske verft tilfaller verft i dette fylket.

Samlet ordresreserve ved verftene i fylket var ved inngangen av 2012 på 15,2 milliarder kroner fordelt på 57 skip. Ordreserven ved utgangen av 2012 vil være på 18,8 milliarder kroner (62 skip).

Samlet leverte nybyggingsverftene i Møre og Romsdal 26 skip i 2011 hvor kontraktsverdiene for disse skipene var på 12,9 milliarder kroner, se figur 3.10. I 2012 skal det leveres 35 skip med samlet kontraktsverdi på 13,9 milliarder.



Figur 3.9 Ordreinngang norske nybyggingsverft 2006-2012. Kilde: Norsk Industri, Maritim bransjeforening.



Figur 3.10 Leveranser fra verft i Møre og Romsdal 2011-2014.

3.5 Samspillseffekter

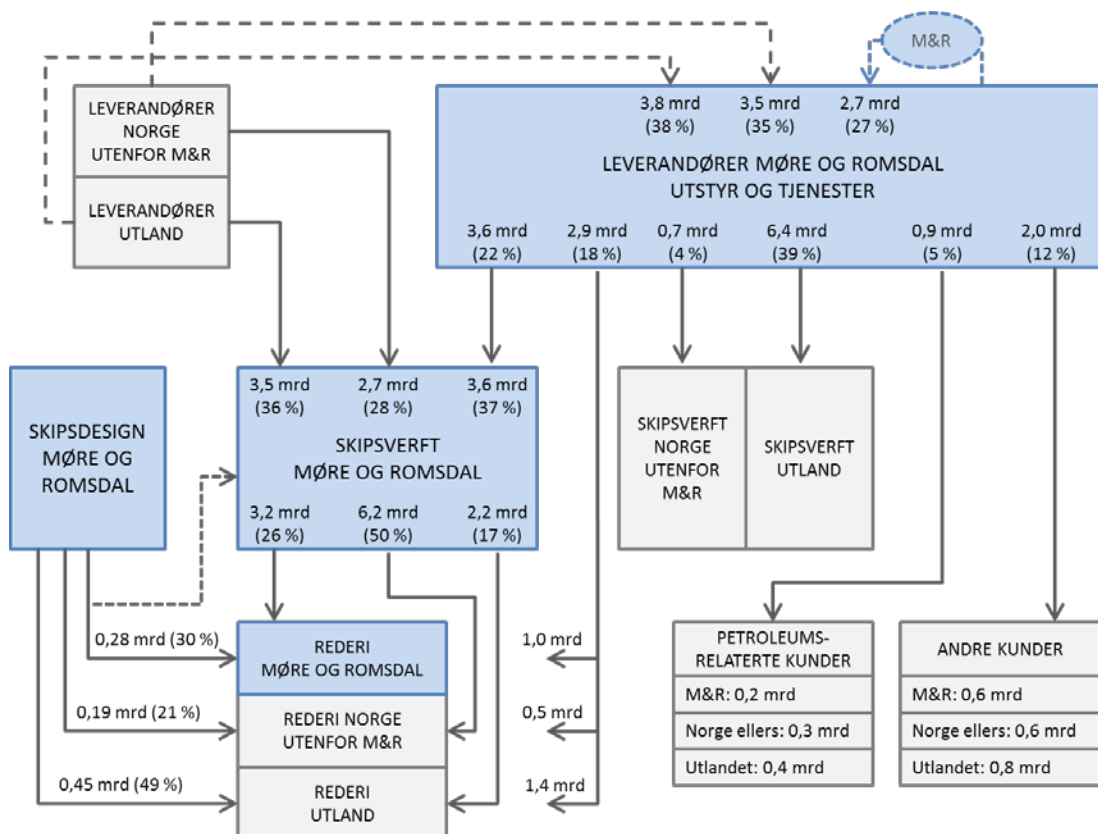
Samspillseffektene utvikler konkurransekraften til hele den maritime næringsklyngen. Slike effekter forklares først og fremst med at når næringsklyngen overstiger "kritisk masse" utvikles en effektiv leverandørsektor som konkurrerer, utnytter stordriftsfordeler og gir et effektivt fungerende arbeidsmarked for rekruttering av nøkkelpersonell. Det utvikles tette relasjoner mellom aktørene og dette gir effektive informasjonsnettverk for raskere omstilling, innovativ kapasitet og læring for overlevelse i et konkurranseutsatt internasjonalt marked.

Det økonomiske samspillet mellom aktørene i den maritime næringen er mangfoldig og i figur 3.11 er dette forsøkt illustrert med bakgrunn i økonomiske nøkkeltall for 2011. Datagrunnlaget for denne analysen er ikke fullstendig og tallene i figuren er estimater som gir en indikasjon på størrelsesforholdene for ulike leveranser mellom aktørene.

Skipsverftene i fylket hadde en omsetning nybygg på 11,6 milliarder kroner i 2011. I tillegg kommer omsetning på 0,9 milliarder knyttet til reparasjoner, ombygginger og andre tjenester. Av den samlede omsetningen var 26 % leveranser nybygg til rederier i eget fylke, 50 % til andre norske rederi og 17 % til utenlandske, mens reparasjoner, ombygginger o.a. utgjorde 7 %.

Både i 2008 og 2009 var disse verftenes omsetning rettet mot rederiene i fylket på 6 milliarder kroner, mens den er halvert til henholdsvis 3 og 3,2 milliarder i 2010 og 2011. Leveranser nybygg til norske rederier utenfor Møre og Romsdal var på 61 % av omsetningen i 2010, en kraftig økning fra 2009 da andelen var 31 % (og tilsvarende 33 % i 2008). Leveranser nybygg til utenlandske rederi i 2011 utgjør 17 % av omsetningen og likt med 2010 (i årene 2008 og 2009 var disse andelen på henholdsvis 20 og 31 %). Tallene foran viser at det er en del svingninger fra år til år med hensyn til geografisk fordeling av verftenes leveranser. Status for verdien av ordreserven i dag viser at verftene i Møre og Romsdal skal levere rundt 35 % av sine nybygg til rederi her i fylket de to nærmeste årene, og nesten 60 % til andre norske rederi utenfor fylket.

De skipstekniske konsulentene spiller en nøkkelrolle for utvikling av samspillseffekter. De er i et samspill mellom redere, verft og leverandører ved at de selger designtjenester til redere for deretter å velge ut verft og utstyrspakker som de konkurrerer med i en anbudsrunde til redere. Skipskonsulentene får bare betalt dersom de vinner anbudet og først da vil verftet dekke designkostnadene. De blir derved et "salgskorps" for både lokale verft og leverandører. For skipskonsulentene i Møre og Romsdal var 30 % av omsetningen i 2011 relatert til oppdrag for kunder i fylket, mens den var 32 % året før. Et viktig utviklingstrekk er at andelen av skipskonsulentenes oppdrag i større grad er rettet mot utenlandske redere. Skipskonsulentene i fylket hadde i 2006 omtrent 56 % av omsetningen knyttet til oppdrag for rederier i fylket, mens denne andelen ble redusert til 25 % både i 2008 og 2009. Oppdrag for utenlandske rederier utgjorde 32 % i 2006, mens den økte til hele 57 % i 2008 og ytterligere til 68 % i 2009. I 2010 ble 51 % av omsetningen av designtjenester rettet mot utenlandske kunder og for 2011 lå den på omtrent samme nivå (49 %).



Figur 3.11 Det økonomiske samspillet i den maritime næringen i Møre og Romsdal 2011.

Leverandører av utstyr og tjenester hadde en samlet omsetning fra Møre og Romsdal på 16,5 milliarder kroner i 2011. Verftene i fylket kjøpte varer og tjenester for 3,6 milliarder kroner fra lokale leverandører, noe som utgjør 37 % av verftenes samlede innkjøp og 22 % av leverandørenes omsetning. I 2010 var verftenes innkjøp fra lokale leverandører på 5,3 milliarder (46 %) av samlede innkjøp, noe som tilsvarte 28 % av de lokale leverandørenes samlede omsetning det året. Tidligere analyser av næringen viste at verftene i fylket hadde en innkjøpsandel i overkant av 40 % fra lokale leverandører i 2008-2009. Også sett fra leverandørenes side var leveranser til lokale verft på henholdsvis 27 % og 24 % i 2008 og 2009.

Leverandørbedriftene i Møre og Romsdal som inngår i denne analysen har en høy andel leveranser til verftsindustrien og var samlet sett på 10,7 milliarder kroner i 2011 (mot 13,4 milliarder året før). I tillegg hadde disse bedriften direkte leveranser til rederinæringen på 2,9 milliarder kroner, og 0,9 milliarder til øvrige petroleumsrelatert næringer. Samlet sett eksporterte leverandørene i fylket 55 % av sine varer og tjenester i 2011, noe som utgjorde 9 milliarder kroner, og en betydelig andel av dette var rettet mot utenlandske verft. Tidligere klyngeanalyser viste av eksporten fra fylkets maritime leverandørnæring var 49 % i 2008, 55 % i 2009 og 46 % i 2010.

Samlet sett hadde verftene i fylket 65 % av sine innkjøp fra norske leverandører i 2011. En analyse av ringvirkninger knyttet til STX OSV sin verftsvirksomhet i Norge (Oterhals m.fl., 2011) viste blant annet at 66 % av samlede innkjøp kom fra norske leverandører og så mye som 42 % kom fra leverandører i eget fylke. De rundt 165 leverandørbedriftene som inngår i denne analysen hadde innkjøp av varer og tjenester fra underleverandører i fylket tilsvarende 2,7 milliarder kroner (27 % av samlede innkjøp) i 2011. Hvor mye av dette som er interne leveranser mellom de 165 bedriftene i denne analysen fremgår ikke av undersøkelsen. Leverandørbedriftene importerte

varer og tjenester for omkring 3,5 milliarder, og for 3,8 milliarder fra innenlandske bedrifter utenfor Møre og Romsdal.

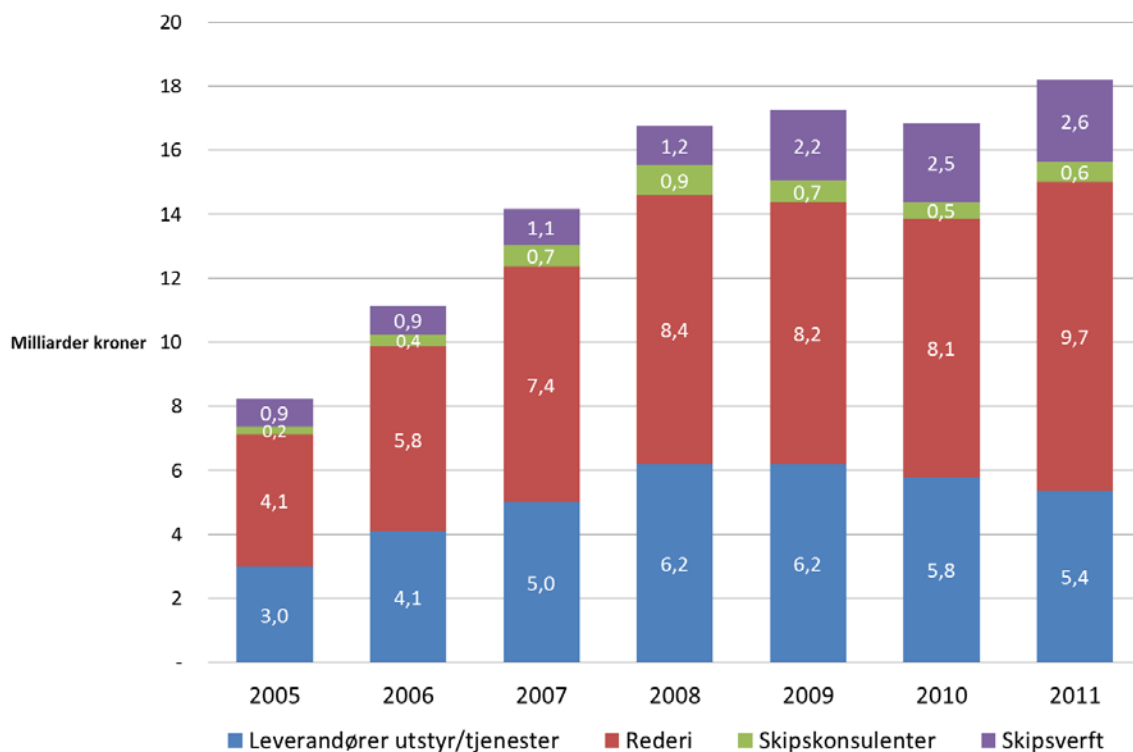
3.6 Verdiskaping

I avsnittene foran er størrelsen og utviklingen på den maritime næringsklyngen i Møre og Romsdal beskrevet ved hjelp av omsetning og sysselsetting. Et annet mye brukt størrelsesbegrep for å beskrive næringsers omfang er verdiskaping. I forhold til størrelser som omsetning har verdiskaping den fordel at man unngår dobbelttelling av varer og tjenester. Verdiskaping representerer også et godt mål på den samfunnsøkonomiske avkastningen i en næring. Verdiskapingsregnskapet kan benyttes til å vise fordelingen av det som skapes i bedriftene mellom ulike interessegrupper; ansatte gjennom lønn, eierne gjennom overskudd, låneytere gjennom renter, det offentlige gjennom skatter og avgifter, samt det som er holdt tilbake i bedriftene.

Vi har i det følgende beregnet brutto verdiskaping for bedriftene i den maritime klyngen basert på offentlig tilgjengelige resultatregnskap. Vi har definert verdiskapingen som summen av *lønnskostnader og driftsresultat før av- og nedskrivninger*. Det siste leddet forkortes ofte EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Beregning av verdiskaping basert på regnskapsdata fra bedriftene i den maritime klyngen byr på noen utfordringer. Noen av bedriftene i fylket er avdelinger under et foretak med hovedkontor utenfor fylket, og hvor avdelingene i fylket ikke er regnskapsmessige enheter. I tillegg er det større foretak i Møre og Romsdal som har aktivitet utenfor fylket og hvor denne «eksterne» aktiviteten regnskapsmessig kommer til uttrykk i foretaket med base i vårt fylke. Vi har så langt som mulig forsøkt å korrigere for slike forhold ved å foreta estimat basert på data innsamlet gjennom spørreundersøkelsen. Vi vil ikke kunne få en helt korrekt måling av verdiskapingen og våre beregninger må derfor ses på som en tilnærming.

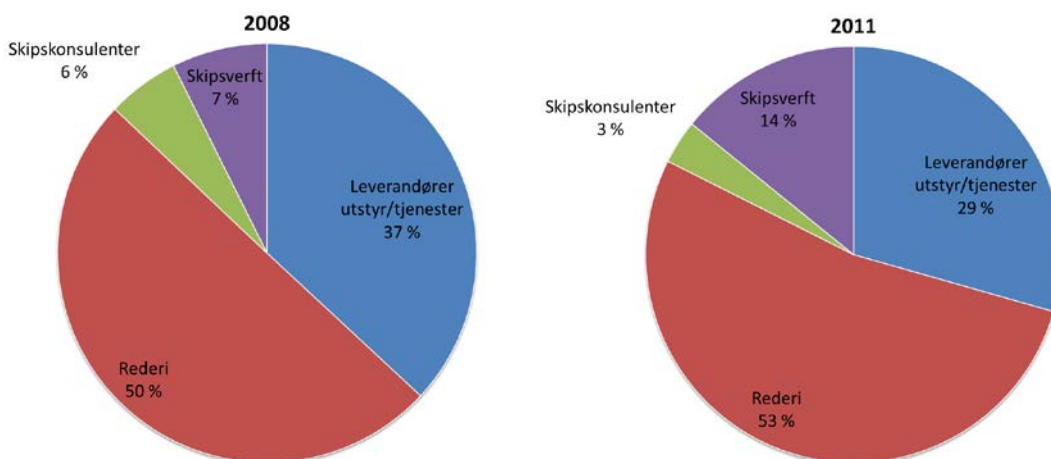
Figur 3.12 viser utviklingen i verdiskaping i den maritime næringen i fylket, 2005-2011, fordelt på kategoriene verft, skipskonsulenter, rederi og leverandører. Samlet verdiskaping i 2005 var 8,2 milliarder kroner og i 2008 var denne fordoblet til 16,8 milliarder. I samme periode økte omsetningen med en faktor på 2,2 mens sysselsatte årsverk økte med en faktor på nesten 1,4. Fra 2008 stabiliserer verdiskapingen seg på rundt 17 milliarder kroner i året, men passerer 18 milliarder i 2011. Fra 2010 til 2011 øker verdiskapingen med 8 %, og selv om samlet omsetning gikk ned med 7 % hadde næringen en økning i samlet sysselsetting på 3 %.

I 2011 var lønnskostnadens andel av verdiskapingen i rederiene ca. 45 %. Siden en viss andel av de ansatte i rederiene, ukjent hvor stor andel, er bosatt utenfor fylket så vil nødvendigvis ikke hele verdiskapingen fra rederiene komme Møre og Romsdal til gode. Dette kan også gjelde for de andre bedriftskategoriene. Lønnskostnadene utgjorde ca. 75 % av verdiskapingen hos leverandørbedriftene i 2011, men i tidligere år hvor driftsresultatene var relativt bedre lå denne andelen på rundt 67 %. For verftene var denne andelen i overkant av 40 % for 2011, mens det i tidligere år hvor resultatmarginene var lavere var lønnsandelen over 70 %. Det kan også bemerkes for leverandørenes sitt vedkommende at ikke all aktivitet i bedriftene nødvendigvis bare er innrettet mot maritim næring og at deler av verdiskapingen som her er målt knytter seg til annen aktivitet.



Figur 3.12 Utvikling i verdiskaping maritim klynge Møre og Romsdal.

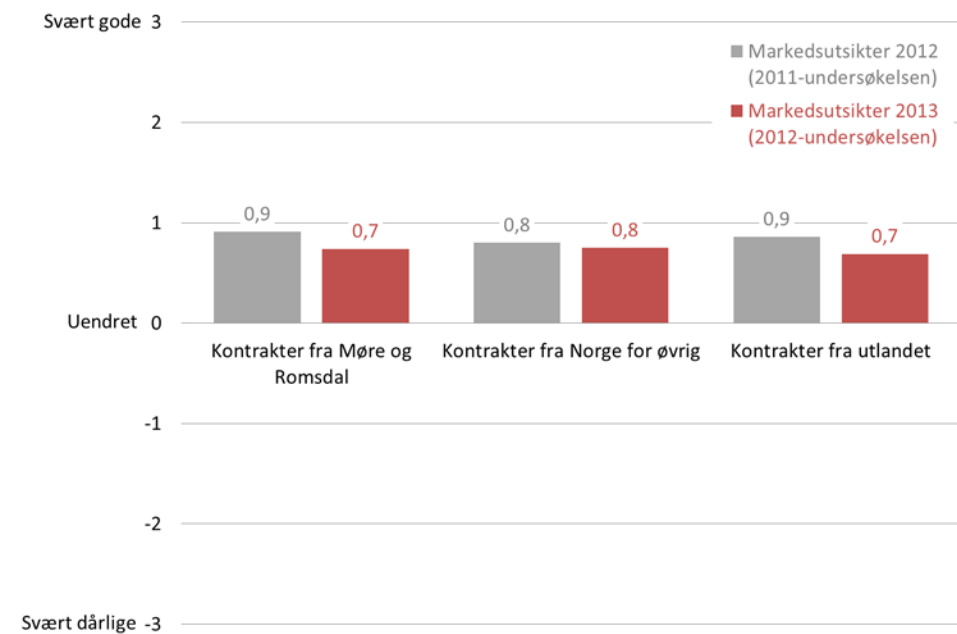
Figur 3.13 viser fordelingen av næringens verdiskaping mellom de fire bedriftskategoriene som er undersøkt. Rederiene står for rundt halvparten av den samlede verdiskapingen og denne andelen er veldig stabil i løpet av perioden 2005-2011. Verftenes andel av verdiskapingen var rundt 8 % i perioden før 2009 (7 % i 2008), mens den fra 2009 utgjør rundt 14 %. Skipskonsulentenes andel av verdiskapingen var nesten 6 % i 2008, mens den i 2011 ligger på et mer normalt nivå med 3 %. Leverandørene av utstyr og tjenester har i perioden 2005-2010 hatt en andel på ca. 35 % av den samlede verdiskapingen (37 % i 2008), mens den for 2011 er i underkant av 30 %.



Figur 3.13 Fordeling verdiskaping i maritim næring Møre og Romsdal 2008 og 2011.

4 MARKEDSUTSIKTER 2013

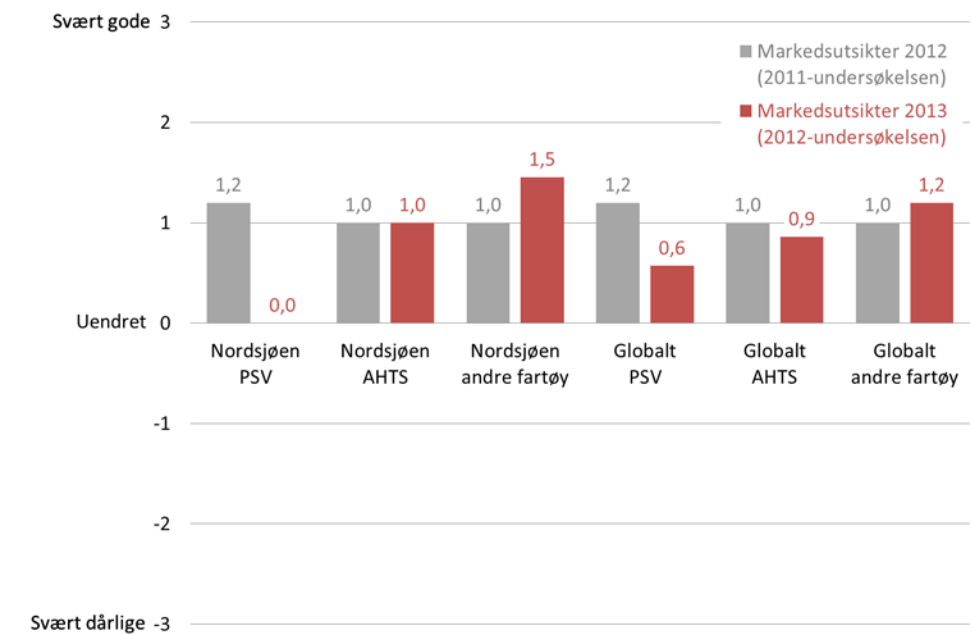
I tillegg til økonomiske nøkkeltall og sysselsetting ble de ulike aktørene i fylket bedt om å vurdere markedsutsliktene for 2013. Figur 4.1 viser at leverandørene i snitt er jevnt over positive til utsiktene i ulike markedssegment, både i Norge og i utlandet. I 2011-undersøkelsen var leverandørenes utsikter for 2012 litt høyere enn tilsvarende undersøkelse i år om utsiktene for 2013. 30 % av de spurte leverandørbedriftene ga uttrykk for gode utsikter (score 2 og 3) for 2013 når det gjaldt kontrakter fra eget fylke, tilsvarende 24 % for kontrakter fra Norge for øvrig og 20 % for kontrakter fra utlandet.



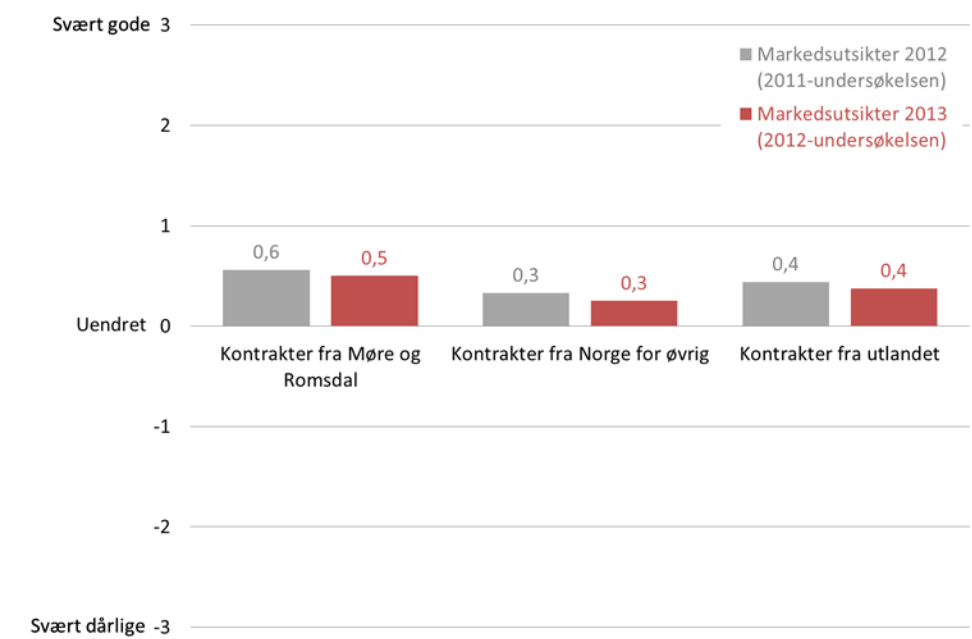
Figur 4.1 Markedsutsikter for 2013 vurdert av leverandørene i Møre og Romsdal.

Figur 4.2 viser markedsutsliktene for 2013 vurdert av rederiene i fylket. Utsiktene for markedssegmentet forsyningskip (PSV) er i snitt vurdert til uendret for Nordsjøen og svakt positiv i oversjøiske markeder. Ingen av de spurte rederiene vurderte markedsutsliktene for PSV i Nordsjøen som spesielt gode (score 2 og 3), mens tilsvarende andel for PSV globalt var 14 %. Markedsutsiktene for segmentet ankerhåndtering (AHTS) er relativt positive både for Nordsjøen og globalt. 43 % av rederiene anser utsiktene som gode (score 2 og 3) for AHTS i Nordsjøen og tilsvarende 29 % i globale markeder. Størst optimisme er det for utsiktene til andre typer fartøy (både Nordsjøen og globalt) dvs. typer spesialiserte fartøy innen konstruksjon, subsea, inspeksjon og vedlikehold. 70 % av rederiene har her gitt en høy score (2 og 3) for utsiktene i 2013 i Nordsjøen og 56 % i globale markeder.

Blant aktørene i den maritime klyngen er skipskonsulentene mest nøkterne i forhold til utsiktene for 2013, jfr. figur 4.3. I snitt er utsiktene for 2013 på nivå med utsiktene konsulentene hadde i forrige undersøkelse for ett år siden. 44 % av skipskonsulentene mener at utsiktene i 2013 for kontrakter fra eget fylke blir dårligere, mens de resterende anser utsiktene å bli svakt bedre. Når det gjelder kontrakter fra Norge for øvrig mener 44 % at utsiktene for 2013 er uendret fra dagens situasjon. Når det gjelder kontrakter fra utlandet anses utsiktene for 2013 å bli uendret for 33 % av skipskonsulentene, mens 56 % er svakt positive.



Figur 4.2 Markedsutsikter for 2013 vurdert av rederiene i Møre og Romsdal.



Figur 4.3 Markedsutsikter for 2013 vurdert av skipskonsulentene i Møre og Romsdal.

I snitt er verftenes vurdering av markedsutsiktene for 2013 svakt positive når det gjelder nye kontrakter fra kunder i eget fylke. Vurderingen i år er langt lavere enn tilsvarende vurdering i fjorårets undersøkelse for utsiktene i 2012. For 2013 er det 38 % av verftene som anser utsikter til nye kontrakter fra fylket som gode (score 2 og 3). Utsiktene for nye kontrakter fra kunder i Norge for øvrig anses som gode (63 % oppgir her score 2 eller 3) og er på nivå med fjorårets undersøkelse. Også når det gjelder kontrakter fra utlandet anser 38 % av verftene utsiktene som uforandret, mens halvparten er svakt positive.

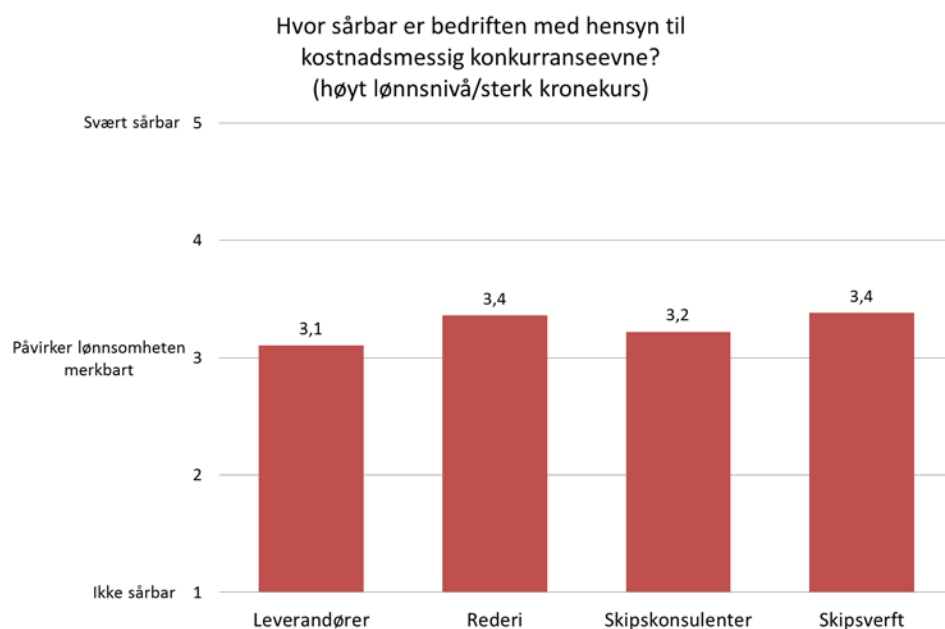


Figur 4.4 Markedsutsikter for 2013 vurdert av skipsverftene i Møre og Romsdal.

5 SÅRBARHET OG TILTAK

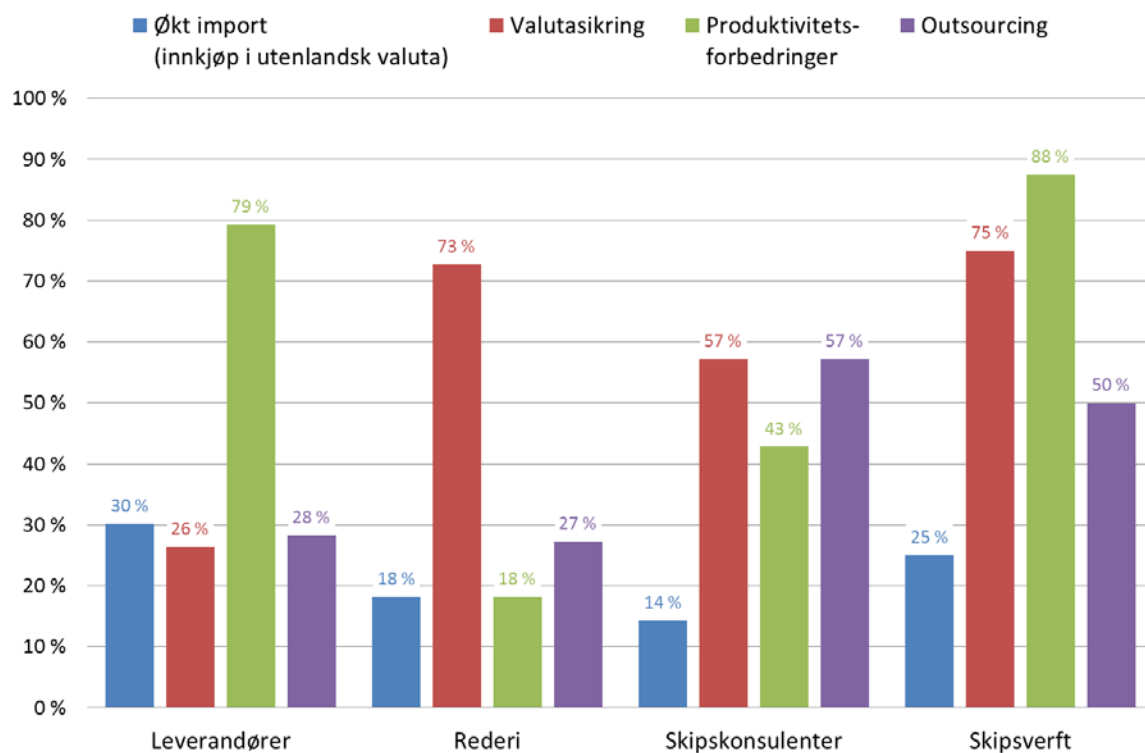
I årets undersøkelse ble bedriften bedt om å vurdere egen sårbarhet med hensyn til kostnadmessig konkurransevne. I snitt synes de ulike aktørene å være forholdsvis lik i egen vurdering av sårbarhet i forhold til faktorer som høyt lønnsnivå eller sterk kronekurs, jfr. figur 5.1. Blant leverandørene anser halvparten av bedriftene at disse faktorene påvirker lønnsomheten merkbart (score 3), mens ca. 30 % oppgir at de er til dels svært sårbare (score 4 og 5). For rederiene er vurderingen av å være til dels svært sårbare (score 4 og 5) på 45 %, og tilsvarende 44 % og 50 % hos henholdsvis skipskonsulentene og verftene.

Dersom vi tar utgangspunkt i de bedriftene som angir score 4 og 5 i forhold til sårbarhet og ser hvor stor andel av omsetning disse har i de respektive kategorier finner vi følgende: 30 % av leverandørbedriftene er til dels svært sårbare, 28 % av rederiene, 47 % av skipskonsulentene og hele 75 % av verftene.



Figur 5.1 Bedriftenes vurdering av sårbarhet mht. kostnadmessig konkurransevne.

På spørsmål om hvilke tiltak bedriftene har igangsatt for å redusere sårbarheten i forhold til kostnadmessig konkurransevne finner vi noen ulikheter mellom de ulike aktørene i klyngen, jfr. figur 5.2. Blant de spurte leverandørbedriftene er det først og fremst produktivetsforbedringer som er satt i gang for å redusere sårbarhet mht. kostnadmessig konkurransevne. Valutasikring er det mest anvendte tiltaket blant rederiene, men er også i stor grad tatt i bruk blant verftene og skipskonsulentene. Outsourcing av produksjon og tjenester er også et tiltak som benyttes av halvparten av verftene og nesten 60 % av skipskonsulentene. Hos leverandørbedriftene er outsourcing tatt i bruk blant nesten 30 %.



Figur 5.2 Tiltak for å redusere sårbarhet kostnadmessig konkurransevne.

6 UTSIKTER FOR DEN MARITIME KLYNGEN I MØRE OG ROMSDAL

6.1 Markedsutsikter de nærmeste årene

Både det internasjonale pengefondet (IMF), det internasjonale energibyrået (IEA) og oljeselskapenes analyser forventer økonomisk vekst og høyt aktivitetsnivå for offshore olje- og gassutvinning i årene fram mot 2020. Analyser av den globale utviklingen, utført for eksempel av Rystad Energy for INTSOKs Annual Market Report 2013-2016, viser at svært mye av veksten i oljetilførsel fortsatt vil komme fra offshorefelt. Dette vil gi sterk vekst i boring og dermed bygging av flyttbare rigger og boreskip, noe som i neste omgang vil gi økende behov for utstyr og tjenester til feltutbygging. Dette vil igjen gi et økt behov for offshore serviceskip, som i dag utgjør omkring 80 % av den samlede maritime næringen i Møre og Romsdal.

Oljeprisen og oljeselskapenes investeringsprogram er de viktigste driverne for aktivitetsnivået. IEA sier i sine prognoser for 2020, og videre fram mot 2035, at vi kan forvente høye oljepriser og vedvarende høye investeringsnivå hos oljeselskapene. I 2020 forventes det ny produksjonskapasitet på 17 millioner fat pr døgn fra offshorefelt, mens skiferolje vil utgjøre ca. 4 millioner tonn.

Det såkalte Rigg-utvalget som ble opprettet i 2011 for å bedre riggkapasiteten på norsk sokkel, la i august 2012 fram en rapport (OED-rapport, 2012) der det legges til grunn en utvikling fra under 30 flyttbare boreinnretninger på norsk sokkel i 2011, til et behov på mer enn 50 i 2020. Viktige forutsetninger for denne vurderingen er vedvarende høy oljepris og et kostnadsnivå likt dagens. Disse vurderingene er knyttet til konkrete funn og aktuell haleproduksjon fra eksisterende felt.

Det samlede investeringsnivået på norsk sokkel har i følge SSB økt fra 152,6 mrd NOK i 2011 til et forventet nivå på 180,6 mrd NOK i 2012 – det vil si en økning på 18,4 %. For 2013 forventes det en ytterligere økning på 15,1 %, til 207,8 mrd NOK.

Globalt er det fortsatt stor aktivitetsvekst, med Brasil, Angola, Mexico-gulven, Australia, Kina-havet og ikke minst norsk sokkel som ledende marked. Det forventes også økende aktivitet i nordlige farvann. Det er kontrahert nesten 600 offshore serviceskip – noe som i seg selv vil gi en kapasitetsøkning på 18 %. Markedsanalysene som er nevnt over viser imidlertid et samlet behov på 30-40 % kapasitetsøkning fram mot 2016.

Disse markedsutsiktene peker mot at det kan forventes rateøkning de nærmeste årene, i tråd med næringens egne vurderinger som er beskrevet i kapittel 4.

6.2 Klyngens konkurransevne – situasjonsbeskrivelsen – aktuelle utviklingsscenarioer

Den maritime klyngen i Møre og Romsdal har etter hvert plassert seg som en konkurransedyktig aktør der utstyrsnivå og tjenestekvalitet har kompensert for manglende kostnadsmessig konkurransevne.

I perioden etter 2005 har vår maritime klynge vokst fra 15 000 til 20 000 årsverk. Situasjonsbeskrivelsen for 2012 viser en næring som igjen er i vekst, med en rimelig god økonomi. Etter at omsetning og lønnsomhet falt etter finanskrisen viser igjen de fleste måltall positiv utvikling. Ordreservene er jevnt over gode, selv om noen aktører vil merke ettervirkninger etter

finanskrisen også i 2012. De fleste opplever ordresituasjonen og markedsutsiktene de nærmeste årene som gode, og markedsutsiktene tilsier muligheter for vesentlig vekst for årene fram mot 2020, så langt de norske aktørene klarer å opprettholde evnen til produktivitetsforbedring for å bevare kostnadsmessig konkurransevne.

Det mest aktuelle scenarioet fram mot 2020 ser ut til å være nær et trendscenario som har likhetstrekk med perioden fra 2005 til 2009, men det finnes også et forvitringsscenario.

6.2.1 Trendscenarioet

Boomen som den maritime klyngen opplevde fra sommeren 2004 var drevet av «Kina-effekten», som var en kombinasjon av markedsvekst og utnyttelse av produksjon og leveranser fra lavkostland. Boomen var preget av sterk global vekst, med Kina som viktigste vekstfaktor, og derav følgende press på oljepris og offshore olje- og gassutvinning. Dersom Kina og andre kritiske markeder klarer å opprettholde de høye vekstratene så er det grunn til å forvente en tilsvarende markedsutvikling for perioden fram mot 2020.

Det må forventes at veksten i leverandørnæringen trolig vil bli noe lavere enn i forrige vekstperiode. Dette har sammenheng med fall i andre shippingsegment og skipsbygging internasjonalt, samt at mer av produksjonsveksten for utstyrsleverandørene kan komme i utlandet.

For videre utvikling av rederiene kan tilgangen på norske sjøfolk bli en flaskehals som begrenser vekstpotensialene, samtidig som det blir et press i retning av anvendelse av utenlandske sjøfolk – også som resultat av local content-krav, for eksempel i Brasil.

Verftene har hatt et stabilt høyt aktivitetsnivå med stabil sysselsetting i mange år og kan nå også vise til gode resultatmarginer. Det må forventes at denne delen av næringen også klarer å opprettholde sin konkurransestyrke slik at de kan utnytte de gode markedsutsiktene fram mot 2020.

Det kan også legges til at Norge er et av få land som i dagens konjunktursituasjon har klart å opprettholde gode finansieringsordninger for aktørene i maritim næring. Mens finansiering av nye prosjekter internasjonalt er blitt en flaskehals har vi fortsatt både næringsaktører og finansinstitusjoner som klarer å opprettholde investeringsnivået. Selv om dette problemet nå synes sterkere i flere konkurrentland så vil det i Norge, for aktører som er mindre robuste finansielt, være et økende problem også her.

Gjennom forrige boom vokste maritim klynge med 5 000 årsverk. Forholdene nevnt ovenfor gjør at vi bør ha noe mer moderate forventninger i neste oppgangsperiode, selv om markedsmulighetene kan gi en tilsvarende oppgang. Mest realistisk kan vi forvente oss en sysselsettingsvekst for klyngen totalt i størrelsesorden 2-3 000 årsverk fram mot 2020.

6.2.2 Forvitringsscenarioet

Hard landing i Kina har allerede blitt framholdt som et mulig men akkurat nå ikke svært sannsynlig scenario, og de siste veksttallene ligger fortsatt rundt 8 %. Med finansiell uro og svak sysselsettingsutvikling i tradisjonelt ledende marked i Europa og USA, samt svakere utvikling enn forventet i nye vekstregioner som Brasil og India, kan vi ikke se bort fra at motorene i verdensøkonomien vil tape kraft. Dersom de mer pessimistiske utviklingstrekk slår til i flere større regioner samtidig, kan dette i løpet av kort tid medføre fall i priser for energi og råvarer.

Oljeprisfall ned mot 50 USD pr fat kan i verste fall skje i løpet av kort tid, med følgende fall i virksomhetsnivået for petroleumsaktivitet offshore.

Dersom oljeprisen skulle bli liggende på et lavt nivå over en lengre periode, så vil dette gi ringvirkninger i form av fall i seilingsrater for offshore serviceskip og stans i nykontrahering av skip. Dermed vil vår maritime klynge rammes på alle områder – ganske snart også de som leverer utstyr og tjenester til skipsverftene.

Det som gjør det vanskelig å tro på dette scenarioet på kort sikt er tregheten i petroleumsnæringen. Lete- og boreaktivitet kan stanses på kort varsel, og utbygging av nye felt kan utsettes. Felt med igangsatt utbygging og produksjon har imidlertid lang horisont. Kontrakter knyttet til utbygging og drift kan ha både fem og ti års horisont.

Manglende kostnadsmessig konkurransevne kan være en annen trussel for den norske delen av næringen, i et marked med stor overkapasitet internasjonalt. Nedbygging av industri og utflytting av rederi kan bli konsekvensen av en slik utvikling. Maritim klynge har tidligere vist stor overlevelsessevne og vil kunne klare seg gjennom nye nedgangsperioder dersom disse ikke blir langvarige. Verre blir det dersom vi opplever en mer langvarig internasjonal krise.

6.3 Oppsummering

Status for den maritime klyngen i Møre og Romsdal i 2012 er god. Aktørene er i god posisjon for å konkurrere internasjonalt på sine virksomhetsområder, som er dominert av offshore servicetjenester knyttet til olje- og gassutvinning. Dette markedet har lyse utsikter for årene som kommer, og vår industri er i god posisjon for å ta del i et nytt markedsoppsving i årene fram mot 2020.

Vår klynge har vist stor omstillingsevne, og har vært ledende på utvikling av de mest krevende offshore servicetjenestene. Utfordringene blir som før knyttet til det å utnytte et sterkt internasjonalt marked til egen fordel, med sterk fokus på innovasjon, kompetanseutvikling, produktivitetsforbedring og smarte logistiske løsninger for å kompensere for vårt høye kostnadsnivå.

7 REFERANSER

Hervik, A., O. Oterhals, G. Johannessen og B.G. Bergem (2011). NCE Maritime klyngeanalyse 2011, Status for maritime næringer i Møre og Romsdal. Rapport 1110, Møreforskning Molde.

Oterhals, O., G. Johannessen og A. Hervik (2011). STX OSV – Ringvirkninger av verftsvirksomheten i Norge. Rapport 1108, Møreforskning Molde.

OED-rapport, august 2012. Økt bore- og brønnaktivitet på norsk sokkel. Utredning fra en ekspertgruppe oppnevnt av Olje- og energidepartementet 2011.

PUBLIKASJONER AV FORSKERE TILKNYTTET HØGSKOLEN I MOLDE OG MØREFORSKING MOLDE AS

www.himolde.no – www.mfm.no

2010 - 2012

Publikasjoner utgitt av høgskolen og Møreforskning kan kjøpes/lånes fra
Høgskolen i Molde, biblioteket, Postboks 2110, 6402 MOLDE.
Tlf.: 71 21 41 61, epost: biblioteket@himolde.no

NASJONAL / NORDISK PUBLISERING

Egen rapportserie

Hervik, Arild; Oterhals, Oddmund; Bergem, Bjørn G. og Johannessen, Gøran (2012): *NCE Maritim klyngeanalyse 2012. Status for maritime næringer i Møre og Romsdal*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1216. Molde. Møreforskning Molde AS.

Guvåg, Bjørn; Oterhals, Oddmund; Johannessen, Gøran; Moghaddam, Sasan Mameghani; Seth, Anne Tafjord; Ona, Terje og Furstrand, Ronny (2012): *STX OSV. Supplier Analysis*. Report / Møreforskning Molde AS number. 1215. Molde. Møreforskning Molde AS 67 s. Price: 50,-

Kristoffersen, Steinar (2012): *NextShip – Lean Shipbuilding. State of the art and potential to be "lean" in multifariously distributed maritime design, engineering and construction*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1214. Molde. Møreforskning Molde AS. 26 s. Pris: 50,-

Oterhals, Oddmund (2012): *Nyfrakt II. Sluttrapport*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1213. Molde. Møreforskning Molde AS. 13 s. Pris: 50,-

Oterhals, Oddmund; Hjelle, Harald M.; Hervik, Arild og Bråthen, Svein (2012): *Nyfrakt II. Virkemidler for fornying av nærskipsflåten*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1212. Molde. Møreforskning Molde AS. 19 s. Pris: 50,-

Kristoffersen, Steinar (2012) *Safe and robust content distribution.: challenges and solutions related to internet-based sharing of business critical documentation*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1211. Molde. Møreforskning Molde AS 50 s. Pris: 100,-

Bråthen, Svein; Hagen, Kåre P.; Hervik, Arild; Larsen, Odd I.; Pedersen, Karl R.; Rekdal, Jens; Tvetter, Eivind og Zhang, Wei (2012): *Alternativ finansiering av transportinfrastruktur. Noen utvalgte problemstillinger*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1210. Molde. Møreforskning Molde AS. 92 s. Pris: 100,-

Oterhals, Oddmund; Bråthen, Svein og Husdal, Jan (2012) *Diagnose for kystlogistikken i Midt-Norge – Forprosjekt*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1209. Molde. Møreforskning Molde AS 62 s. Pris: 100,-

Rekdal, Jens; Larsen, Odd I.; Steinsland, Christian og Zhang, Wei (2012) *Eksempler på analyser av Køprising med TraMod_By : konsekvenser av tidsdifferensierte bompengesatser i Oslo, Bergen og Trondheim*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1208. Molde. Møreforskning Molde AS.

Dugnas, Karolis og Oterhals, Oddmund (2012) *Logistikkoptimalisering i Villa-gruppen : kartlegging og forbedring av logistikkprosesser*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1207 KONFIDENSIELL. Molde. Møreforskning Molde AS. 53 s.

Rekdal, Jens; Larsen, Odd I.; Stensland, Christian, Zhang, Wei og Hamre, Tom N. (2012) *TraMod_By del 2. Delrapport 2 : eksempler på anvendelse*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1206. Molde. Møreforskning Molde AS. Pris: 150,-

- Bråthen, Svein; Halpern, Nigel og Williams, George (2012) *The Norwegian Air Transport Market in the Future. Some possible trends and scenarios*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1205. Molde: Møreforskning Molde AS. 82 s. Pris: 100,-
- Hervik, Arild; Bræin, Lasse og Bergem, Bjørn G. (2012) *Resultatmåling av brukerstyrt forskning 2010*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1204. Molde: Møreforskning Molde AS. 129 s. Pris: 150,-
- Rekdal, Jens; Larsen, Odd I.; Løkketangen, Arne og Hamre, Tom N. (2012): *TraMod_By Del 1: Etablering av nytt modellsystem*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1203. Molde: Møreforskning Molde AS. 176 s. Pris: 200,-
- Bråthen, Svein; Saeed, Naima; Sunde, Øyvind; Husdal, Jan; Jensen, Arne and Sorkina, Edith (2012): *Customer and Agent Initiated Intermodal Transport Chains*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1202. Molde: Møreforskning Molde AS. 153 s. Pris: 150,-
- Bråthen, Svein; Draagen, Lars; Eriksen, Knut S.; Husdal; Jan, Kurtzhals, Joakim H. og Thune-Larsen, Harald (2012): *Mulige endringer i lufthavnstrukturen – samfunnsøkonomi og ruteopplegg*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1201. Molde: Møreforskning Molde AS. 125 s. Pris: 150,-
- Kristoffersen, Steinar (2011): *Complete Documentation for Commissioning. Knowledge and document management in ship building*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1111. Molde: Møreforskning Molde AS. 32 s. Pris: 50,-
- Hervik, Arild; Oterhals, Oddmund; Bergem, Bjørn G. og Johannessen, Gøran (2011): *NCE Maritime klyngeanalyse 2011. Status for maritime næringer i Møre og Romsdal*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1110. Molde: Møreforskning Molde AS. 35 s. Pris: 50,-
- Fillingsnes, Anne Berit; Sandøy, Marit og Ulvund, Ingeborg (2011): *Ny praksismodell i sykehjem. Rapport fra et samarbeidsprosjekt mellom Molde kommune, Kristiansund kommune og Høgskolen i Molde*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1109. Molde: Møreforskning Molde AS. 50 s. Pris: 100,-
- Oterhals, Oddmund; Johannessen, Gøran og Hervik, Arild (2011): *STX OSV. Ringvirkninger av verftsvirksomheten i Norge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1108. Molde: Møreforskning Molde AS. 28 s. Pris: 50,-
- Hjelle, Harald M. og Bø, Ola (2011): *Implementering av IT-systemer i verdikjeden for frossen fisk. Sluttrapport for FIESTA-prosjektet*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1107. Molde: Møreforskning Molde AS. 124 s. Pris: 150,-
- Rekdal, Jens (2011): *Konsekvensutredning; Måseide – Vedde – Gåseid. Delrapport: Trafikkanalyse og samfunnsøkonomisk kalkyle for "Borgundfjordtunnelen"*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1106. Molde: Møreforskning Molde AS. 112 s. Pris: 150,-
- Hjelle, Harald M. og Bø, Ola (2011): *Sporbarhet, RFID og frossen fisk. Om potensialet til innføring av RFID-basert sporingsteknologi i forsyningskjeden for frossen fisk*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1105. Molde: Møreforskning Molde AS. 51 s. Pris: 100,-
- Sandsmark, Maria og Hervik, Arild (2011): *Internasjonalisering av merkevarer i petroleumsnæringen i Midt-Norge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1104. Molde: Møreforskning Molde AS. 41 s. Pris: 50,-
- Bremnes, Helge; Hervik, Arild og Sandsmark, Maria (2011): *Merkevarer i petroleumsnæringen i Midt-Norge*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1103. Molde: Møreforskning Molde AS. 41 s. Pris: 50,-
- Hervik, Arild; Bræin, Lasse og Bergem, Bjørn (2011): *Resultatmåling av brukerstyrt forskning 2009*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1102. Molde: Møreforskning Molde AS. 105,[42] s. Pris: 150,-
- Oterhals, Oddmund (2011): *shipINSIDE – Vurdering av et nytt konsept for skipsinnredning*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1101. Molde: Møreforskning Molde AS. 25 s. Pris: 50,-

Hervik, Arild; Oterhals, Oddmund; Bjørn G. Bergem og Johannessen, Gøran (2010): *Status for maritime næringer i Møre og Romsdal 2010. Lysere ordresituasjon med utflating av aktivitetsnivået*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1011. Molde: Møreforskning Molde AS. 28 s. Pris: 50,-

Oterhals, Oddmund (2010): *Samseiling i Bodøregionen. Pilotprosjekt for utprøving av rederisamarbeid*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1010. Molde: Møreforskning Molde AS. 24 s. Pris: 50,-

Hjelle, Harald M. (2010): *FIESTA-skolen. Etterutdanning tett på egen verdikjede*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1009. Molde: Møreforskning Molde AS. 25, 91, [7] s. Pris: 150,-

Halpern, Nigel and Bråthen, Svein (2010): *Catalytic impact of airports in Norway*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1008. Molde: Møreforskning Molde AS. 112 s. Pris: 150,-

Oterhals, Oddmund; Hervik, Arild; Tobro, Roar og Bræin, Lasse (2010): *Markedskarakteristika og logistikutfordringer ved offshore vindkraftutbygging*. Rapport/Møreforskning Molde AS nr. 1007. Molde: Møreforskning Molde AS. 35 s. Pris: 50,-

Merkert, Rico and Pagliari, Romano (Cranfield University); Odeck, James; Bråthen, Svein; Halpern, Nigel and Husdal, Jan (2010): *Benchmarking Avinor's Efficiency – a Prestudy*. Report / Møreforskning Molde AS no 1006. Molde: Møreforskning Molde AS. 74 p. Price: 100,-

Hervik, Arild; Bræin, Lasse og Bergem, Bjørn (2010): *Resultatmåling av brukerstyrt forskning 2008*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1005. Molde: Møreforskning Molde AS. 145 s. Pris: 150,-

Oterhals, Oddmund; Hervik, Arild; Øksenvåg, Jan Erik (Kontali Analyse) og Johannessen, Gøran (2010): *Verdiskaping og samspill i marine næringer på Nordmøre*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1004. Molde: Møreforskning Molde AS. 35 s. Pris: 50,-

Oterhals, Oddmund (2010): *Odin Abas. Verdikjedebeskrivelse og styringsmodell for prosjektgjennomføring*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1003. Molde: Møreforskning Molde AS. 38 s. KONFIDENSIELL.

Johannessen, Gøran; Hervik, Arild (2010): *Inntektsoverføringsmodell for lokale bil- og båtruter*. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1002. Molde: Møreforskning Molde AS. 74 s. Pris: 100,-

Bråthen, Svein; Husdal, Jan (2010): *Fjerning av terreng hindre ved Kirkenes lufthavn, Høybukta*. Samfunnsøkonomisk analyse. Rapport / Møreforskning Molde AS nr. 1001. Molde: Møreforskning Molde AS. 53 s. Pris: 100,-

ARBEIDSRAPPORTER / WORKING REPORTS

Oterhals, Oddmund (2012) *Nyfrakt II. Vareeierdeltakelse og kontraktsmegling*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1202. Møreforskning Molde AS. 12 s. Pris: 50,-

Rye, Mette (2012): *Merkostnad i privat sektor i sone 1a og 4a etter omlegging av differensiert arbeidsgiveravgift : estimat for 2012*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1201. Molde: Møreforskning Molde AS 19 s. Pris: 50,-

Bremnes, Helge; Kristoffersen, Steinar og Sandsmark, Maria (2011): *Evaluerer av IKT-investeringer – et forprosjekt*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1103. Molde: Møreforskning Molde AS. 18 s. Pris: 50,-

Hervik, Arild; Hekland, Jon og Bræin, Lasse (2011): *Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfond (FHF). Screening av eksisterende erfaringer internasjonalt med måling/kartlegging av effekter av forskning innen fiskeri- og havbrukssektoren*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1102. Molde: Møreforskning Molde AS. 25 s. Pris: 50,-

Rye, Mette (2011): *Merkostnad i privat sektor i sone 1a og 4a etter omlegging av differensiert arbeidsgiveravgift. Estimat for 2011*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1101. Molde: Møreforskning Molde AS. 17 s. Pris: 50,-

Dugnas, Karolis og Oterhals, Oddmund (2010): *Vareflyt og lageroptimalisering i Stokke AS*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1003. KONFIDENSIELL. Molde: Møreforskning Molde AS. 52 s.

Hervik, Arild og Bræin, Lasse (2010): *En empirisk tilnærming til kvantifisering av eksterne virkninger fra FoU-investeringer*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1002. Molde: Møreforskning Molde AS. 59 s.
Pris: 100,-

Bjarnar, Ove; Haugen, Kjetil; Hervik, Arild; Olstad, Asmund, Oterhals, Oddmund og Risnes, Martin (2010): *Nyskaping og næringsutvikling i næringslivet i Møre og Romsdal. Sluttrapport*. Arbeidsrapport / Møreforskning Molde AS nr. M 1001. Molde: Møreforskning Molde AS. 15 s. Pris: 50,-

TFS 2012-12-18

© Forfatter/Møreforskning Molde AS

Forskriftene i åndsverkloven gjelder for materialet i denne publikasjonen. Materialet er publisert for at du skal kunne lese det på skjermen eller fremstille eksemplar til privat bruk. Uten spesielle avtaler med forfatter/Møreforskning Molde AS er all annen eksemplarframstilling og tilgjengelighetsgjøring bare tillatt så lenge det har hjemmel i lov eller avtale med Kopinor, interesseorgan for rettshavere til åndsverk.



MØREFORSKING
MOLDE

MØREFORSKING MOLDE AS
Britvegen 4, NO-6410 Molde

Telefon +47 71 21 40 00
Telefaks +47 71 21 42 99

mfm@himolde.no
www.mfm.no



Høgskolen i Molde
Vitenskapelig høgskole i logistikk

HØGSKOLEN I MOLDE
Postboks 2110, NO-6402 Molde

Telefon +47 71 21 40 00
Telefaks +47 71 21 41 00

post@himolde.no
www.himolde.no