



10. Tilbake til stedet – steder, klynger og regional utvikling

Lise Lillebrygfjeld Halse og Ove Bjarnar

Sammendrag Denne artikkelen tar for seg den viktige rollen som steder og deres generiske ressurser har hatt for fremveksten og utvikling av klynger, som klyngelitteraturen hittil i liten grad har adressert. Vi tar utgangspunkt i klyngeteori og teorier som belyser steders betydning, og presenterer en historisk studie av en tilsynelatende vellykket norsk maritim klynge med utgangspunkt i stedet. Vi belyser hvordan steder er viktig for klynger, og hvordan globalisering kan påvirke dette. Denne innsikten sammenfattes i en konseptuell modell. Ved å forankre forskningen i stedets historie oppnår vi en dypere forståelse for hvordan de endringene vi har sett med globalisering av klyngen påvirker stedene og dermed også klyngen.

Abstract This article addresses the important role that places and their generic resources have played in the emergence and development of clusters, which the cluster literature has so far addressed only to a small degree. Based on cluster theory and theories that shed light on the significance of places, we present a historical study of a seemingly successful Norwegian maritime cluster. We shed light on how places are important for clusters, and how globalization can affect this. This insight is summarized in a conceptual model. By anchoring the research in the history of places, we gain a deeper understanding of how the changes we have seen with the globalization of the cluster affect places and thus also the cluster.

Nøkkelord sted | klynger | kunnskap

INTRODUKSJON

I moderne innovasjonslitteratur og litteratur om industrielle klynger og globalisering har den regionale forståelsen av modernisering vært enerådende (senest tydelig uttrykt i Asheim, Isaksen og Trippel (2019)). Riktig nok peker litteraturen på det grunnleggende vekstpotensialet som ligger i det dynamiske samspillet mellom bedrifter og ulike institusjonelle og politiske aktører i regionale økonomier, men

egenskaper ved og prosesser knyttet til steder er nærmest fraværende som forklaring på teknologisk og sosioøkonomisk modernisering og globalisering. Det fremstår som at det er bransjer og regioner som utvikler konkurransemessige (og ikke bare komparative) fortrinn i den globaliserte økonomien. I motsetning til dette hevder vi i denne artikkelen at historiske steder og samhandling mellom steder har vært en grunnleggende drivkraft i teknologisk og økonomisk modernisering. Fravær av stedet har bidratt til overforenkledte observasjoner og diagnoser om drivere i industriell og økonomisk utvikling og globalisering. Denne artikkelen tar utgangspunkt i følgende problemstilling: Hvilken rolle har steder og deres generiske ressurser i fremveksten, evolusjonen og globaliseringen av klynger? Vi presenterer en omfattende historisk studie av en tilsynelatende vellykket norsk maritim klynge og stiller spørsmålet: Kan vi oppnå en dypere forståelse for hvordan globalisering påvirker den gjensidige avhengigheten mellom steder og klynger ved å forankre forskningen i stedets historie?

KLYNGELITTERATURENS FORSTÅELSE AV STEDET

En umiddelbar forståelse av stedet handler ofte om geografi, som ramme, restriksjoner og ressurser for aktiviteter (Lysgård, 2004). Porters populære definisjon på klynge inneholder koblinger til en slik forståelse med begrepet «geographically proximate group of firms» (Porter, 1998). I klyngeteorien har fordelene for bedrifter ved å lokalisere seg på bestemte steder stått sentralt. Det kan handle om tilgang på innsatsfaktorer i produksjon og infrastruktur, og samhandling mellom ulike aktører innenfor geografisk definerte områder, som illustrert i den såkalt Trippel-Helix-modellen (Etzkowitz & Leydesdorff, 2000). I de siste tiårene har deling av den kontekstspesifikke kunnskapen, den «tause og klebrige kunnskapen» mellom aktører, blitt særlig fremhevet som en viktig forklaring for hvorfor enkelte steder fosterer et mer vitalt næringsliv enn andre steder. Det kan imidlertid påstås at denne litteraturen nærmest tar kunnskapen for gitt, at den er alltid tilstedeværende, som en ressurs som bedriftene kan dra veksler på, hvor stedet reduseres til kun å være en lokalisering (Berg & Dale, 2004).

Klyngeforskningen brukes i dag som utgangspunkt for en aktiv innovasjonspolitik i mange land, hvor en har søkt å operasjonalisere det en oppfatter som viktige dimensjoner som karakteriserer vitale klynger med høy innovasjonsgrad, gjerne med internasjonalt kjente klynger som «Silicon Valley» som forbilde. Klyngepolitikken og mye av klyngeforskningen ser internasjonalisering av klyngen i stor grad som positivt, og har i liten grad adressert hvordan for eksempel utsetting av produksjon kan påvirke en klynges kunnskapsbase og innovasjonsevne (Halse & Bjarnar,

2014). Dette illustrerer at klyngepolitikken, og til dels også klyngeforskningen, langt på vei har forlatt stedet som forståelsesramme for klyngers fremvekst og suksess. Med dette utgangspunktet søker denne artikkelen å vende tilbake til stedet, og dets betydning for kunnskap og innovasjon. Vi hevder at uten en forståelse for de sosiokulturelle aspekter ved steder, og deres betydning for klynger og deres bedrifter, står en også i fare for å overse eventuelle trusler som endringer på disse stedene kan utgjøre.

Siden klynger og steder er karakterisert av at aktører på ulike måter er tett på hverandre, geografisk, sosialt og kulturelt, er forståelse av begrepet nærhet en relevant innfallsvinkel for å forstå stedets rolle for utvikling av klynger. Begrepet nærhet (proximity) og dets rolle for læring og innovasjon står da også sentralt i mye av litteraturen om regionale innovasjonssystem og klynger. Ulike dimensjoner av nærhet adresseres i denne litteraturen, som har til felles at disse fremmer interaktiv læring og innovasjon. Boschma (2005) studerte hvordan de ulike former for nærheter henger sammen med hverandre i regionale innovasjonssystemer. Med utgangspunkt i en tidligere studie av Torre og Gilly (2000) definerer han fire dimensjoner av nærhet i tillegg til den geografiske: kognitiv, organisatorisk, sosial og institusjonell nærhet, som er viktige begreper for å forstå stedets rolle.

I tråd med nyere stedslitteratur er stedet i denne artikkelen først og fremst en teoretisk-analytisk kategori som betegner et territorielt forankret meso-nivå mellom bedrift og klynge (Håkansson, Tunisini & Waluszewski, 2002). Til tross for at klynge litteraturen inneholder et bredt spekter av flerdimensjonale geografiske perspektiver som utgjør en vesentlig kunnskap om territoriale endringsprosesser, er stedet i denne betydningen lite utforsket i klynge litteraturen.

AVSTAND OG DIVERGENS

Frem til årtusenskiftet fant det på mange måter sted en nyfortolkning av steder som gjerne betegnes som den kulturelle vendingen i stedsforskningen. En mer materielt orientert funksjonell og strukturell tilnærming til steder, eller romlighet, ble avløst av et nytt paradigme som fokuserte på alle sider ved produksjon og reproduksjon av romlighet, som en sammenveving av sosialisering, identitet, kultur og politikk og fysiske kjennetegn som geografi, ressurser og infrastruktur. Lefebvres (1991) begrep om romlig triade ble en kjerne i et gryende paradigmeskifte med nøkkelbegreper som romlig praksis, rommets representasjoner og representasjonenes rom (Berg & Dale, 2004; Lysgård, 2004). Programmatisk ble det formulert slik ved årtusenskiftet:

«Det er ikke stedet eller regionen i seg selv som bør være objekt/subjekt for våre studier. Det vi bør studere er de sosiale handlingene og prosessene som produserer og reproducerer romlighet. Stedet og regionen bør forstås som konstruerte kategorier som representerer samfunnets manifestering av sosiale og kulturelle prosesser i form av møter mellom mennesker og/eller institusjonaliserte strukturer. Det er derfor ikke stedets eller regionens ulike romligheter som bør studeres og analyseres, men den sosiale praksisens produksjon av romlighet, der stedet eller regionen kan forstås som et produkt og en produksjonsfaktor for videre reproduksjon av romlighet» (Lysgård, 2004, s. 25).

I denne kulturelle vendingen ble avstand og divergens, det vil si prosesser som knyttet steder til fysisk uforenlige rom, og brøt opp steder i motstridende lokale – globale prosesser, etter vår oppfatning trengt helt i bakgrunnen. Integrasjon og gjensidig konstruksjon av det lokale i det globale, og omvendt, kom til å prege tenkningen rundt globaliseringen. Dette skiftet har også preget klyngeforskningen med et overveiende harmonisk syn på lokal – regional – global synergi. Berg og Dale (2004) viser blant annet til Castells' (1996) formuleringer om «logic of a space of flows» hvor steder nærmest er en gammel illusjon. Uttrykket «space of flows» representerer ifølge Castells «the material arrangements that allow for simultaneity of social practices without territorial contiguity» (Castells, 1999, s. 294). Dette var en ny romlig form som han mente hadde vokst frem i informasjonsalderen, i tillegg til «space of places» som var den tradisjonelle og vanlige formen for romlig eksistens. Castells refererer til dette som menneskers hjem, nabolag, by, region eller land. Han mente at slike steder fremdeles hadde en viktig rolle for erfaring og sosial interaksjon, men hevdet at de fleste dominerende aktivitetene i voksende grad ville bli konstruert rundt «space of flows». Dette gjelder aktiviteter som økonomiske strømmer, ledelse av store selskaper, nettverk av firma og store selskaper, underholdning, vitenskap og religion. Castells påsto at siden disse var så dominerende og innbyrdes relaterte, så ville stedene som var mer fragmenterte, bli maktesløse overfor dem. Stedene ville i den forstand etter hvert miste sin betydning.

I denne forståelsen ble det i mange kretser snakket om «the end of geography». Denne vendingen utfordret en tidligere geografisk tenkning der nettopp avstand, eller «avstandsfriksjon», hadde spilt en viktig rolle. Nå førte altså globaliseringen til at verden ble «krympet» og steder ble homogenisert. Stedet ble til en ulempe som individuelle bedrifter måtte overvinne i den globaliserte økonomien.

Men i motsetning til store deler klyngeforskningen ble ikke de mer ytterliggående utslag av denne kulturelle vendingen stående uimotsagt. Mange geografer mente at steder slett ikke var tilintetgjort. De argumenterte for, skriver Berg og

Dale (2004), at steder var vel så viktige som før, men kanskje på nye måter. Globalisering førte ikke bare til homogenisering, men også differensiering idet det ble skapt nye forskjeller mellom steder. Og; «selv om steder er knyttet sammen gjennom kortere reisetid og elektronisk kommunikasjon, er det fortsatt fysisk avstand mellom dem» (Berg & Dale 2004, s. 47). Dette kan illustreres gjennom distansebegreper som kulturell, sosial og institusjonell avstand som er utviklet innen kultur-geografiske komparative studier i tradisjonen fra Gert Hofsteede og andre, så vel som i litteratur innenfor International Business (IB). Likeledes spenning mellom nærhet og distanse som er brukt i klyngestudier (Boschma, 2005). En viktig motstemme mot den ensidige fokuseringen på homogenisering var også påpekingen av at de fleste sosiale relasjoner og produksjon og reproduksjon av sted faktisk var lokale fenomener. På tross av at steder ble mer og mer bundet sammen av globaliseringsprosesser, levde de fleste sitt hverdagsliv innenfor en svært begrenset aktivitetsradius der den viktigste formen for sosial interaksjon skjedde ansikt til ansikt (Berg & Dale, 2004; Castree, 2003; Holloway & Hubbard, 2013).

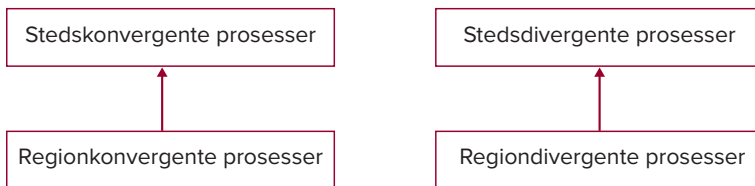
Håkansson et al. (2002) hevdet at den fremvoksende klynge litteraturen ledet an av Porter (1990) sto i skarp motsetning til Castells' syn om at stedet har mistet sin betydning. Grunnleggende for klynge litteraturen er nettopp at geografi betyr noe, og at klynger får økende betydning i en stadig mer globalisert verden. Likevel vil vi hevde at klynge litteraturen i liten grad har søkt å forstå stedets rolle. Mye av forskningen som har skjedd på feltet etter Porters popularisering av klyngebegrepet, har lagt vekt på at den geografiske nærheten muliggjør deling av informasjon og kunnskap mellom bedrifter, samarbeid, konkurranse og tilgang til felles ressurser. Klyngeteori har blitt omsatt til politikk, hvor klyngebegrepet har blitt operasjonalisert, og disse klyngene har videre blitt studert av klyngeforskere. Det kan hevdes at i disse prosessene har klyngebegrepet blitt utvannet, og også i økende grad blitt frakoblet de geografiske stedene. En illustrasjon på dette er at vi i det norske klyngeprogrammet nå har klynger med nasjonal utbredelse, hvor det legges vekt på mange av de samme aspektene som er beskrevet i Castells' «space of flows» (f.eks. internasjonalisering).

STED OG KLYNGE – FIRE IDEALTYPISKE RELASJONER

Basert på teori presentert ovenfor foreslår vi en forståelsesramme, en konseptuell modell, som viser fire idealtypiske relasjoner som skjer mellom stedene og klyngen, og hvordan disse påvirkes av steds- og regionkonvergente prosesser, og divergente prosesser som følge av globalisering.

Tabell 10.1. Sted og klynge, konvergente og divergente prosesser

Sted	Stedskonvergent <ul style="list-style-type: none"> • sosialisering • sosial kapital 	Stedsdivergent <ul style="list-style-type: none"> • individualisering av relasjoner • individuell kapital
Klynge	Regionkonvergent <ul style="list-style-type: none"> • identitet • historisk/lokalisert produksjonsmodell • kulturell kapital • relasjonell kapital 	Regiondivergent <ul style="list-style-type: none"> • økonomisk rasjonalitet • markedsstyrt produksjonsmodell/standardisering • intellektuell kapital

**Figur 10.1.** To årsaksretninger i regional utvikling.

Gjennom dette konseptuelle rammeverket kan vi utvikle ny forståelse for stedets rolle i klyngeutvikling – vi vender tilbake til stedet. Begrepene stedskonvergent og regionkonvergent, som står i et spenningsforhold til divergens på begge nivåer, er dels teoretisk informert av diskusjonen om homogenisering, differensiering og avstandsfriksjon i stedsforskning. Vi tenker oss for eksempel at stedskonvergente prosesser, som vil være en syntese av en rekke sosio-økonomiske forhold knyttet til stedet, skaper en stedlig forankret sosial kapital som også fremmer dannelsen av kulturell kapital på region- og klyngenivå under bestemte institusjonelle forutsetninger. Divergente prosesser aksentueres på den annen side for eksempel av fragmentering av verdikjeden og institusjoner på regionalt nivå som en følge av globalisering, en prosess som igjen driver frem parallelliteter på stedet mellom sosialisering og individualisering og fremhever verdien av den individuelle kapitalen på bekostning av den sosiale.

Begge årsaksretninger danner i modellen en hypotese om en sterk gjensidighet mellom sted og klynge. Den videre fremstilling er imidlertid både en bruk og en begrunnelse for modellen, idet den i tråd med vår idealtypiske tilnærming, i stor grad er abstrahert fra til dels dyp empiri om steder. I det følgende anvender vi dette rammeverket på en bestemt klynge, den maritime klyngen i Møre og Romsdal, og analyserer dens historiske utvikling. Denne klyngen gir en helt spesiell mulighet til

å undersøke dette, siden denne klyngen har vært gjenstand for flere forskeres interesse gjennom flere tiår.

DATA OG METODE

Gjennom flere tiår og flere forskningsprosjekt har vi gjennomført omfattende datainnsamling. Dette gjelder et stort antall intervjuer, samt arkivdata. Basert på dette samt tidligere publiserte arbeider om denne klyngen, ønsker vi å utforske stedets rolle i den historiske utvikling av den maritime klyngen og reflekterer så over hvordan gjensidighetene mellom sted og klynge har endret seg i en periode med økt internasjonalisering.

En stor del av empirien som presenteres i denne artikkelen, er sekundærdata hentet fra studier som forfatterne selv har gjennomført. Dette gjelder rekken av referanser i teksten til forfatterne, som eneforfattere, sammen eller sammen med andre. Disse arbeidene bygger på omfattende studier av de institusjonelle og kunnskapsmessige forutsetningene for etableringen av denne klyngen som sentrum for norsk maritim industri og, på en stivhengig måte, dens videre fornyelse og endring. Disse studiene gir et rikt grunnlag for å tematisere stedenes rolle i den historiske utviklingen av klyngen. I tillegg baserer studien seg på data (intervjuer, møter og arkivdata) som ikke er publisert tidligere. Hovedtyngden av intervjuene ble gjennomført vesentlig i perioden 2009–2014, med oppfølgingsintervjuer i perioden 2015–2020. Fokuset i disse intervjuene har vært internasjonalisering av den maritime klyngen gjennom outsourcing av produksjon til andre land, og inntreden av store internasjonale selskaper i regionen. Intervjuene har foregått i en periode med økende internasjonal aktivitet og nærvær, og har kartlagt dimensjoner ved dette mens dette har foregått – i situasjonen. Flere av intervjuene har vært retrospektive, hvor personer med lang historie i klyngen har reflektert over utviklingen som har skjedd i tiårene før. Mens tidligere analyser av dette arbeidet har fokusert på organisasjons- og klyngenivå, har vi i dette arbeidet analysert de innsamlede data ved å se nærmere på stedenes rolle i denne utviklingen. Dette representerer et analysenivå mellom organisasjons- og klyngenivå.

Respondentene har hovedsakelig vært ledere i klyngebedriftene. Vi møtte noen av disse flere ganger, og i noen bedrifter ble det også gjennomført gruppeintervjuer. I de tilfellene hvor vi møtte respondenter flere ganger, ble det ikke systematisk henvisning til hva respondentene hadde uttalt i tidligere intervjuer. Dette for at respondentene skulle reflektere fritt uten å være begrenset av tidligere intervjuer. Hver runde med intervjuer omhandlet spørsmål om balansen mellom det lokale og det globale. Siden intervjuene var gjennomført til forskjellige i tid, kontekst og orientering, ga

det mulighet til å gjennomføre sammenligning. Refleksjonene varierte over tid, likevel la vi også merke til koblinger mellom dem i tid og kontinuitet over tid.

Bortsett fra intervjuene dekker våre data også et betydelig antall workshops og møter med klyngefirmaer. Disse har vært fora for strategiske diskusjoner mellom forskere og aktører og for direkte observasjon av det diskursive feltet. Til sammen bygger disse arbeidene på over 100 personlige intervjuer, en rekke arkivstudier, deltakelse i møter hos klyngebedrifter og på klyngekonferanser, statistisk materiale, annen forskning og utredninger samt studier av aviser og bransjetidsskrift.

STEDER SOM GRUNNLAGET FOR MARITIM KLYNGE (1800–1960)

Den maritime klyngen på Nordvestlandet fremstår både som en historisk og nåtidig suksesshistorie med stor evne til omstilling og global ekspansjon. Steder har, slik vi kan tematisere dem fra et stort materiale, hatt en avgjørende betydning for denne omstillingsdyktigheten, en dynamikk som vi kan spore tilbake til slutten av 1800-tallet og enda tidligere. Steder representerer i vårt materiale tydelig funksjonelle og strukturelle betingelser for sosial handling, samtidig som de også i tråd med ulike teorier fremstår som forskjellige romligheter. I en sted–klyngerelasjon kan vi likevel, tross lokale variasjoner, generalisere stedet som en territorielt forankret sosial romlighet som er i tett interaksjon med aktører og institusjoner på regionalt nivå (Lysgård, 2004). Allerede fra begynnelsen av 1900-tallet ser vi for eksempel hvordan bygder som Ulstein, Hareid, Haram og Herøy vokste frem som sentrale funksjonelle og sosiale rom for modernisering av fiskeriene. Disse er den dag i dag fremdeles viktige noder i maritime og marine industrier og i den maritime klyngen. Disse områdene er samtidig globale landsbyer med ustrakt tilstedeværelse av globale aktører og med stor internasjonal aktivitet som springer ut fra stedene.

Ifølge Max Weber (Weber & Tawney, 1930) kan utformingen av økonomisk aktivitet forskjellige steder forstås som et produkt av de religiøse verdiene og verdensbildene som dominerer samfunnet og stedene. I løpet av 1800- og 1900-tallet utviklet det seg spesielt i de sørlige områder av Møre og Romsdal, en kombinasjon av sterk arbeidsmoral, reinvesteringspraksis, lekmanns- og likestillingsorientert kristendom og en puritansk selvkontroll (Bukve, Løseth & Gammelsæter, 2004; Løseth, 1996). Allerede på 1700-tallet kunne en i denne regionen se flere lokale samfunn preget av små sosiale forskjeller. Folk var «flittige» og det ble sosialt akseptert å gjøre det bra i økonomiske forhold. Samtidig følte disse en sterk forpliktelse til å investere i fremtiden til lokalsamfunnene. Som kristne ble det ikke forventet at de maksimerte forretningsmulighetene utelukkende for deres egenin-

teresse, men også for å ta vare på sine naboer. Dette «verdensbildet» hadde også sterk innflytelse på dem som ikke så på seg selv som aktive kristne. I den sørlige delen av Møre og Romsdal var landarbeidere og husmenn også frie, og bønder måtte inngå kontrakter med dem for å be om arbeidskraft. Dette var motsatt fra andre deler av fylket, hvor hierarkiske strukturer ble utviklet mellom husmenn og bønder, og hvor husmenn på lovlig vis var bundet til å jobbe mesteparten av tiden for bonden. Dette antyder at den sosiale avstanden var mye mindre i den sørlige delen av fylket (Sunnmøre og sørlige del av Romsdal) sammenlignet med de nordlige delregionene. På slutten av 1800-tallet ble husmannssystemet gradvis oppløst. Imidlertid ble klasseskillene reproduisert i den nordlige delen i en annen grad enn i sørfylket, der de sosiale avstandene forble langt mindre sosialt utfordrende.

I den sørlige delen av regionen var eierskapet til land og fiskeri mer spredt enn i nord, men kollektivt og spredt eierskap til skip og utstyr var også vanlig på regionalt nivå (Bjarnar, 2006a, 2006b). Ved utvikling av kyst- og havfiske samarbeidet som regel lokale bønder, som også var fiskere, om å utstyre båter og rekruttere fiskere. Dette var mest fremtredende i den sørlige delen av regionen på 1800-tallet (Døssland, 2006a). Disse «fiskerbøndene» gjennomførte større samarbeidsprosjekter på 1800-tallet for å modernisere flåten og fiskeriene. Slike historiske hendelser førte til utvikling av en samarbeidskultur og påvirket den påfølgende teknologiske utviklingen. For eksempel kunne 1870- og 1880-årene vise til en økende modernisering og diversifisering av kystfiskeriet, ved bygging av større båter som kunne kombinere ulike fiskerier i løpet av året. Det var for det meste handelsmennene i byene som begynte å bygge store og elegante fartøyer, som var basert på lokal kunnskap og med omfattende tilstrømning av britisk og amerikansk kunnskap. Fiskebønder deltok også i større samarbeidsprosjekter seg imellom, og også med handelsmennene for å kunne bygge større skip for havfiske. Selv om det skjedde betydelig modernisering forskjellige steder, var fire kystsamfunn særlig fremtredende, nemlig Ulstein, Hareid, Haram og Herøy. Disse stedene er fremdeles i dag økonomiske sentre innenfor den maritime klyngen. Dette illustrerer at allerede på 1800-tallet, og helt sikkert tidligere, bygde disse viktige stedene generiske ressurser som danner grunnlaget for det som siden skulle bli den maritime klyngen. Disse ressursene besto av kulturelle trekk knyttet til lav sosial avstand, spredt og kollektivt eierskap til fartøy og utstyr, lekmannskristendom, et aksjesystem som tildelte overskudd til et bredt spekter av partnere (lottsystem), og omfattende kunnskapsdeling i lokalsamfunn.

På grunn av det tette samarbeid mellom skipsbyggere og fiskere fikk vi en trinnvis teknologisk utvikling på disse stedene, hvor små motorer ble montert i mindre trebåter og modifisert i henhold til fiskernes behov. Denne «tre- og motorteknolo-

gien» representerte en viktig søyle i modernisering av fiskeriene, noe som førte til en gradvis utvikling av større båter med større maskiner og teknologi, som til slutt ble tilpasset dypvannsfiske (Amdam & Bjarnar, 2015; Berge & Bjarnar, 2008; Wicken, 1995). Wicken (1995) hevder at fiskerbøndene bevisst valgte en slags modernisering som ikke ville gjøre dem til proletarer. Det var en strategi innebygd i de sosiokulturelle kontekstene på disse stedene. Men selv om kystfiskeriet fra mindre båter ofte var mer lønnsomt, både for handelsmennene og fiskerne, utviklet steder på Sunnmøre seg også som kjerneområder for større dampdrevne fartøyer i Norge (Døssland, 2006b). I den tidlige fasen hadde for det meste handelsmenn i Ålesund den nødvendige kapitalen for å bygge og utstyre slike skip. Imidlertid deltok også fiskeribønder og skippere fra mindre steder i denne moderniseringsveien gjennom partnerskap.

Produksjonsmiljøene utviklet seg gradvis med bygging av skip og utstyr, og stålskip ble i økende grad bygget på lokale verft for lokale redere. Moderniseringsprosesser var således dypt innebygd i samarbeidsstrukturer spredt på steder spesielt i den sørlige delen av regionen. Som vi har sett, spilte i tillegg eksternt kunnskap en viktig rolle i moderniseringen av skipsbyggingsindustrien i denne perioden. Så mot slutten av 1940-tallet fremsto Møre og Romsdal som en region uten side-stykke i Norge, nettopp på grunn komplettheten med fiske, skipsverft og mekaniske verksteder, inkludert utstysprodusenter, og tilhørende fiskeindustri (Løseth, 2006). Tradisjon, kultur, kompetanse og økonomisk utvikling kan vi dermed si konvergente mot stedet. Disse stedskonvergente prosessene fikk dermed igjen avgjørende betydning for sosialisering av aktører inn i samarbeidsorienterte relasjoner og stimulerte deres ansvar for selve stedet blant annet gjennom ustrakt reinvesteringstenkning (jf. tabell 10.1).

FREMVEKSTEN AV EN KLYNGE (1960–1990)

På 1960-tallet så vi en ekstraordinær vekst i nesten alle segmenter av fiske og tilhørende næringer. Basert på ny teknologi innen hydraulikk, konstruksjon av fartøyer, fremdriftssystemer, utstyr og fiskeoppdagelse fremsto Møre og Romsdal som et nasjonalt senter for fiske og for skipsbyggingsindustri og relaterte næringer (Berge, 2006; Bjarnar, 2006a). Dette var en fiskeflåte som kom til å operere med hittil uovertruffen effektivitet i områder som Jan Mayen, Barentshavet, Nordsjøen, Grønland og Newfoundland. Moderniseringsprosessen var på en noe særegen måte geografisk segmentert og regional samtidig. De teknologiske og lokale spesialiseringene talte flere nye innovative flåter, hver forankret til ulike steder. Ringnotflåten, den nye fabrikkskipflåten og trålerflåten, småindustri-trålerne, de store

moderne linebåtene og banklineflåten var forankret i ulike lokalsamfunn og slik at hver teknologisk spesialisering i stor grad også var spesialisert med hensyn til geografi (Bjarnar & Berge, 2006). Den enorme moderniseringen ble gjennomført av ganske spredte lokale kystsamfunn, spesielt i Sunnmøre-området. Dermed var moderniseringsprosessen dypt innebygd i den samarbeidsorienterte og kollektive sosioøkonomiske strukturen på disse stedene som utviklet seg i det minste fra 1800-tallet. Små lokalsamfunn klarte denne transformasjonen, mens rederi- og handelsselskapene i byene nesten forsvant. Samtidig skal det nevnes at byene ga andre bransjer som bank og forsikring større avkastning som dro til seg mer «bykapital» (Hodne & Grytten, 1992). Denne utviklingen var ikke tilfeldig, men hadde røtter i sosiokulturelle forutsetninger til de ulike stedene. Denne utvidelsen av maritime og marine økonomier var imidlertid ikke så langt et regionalt klyngefenomen.

Til tross for at verftene og utstysindustrien blomstret enormt i disse årene, i stor grad som en følge av denne moderniseringen, ledet ikke dette uten videre til interaktive nettverksprosesser på klyngeskala. Klyngeprosessene ble hovedsakelig forløst i løpet av 1970-tallet, dels som en følge av at omfattende internasjonale og nasjonale reguleringer av fiskearter tvang aktørene til å intensivere samarbeidet om utvikling av næringslivet så vel som på institusjonelt nivå (Bjarnar & Berge 2006). Dessuten la dette institusjonaliserte samarbeidet, som var dypt innebygd i sosioøkonomiske og kulturelle trekk ved lokalsamfunnene som drev moderniseringsprosessen, grunnlaget for et nytt sprang inn i offshore supply-segmentet som utviklet seg i denne perioden. Sosiokulturelle, institusjonelle og teknologiske faktorer dannet en fullverdig maritim klynge gjennom samarbeidsdrevet utvikling av disse stedene. Det ble utviklet en felles klyngeidentitet, produksjonsmodell (økosystem) basert på felles kulturell kapital hvor nære relasjoner sto sentralt. Ideer og løsninger ble spredt i regional skala i økende grad, spesielt siden de forskjellige segmentene av flåten tok i bruk varianter av de samme konseptuelle teknologiske innovasjonene, særlig innen hydraulikk. Naturligvis vokste både skipsbyggingen og utstysleverandørindustrien raskt som svar på den enorme moderniseringen av fiskeriene. Det økte samarbeidet i regionen materialiserte seg også gjennom ulike samarbeidskonstellasjoner med sikte på å øke eksporten fra regionen (Ulstein, 2007). Gjennom slike samarbeid vant disse selskapene flere internasjonale kontrakter.

Mange radikale nyvinninger ble født i løpet av denne perioden innen hydraulikk, ankerhåndtering, styring og stabilisering, utstyr og dekkmaskineri. Felles salgs-, markedsførings- og finansinstitusjoner ble også utviklet, noe som ga muligheter for mindre selskaper å delta i store byggeprosjekter gjennom samarbeidstiltak (Andersen, 1997; Bjarnar, Berge & Melle, 2006). Nok en gang spilte global

kunnskap en avgjørende rolle. Banebrytende innovasjoner, som for eksempel kraftblokk og andre hydrauliske løsninger, ble utviklet basert blant annet på kunnskap fra USA.

Denne perioden var også preget av en sterk vekst i den maritime sektoren: Fra 1960 til 1965 økte sysselsettingen i skipsbyggingsindustrien med 54 prosent. Fra 1966 til 1988 økte regionens andel av den totale sysselsettingen ved bygging av skip over 100 bruttotonn i Norge fra 9 prosent til 39 prosent (Berge, 2006). Veksten fortsatte på 1980-tallet, da regionens andel av den nasjonale arbeidsstyrken innen produksjon av skipsutstyr vokste fra 37 til 54 prosent i 1987 (Andersen, 1997).

Ekspansjonen av den maritime næringen skjedde stort sett innenfor de tradisjonelle eier- og aksjestrukturere som karakteriserte tidligere transformasjoner, og var sterkt forankret i lokalsamfunn. Det spredte eierskapet var en viktig institusjonell ordning, som var avgjørende for posisjonen til den maritime klyngen, da den muliggjorde samarbeid mellom mange partnere, innen en og samme familie eller på tvers av familier. Denne sosiøkonomiske strukturen var knyttet til en bedriftskultur som fremmet deling av kunnskap og innovasjon. I denne perioden utspilte det seg også en betydelig transformasjonsprosess da utstysprodusentene fulgte rederiene og verftene til offshoresektoren (OSV¹-sektoren). På grunn av nedgangstider i havfisket kom båteiere inn på offshore-markedet tidlig på 1980-tallet. De nye OSV-rederiene var sterkt konsentrert til noen få, og spesielt til fire steder. Disse var lokalisert i en mindre del av Sunnmøre, og var dessuten de samme stedene som tok ledelse i tidligere moderniseringer. Dette gir en sterk støtte til synet på rollen til stedene og deres sosiokulturelle betingelser for utviklingen til hele den maritime klyngen. I denne prosessen har innovasjoner vært forankret i de lokale stedene. I vår forståelse av stedet beskriver det en stedskonvergent utvikling, hvor stedenes sosiale kapital er avgjørende for at denne utviklingen har kunnet finne sted. Med andre ord ser vi en nær sammenheng, nærmest en kausal relasjon, mellom stedskonvergente og regionkonvergente prosesser (se tabell 10.1). Dessuten ser vi at dannelsen av klyngen igjen utvikler stedene, det er en gjensidig relasjon mellom sted og klynge.

GLOBALISERING AV MARITIM KLYNGE

I løpet av de siste to tiårene har den maritime næringen i sin helhet blitt mer globalisert. Mange sentrale bedrifter har i mange år vært internasjonale på markedsiden (nedstrøms) av forsyningskjedene, mens siden 1990-tallet har internasjonala-

1 Offshore Supply Vessel.

lisingen på oppstrøms side i verdikjedene skutt fart. Høye interne kostnader og høye lønnsnivåer i regionen har gjort det vanskelig å opprettholde full produksjon i Norge. I løpet av denne perioden har det meste av konstruksjonen av skrog blitt satt ut til steder med lavere timekostnader, som Polen og Romania. Skipsverft og leverandører av regionalt utstyr har etablert avdelingskontorer og produksjonsenheter i utlandet. Denne prosessen har vært en økonomisk suksess, eksempelvis doblet offshore-redere i regionen inntektene sine fra 2002–2006, nesten utelukkende fra markeder utenfor Nordsjøen. Outsourcing til lavkostland er én side av globaliseringsprosessen. En annen er den økende tilstedeværelsen av store internasjonale selskaper i klyngen. I tillegg har vi sett en markert økning av innleie av utenlandske arbeidere (Giskeødegård & Guvåg, 2018).

I løpet av denne perioden opplevde Ulstein, som er en sentral aktør i klyngen, med en sterk lokal forankring i Ulsteinvik, en påtakelig global fremgang. Selskapet foretok en rekke oppkjøp også på 1990-tallet, og innen 1994 hadde Ulstein 10 internasjonale selskaper på 18 steder i verden. Gjennom regionale og internasjonale oppkjøp fremsto Ulstein som et multinasjonalt selskap med flere datterselskaper i et mangfold av felt og som spenner over store geografiske områder, og selskapet skapte en bemerkelsesverdig synergi mellom regional og global ekspansjon.

Et viktig aspekt ved globaliseringen i denne perioden er globalt innkjøp av skrogproduksjon, som alle verft i regionen implementerte gradvis. Ulstein var i utgangspunktet motvillig til å følge denne strategien, da den representerte et markant brudd med fortiden, der konstruksjonen av fartøy hadde blitt utført internt i klyngen (Halse, 2020). De fulgte imidlertid noen av de andre verftene i klyngen som allerede hadde satt ut skrogproduksjon til Romania siden begynnelsen av 1990-tallet. Videre ble den modul- eller seksjonsbaserte produksjonen erstattet med en produksjonsfilosofi, der utstyret til fartøyene måtte vente til etter produksjon og transport av skroget til det regionale verftet.

En annen markant begivenhet i denne perioden var at utenlandske selskaper kom inn på stedet Ulsteinvik i 1998, da Ulstein ble utsolgt til det britiske industriselskapet Vickers, som kjøpte hele Ulstein-gruppen. Vickers hadde ikke til hensikt å beholde skipsbyggingsdelen av Ulstein, som deretter ble solgt tilbake sammen med Ulstein Elektro til noen av de tidligere eierne i Ulstein-familien. Salget representerte nesten 90 prosent av den tidligere Ulstein-gruppen. Noen få måneder etter oppkjøpet ble utstyrsdelen av Ulstein (propell og dekkmaskineri) og skipsdesign videresolgt til Rolls-Royce. Disse hendelsene markerte begynnelsen på en ny æra for Ulsteinkonsernet og også for klyngen. Delene av gruppene som ble utsolgt til Rolls-Royce, var de mest internasjonaliserte delene av selskapet, mens skipsbyggingen som var igjen, var hovedsakelig lokaliserte aktiviteter.

Det er rimelig å se denne utviklingen av konsernet sammen med at lokalsamfunnet nå ble innvevd i de globale selskapenes internasjonale nettverk der lokale hensyn (for eksempel til leverandørnettverkene) kom i et konkurranseforhold til globale hensyn, for eksempel de multinasjonale selskapenes egne produksjons- og leverandørnettverk. Fremdeles er det en tydelig gjensidighet mellom stedskonvergens og regionkonvergens, men selve klyngen blir mer kompleks med innslag av både regiondivergente og stedsdivergente prosesser (tabell 10.1, figur 10.1). Vi skal forfølge dette sporet.

DET LOKALE I MØTET MED DET GLOBALE

Gjennom det omfattende kildematerialet ser vi at globalisering har fostret ulike former for avstander på klyngenivå. Det følgende representerer nærmest en «streaming» av inntrykk vi har dannet oss gjennom å ha fulgt globaliseringsprosesser over flere tiår. I det følgende beskriver vi noe av det vi hører fra regionale ledere og som bekymrer dem.

Respondenter rapporterer at fysiske avstander til for eksempel datterselskaper i Kina eller Brasil sammenfaller med store institusjonelle og kulturelle avstander, som er krevende å håndtere og forene. Kommunikasjonen mellom taus og formell kunnskap har blitt vanskeligere å utvikle og vedlikeholde i globalt distribuerte leverandørnettverk. Leverandør- og kundenettverk har kunnet spres og tynnes ut både globalt og lokalt på en og samme tid. Multinasjonale selskaper har for eksempel tatt hensyn til sine egne produksjons- og leverandørnettverk og prioritert ned de lokale nettverkene. Aktører har bygget ned hjemlig produksjonskapasitet og produsert mer ute. En har ønsket å senke kostnadene, samtidig som bedriftene har forsøkt å utnytte synergier mellom det lokale og globale synergier ved å organisere seg som stedløse nettverk, slik at for eksempel bygging av skip har kunnet foregå hos nettverkspartnere over hele verden. Uten å eie verft har en likevel kunnet ha en ubegrenset global produksjonskapasitet. Dette har åpnet et, frem til nylig, stadig større marked for salg av designløsninger og utstyrspakker, som igjen har tvunget frem endringer lokalt eller regionalt både innen ledelse, design og produksjon. Fagarbeidere og designmiljøer har måttet beveget seg mer i retning av å utvikle standardiserte løsninger for massemarkeder. Dette har ført til at en produksjonsmåte som historisk har vært basert på skreddersøm, har blitt satt under press, som har kunnet påvirke stedene ved å endre det lokale kommunikasjonsmønsteret og deling av kunnskap. De krevende kundene har i økende grad blitt å finne ute fremfor lokalt eller regionalt. Lokal produksjonskapasitet har blitt sett på som viktig bare for å opprettholde en viss evne til å produsere prototyper og

demonstrere for markedet hvordan de fungerer. Som en høyt ansett veteran i det maritime miljøet og leder i et sentralt multinasjonalt selskap i regionen hevdet:

«Det er rimelig å si at de globale aktørene kanalisere mer ressurser inn i strategiske og toppstyrte forsknings- og utviklingsprosjekter. Det gjør det mer påtrengende å beskytte kunnskap og partnernes integritet. Det vanskelige spørsmålet er hvilke interesser som da ivaretas i klyngemiljøet. Dette er et dilemma. Det er ikke noe nytt fenomen, selvsagt, dette har vi sett før. Men det er mye mer systematisk og formalisert nå. Globaliseringen setter den tradisjonelle kunnskapsinfrastrukturen under et hardt press. Det essensielle spørsmålet er i hvilken grad klyngen kan vedlikeholde sine kunnskapsnettverk uten at den også beholder lokale produksjonsmiljøer.»

Forskere har også begynt å tenke annerledes. Geografisk nærhet er blitt mindre viktig nå, i stedet snakkes det i økende grad om relasjonell nærhet i nettverk uten en bestemt geografi. Samtidig observerer andre forskere hvordan regionale nettverk har blitt mer segmenterte og «parallele», de er blitt ekspertnettverk som i mindre grad kommuniserer med hverandre lokalt og regionalt. Dette er også en avstandsdimensjon som favner både stedet og de globale nettverkene. Som en topplerer i et fokalt regionalt selskap sier:

«Globale prosjekter er veldig viktige for oss, men alt for mange av dem har slått feil. Historien til vårt konsern er som et fotavtrykk på nåtiden, en barriere mot nye globale strategier, og det er svært krevende å endre forretningsmodeller og ta inn over seg implikasjonene av dem. Det har vist seg å være forbløffende vanskelig å integrere hele organisasjonen i globale strategier.»

En kjede av hendelser kan se slik ut: Et lokalt selskap etablerer seg ute i markeder der etterspørselen etter for eksempel bygging av offshore skip øker. I det hjemlige miljøet er det mange aktører å spille på, krevende kunder, designmiljøer, leverandørmiljøer og spesialister, flere av dem tett lokaliserte. Ute kan det derimot være få å spille på, tynne miljøer øker kostnadene ved utstyr og spesialiserte tjenester. Ulik arbeidsorganisering virker tilbake på stedet, det vil si hjemstedet. De må håndtere en mer krevende koordinering mellom produksjon, innkjøp, engineering og design. De får oftere større kostnader ved å måtte endre designløsninger sent i produksjonsprosessen, og det er mye tyngre å akkumulere erfaring i alle ledd i organisasjonen og på «stedet». Dette tvinger igjen frem økt press på standardisering av produksjon og ikke minst økt behov for detaljstyring, noe som igjen øker i kompleksitet på grunn av avstand mellom produksjonsheter. Dette virker igjen

inn på innovasjonskraften. Globalt fordi det blir mye mer krevende å forsøke opprønde løsninger, hjemme fordi så mye av produksjonsmiljøet er omstilt eller til og med splittet. Slike prosesser kan endre samspillet i verdikjeden, og mye taus kunnskap blir ikke mobilisert.

På denne måten har vi kunnet se at økt global virksomhet og kommunikasjon, uansett hvor økonomisk fremgangsrik den er, samtidig har lagt press på den sosiale og romlige konstruksjonen av «klyngen» og skapt det vi kan kalle regional divergens. Dette slår igjen inn på stedene. Nettverk blir mer parallelle. Det har oppstått nye skiller lokalt og internt i bedrifter, miljøene har blitt splittet opp og individualisert. I økende grad har den sosiale konstruksjonen «sted» blitt utsatt for divergente prosesser.

Både steder og omgivelser endrer seg, men vi vet for lite om hvordan dette nå endrer den maritime klyngen og regionen, i det minste har ikke klyngelitteraturen utviklet noe samlende syntese av dette. På bakgrunn av tidligere studier ser vi tendenser til at klyngen endrer struktur og sannsynligvis nå blir mer fragmentert, at kunnskapsnettverkene blir mer parallelle og fragmenterte, og vi ser tegn på institusjonell forvitring (Bjarnar, 2010; Bjarnar, Berge & Melle, 2006; Halse & Bjarnar, 2014). Stedene utsettes for press ved at ny teknologi og nye spesialiseringer tvinger seg frem, kunnskapsorganisasjoner og finanseksptise sentraliseres, komplekse prosjekter som involverer både lokale og globale aktører krever mer profesjonalisert ledelse og kunnskap, familieforetak går på børs og det endrer tenkemåter og økonomisk logikk, aktørene får nye partnere som er globale og så videre. Mot denne bakgrunnen stiller vi spørsmålet om stedene utvikler ny kapasitet til å motvirke slike tendenser, eller om modernisering og globalisering utgjør en trussel mot stedet som et sentralt operativsystem i den maritime klyngen.

Vi har sett hvordan steder og ulike former for nærhet i disse stedene sør i fylket Møre og Romsdal har lagt grunnlaget for den videre utviklingen av klyngen gjennom stedskonvergente prosesser. Kulturen på disse stedene var preget av sterk arbeidsmoral, reinvestering og likhet. Spesielt de egalitære normer har på disse stedene spilt en viktig rolle, som stimulerte samarbeid mellom bønder og fiskere og industrigründere. Institusjonell og sosial nærhet har derfor vært avgjørende for disse stedenes utvikling (Boschma, 2005). Med en institusjonell og sosial nærhet som grunnlag har en felles erfarings- og kunnskapsbase blitt utviklet og skapt kort kognitiv avstand mellom aktørene. Gjennom tett samspill mellom fiskere og skipsbyggere har en likevel hatt variasjon i kunnskapene, slik at den kognitive avstanden ikke har blitt for liten. Tilsvarende har evne til å hente kunnskap globalt vært viktig for å unngå såkalt «lock-in». Et eksempel på dette var i den første halvdel av 1900-tallet, hvor utvidelse av havfisket representerte en markedsendring som igjen sti-

mulerte aktører til å tilegne seg kunnskap utenfra. På denne måten ble nye og innovative løsninger utviklet for å imøtekomme den nye etterspørselen.

Etter hvert som stedene utviklet seg, utviklet det seg samarbeid på tvers av stedene, gjennom felles prosjekt, og sirkulasjon av arbeidstakere internt i klyngen. Vi så en utvikling fra organisatorisk nærhet lokalt på stedene til organisatorisk nærhet i hele regionen. Samarbeidsprosjektene i klyngen var med på å redusere den organisatoriske avstanden på tvers i klyngen, og var med på å etablere den maritime klyngen som aktørene opplevde som en felles enhet gjennom klyngekonvergente prosesser. Historien forteller at det hele startet med stedene, karakterisert med de ulike formene for nærhet, som dannet grunnlaget for at disse stedene utviklet seg og senere ble koblet sammen med andre steder i klynger, gjennom samarbeid og kunnskapsdeling, sirkulasjon av arbeidstakere og noen ganger oppkjøp av bedrifter i klyngen. Gjennom samarbeid har klyngen utviklet en felles identitet, og felles relasjonell og kulturell kapital. Disse prosessene, hvor stedene har stått som en kraft i utviklingen, har skapt den maritime klyngen slik som vi kjenner.

I motsetning til de konvergente prosessene beskrevet ovenfor har globalisering ikke tatt utgangspunkt i selve stedene, men i klyngeorganisasjoner som har blitt kjøpt opp av internasjonale aktører, som har flyttet produksjon til lavkostland og leid inn utenlandske arbeidere. Vi har sett hvordan disse selskapene i økende grad er blitt dominert av økonomisk rasjonalitet, hvor markedsstyrte produksjonsmodeller med standardisering har vært nødvendig for å oppnå strømlinjeformede globale verdikjeder. I disse organisasjonene har kunnskap i økende grad blitt beskyttet og holdt innenfor organisasjonenes grenser. Denne utviklingen har ført til divergens på klyngenivå, som er godt dokumentert gjennom en rekke studier (Halse, 2017; Halse & Bjarnar, 2014). De ulike formene for nærhet mellom klyngebedrifter som ble utviklet i perioden med samarbeid på tvers av steder, har dermed blitt svekket gjennom disse divergerende prosessene som følge av globalisering. Som indikert i figur 10.1 påstår vi med utgangspunkt i vår kunnskap om den maritime klyngen at denne divergerende prosessen også ser ut til å ha påvirket stedene i klyngen. Det er indikasjoner på at dette også igjen har slått inn i stedene ved at nettverk har blitt mer parallelle, og det har oppstått nye skiller lokalt og internt i bedrifter, miljøene har blitt splittet opp og individualisert. I økende grad har den sosiale konstruksjonen «sted» dermed blitt utsatt for divergente prosesser.

AVSLUTNING

Egenskaper ved og prosesser knyttet til steder har i klynge-litteraturen vært nærmest fraværende som forklaring på fremveksten og dynamikken til regionale inno-

vasjonssystem. I denne artikkelen har vi sett på hvilken betydning steder og deres ulike former for nærhet har hatt for fremveksten av den maritime klyngen i det vi benevner som steds- og klyngekonvergente prosesser. Med utgangspunkt i tematisering av territorielle aspekter i økonomisk utvikling i klynge litteratur har vi dyrket frem de idealtypiske prosessene stedskonvergens og stedsdivergens på den gjensidige konstituering av sted og klynge i en global verden. Denne idealtypiske tilnærmingen åpner for steder som relativt fastlagte empiriske fenomener. Gjennom empirisk historisk litteratur og ikke minst gjennom vår egen gjennomgang av historiske arkiver, som består av materiale knyttet til bestemte steder, har vi vist at disse har representert en nøkkelfaktor i utviklingen av den maritime klyngen. Samtidig erkjenner vi at det vil være mye mer å hente ut fra lokalhistoriske og regionalhistoriske studier av konkrete steder for fremtidig forskning. Her har vi måttet nøye oss med idealtyper, altså steder som abstraksjoner fra lokale–globale prosesser som vi har god faktisk kunnskap om (Weber & Tawney, 1930).

I denne studien belyser vi hvordan steder er viktig for klynger, og hvordan globalisering kan påvirke dette. Ved å forankre forskningen i stedets historie oppnår vi en dypere forståelse for hvordan de endringene vi har sett med globalisering av klyngen, påvirker stedene og dermed også klyngen. Globalisering har imidlertid ført til fragmentering av klyngeverdikjeder, og klyngebaserte selskaper har i en ny grad blitt aktører i flere kunnskapsnettverk, produksjonsnettverk og verdikjeder på flere geografiske skalaer. Vi benevner dette som divergerende prosesser, som har skapt større avstand langs de ulike avstandsdimensjoner på klyngenivå, men som også har påvirket stedene som i sin tid var selve vuggen til klyngen.

Bidraget fra denne studien er både teoretisk og praktisk. Teoretisk bidrar studien å bringe stedet tilbake i klyngeforskning ved å belyse stedets rolle i klyngers evolusjon, både tilblivelse og senere utvikling, som med globalisering. Studien har også et potensielt praktisk bidrag for klyngepolitikk. Dagens klyngepolitikk legger hovedsakelig vekt på tiltak på klyngenivået, med fokus på møteplasser og prosjekter på tvers av aktører internt i klyngen, og mellom klynger og internasjonale aktører. Klyngepolitikk må utformes slik at stedenes rolle for klyngers vekst og utvikling blir ivaretatt.

MERKNADER

Forfatterne har ingen interessekonflikter.

REFERANSER

- Amdam, R.P. & Bjarnar, O. (2015). Globalization and the Development of Industrial Clusters: Comparing Two Norwegian Clusters, 1900–2010. *Business History Review*, 89(4), 693–716.
- Andersen, H.W. (1997). Producing producers: shippers, shipyards and the cooperative infrastructure of the Norwegian maritime complex since 1850. I J. Zeitlin & C.F. Sabel (red.), *World of possibilities: flexibility and mass production in western industrialization*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Asheim, B.T., Isaksen, A. & Trippel, M. (2019). *Advanced introduction to regional innovation systems*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Pub.
- Berg, N.G. & Dale, B. (2004). Sted – begreper og teorier. I N.G. Berg, B. Dale, H.K. Lysgård & A. Løfgren (red.), *Mennesker, steder og regionale endringer*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Berge, D.M. (2006). Ringvirkninger og nyskaping. I O. Bjarnar, D.M. Berge & O. Melle (red.), *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag: Fra fri fisker til regulert spesialist 1960–2006* (Vol. 2, s. 317–366). Trondheim: Tapir Akademiske Forlag.
- Berge, D.M. & Bjarnar, O. (2008). *Technological change and transformation of clusters. The Møre and Romsdal maritime cluster in Mid-West Norway 1960s–2008*. Paper presentert på Regional Studies Association Annual International Conference: Regions – the Dilemmas of Integration and Competition?, Praha, Tjekkia, 27.–29. mai 2008.
- Bjarnar, O. (2006a). Introduksjon til det nye havfisket. I O. Bjarnar, D.M. Berge & O. Melle (red.), *Halfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag: Fra fri fisker til regulert spesialist* (Vol. 2, s. 11–26). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Bjarnar, O. (2006b). Skipsrederiet. I O. Bjarnar, D.M. Berge & O. Melle (red.), *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag: Fra fri fisker til regulert spesialist: 1960–2006* (Vol. 2, s. 287–316). Trondheim: Tapir Akademiske Forlag.
- Bjarnar, O. (2010). Transformation of knowledge flow in globalising regional clusters *Arbeidsnotat* (Vol. 2010:2, s. 22 s.). Molde: Høgskolen i Molde.
- Bjarnar, O. & Berge, D.M. (2006). Skipsrederier, havfiske og industriell utvikling 1960–2006. I O. Bjarnar, D.M. Berge & O. Melle (red.), *1960–2006: fra fri fisker til regulert spesialist* (Vol. 2, s. 439–456). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Bjarnar, O., Berge, D.M. & Melle, O. (2006). *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag bind 2: Fra fri fisker til regulert spesialist*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Boschma, R.A. (2005). Proximity and Innovation: A Critical Assessment. *Regional Studies*, 39(1), 61–74.
- Bukve, O., Løseth, A. & Gammelsæter, H. (2004). *Nord-Vestlandet – liv laga?* Ålesund: Sunnmørs-posten forlag.
- Castells, M. (1996). *The rise of the network society*. Malden, Mass.: Blackwell Publishers.
- Castells, M. (1999). Grassrooting the space of flows. *Urban Geography*, 20(4), 294–302.
- Castree, N. (2003). *Place: Boundaries and Connections in an Interdependent World*. London: Sage.
- Døssland, A. (2006a). Då hollendarar og engelskmenn rådde i Nordsjøen. I A. Døssland & A. Løseth (red.), *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag: Mot fjernare farvatn 1860–1960* (Vol. 2, s. 13–42). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.

- Døssland, A. (2006b). Gjennombrøtstida for fiskedampen. I A. Døssland & A. Løseth (red.), *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag: Mot fjernare farvatn 1860–1960* (s. 119–150). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Etzkowitz, H. & Leydesdorff, L. (2000). The dynamics of innovation: from National Systems and «Mode 2» to a Triple Helix of university–industry–government relations. *Research Policy*, 29(2), 109–123.
- Giskeødegård, M.F. & Guvåg, B. (2018). Kapittel 18: Nærhet og Avstand. I H. Hogset, D.M. Berge & K.Y. Dale (red.), *Det regionale i det internasjonale* (s. 333–354).
- Halse, L.L. (2017). The evolution and transformation of industrial clusters: a conceptual model. *Int. J. Manufacturing Technology and Management*, 31(1/2/3), 176–191.
- Halse, L.L. (2020). Global Sourcing Strategies and the Dynamics of Cluster Knowledge Sharing: An Evolutionary Perspective. *Journal of Innovation Economics & Management*, 33(3), 53–78.
- Halse, L.L. & Bjarnar, O. (2014). Social fields of knowledge flows: A regional cluster in a global context. I R. Rutten, P. Benneworth, D. Irawati & F. Boekema (red.), *The social dynamics of innovation networks: From learning region to learning in socio-spatial context* (s. 157–176). London: New York: Routledge.
- Hodne, F. & Grytten, O.H. (1992). *Norsk økonomi 1900–1990*. Oslo: Tano.
- Holloway, L. & Hubbard, P. (2013). *People and place: the extraordinary geographies of everyday life*. Oxon, England, New York, New York: Routledge.
- Håkansson, H., Tunisini, A. & Waluszewski, A. (2002). *Place as a resource in business networks*.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Lysgård, H.K. (2004). Romlighet i studier av mennesker, steder og regioner. I N.G. Berg, B. Dale, H.K. Lysgård & A. Løfgren (red.), *Mennesker, steder og regionale endringer*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Løseth, A. (1996). *Likskap og lagdeling: 1920–1972* (Vol. 3). Oslo: Samlaget.
- Løseth, A. (2006). Fiskeprodukta, industrien og eksporten. I A. Døssland & A. Løseth (red.), *Havfiskeflåten i Møre og Romsdal og Trøndelag: Mot fjernare farvatn 1860–1960* (Vol. 1, s. 411–440). Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Porter, M.E. (1990). *The competitive advantage of nations*. London: Macmillan.
- Porter, M.E. (1998). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, 76(6), 77–90.
- Torre, A. & Gilly, J.-P. (2000). On the Analytical Dimension of Proximity Dynamics. *Regional Studies*, 34, 169–180.
- Ulstein. (2007). Turning visions into reality. Forretnings- og strategiplan for Ulsteinkonsernet 2007–2009. I Ulstein (red.). Ulsteinvik.
- Weber, M. & Tawney, R.H. (1930). *The Protestant ethic and the spirit of capitalism*. London: Unwin University Books.
- Wicken, O. (1995). *Norsk fiskeriteknologi: politiske mål i møte med regionale kulturer* (Vol. 17, 94). Oslo: SINTEF, STEP – Centre for Innovation Research.