



Masteroppgave

BØK950 Økonomi og administrasjon

Maritime klynga på Møre, finansiell status før og under Covid-19 pandemien.

Anne Merete Moldskred

Totalt antall sider inkludert forsiden: 56

Molde, 19.05.2023



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

<i>Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:</i>		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§16 og 36.	<input type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert, jf. høgskolens regler og konsekvenser for fusk og plagiat	<input type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk	<input type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input type="checkbox"/>

Personvern

Personopplysningsloven

Forskningsprosjekt som innebærer behandling av personopplysninger iht.
Personopplysningsloven skal meldes til Sikt for vurdering.

Har oppgaven vært vurdert av Sikt?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

- Hvis nei:

Jeg/vi erklærer at oppgaven ikke omfattes av Personopplysningsloven:

Helseforskningsloven

Dersom prosjektet faller inn under Helseforskningsloven, skal det også søkes om
forhåndsgodkjenning fra Regionale komiteer for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk,
REK, i din region.

Har oppgaven vært til behandling hos REK?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 30 poeng

Veileder: Arezoo Soltani

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Opgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å

gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Dato: 19.05.2023

Forord

Denne oppgåva markerer eit punktum for fire hektiske studieår. Fyrst måtte eg fullføre Bachelorgraden, før eg kunne få fullføre Mastergraden. Eg har vore i 100% arbeid heile vegen, så all studie har eg gjennomført som fjernstudent. Å sjonglere familieliv, jobb og skule har tidvis vore hektisk, men det har òg vert veldig lærerikt og interessant.

Oppvaksen på sunnmøre og opplevd sjølv spesielt kva nedturar i den maritime klynga gjer med lokalsamfunnet. Samt så jobbar eg i eit selskap som har avdeling på Sunnmøre berre på grunn av den maritime klynga her, der eg òg har vert med på opp- og nedturar i bedrifta. Det er både fasinerande og samtidig skremmande med den maritime klynga. Hittil i mitt arbeidsliv har eg følt at klynga har vist stor omstillingsevne, og nedturane har etter omstende gått greitt.

Covid-19 pandemien gav same usikkerheit i samfunnet som tidlegare nedturar har gitt. Vart derfor litt interessert i å sjå nærmare på korleis Covid-19 pandemien faktisk påverka den maritime klynga på sunnmøre.

Eg vil gjerne takke mine to døtrer for oppmuntring og konstruktive tilbakemeldingar, i tillegg vil eg gjerne takke min ektemann for god støtte og tolmodigheit. Samtidig vil eg takke vegleiaren min som har styrt meg i korrekt retning og vore tilgjengeleg for hjelp når behovet var der.

Samandrag

I denne masteroppgåva vert det sett på Covid-19 pandemien sin påverknad på den maritime klynga Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal. Der vil det verte forsøkt å belyse forskingsmålet «Blue Maritime Cluster sin finansielle status før og under Covid-19 pandemien». Forskingsmålet vil verte forsøkt belyst ved bruk av analyse av seks forskjellige nøkkeltal. Analysen er utført med data frå rekneskapsåra 2018 til 2021. Funn er vist i tabellar per bedriftstype som vert samanlikna, dette er reiarlag, skipsdesign, utstyrsleverandørar og verft.

Grunnen for å sjå på den maritime næringa er fordi den er viktig i norsk økonomi, for både sysselsetting og verdiskaping (Basso og Helseth, 2021). Det kan ein sjå på nøkkeltala for den maritime næringa i 2021, henta frå Menon publikasjon 2023. Den maritime næringa har 88 800 sysselsette, 466 milliardar i omsetting og 164 milliardar i verdiskaping (Abrahamoglu med fleire, 2023). Der har vore gjennomgått strukturelle og innhaldsmessige endringar dei siste 20 åra i den norske maritime næringa. Frå å vere tungt retta mot deepsea-segmentet og deretter olje- og gassnæringa, så er næringa nå omstilt seg til å vere retta mot ulike havnæringar dei siste åra, som cruise, passasjertransport og havbruk (Basso og Helseth, 2021).

Resultata som vert funnet tilseie at Covid-19 pandemien ikkje påverkar i den grad ein frykta då pandemien trefte. Men sjølv om Covid-19 pandemien skapte utfordringar for mange bedrifter. Så ser ein på utviklinga av rekneskapstala i løpet av 2020 og siste tilgjengelege rekneskapstal frå rekneskapsåret 2021, at Covid-19 pandemien ikkje trefte næringa så hardt som frykta. Det har jamt over gått bra i den maritime næringa (Abrahamoglu med fleire, 2023).

Innhald

1.0	Innleiing	1
1.1	Motivasjon.....	1
1.2	Forskingsmål	2
1.3	Avgrensing	3
1.4	Oppbygging av oppgåva.....	4
2.0	Teori og litteratur.....	5
2.1	Næringsklynge.....	5
2.1.1	Maritime klynge i Møre og Romsdal.....	10
2.2	Covid-19 Pandemien	13
2.3	Nøkkeltal	16
3.0	Metode.....	21
3.1	Forskingsmetode	21
3.2	Val av aktørar	23
3.3	Datainnsamling.....	24
3.3.1	Økonomiske analyse	25
3.4	Datakvalitet	25
3.4.1	Pålitelegheit.....	25
3.4.2	Gyldigheit.....	26
4.0	Resultat	28
4.1	Reiarlag	28
4.2	Skipsdesign.....	29
4.3	Utstysleverandør	30
4.4	Verft.....	32
5.0	Diskusjon.....	34
6.0	Konklusjon.....	44
	Referanseliste.....	46

1.0 Innleiing

Innleiinga vil fyrst belyse motivasjonen for å skrive denne oppgåva. Vidare vil det verte gjort reie for forskingsmålet. Deretter vil det verte opplyst om avgrensingar som er satt og til slutt forklart korleis studien er bygd opp.

1.1 Motivasjon

Maritim næring er viktig i norsk økonomi, for både sysselsetting og verdiskaping i store delar av landet. I 2019 bidrog næringa med 156 milliardar kroner i verdiskaping, og stod dermed for sju prosent av verdiskapinga i privat næringsliv når oljeoperatørane vert heldt utanfor (Basso og Helseth, 2021). Den maritime næringa er både ein av Noregs viktigaste næringar for sysselsetting og ei høgproduktiv næringa. Verdiskapinga per sysselsett er rundt 70 prosent høgare i den maritime næringa enn i det resterande næringslivet (ekskludert oljeoperatørane) (Basso og Helseth, 2021).

I følge Koilo og Grytten (2019) vert finansiell stabilitet sett på som sentralt for berekraft både i finansmarknader og for bedrifter. Det kan definerast som eit finanssystem sin robustheit til å overleve i dårlege tider. Dette inneber at bedrifter skal kunne skaffe tilstrekkeleg kapital til at bedrifta kan overleve i dårlege tider, i form av aksjar, lån, kreditt eller nokon andre spesielle finansieringsmidlar (Koilo og Grytten, 2019). Den maritime næringa falt djupt ned i avgrunnen då reiarlag og verft vart ramma av offshorekrisa, noko som påverka sterkt arbeidsmarknaden i den maritime næringa (Koilo, 2019).

Ved Covid-19 pandemien fekk ein overskrifter som «Ujamne koronafall i fylka i 2020», der ein kan lese at nedgangen var størst i kystfylka i Møre og Romsdal og Vestland (Statistisk sentralbyrå, 2022). Nedgang med respektive 8,2 og 6,2 prosent, medan i Oslo, Viken og Agder var nedgangen i volum berre 2 prosent (Statistisk sentralbyrå, 2022). Der oppturar og nedturar i den maritime næringa alltid har vore ein del av kvardagen til dei som er avhengig av den. Det å snu motgang til ei utfordring og vidare til endring og innovasjon er ei av styrkane til den maritime klynga. Og hittil har klynga klart å vende seg raskt nok til å hevde seg i resten av verda, både teknologisk og kunnskaps messig (Berger med fleire, 2003).

Det var ifølge Koilo og Grytten (2019) nødvendig å gjennomføre studien som ville tillate oss å få eit generelt bilde av den dåverande økonomiske situasjon i 2018 i den maritime næringa etter offshorekrisa (Koilo og Grytten, 2019). For å bygge vidare på den studien, så vil det vere spennande å sjå korleis den finansielle status i den maritime næringa utvikla seg ved Covid-19 pandemien, og prøve å få eit generelt bilde av den økonomiske situasjonen vi har per 2021.

Har alltid funnet evna klynga har til å reise seg etter ein nedtur veldig fasinerande, og på same tid følt at nedturen den har med seg er ein negativ skugge. Har den maritime næringa klart seg bra, eller har Covid-19 pandemien hatt store negative påverknader? Sidan maritime klynger er viktige for både næringsutvikling og nasjonal økonomi, kan forskning på maritime klynger ikkje berre bidra til næringslutningar i privat sektor, men også offentleg politikk for maritim næringsutvikling (Li og Luo, 2021).

1.2 Forskingsmål

Hensikta med denne oppgåva er å belyse den finansielle statusen til bedrifter som høyre til den maritime næringa i Møre og Romsdal. Med utgangspunkt i Koilo (2019) og Koilo og Grytten (2019) sine økonomiske analysar av bedrifter som høyre til den maritime klynga i Møre og Romsdal der Koilo (2019) finn ut av påverknaden offshorekrisa i 2014 hadde på klynga. Vil ein i denne oppgåva sjå etter endringar frå 2018 til 2021, for å sjå etter eventuelle påverknader av Covid-19 pandemien.

Tabell 1 viser ein oversikt av endringar i tilsette, omsetting og bedrifter ved oljepris fall i 2014 og starten av Covid-19 pandemien i 2020/2021.

	2013	Oljepris fall		Covid-19	
		2014	2017	2018	2021
Reiarlag	18	20	18	18	19
Verft	14	14	14	14	10
Skipsdesign	14	13	13	13	6
Utstyrslleverandørar	172	169	170	170	131
Tilsette	22 500	22 500	15 000	13 300	13 680
Omsetting i NOK	55 mrd	55 (2013)	53 mrd	47 mrd	45,5 mrd

Tabell 1: Ei oversikt over nøkkelinformasjon frå Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal sine årlege rapportar frå årstal vist i tabellen (Blue Maritime Cluster, 2022).

Med mål om å finne positiv eller negativ trend gjennom økonomisk analyse av nøkkeltal for den maritime klynge i Møre og Romsdal. Utifrå det som er nemnt over, så er dette mitt forskingsmål:

«Blue Maritime Cluster sin finansielle status før og under Covid-19 pandemien.»

For å kome fram til ein konklusjon på forskingsmålet mitt så vil eg gjennomføre ei økonomisk analyse av nøkkeltal. Eventuell konklusjon vil verte vurdert mot teori. Eg meina det er viktig å skrive om den finansielle status på den maritime næringa, sidan den maritime næringa er ifølge Basso og Helseth (2021) ein av Noregs viktigaste næringar for sysselsetting og ei høgproduktiv næringa.

1.3 Avgrensing

Blue Maritime Cluster har medlemmar frå alle ledd i den maritime næringa. Medlemmane i den maritime klynge per januar 2023 består av 13 Reiarlag/Operatørar, sju Verft, seks Skipsdesign, 82 Utstyrsleverandørar, 20 Tenesteleverandørar, fem Forsking/utdanning/akademia, ni Finans/jus/investor, fem offentlege etatar og ni organisasjonar (Blue Maritime Cluster, personleg kommunikasjon i e-post, 30.januar 2023). Eg har valt å avgrense det til bedrifter som var medlem av Blue Maritime Cluster per januar 2023, og til dei bedriftene som har rekneskapstal frå 2018 til 2021. Så nyoppretta bedrifter i perioden frå 2018 til 2021 som ikkje har rekneskapstal kvart av dei fire åra er ikkje med.

Når ein snakkar om Blue Maritime Cluster, så fokusera ein i utgangspunktet på den maritime næringa, og let dei fleste marine operasjonar, som fiske, havbruk og petroleumsboring vere ute (Koilo og Grytten, 2019). Har òg sortert vekk større konsern som har fleire segment/bransjar i same rekneskap, som for eksempel elektronikk til vanlege husstandar. Dette for å få fram tal som har med den maritime næringa å gjer. Vidare, så har eg også valt å sjå vekk frå tenesteleverandørar, forskning, finans, offentlege etatar og organisasjonar. Dette på grunn av at det kan vere vanskeleg å finne det offshore-relaterte i rekneskapen.

Eg vil dermed sete att med ni reiarlag, fire verft, fire skipsdesign og 54 utstyrsleverandørar. I tillegg er det valt åra 2018 og 2021 for å sjekke kva utviklinga eller påverknaden av Covid-19 pandemien eventuelt har hatt. Med dette vil ein kunne samanlikne åra 2018 til 2021 for å sjå om der er eventuelle trendar å finne. Ved val av Blue Maritime Cluster så er den naturleg geografisk avgrensa til Møre og Romsdal fylke, der Ålesund området har dei fleste selskapa og størst aktivitet (Koilo, 2019).

1.4 Oppbygging av oppgåva

Denne oppgåva består av 6 kapittel.

Kapittel 1 startar fyrst med innleiing, der det er gitt eit kort innblikk i kva motivasjonen for å skrive denne oppgåva er. Vidare er det forklart kva som er forskingsmål og kva for avgrensingar som er satt. I kapittel 2 er det forklart kva ei klynge er og kva avgrensingar pandemien satt, samt kva den maritime klynga i Møre og Romsdal er. Deretter kjem ein introduksjon til økonomiske nøkkeltal med forklaring av nøkkeltal og utrekning. Kapittel 3 handlar om metode, der eg vil forklarar kva for metodiske val eg har tatt og korleis studien har vorte gjennomført. Det vert også gått litt innpå datainnsamling. I kapittel 4 er der ein presentasjon av resultatet av dei økonomiske nøkkeltala og i kapittel 5 vil eg diskutere resultatata presentert i kapittel 4. Kapittel 6 inneheld konklusjon og funn. Og etter kapittel 6 finn ein referanseliste.

2.0 Teori og litteratur

I dette kapitlet vil eg presentere litt teori og litteratur innan forskingsfeltet maritime klynger. Det vil blant anna verte forsøkt forklart kva ei næringsklynge er, samt prøvd å forklare uttrykket næringsklynge. Videre så vil det også verte belyst litt angående den maritime klynga i Møre og Romsdal, Blue Maritime Cluster, og forklart litt rundt Covid-19 pandemien og dei utfordringane den kom med. Heilt til slutt vil eg forklare dei seks nøkkeltala eg kjem til å bruke i min økonomiske analyse.

2.1 Næringsklynge

I følge store norske leksikon er næringsklynge ein teori som viser korleis bestemte eigenskapar ved næringslivet i eit land eller ein del av eit land bidrar til å auke konkurranseevna til bedrifter som er del av ei næringsklynge (Store Norske Leksikon, 2023). Vidare kan ein lese at det kjem fram at det ikkje finst ein presis og dekkande definisjon på kva ei næringsklynge er, men ein kan finne ei felles kjerne for kva ei næringsklynge er (Jacobsen, 2008). Det er i følge Jacobsen (2008) ein eller anna form for geografisk avgrensa positiv eller negativ effekt som fører til høgare produktivitet blant aktørane som er lokalisert i same området, kontra dei som er lokalisert utanfor det område. Det vil seie at bedriftene oppnår gevinst ved å vere lokalisert i ei klynge, eller forklart med at eit næringsmiljøet oppnår sjølvforsterkande oppgradering og vekst (Jacobsen, 2008).

Næringsklynger vert betrakta som grunnlaget for konkurranseevne, noko som fremmer innovasjon og berekraft. Den maritime aktiviteten er avhengig og sterkt knytt til havet, derfor er det naturleg at den maritime klynga er lokalisert i eit kystmiljø (Basso og Helseth, 2021). Vidare kan ein seie at ei næringsklynge er ein konsentrasjon av kunnskapsbedrifter som samhandlar og innoverer gjennom utstrekt grad av kompetansedeling og samarbeid. Bedrifter som er med i ei næringsklynge, dei veks meir, skaper meir og er meir innovative enn bedrifter som står utanfor ei næringsklynge (Basso og Helseth, 2021).

I tillegg kan ein ta med at i 2003 utførte Benito, med fleire, ei klyngeanalyse basert på Porter sin diamant, ved bruk av rekneskapstal og internasjonale handelsdata. Dei fant at dynamiske industrielle og lokale klynger er viktige for å skape økonomisk verdi, og i tillegg viktige for nasjonen sin velstand og velvære for sine borgarar. Der konkurransefortrinn vert skapt i samspel mellom bedriftene sine rivaliseringar. Det er faktorforhold som krevjande kundar og kvaliteten på relatert og støttande segment som også aukar konkurransefortrinn. Sjølv om det kan vere forventa ein gradvis nedgang, er betydninga av maritim sektor fortsett sterk, den har stor vekt i norsk økonomi og i samfunnet også i dag (Benito med fleire, 2003).

Shi, med fleire (2020), gjennomførte ein metaanalyse av 113 relevante artiklar der dei fann ut at der ikkje finst ein felles definisjon på kva ei maritim klynge er. Der er heller ingen klare hensiktsmessige metodar og teoriar for å analysere klynger. Men ein finn at ofte så er Porter sin diamant vist til ved analyse av klynger. Danning og vekst av klynger vert påverka betydeleg av klynga sin konkurranseevne. Faktorar som påverkar klynga sin konkurranseevne er mangfaldige og komplekse, aktørar i klynga samhandlar med kvarandre og dei gjer politikken rundt klynge til ein omfattande utføringsform (Shi med fleire, 2020). Vidare kan ein lese frå Doloreux (2017) at vedvarande akademisk gransking av fenomenet maritime klynger er ikkje overraskande, sidan dei har fått popularitet som eit viktig strategisk verktøy og som forretningsstrategi for å støtte og fremme økonomisk utvikling. I tillegg så har dei òg støtte for potensiell innovasjon og teknologisk utvikling (Doloreux, 2017).

Alfred Marshall vert sett på som forfaderen til industriklynge teorien, og vi finn dei viktigaste fundamenta hans i boka «Principals of Economics» frå 1920. Han identifiserte tre kjelder til «lokalisering» som vil seie klyngedanning (Jacobsen, 2008).

Dei tre kjeldene er:

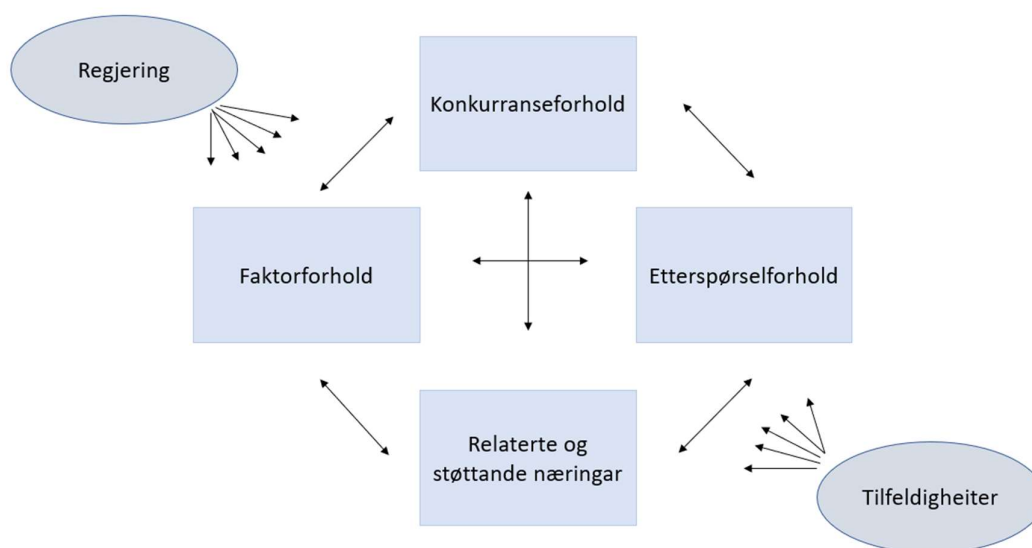
- felles marknad for kompetent personell, betre tilgang til faglært arbeidskraft
- vare- og teneste leverandørane sin spesialiserings moglegheit
- kunnskapsspreiing mellom konkurrerande firma

Industrikllynger vert betrakta som ein pilar for konkurranseevne, innovasjon og berekraft for dagens økonomiar, for dei kan ha levedyktige konkurransefortrinn for næringer og nasjonar (Stavroulakis, 2015). Sjølv om det var Marshall som fant opp klyngeomgrepet, var det Michael Porter som sørger for å løfte omgrepet ut av den akademiske verden og opp på den politiske agenda (Jacobsen, 2008).

Porter (1998) visualiserte effekten på konkurranse i det lokale forretningsmiljøet i form av ein diamant, som vist i figur 1.

Dei fire samanhengande påverknadane eller faktorane er:

- faktorforhold (tilgang på arbeidskraft, teknologi, kompetanse)
- etterspørselsforhold (lokale kundar sin grad av intellektuelt høgt utvikla, kor avanserte og kompliserte er kundekrava)
- konkurranseforhold (arten og intensiteten av lokal konkurranse)
- relatert og støttande næringer (det lokale omfanget av leverandørar og relatert næringer)



Figur 1. Porter sin diamant, teikna sjølv. Inspirert av Benito med fleire, 2003.

Porter identifiserte i tillegg til dei fire faktorane, to ytre påverknadar, rolla til regjeringa og tilfeldigheter (figur 1). Gjennom offentlig politikk kan regjeringa ha ei viktig rolle for konkurransen, med tanke på bruk av subsidier eller skattelegging. Tilfeldigheter kan påverkast av den enkelte person, og kan ha lite relevans med det som elles skjer i eit land (Jacobsen, 2008). Michael Porter sin diamantmodell er meir eit rammeverk enn ein teori. Dette rammeverket vert brukt til å studere klynger. Diamanten understrekar korleis desse fire faktorane vert kombinert for å produsere eit dynamisk, stimulerande og intenst konkurransedyktig forretningsmiljø (Jacobsen, 2008).

Klynger er ifølge Porter (1998) geografiske konsentrasjonar av samankopla selskap og institusjonar i eit bestemt felt. Klynger omfattar ei rekke tilknytte bransjar og andre einingar som er viktige for konkurransen. Konkurransetrinnet i ein global økonomi ligg i aukande grad i lokale ting – kunnskap, relasjonar, motivasjon – som fjerne rivalar ikkje kan matche (Porter, 1998). Ei «maritim klynge» er ei spesifikk grein av «generell næringsklynge». Med 200 års historie har teoriar om generelle næringsklynger blitt godt utvikla i mange retningar (Li og Luo, 2021).

Vidare kan ein lese frå Li og Luo (2021) at Maritime klynger er svært viktige for både næringsdrift og nasjonal økonomi. Frå perspektivet til forretningsdrift kan bedrifter forbetre sin konkurransevne ved å bli med i ei maritim klynge, der dei kan nyte dyktige arbeidskraft, dele informasjon og ha eit nærmare forhold til kundar. Ei heil maritim klynge er eit økosystem i seg sjølv, der maritime bedrifter og institusjonar kan vekse, utvikle seg og kome kvarandre til gode (Li og Luo, 2021).

Maritim aktivitet har lange tradisjonar i Noreg. Vikingane var flinke til å bygge raske krigsskip som kunne nå dei fjerne hjørna av planeten, og dei var dyktige navigatørar (Monteiro med fleire, 2013). Noreg har sidan 1800-talet vert å betrakte som ein av verdas største sjøfartsland målt i tonnasje (Store Norske Leksikon, 2023). Dette mykje på grunn av Noreg sin lange kystlinje med levedyktige kystmiljø der kompetanse på skipsbygging og sjømannskap har vorte overført og utvikla mellom generasjonar (Store Norske Leksikon, 2023).

Det maritime næringsmiljøet i Noreg har i mange år vorte omtala ikkje berre som ei næring som består av enkelt bedrifter og bransjar, men som ei komplett næringsklynge der elementa i klynga forsterkar kvarandre (Basso og Helseth, 2021). Noko som gjer at bedriftene som er knytt til den maritime næringsklynga i Møre og Romsdal viser langsiktig konkurransevne og innovasjon, som kan knytast til klyngeeffekt. Bedriftene er nært knytt saman gjennom samhandling og konkurranse. Og i den globale marknaden set klynga på lokal kompetanse og nære lokale relasjonar (Benito med fleire, 2003). Denne dominansen gjer at der er fleire bedrifter av nasjonale og globale interesser som vil etablere seg på Sunnmøre.

Den maritime næringa er ei av Noreg sin viktigaste næring og spela som nemnt ei sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting i store delar av landet (Basso og Helseth, 2021). Langs heile den norske kyst finn ein ei komplett maritim klynge, der verdsleiande selskap inngår og den dekker eit breitt spekter av segment (Monteiro med fleire, 2013). Og den maritime næringa utgjer ei komplett klynge fordi den inneheld fleire aktørar, samansett av tre hovudgrupper, skipsfart, maritime tenester og skipsindustri. Desse tre hovudgruppene er omgitt av foreiningar, utdannings- og forskingsinstitusjonar og politiske organ (Monteiro med fleire, 2013).

Den maritime klynga er i dag landets mest kunnskapsintensive og innovative næring, og bidrar med rundt ni prosent av all verdiskaping i norsk næringsliv (Maritimt Forum, 2023). Der er blant anna bilfrakt, brønnbåtar, skipsfinansiering, utvikling av skipsutstyr, skipsdesign og system for dynamisk posisjonering. I tillegg står norske bedrifter og kunnskapsaktørar bak ein kontinuerleg straum av innovasjon innan skipsdesign, dynamisk posisjonering, framdriftssystem, utstyr og tenester (Abrahamoglu med fleire, 2023).

Der har vore gjennomgått strukturelle og innhaldsmessige endringar dei siste 20 åra i den norske maritime næringa. Frå å vere tungt retta mot deepsea-segmentet og deretter olje- og gassnæringa, så er næringa nå omstilt seg til å vere retta mot ulike havnæringar dei siste åra, som cruise, passasjertransport og havbruk (Abrahamoglu med fleire, 2023). Oljeprisfallet i 2014 og påfølgande offshorekrise pressa fram eit behov for omstilling i heile den maritime næringa. Dette har ført til at næringa er meir fordelt på fleire segment nå enn den var for fem til ti år sidan. Og akkurat denne omstillingsevna er trekt fram som næringa si største styrke (Abrahamoglu med fleire, 2023).

Den maritime klynga i Noreg er i følgje Monteiro med fleire (2013) ikkje basert i ein region i landet, den er konsentrert i forskjellige regionar langs kysten. Frå Oslo området og heile vegen til den midtarste delen av Noreg (Monteiro med fleire, 2013). Ein av dei regionane inneheld ei av dei komplette maritime klyngene i Noreg, kalla Blue Maritime Cluster, konsentrert til Møre og Romsdal med Ålesund område som vertskap. Som består av samanhengande selskap og næringar som alle er knytt til maritim sektor (Koilo, 2019).

2.1.1 Maritime klynge i Møre og Romsdal

Stavroulakis, Papadimitriou og Tsirikou (2021) finn at den maritime klynga Nordvestlandet, som ligg i regionen Sunnmøre (Møre og Romsdal) er eit interessant maritimt klyngecase. Dei meina at denne klynga er ei lydskildring av det maritime klyngeomgrep; det er eit nettverk med avhengige bedrifter, lokalisert i same breie geografiske region, med lønnsame og effektiv aktivitetar gjennom samarbeid og deling av ressursar med kvarandre (Stavroulakis med fleire, 2021).

Den maritime klynga på sunnmøre har utvikla seg frå enkle fiskefartøy til høgteknologiske fartøy i verdsklasse (Mafoss, 2023). Det maritime næringsmiljøet i Noreg er å betrakte som ei komplett næringsklynge, der elementa i næringsklynga styrker kvarandre (Basso og Helseth, 2021). Også her, trekt fram av Koilo (2019) at det er betydeleg gjensidig avhengigheit mellom aktørar innan den maritime næringa, og ei sterk vektlegging av innovasjon og teknologisk leiarskap gjer at Norge kan oppretthalde ei unik næringsklynge (Koilo, 2019).

Møre og Romsdal utgjer det industrielle tyngdepunktet i maritim næring, her er ein konsentrasjon av kunnskapsbedrifter som samhandlar og innoverer gjennom utstrekt grad av kompetansedeling og samarbeid (Basso og Helseth, 2021). Det er viktig å halde alle delane av den maritime klynga intakt for å både behalde og styrke konkurransevna (Basso og Helseth, 2021). Det er òg trekt fram av Oterhals med fleire (2008) at ein kan sjå fram til gode marknadsutsikter så lenge oljeprisen er høg (Oterhals med fleire, 2008). Og så lenge offshore servicevirke er så sentral for vår klynge, så vil vi vere mest sårbare i forhold til fallande oljepris (Oterhals med fleire, 2008).

Koilo utførte i 2019 ei økonomisk analyse av bedriftene som tilhøyrar den maritime klynga i Møre og Romsdal for å finne ut av påverknaden offshorekrisa i 2014 hadde på klynga. Det vart utført ei analyse av den finansielle utviklinga i åra 2001 til 2018. Eit av funna var at bedriftene med mangfald i porteføljen, det vil seie dei som opererer på fleire marknader, klarte seg betre enn dei med reindyrka portefølje. Dei bedriftene med mangfald i porteføljen toler nedgang i oljepris og harde kår betre enn dei bedriftene med reindyrka portefølje. Der var ei nær knyting mellom den maritime klynga og produktiviteten i olje og gass industrien (Koilo, 2019).

Dei viktigaste produkta som vert tilbydt av klynga er innafor bygging av spesialiserte fartøy for både offshore og lokal handelsverksemd, samt levering av tilhøyrande utstyr og maskiner for disse fartøya (Stavroulakis med fleire, 2021). Der felles innovasjonsstyrke og evne til å ta fram nye produkt i ein krevjande marknad er klynga sitt fremste komparative fortrinn (Oterhals med fleire, 2008). Og denne evna til å skape ny teknologi og nye produkt blir vist i dei høgteknologiske skipa som klynga leverer. Frå gamle diesel mekaniske skip til diesel elektriske skip og nå til skip med hybride løysningar (Basso med fleire, 2022).

Suksessen til den maritime klynga kjem av utbredelsen av spesialisering i små samanhengande produksjonsanlegg og solid samarbeid mellom industribedriftene (Stavroulakis med fleire, 2021). Fram til i dag driv Nordvestlandsklynga si verksemd på eit internasjonalt nivå og har ein svært fleksibel og integrert type forsyningskjede, og er dermed svært innverknadsrik i det globale maritime forretningsregimet (Stavroulakis med fleire, 2021). Nyskapande design på skipa som skal bryte sjø meir energisparande, for miljøet og for å få utgiftene ned (Basso med fleire, 2022). Også teknologiske løysningar på skipsbrua som skal hjelpe for å gjer operasjon av skip enklare og meir forutsigbart. Sensorar og målingar for å kunne seie når ein bør segle eller ikkje med tanke på vær og vind. I tillegg er der sensorar og målingar for å fylgje med på utstyr om bord som kan gi ein indikator på når service er naudsynt (Basso med fleire, 2022).

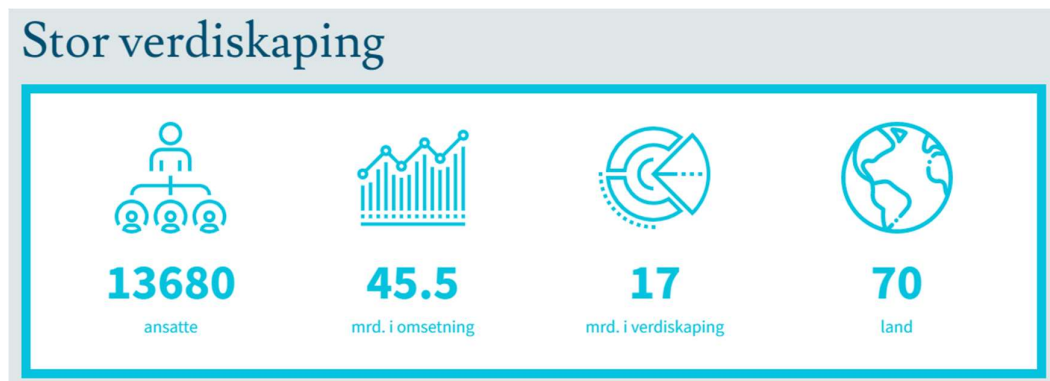
Den maritime klynga på Møre har sidan 2006 hatt status som «Norwegian Centre of Expertise». Og i 2014 fekk klynga tildelt status som «Global Centre of Expertise (GCE)», som er toppnivået i det norske klyngeprogrammet (Norwegian Maritime Competance Center, 2023). Klynga skal vere pionerar og ta ein globalt leiande posisjon innan avanserte blå havromteknologiar -og operasjonar. Klynge-prosjektet GCE Blue Maritime sine hovudmål er å styrke klynga sin globale konkurransekraft og verdiskaping gjennom å styrke dei mekanismane som fører til ny kunnskap, kompetanseheving, innovasjon og vertskapsattraktivitet (Norwegian Maritime Competance Center, 2023).

Og ser ein isolert sett på Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal for 2021, så kallar dei seg ei komplett maritim klynge som består av blant anna selskap vist i figur 2 (Blue Maritime Cluster, 2022).



Figur 2: «ei komplett maritim klynge» oversikt over selskap i Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal, status 2021 (Blue Maritime Cluster, 2022).

Blue Maritime Cluster har òg stor verdiskaping og er viktig for regionen. Verdiskapinga for Blue Maritime Cluster per 2021 ser ein i figur 3.



Figur 3: Status verdiskaping Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal i 2021 (Blue Maritime Cluster, 2022).

I den norske maritime klynge er der eit ordtak som ofte vert brukt, som kjem frå industribyggaren Idar Ulstein (Ulstein verft). Han meinte at styrken til den maritime klynge på Sunnmøre låg i mellom anna at «vi samarbeider når vi kan og konkurrerer når vi må» (Aktivitetsrapport Åkp, 2023). Dette er i dag visjonen til Mafoss (Maritim foreining for Søre Sunnmøre), verkstadforeininga i Ulsteinregionen (etablert 1969) (Mafoss, 2023). Frå stiftingsdokumenta finn vi at foreininga sine oppgåver var å fremje skipsbyggingsindustrien sine interesser i regionen (Mafoss, 2023). Dei skulle også finne fram til samarbeidsformer som kan tene til å styrke medlemsverksemdene sine konkurransevner. Så allereie på 60-talet var det tydeleg posisjonering og klyngeetablering på Sunnmøre (Mafoss, 2023).

GCE (Global Centre of Expertise) Blue Maritime Cluster promoterer seg som ei komplett maritim klynge. Deltakara i Blue Maritime Cluster består av over 150 bedrifter, utdanning, offentlege etatar og organisasjonar (Blue Maritime Cluster, personleg kommunikasjon i e-post, 30.januar 2023). Bedrifter, skular og offentlege etatar som alle er knytt til den maritime bransje og som både er samarbeidspartnarar og konkurrentar. Blue Maritime Cluster inneheld bransjar frå heile næringskjeda og kan med det kallast ei komplementær klynge.

Og det kan ein forklare med at om ei bedrift eller eit segment gjer det bra, så vil mest sannsynleg dei andre bedriftene eller segmenta også gjer det bra. Alle segment er gjensidig avhengig av kvarandre. Om for eksempel reiarlag gjer det bra vil det gi arbeid til mannskap, og dei vil kanskje ha behov for skipsdesign og verft. Verft vil då få behov for utstyrsleverandørar og tenesteleverandørar. Dette gjer at der er behov for finansinstitusjonar og investorar, og det vil også føre til auka behov for forskning og utdanning.

2.2 Covid-19 Pandemien

Koronapandemien er eit verdsomspennande utbrot av den smittsame sjukdomen covid-19, som skyldast eit koronavirus, sars-CoV-2. Det vart 12.mars 2020 iverksett det som statsminister Erna Solberg beskreib som «dei sterkaste og mest inngripande tiltak vi har hatt i Noreg i fredstid» (Store Medisinske Leksikon, 2023). Der var fire smittebølger som medførte meir eller mindre nedstengt land. Alle smitteverntiltak vart oppheva 12.februar 2022 (Store Medisinske Leksikon, 2023).

Eit av smitteverntiltaka var oppfordringa til å unngå unødvendige reiser, og reiser over dei, til ei kvar tid, endra karantenegrenser førte med seg strenge karantenerreglar. Det var til tider kommunale grenser, endra til fylkesgrenser og så landegrenser. I starten av dei innførte smitteverntiltaka vart alle med moglegheit plassert på heimekontor, noko som vart utfordrande med tanke på stengde barnehagar og heimeskule. Dette førte til redusert produktivitet og effektivitet på dei tilsette, på grunn av at ein måtte sysselsette barna som var heime (Brønnøysundregisteret, 2023). Som for eksempel, barnehagebarn måtte kvar og ein passe sjølv og skulebarn måtte ein hjelpe på heimeskule.

Og det vart i tillegg kostbart med denne typen omstilling over natta, då med tanke på utstyr som måtte på plass for å få til ein fungerande arbeidsstasjon heime. Samtidig vart det auka kostnadar i forbindelse med smitteverntiltaka på kontorfasilitetane der heimekontor ikkje var eit alternativ (Brønnøysundregisteret, 2023). For salsavdelingar vart det vanskeleg å møte kundane, messer vart avlyst og det har vore utfordringar rundt reiseaktiviteten både lokalt og globalt. Covid-19 pandemien førte til lågare aktivitetsnivå og utfordrande marknadssituasjon (Brønnøysundregisteret, 2023).

Bedrifter som er avhengig av utanlandske arbeidstakarar møtte på store utfordringar på grunn av innreiserestriksjonar. Manglande personell førte til redusert kapasitet på produksjon (Brønnøysundregisteret, 2023). Reiarlag opplevde utfordringar med mannskapsskifte, redusert kapasitet på kor mange flyavgangar som var tilgjengeleg og meir kostbare flyreiser, innreiskarantene, testing og stadig endring av karantenereglane i dei ulike landa og regionane (Brønnøysundregisteret, 2023). Det førte til auka kostnadar på flyreiser og auka lønnskostnadar på grunn av at mannskapet måtte stå lengre eller bruke fleire dagar på reisetid. Det vart også utfordrande for reiarlaga å få levert reservedelar og servicepersonell til skipa (Brønnøysundregisteret, 2023).

Ettermarknaden opplevde redusert aktivitet på grunn av restriksjonane for reisemontører, og nedgang i drifta på serviceaktiviteten, som også førte til reduksjon i delesal. Dette påverka ordreinngangen med nedgang. Manglande arbeid eller reduksjon i arbeidsmengda førte til behov for å permittere heilt eller delvis av tilsette i dei strengaste periodane (Brønnøysundregisteret, 2023). I tillegg var det auka kostnadar på frakt og servicearbeid på grunn av dyrare flybillettar og lengre reisetid, i tillegg til karantenetid og kostnadar for testing og dokumentasjon på negativ test (Brønnøysundregisteret, 2023).

Dei massive tiltaka myndigheitene innførte for å redusere smittespreiinga har påverka økonomien negativt. Og i følgje Menon-publikasjon (2020) som er eit konsulentselskap som analysar økonomiske problemstillingar, ofte på oppdrag for den maritime klynga, sine prognoser for maritim næring, så vil den globale nedgangen i økonomisk vekst og i handelsaktivitet også ramme den maritime næringa på lik linje med dei fleste andre næringar (Helseth med fleire, 2020). Deretter spår Menon-publikasjon (2020) at om pandemien vert langvarig så kan det utvikle seg underliggande problem i ein verden som har eit historisk høgt gjeldsnivå.

I tillegg antyde Menon-publikasjon (2020) at dette vil påverke den økonomiske veksten i fleire år framover. Sjølv om den globale økonomien sannsynlegvis vil ta seg opp dei nærmaste åra, er spådomen for fleire av nøkkemarknadane for den norske maritime næringa dyster (Helseth med fleire, 2020). Det er i tillegg til koronapandemien ein nedgang i etterspørselen etter olje, denne nedgangen i kombinasjon med oljepriskrig har ført til overfylte oljelager verda over (Helseth med fleire, 2020). Noko som fører til forventningar om lågare investeringar frå oljeselskapa, som igjen er ein viktig etterspørselimpuls i den norske maritime næringa (Helseth med fleire, 2020).

Likevel, trass i desse dystre spådomane, så kan ein lese at ifølge dagleg leiar i Maritimt forum, Ivar Engan, er optimismen tilbake i den maritime klynge allereie i februar 2022. Og nøkkeltala i ny maritim verdiskapingsrapport for 2022 viser at vi er i ferd med å legge pandemien bak oss (Basso med fleire, 2022). Koronapandemien fekk konsekvensar for mange maritime bedrifter, men for den samla maritime klynga har det gått langt betre enn frykta (Maritimt Forum, 2023).

Under Covid-19 pandemien iverksette regjeringa diverse tiltak for å hindre unødige konkursar og for å holde oppe aktiviteten i norsk næringsliv og halde sysselsettinga oppe (Regjering, 2023). Det vart blant anna oppretta ei kompensasjonsordning for bedrifter med vesentleg omsetningsfall, og det vart etablert ei midlertidig lånegarantiordning for små og mellomstore bedrifter og større føretak. Det blei også gjenopprett Statens obligasjonsfond under Folketrygdfondet og gjort endringar i petroleumsskatten. I tillegg vart det vedtatt ei ny, midlertidig lov om rekonstruksjon for å unngå unødvendige konkursar under Covid-19 utbrotet (Regjering, 2023). Ifølge maritimt-forum var det ikkje berre koronapandemien som snudde opp ned på framtidsutsiktene i næringa då Noreg gjekk i «lockdown» i mars 2020, det var også på grunn av ein lågare oljepris (Maritimt Forum, 2023).

Men sjølv om Covid-19 pandemien skapte utfordringar for mange bedrifter. Så ser ein på utviklinga av rekneskapstala i løpet av 2020 og siste tilgjengelege rekneskapstal frå rekneskapsåret 2021, som viser at Covid-19 pandemien ikkje treffe næringa så hardt som frykta. Det har jamt over gått bra i den maritime næringa (Abrahamoglu med fleire, 2023).

2.3 Nøkkeltal

Eg vil i dette kapitlet forklare dei ulike nøkkeltala som er brukt i den økonomiske analysen. Desse er valt med bakgrunn i Koilo (2019) og Koilo og Grytten (2019) sine økonomiske analyser av bedriftene som tilhøyrar den maritime klynga i Møre og Romsdal for å finne ut av påverknaden offshorekrisa i 2014 hadde på klynga. Der det vart utført to strukturell analyse av viktige finansielle indikatorar for den maritime næringa Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal (Koilo, 2019, og Koilo og Grytten, 2019).

Koilo og Grytten (2019) vil kartlegge oppgangs- og nedgangstider ved å kartlegge utviklinga i sentrale finansielle indikatorar, som overskot av forvaltningskapital, eigenkapitalrentabilitet, eigenkapitalandel, gjeldsgrad, likviditetsgrad og operasjonell avkastning. Dei ser på ein tidsserie frå 1999 til 2018, og bruker derfor ein polynomtrend for å gjenspeile dei utjamna versjonane av sjølve serien (Koilo og Grytten, 2019) Medan Koilo (2019) brukte seks ulike indikatorar som totalrentabilitet, driftsmargin, eigenkapitalrentabilitet, likviditetsforhold, eigenkapitalandel og gjeldsgrad, og utførte ein Harrington funksjon for å analysere den økonomiske tilstanden til åtte forskjellige selskap i Blue Maritime Cluster (Koilo, 2019).

Dei finansielle indikatorane eg vil bruke i den økonomiske analyse er nøkkeltal som seie noko om verdiskaping, soliditet og likviditet. Dette er nøkkeltala driftsmargin, totalkapitalrentabilitet, eigenkapitalrentabilitet, soliditet, gjeldsgrad og likviditetsgrad 1. Nøkkeltala som vil verte sett på for å sjekke kor lønnsame bedriftene er eller bedriftene sine evner til å tene pengar, er driftsmargin, totalkapitalrentabilitet og eigenkapitalrentabilitet. Og så vidare for å sjå om bedriftene er solide, det vil seie sjå kor stor evne bedriftene har til å oppleve tap, kan ein sjå ved å rekne ut soliditet og gjeldsgrad. Og til slutt, for å sjekke kor likvide bedriftene er, det vil seie bedriftene sine evner til å betale rekningane sine, kan ein sjekke ved å rekne ut og samanlikne likviditetsgrad 1.

Nøkkeltal åleine seier oss forholdsvis lite, så vi må samanlikne med eit grunnlag (Berg, 2021). Det grunnlaget kan vere tal frå budsjett og planar eller nøkkeltal frå tidlegare år. Eller ein kan samanlikne med normer og standardar for å få eit bilde av korleis bedrifta gjer det (Berg, 2021). Eg vil samanlikne dei forskjellige nøkkeltala bakover i tid for å sjå utviklinga. Og vidare vil det verte samanlikna med bedrifter i tilsvarende bransje, sidan budsjett eller planar ikkje er tilgjengelege.

Nøkkeltala vert vurdert mot normer og standardar for å kunne seie noko om korleis bedriftene klarer seg økonomisk. Vidare vil det verte analysert verdiskaping og ulike indikatorar for økonomisk utvikling på bedriftsnivå for å sjå om ein kan seie noko om bedrifta sin økonomiske helsetilstand (Berg, 2021). For å få eit overblikk over dei ulike bedriftene sin økonomi og for å sjå kva for retning økonomien i ei bedrift bevega seg, så vil det verte sett på om tala kan få fram områder der bedriftene gjer det bra og kanskje kome på sporet av forhold som kan belysast nærmare (Berg, 2021).

Driftsmargin

Driftsmarginen viser bedrifta sin evne til å hente margin på driftsinntektene, jo høgare driftsmarginen er jo meir pengar tener ein per omsett krone (Proff, 2023). Driftsmarginen viser forholdet mellom årsresultat og omsetning, og gir ein indikator på kor lønnsam bedrifta er. Den viser kor mykje bedrifta sit att med etter å ha brukt av ressursar for å få ei inntekt (Proff, 2023).

Driftsmarginen bør vere positiv som eit minimum. Dersom ein har ein driftsmargin på 13%, så vil det gi 13 øre for kvar krone bedrifta har klart å oppnå i driftsinntekt. Det gir då at kostnadane vil vere 87% av driftsinntektene. Om det er bra eller dårleg spørst kva bransje det er vi ser på, og kva denne type bransje har klart å prestere tidlegare.

$$\text{Resultat av drifta i \%} = \frac{\text{Driftsresultat}}{\text{Sum driftsinntekter}}$$

Totalkapitalrentabilitet

Totalkapitalrentabilitet i ei bedrift er eit mål på avkastninga på sjølve eigendelane. Ein reknar ut avkastninga ei bedrift har hatt på kapitalen som er skaffa i løpet av året som har vert, og ser på bedrifta sin evne til å generere fortjeneste (Proff, 2023).

Totalkapitalrentabiliteten er eit nøkkeltal som seie noko om korleis dei tilsette og leiarane forvalta midlane dei er tiltrudde frå eigarane. Det er eit viktig nøkkeltal ved utrekning av kor lønnsam ei bedrift er. Eit rimeleg nivå er 10-15%, men bør ligge over det bedrifta betaler for låna sine (Proff, 2023). Totalkapitalrentabilitet bør som eit minimum ligge over innskotsrenta i banken. For å ha samanlikningsgrunnlag har eg henta gjennomsnittleg innskotsrente frå statistikkbanken til statistisk sentralbyrå for dei fire åra eg ser på.

	2018	2019	2020	2021
Bankenes utlånsrente (Årlig gjennomsnitt)	3,42	3,71	3,20	2,67
Bankenes innskuddsrente (Årlig gjennomsnitt)	0,82	1,02	0,70	0,36

Tabell 2: Gjennomsnittleg innskotsrente og utlånsrente frå statistisk sentralbyrå (Statistisk sentralbyrå, 2023)

Sjølv om rimeleg nivå er 10-15% ifølge Proff (2023), så vert dette nøkkeltalet vurdert opp mot andre bedrifter i same bransje. Ein ser kva andre i same bransje klarer, samt at ein samanliknar med kva bedrifta har klart tidlegare år. Og for å kunne seie at bedrifta er lønnsam så bør totalkapitalrentabiliteten ligge over det alminnelege innskotsrentenivået, og den bør også vere høgare enn gjeldsrenta (Proff, 2023).

$$\text{Totalkapitalrentabilitet} = \frac{\text{Ordinært resultat før skattekostnad} + \text{finanskostnader}}{\text{Gjennomsnittleg totalkapital}}$$

Eigenkapitalrentabilitet

Eigenkapitalens rentabilitet før skatt viser eigenkapitalen sin evne til avkastning, inkludert eventuelt utbytte og før ekstraordinære poster og skatt. Dersom ordinært resultat er høgt og/eller eigenkapitalen er låg vil dette gi høg avkastning til eigarane relativt sett (Proff, 2023). Kjernen til ei bedrift er å skape verdi til aksjeeigarane. Eigenkapitalrentabiliteten gir ein indikasjon på kva for ein verdi eigarane får på eigenkapitalen.

Grunnen til at ein kan bruke eigenkapitalens rentabilitet før skatt som mål er at den gir eit bilde av utviklinga uavhengig av ekstraordinære poster og skatteendringar (Proff, 2023). Som formelen viser er dette eit nøkkeltal som viser forholdet mellom bedrifta sitt årsresultat og eigenkapital. Eigenkapitalrentabiliteten før skatt bør som eit minimum vere høgare enn totalkapitalrentabiliteten. Og sunn eigenkapitalrentabilitet ligg mellom 20% og 30% (Proff, 2023). Men her òg samanliknar ein med tidlegare år og med like bransjar for å sjå om bedrifta er lønnsam.

$$\text{Eigenkapitalens rentabilitet før skatt} = \frac{\text{ordinært resultat før skatt}}{\text{Gjennomsnittleg eigenkapital}}$$

Soliditet

Soliditet viser bedrifta sin evne til å oppfylle dei langsiktige gjeldskyldnadane. Den viser om bedrifta har økonomi til å kunne gå med underskot, eller tape pengar framover (Proff, 2023). Jo høgare soliditeten i bedrifta er, desto betre er bedrifta sin evne til å tole tap. Høg soliditet viser at bedrifta har sunn økonomi og ikkje står i fare for å gå konkurs. Om sum eigenkapital er < 100 000 vert soliditeten uansett sett på for å vere svak. Soliditet er eit nøkkeltal som viser kor stor del av bedrifta sine eigendeler som er finansiert med eigenkapital (Proff, 2023). Negativ eigenkapitaldel inneber at heile aksjekapitalen er tapt, og då er bedrifta i praksis sett på som konkurs.

Ifølge lærebøkene bør soliditeten vere mellom 30% og 35% for å vere tilfredsstillande. Men ifølge Proff (2023) er minimum soliditet 10% for å vere tilfredsstillande, men over 18% vert rekna som god. Og er soliditeten over 40% så er den veldig god. For å kunne seie noko om bedrifta sin utvikling i soliditeten så samanliknar ein med tidlegare år. Og for å sjå kor solide bedriftene er sett i samanheng med bransjen dei opererer i, så kan ein samanlikne med bedrifter i liknande bransje.

$$\text{Soliditet} = \frac{\text{sum egenkapital}}{\text{sum egenkapital og gjeld}}$$

Gjeldsgrad

Gjeldsgraden viser til kor mykje gjeld bedrifta har i forhold til eigenkapitalen. Dersom det er like mykje gjeld i bedrifta som det er eigenkapital vil denne graden vere 1 (Proff, 2023). Og dersom ein tredjedel av eigendelane er finansiert av eigenkapitalen, vil gjelda utgjere dobbelt så mykje som eigenkapitalen og gjeldsgraden vil dermed verte 2 (Proff, 2023). Ein kan seie at jo mindre dette forholdstalet er, desto meir solid er bedrifta. Som ein standard bør gjeldsgraden vere under 5.

$$\text{Gjeldsgrad} = \frac{\text{sum gjeld}}{\text{sum egenkapital}}$$

Likviditetsgrad 1

Likviditetsgrad 1 er eit mål på kor mykje kortsiktige midlar ei bedrifta har i forhold til forpliktinga bedrifta har i same tidshorisont (Proff, 2023). Kortsiktig gjeld er ei forplikting som forfell innan eitt år, medan omløpsmidlar er midlar i bedrifta som kan likviderast innan eitt år (Proff, 2023). Likviditetsgrad viser forholdet mellom bedrifta sin kortsiktige gjeld og omløpsmidlar; den viser pengestraumen gjennom bedrifta. Likviditetsgraden viser om bedrifta har råd å betale sine inngåande rekningar. Jo høgare likviditetsgrad 1 er, desto større betalingsevne har bedrifta. Likviditetsgrad 1 bør ifølge normene vere over 2,0 (Proff, 2023).

$$\text{Likviditetsgrad 1} = \frac{\text{sum omløpsmiddel}}{\text{sum kortsiktig gjeld}}$$

3.0 Metode

Dette kapitlet skal ta føre seg kva som konkret skal gjerast for å kunne svare på forskingsmålet. Kva min strategi eller kva for teknikk eg skal bruke for å kunne svare på forskingsmålet, samt korleis ein kan kome fram til ny kunnskap. Vidare, så vil dette kapitlet forklare val av metode, utval av aktørar/populasjon og sjølve datainnsamlinga. I tillegg vil det også bli forklart reliabiliteten(pålitelegheita) og validiteten (gyldigheita) av data og analyse.

3.1 Forskingsmetode

Forskning er å undersøke noko ved hjelp av vitskapeleg metode for å få fram ny kunnskap. Begrepet vitskap vert særleg brukt i akademisk forskning (Store Norske Leksikon, 2023). Forskingsmetoder er framgangsmåtar ein bruker i vitskapeleg forskning. I samfunnsvitskap utgjer forskingsmetodene dei systematiske og planmessige framgangsmåtane som vert brukt for å etablere påliteleg kunnskap og haldbare teoriar som menneske i ulike samfunn (Store Norske Leksikon, 2023). Forskingsmetode omfattar dels prinsipp og reglar for teoretisk drøfting og argumentasjon, dels prosedyrar og teknikkar for opplegg og gjennomføring av empiriske undersøkingar (Store Norske Leksikon, 2023).

I samfunnsvitskap skil ein ofte mellom kvalitativ metode og kvantitativ metode. I kvalitativ metode gjennomfører ein for eksempel grundige intervju og beskriv eit fenomen. I kvantitativ metode måler ein eit fenomen ved hjelp av tal (Helbæk, 2014). Desse to metodane er ofte brukt i kombinasjon, for å komplimentere kvarandre. Om ein brukar begge metodane i kombinasjon får ein ei breiare og meir utfyllande forskning (Store Norske Leksikon, 2023). Når ein skal utføre empiriske undersøkingar så er der ei rekkje systematiske metodar for gjennomføringa og opplegget. Dette er basert på datainnsamling og analyse av desse data angående det eller dei som skal undersøkast (Store Norske Leksikon, 2023).

Desse systematiske metodane handlar om prinsipp og retningslinjer som må fyljast i undersøkinga. Dei systematiske metodane inneheld også prosedyre og teknikk for utforming og formulering av problem (Store Norske Leksikon, 2023). Med andre ord så er systematiske metodar utval av aktørar eller populasjon, samt kva for type informasjon ein treng til undersøkinga si. Samtidig er der også systematiske metodar for datainnsamling, analyse av innsamla data og tolking av analyseresultata (Store Norske Leksikon, 2023). Problemstilling ein har og kva for type case ein skal undersøke vil gi kva for metode som er mest gunstig å velje. Type data ein skal bruke i forskinga gir svaret på bruk av metode, då enten kvalitativ eller kvantitativ metode (Store Norske Leksikon, 2023).

Ved kvalitativ metode er det ofte brukt intervju, deltakande observasjon eller innhaldsanalyse. Innsamla data er som oftast i form av tekst. Det er ofte eit lite utval i aktørar, kanskje berre éin aktør. Men den innsamla data frå denne eine vil derimot vere ganske stor. Ein går djupt i ei kvalitativ metode, kanskje som ein case-studie (Store Norske Leksikon, 2023). Medan kvantitativ metode ofte brukar tal basert analyse, som ein set opp i tabellar eller figurar for å vise trend eller mønster (Store Norske Leksikon, 2023). Ein kan hente data frå offentlege kjelde som Statistisk sentralbyrå eller Brønnøysundregisteret. Det er ofte mange aktørar ein undersøker, men det er ei lita mengde data per aktør. I kvantitativ så går ein meir i breidda og kanskje prøver å generalisere utifrå det ein får av resultat (Store Norske Leksikon, 2023).

Ved vurderinga av forskinga sett i samanheng med normer og verdiar i samfunnet, så er ein inne på det som ein kallar forskningsetikk. Forskingsetikk omfattar heile den vitskapelege forskinga (Store Norske Leksikon, 2023). Alt frå forskingsspørsmålet som skal undersøkast, kva for forskingsmetode som vert brukt, til korleis ein tenker å bruke resultatata av undersøkinga (Store Norske Leksikon, 2023). Med tanke på forskningsetikk så er det tatt ei vurdering å holde alle bedrifter anonyme. Sjølv om det berre er brukt offentlege tal som er tilgjengeleg for alle, så vel eg å halde dei anonyme. Dette på grunn av inntrykket eg fekk då eg spurte etter oversikt over medlemmane til Blue Maritime Cluster. Samt det å dele informasjonen om kva bedrifter dette gjeld, kan sette bedriftene i søkelyset.

For å forsøke å svare på forskingsmålet mitt så er det valt å utføre ei økonomisk analyse av seks nøkkeltal for fire bransjar innanfor den maritime klynga. Dei fire bransjane er: reiarlag, verft, skipsdesign og utstysrleverandørar. Der skal ein sjå på klynga sin rekneskapsmessige utvikling, om der er enten positive eller negative trendar som kan settast i forbindelse med Covid-19 pandemien. Det er tal satt i Excel som vil verte forsøkt visualisert ved hjelp av tabellar, for å vise eventuelle mønster som eventuelt finst. Det vil derfor i denne oppgåva verte nytta kvantitativ metode. Der det vil vere analyse av tal og desse tala vil verte objektivt analysert og tolka. Det ville ha gitt den økonomiske analyse som skal utførast eit breiare perspektiv om eg hadde tatt intervju med eit par representantar innafor kvar utvald bransje. Dette for å få deira syn på kva Covid-19 pandemien gav av eventuelle utfordringar, om pandemien i det heile ha noko å seie for drifta.

På grunn av at eg er tilsett i ei av utstysrleverandør bedriftene har eg valt vekk kvalitative intervju, sidan dette vert vanskeleg å gjennomføre innanfor rammene eg har. Spørsmåla og utval av intervjuobjekt måtte ha vorte godkjent av juridisk avdeling i den bedrifta eg er tilsett i. Dette for å vere sikker på at ingen juridiske eller etiske reglar i min bedrift hadde vorte brotne. Så denne oppgåva er basert på kvantitativ analyse av offentlege tilgjengelege tal, og årsberetningane som ein finn på Brønnøysundregisteret.

3.2 Val av aktørar

Eg valte den maritime klynga i Møre og Romsdal, meir spesifikk den som går under namnet GCE Blue Maritime Cluster. Det geografiske område er naturleg avgrensa til Møre og Romsdal, med Ålesund som sentrum for aktivitetane. Det gjekk fint å søke seg fram til verft, skipsdesign og reiarlag. Men det vart straks vanskelegare å vete kva slags utstysrleverandørar som er ein del av den maritime klynga. Det vart sendt spørsmål til Blue Maritime Cluster om å få tilsendt medlemslista deira, og det var heldigvis greitt.

Blue Maritime Cluster har medlemmar frå alle ledd i den maritime næringa. Medlemmane i den maritime klynga er består av 13 reiarlag/operatørar, sju verft, seks skipsdesign, 82 utstysrleverandørar, 20 tenesteleverandørar, fem forskning/utdanning/akademia, ni finans/jus/investor, fem offentlege etatar og ni organisasjonar (BMC, personleg kommunikasjon i e-post, 30.januar 2023). Eg valte reiarlag, verft, skipsdesign og utstysrleverandør på grunn av at det der er enklare å få fram tal som er relatert til den maritime klynga.

Andre aktører (teneste, skule, bank/finans, offentlege) er ikkje med, sidan det vil vere vanskeleg å få noko ut av dei økonomiske tala. Store konsern som opererer innanfor fleire andre segment enn berre offshore er òg tatt ut av tala. Set då att med ni reiarlag, fire verft, fire skipsdesign og 54 utstyrsleverandørar. For å sjekke utviklinga og eventuell påverknad Covid-19 pandemien eventuelt har hatt så vart åra 2018 og 2021 valt. Til slutt vert alle fire åra frå 2018 til 2021 samanlikna for å sjå om der er eventuelle trendar.

3.3 Datainnsamling

Det er to typar datainnsamlingar ein skil mellom, det er primærdata og sekundærdata. Primærdata er ny data som vert samla inn av den eller dei som lager undersøkinga (cappelendamm.no, 2023). Det som er fint med primærdata er at det er samla inn spesielt for den undersøkinga ein jobbar med. Problemet med primærdata er at det tek tid og er arbeidskrevjande (cappelendamm.no, 2023). Sekundærdata er samla inn av andre, som for eksempel Brønnøysundregisteret. Sekundærdata er ofte lett tilgjengeleg og gratis å bruke. (cappelendamm.no, 2023).

Det er i min undersøking brukt sekundærdata, det er offentlege og tilgjengelege rekneskapstal frå Brønnøysundregisteret og proff.no. Det er organisasjonsform, størrelsen på bedrifta eller om bedrifta er underlagt tilsyn som avgjer om bedrifta har rekneskapsplikt (Brønnøysundregisteret 2023), og alle rekneskapspliktige bedrifter i Noreg finn ein i registrert i Brønnøysundregisteret. Her kan ein bestille årsrekneskap og årsberetninga på dei registrerte selskapa som er registrerte der.

Det er henta tal frå Brønnøysundregisteret (2023) på dei utvalde bedrifter frå medlemslista til Blue Maritime Cluster. Det var tidkrevjande å innhente alle årsberetningane og årsrapportar, dette fordi kvart enkelt rekneskap som vart bestilt ved Brønnøysundregisteret, kom tilsendt som link i e-post. Rekneskap og årsberetningar som kom tilsendt frå Brønnøysundregisteret vart lasta ned og lest. Tala frå rekneskap blei tasta inn i Excel, der det blei bruk av formel for å dobbelsjekke for feil under innføring av data til Excel. Til slutt vart det dobbelsjekka resultatata i Excel med resultatet som proff.no har, for å vere sikker på at tal underlaget stemte.

3.3.1 Økonomiske analyse

Å rekne ut nøkkeltal er ein teknikk som ein utfører, medan å analysere nøkkeltal er å vurdere nøkkeltala mot ein standard eller liknande (Berg, 2021). Etter at all data til analysen var innhenta, vart arbeidet med analysen starta. Analysen går ut på å samanlikne nøkkeltal for bedriftene i dei ulike bransjane med kvarandre og samanlikne resultata med normer og standardar frå Proff (2023). Eg samanliknar bedrifter i tilsvarande bransje på grunn av at budsjett eller planar ikkje er tilgjengelege. Dette for å prøve å danne eit bilde av korleis Covid-19 pandemien har påverka den økonomiske utviklinga.

Det vil verte samanlikna tal frå 2018 til 2021, tek med 2019 og 2020 for å kunne sjekke om der er ein trend. Er der ein tydeleg trend på endringane i 2021 på grunn av pandemien? Vidare vert det sett på eventuelle verdiskapingar som bedriftene gir, og samanlikne ulike målingar for eventuell økonomisk vekst på bedriftsnivå. Deretter vert gjennomsnitt per år for kvart enkelt nøkkeltal sjekka, for å sjå om bedriftene har oppgang, nedgang eller ligg på eit stabilt nivå. Om ein studerer årsberetningane kan ein kanskje finne delar av årsak til endringar der.

3.4 Datakvalitet

Når data er samla inn bør ein ta ei vurdering av kvaliteten på det som er innsamla. Og i den samanheng er det to uttrykk vi må tenkte på, det er validitet og reliabilitet til data. Sidan det i denne oppgåva berre er brukt kvantitativ metode, må eg sjå på kvaliteten på data med tanke på kvantitativ metode.

3.4.1 Pålitelegheit

Reliabilitet er det same som pålitelegheit til resultat som vert presentert. Det går ut på om det ein har målt av data og behandlinga av dette data underlag ein har frå undersøkingar, er på ein slik måte at ein kan stole på resultata (Store Norske Leksikon, 2023). At det eg presenterer av resultat er nøyaktig og korrekt, og at det er konsistens i det eg har målt. For eksempel om ein måle same gjenstand kvar dag i ei veke og målingane er ulike frå gang til gang, då kan ein seie at målinga har liten reliabilitet. I all måling som ein utfører bør ein tenke på reliabiliteten i det ein gjer (Store Norske Leksikon, 2023).

Eg har vert kritisk til dei kjeldene som eg har brukt i prosessen ved innhenting av informasjon, det er tatt i bruk kjelder som eg ser på som pålitelege og er vurdert i samsvar med kjeldekritikk. Det kvantitative dataunderlaget er henta frå Brønnøysundregisteret (2023) og Proff (2023), og begge desse sider er påliteleg når det kjem til talunderlaget: Det er revisor godkjent årsrekneskap som er tilgjengeleg der, det er informasjon som er kontrollert av fleire enn ein person. Og sidan dette er offentleg data er der liten risiko for at tal er manipulert eller at data er feil. Menneske kan gjer feil, eg kan eventuelt ha tasta feil ved innføring av data til Excel. Det er liten moglegheit for dette, då eg har brukt formlar for utrekning og eg har samanlikna resultatata eg har fått med Proff.no. Har også dobbelsjekka årsrapportane med Excel underlaget ved innføring av data til Excel.

3.4.2 Gyldigheit

Validitet betyr gyldigheit og handlar om at det vi måler eller analyserer er det same som det vi hadde tenkt å måle eller analysere. Det handla om at data vi har samla inn faktisk kan gi svar på dei forskingsspørsmåla eller problemstillingane vi har, altså at data er relevant og gyldig (Store Norske Leksikon, 2023). I følge store norske leksikon så skil ein mellom ytre og indre validitet. Ytre validitet betyr at resultat frå ein studie av eit avgrensa omfang kan generaliserast, og dermed kan reknast for å gjelde ei større mengde data enn det studien har undersøkt. Eksempelvis kan ein studie som har undersøkt eit utval menneske seiast å gjelde ei heil befolkning, om det er slik at studien har ytre validitet (Store Norske Leksikon, 2023).

Med det utvalet eg har gjort av type bransje og bedrifter eg ser på, så kan resultatet generaliserast for Blue Maritime Cluster. Men utvalet er ikkje stort nok for å kunne generalisere resultatet for heile den maritime klynga i Møre og Romsdal. For å kunne generalisere for heile den maritime klynga i Møre og Romsdal måtte eg ha tatt med data frå for eksempel bankar, tenesteleverandørar og forsikring. Då hadde der vert representert nok parter til at eg kunne generalisert for heile klynga.

Indre validitet vert brukt om moglegheita eit forsøk eller ein studie gir til at funna kan forklarast gjennom den antatt hypotesen. Høg indre validitet forutsette at ein har god kontroll over moglege skeivheiter eller feilaktigheiter (Store Norske Leksikon, 2023). Denne skeivheita har eg forsøkt å redusere ved å ta vekk bedrifter som har fleire typar segment i same rekneskap. Dette for å få fram resultat frå Blue Maritime Cluster, og ikkje ta med konsern som har tal frå fleire andre segment enn den maritime. Ein form for indre validitet er det som gjerne vert omtala som definisjons messig validitet, eller definisjonsvaliditet. Dette vert brukt for å vurdere i kva for grad eller i kva for utstrekning ein valt indikator faktisk måler det som forskaren ynsker å måle. Definisjons messig validitet er dermed eit mål på samsvaret mellom ein indikator og den teoretiske definisjonen av eit fenomen (Store Norske Leksikon, 2023).

Dataunderlaget i denne oppgåva er sekundærdata, henta frå Brønnøysundregisteret (2023). Dette er offentlege rekneskapstal som gir lite rom for tolking. Det er revisorgodkjente rekneskap i Brønnøysundregisteret som er samanlikna med Proff (2023). Proff brukar òg tal frå Brønnøysundregisteret. Nøkkeltal er utrekna ved hjelp av formlar i Excel, så alle tal er automatisk utrekna. Resultat av utrekninga er dobbelsjekka med Proff (2023) for kvalitetssikring. Ein kan også gjer som Koilo og Grytten (2019) som har kryssjekka data frå Brønnøysundregisteret med data rapportert i klyngeanalyse og årsrapportar til Blue Maritime Cluster. Dette for å kome fram til gyldige og pålitelege data for finansielle indikatorar (Koilo og Grytten, 2019).

4.0 Resultat

Det vil i dette kapitlet vere presentasjon av resultatane av den økonomiske analyse, og tala vil verte forsøkt forklart skriftleg. Resultata vil verte presentert basert på dei fire ulike bedriftstypene som er valt. Fyrst vil det verte presentasjon av resultatet for reiarlag, så vil det fortsette med presentasjon av resultatet for skipsdesign, for deretter presentere resultatet for utstyrsleverandørane og til slutt vil eg presentere resultatet for verft. Og for kvar enkelt bedriftstype vil det verte sett på endringar og eventuelle trendar for dei seks utvalde nøkkeltala; driftsmargin, totalkapitalrentabilitet, eigenkapitalrentabilitet, soliditet, gjeldsgrad og likviditetsgrad 1.

4.1 Reiarlag

I tabell nr. 3 ser vi gjennomsnittlege verdiar for alle seks nøkkeltala for reiarlag per åra 2018 til 2021, den viser også kva som er norm for dei forskjellige nøkkeltala. Tabell nr.2 viser at to av nøkkeltala for å sjå kor lønnsam ei bedrift er, driftsmargin og eigenkapitalrentabilitet, har negativ trend, medan det tredje nøkkeltalet for å sjå kor lønnsam ei bedrift er, totalkapitalrentabilitet, har positiv trend. Driftsmarginen går frå positiv 13,2% i 2018 gradvis ned til negativ -68,3% i 2021, dette nøkkeltalet bør vere positivt for at bedriftene skal tene pengar på drifta. Negativ driftsmargin vil antyde at bedriftene ikkje tenar pengar på drifta.

Medan totalkapitalrentabilitet går frå det som er sett på som innanfor eit rimeleg nivå på 10-15%, med 12,8% i 2018 ned til 1,9% i 2019 som er langt under det rimelege nivået. For deretter å ha ein positiv trend til 2021 med 19,1%, som er over det som ein ser på som eit rimeleg nivå. Medan eigenkapitalrentabiliteten går frå veldig høgt positivt gjennomsnitt med 70,9% i 2018 ned til 3,3% i 2019, som er under det som vert sett på som sunn eigenkapitalrentabilitet mellom 20 og 30%. For deretter å gå til negativ i 2020 og fortsett negativ trend til 2021.

Årstal	2018	2019	2020	2021	Norm
Driftsmargin	13,2 %	12,3 %	-14,3 %	-68,3 %	positiv
Totalkapitalrentabilitet	12,8 %	1,9 %	11,8 %	19,1 %	10% - 15%
Eigenkapitalrentabilitet	70,9 %	3,3 %	-14,3 %	-35,3 %	20% - 30%
Soliditet	39,1 %	16,8 %	31,3 %	12,8 %	18% - 40%
Gjeldsgrad	0,44	3,05	-0,87	9,22	under 5,0
Likviditetsgrad 1	8,3	17,3	6,7	2,2	over 2,0

Tabell 3, gjennomsnittleg nøkkeltal for reiarlag per år og norm eller standard per nøkkeltal.

Soliditet har ingen spesiell trend, den beveger seg litt opp og litt ned frå år til år. Den startar med 39,1% i 2018 som vert sett på som veldig god. For så å svinge ned under det nivået som vert sett på som god soliditet med 16,8% i 2019. Soliditeten kjem seg opp til eit veldig godt nivå i 2020 med 31,3%, men i 2021 er den under dei 18% som den bør vere for å verte sett på som god. Men sjølv om den ligg under god med sine 12,8%, så kan vi seie at den ligg på eit nivå som er tilfredsstillande. Gjeldsgrad ligg under norm på 5, i åra 2018 til 2020, noko som er bra. For så å gå veldig opp i 2021 til 9,22 som er godt over norm på 5.

Dette viser at begge nøkkeltala som skal seie noko om kor solid ei bedrift er, kan indikere at reiarlag er tilfredsstillande solide alle fire åra. Om ein ser på likviditetsgrad 1 så ligg den over norm på 2 alle fire åra eg ser på. Likviditetsgrad 1 går veldig opp frå 8,3 i 2018 til 17,3 i 2019, for så å gå jamt ned til 2,2 i 2021. Noko som indikera at gjennomsnittleg evne til å betale sine kortsiktige forpliktingar har ein negativ trend, men den er innanfor tilfredsstillande nivå. Og ein kan anta at reiarlag ikkje har problem med å betale rekningane sine.

4.2 Skipsdesign

Tabell nr. 4 viser dei gjennomsnittlege resultata for skipsdesign for alle seks nøkkeltala, og den viser norm for kvart enkelt nøkkeltal. Vi ser at det er berre eit av nøkkeltala, soliditet, som har jamn stigande kurve. Når det kjem til nøkkeltala for lønnsamheit så varierer dei frå år til år, dei er innanfor tilfredsstillande eit år for så å gå under nivå for tilfredsstillande neste år, utan at det kjem tydeleg fram nokon spesifikk trend.

Årstal	2018	2019	2020	2021	Norm
Driftsmargin	3,6 %	4,8 %	1,5 %	13,3 %	positiv
Totalkapitalrentabilitet	16,6 %	8,1 %	3,5 %	20,5 %	10% - 15%
Eigenkapitalrentabilitet	30,5 %	40,2 %	-21,8 %	91,7 %	20% - 30%
Soliditet	18,9 %	21,8 %	22,8 %	26,7 %	18% - 40%
Gjeldsgrad	6,65	27,45	8,52	2,86	under 5,0
Likviditetsgrad 1	1,5	2,1	1,8	1,4	over 2,0

Tabell 4, gjennomsnittleg nøkkeltal for skipsdesign per år og norm eller standard per nøkkeltal

I 2018 er driftsmargin på 3,8% og går opp til 4,8% i 2019. Den har ei negativ utvikling i 2020 til 1,5%, for så å gå veldig i positiv retning til 13,3% i 2021. Driftsmarginen er positiv alle fire åra, så den viser at bedriftene tener pengar på drifta i varierende grad alle fire åra. Totalkapitalrentabilitet går frå eit rimeleg nivå på 16,6% i 2018, ei negativ kurve ned til 3,5% i 2020 som er under det som ein ser på som rimeleg nivå på 10-15%.

Totalkapitalrentabiliteten får deretter ein bra oppgang i 2021 til 20,5%, som er over det som vert sett på som eit rimeleg nivå. Medan eigenkapitalrentabiliteten har positiv trend frå 2018 til 2019, for så å få ei ganske negativ utvikling i 2020 til negativt gjennomsnitt.

Vidare i 2021 har eigenkapitalrentabiliteten hatt ei veldig positiv utvikling til 91,7%. Når ein ser på kor solide skipsdesign er, så ser ein at gjennomsnittleg så har skipsdesign sin soliditet fin positiv trend medan gjeldsgrad har varierende trend. Soliditeten har fin positiv trend og held seg innafor det som er sett på som god soliditet på 18-40%. Soliditeten startar på 18,9% i 2018 og stig jamt til 26,7% i 2021. Gjeldsgrad ligg over norm på 5 dei tre fyrste åra, noko som vert sett på som lite tilfredsstillande. For så å ha positiv utvikling i 2021 til 2,86. Likviditetsgrad 1 har positiv trend frå 1,5 i 2018 til 2,1 i 2019, og kjem dermed over norm på 2. Deretter har likviditetsgrad 1 negativ trend frå 2019 til 2021, og ender under norm på 1,4, noko som kan indikere at skipsdesign har utfordringar med å betale for sine kortsiktige forpliktingar.

4.3 Utstysrleverandør

I tabell nr. 5 har vi oversikt over gjennomsnittleg resultat for utstysrleverandørane. Som vi ser i tabellen så er alle resultata positive, der er ingen nøkkeltal som er gjennomsnittleg under 0. Driftsmargin og eigenkapitalrentabilitet har positiv trend gjennom alle fire åra, medan dei andre nøkkeltala har ingen spesifikk trend.

Årstal	2018	2019	2020	2021	Norm
Driftsmargin	5,4 %	6,6 %	11,6 %	11,7 %	positiv
Totalkapitalrentabilitet	8,4 %	13,0 %	25,2 %	20,2 %	10% - 15%
Eigenkapitalrentabilitet	12,3 %	29,2 %	50,2 %	60,9 %	20% - 30%
Soliditet	42,0 %	40,5 %	42,6 %	44,8 %	18% - 40%
Gjeldsgrad	1,48	1,64	1,46	1,99	under 5,0
Likviditetsgrad 1	2,2	2,2	2,1	2,4	over 2,0

Tabell 5, gjennomsnittleg nøkkeltal for utstyrsleverandør per år og norm eller standard per nøkkeltal.

Ser ein på lønnsamheita til utstyrsleverandørane så ser ein at driftsmargin stig frå 5,4% i 2018 til 11,6% i 2020, og det ser ut som den har stabilisert seg litt med 11,7% i 2021. Totalkapitalrentabiliteten har positiv trend frå 2018 til 2020, der den går frå under rimeleg nivå på 10-15% med 8,4% i 2018, til over dette nivået med 25,2% i 2020. For deretter å få ein nedgang til 20,2% i 2021, men til tross for nedgangen ligg totalkapitalrentabiliteten over det som er eit rimeleg nivå på 10-15% i 2021.

Siste nøkkeltal for lønnsamheit er eigenkapitalrentabiliteten, og denne har ein positiv trend frå 12,3% i 2018 til 60,9% i 2021. I 2018 ligg eigenkapitalrentabiliteten under det som vert sett på som eit sunt nivå mellom 20-30%, men utviklinga går rett veg. Og i 2019 er eigenkapitalrentabiliteten i øvste sjiktet for sunn med sine 29,2%. For deretter å ha i 2020 50,2% og 2021 60,9% noko som gjer at det ligg langt over det sunne nivået på mellom 20-30%. Jamt over så er utstyrsleverandørane lønnsame alle fire åra, og innafor normene som vert dei sett på som tilfredsstillande og sunne. Vidare ser vi på kor solide utstyrsleverandørane er med nøkkeltala for soliditet og gjeldsgrad.

Soliditeten varierer år til år, men held seg innafor det som vert sett på som veldig god soliditet på over 40% alle fire åra. Gjeldsgrad varierer også frå år til år utan nokon spesiell trend, i tillegg held også dette nøkkeltalet seg godt innafor norm som er under 5,0. Nøkkeltalet for kor solid utstyrsleverandørane er, viser at dei er godt over norm, og har god evne til å tole tap. Til slutt ser vi på kor likvide utstyrsleverandørane er. Likviditetsgrad 1 held seg nokolunde jamn rundt norm på 2 alle fire åra, der er berre ein liten nedgang i frå 2,2 i 2019 til 2,1 i 2020. For deretter ein liten oppgang til 2,4 i 2021. Dette indikerer at utstyrsleverandørane jamt over er i stand til å betale sine kortsiktige forplikingar alle fire åra.

4.4 Verft

Vidare ser vi i tabell nr. 6 gjennomsnittleg resultat for verft for alle fire åra, samt kva norm er for dei forskjellige nøkkeltala. Når det kjem til lønnsamheit så ser ein at verft har gjennomsnittleg negative resultat, noko som indikera at dei har litt utfordringar med å tene pengar og levere resultat. Medan soliditeten til verft har miksa signal med soliditet som går frå under tilfredsstillande i 2018 til over god i 2020. Medan gjeldsgrad ligg over norm på 5, noko som ikkje er tilfredsstillande, for den bør ligge under 5. I tillegg så viser gjennomsnittleg Likviditetsgrad 1 at verft ligg under norm på 2 alle fire åra.

Årstal	2018	2019	2020	2021	Norm
Driftsmargin	-6,9 %	-4,3 %	-0,3 %	1,0 %	positiv
Totalkapitalrentabilitet	-1,9 %	5,6 %	8,3 %	7,3 %	10% - 15%
Eigenkapitalrentabilitet	5,8 %	-51,7 %	-10,3 %	-15,2 %	20% - 30%
Soliditet	11,6 %	8,6 %	20,6 %	21,6 %	18% - 40%
Gjeldsgrad	6,74	10,42	5,56	5,68	under 5,0
Likviditetsgrad 1	1,2	1,1	1,1	1,0	over 2,0

Tabell 6, gjennomsnittleg nøkkeltal for verft per år og norm eller standard per nøkkeltal.

Driftsmarginen går frå negativ -6,9% i 2018 til positiv 1,0% i 2021, noko som viser at verft har gått frå å ikkje tene pengar på drifta til å få til eit lite, men positivt resultat i 2021 på 1%. Totalkapitalrentabiliteten går opp frå negativ -1,9% i 2018 til positiv 8,3% i 2020, men har ein liten nedgang til 7,3% i 2021. Totalkapitalrentabiliteten ligg alle fire åra under det som vert sett på som rimeleg nivå på 10-15%. For åra 2020 med 8,3% og 2021 med 7,3% kan ein seie at resultatet er på eit tilfredsstillande nivå, sidan det ikkje er så langt under 10%. Eigenkapitalrentabiliteten svingar frå år til år, og frå 2019 til 2021 så er gjennomsnittleg resultat under 0. Noko som vil sei at verft ligg langt under det ein ser på som eit sunt nivå mellom 20-30%.

Soliditet har ein nedgang frå 11,6% i 2018 til 8,6% i 2019, så desse to åra ligg i området for tilfredsstillande soliditet som er på 10%. Soliditeten har deretter ein positiv trend dei to neste åra med 20,6% i 2020 og ei lita auke til 21,6% i 2021. Desse to åra ligg over nivået for god soliditet som er 18%. Vidare ser vi på gjeldsgrad som går frå 6,74 i 2018 med negativ utvikling til 10,42 i 2019, der begge desse åra ligg godt over norm på under 5. Deretter har gjeldsgrad ei positiv utvikling ned til 5,56 i 2020, og ein liten auke til 5,68 i 2021. Sidan desse to siste åra berre ligg 0,56 og 0,68 over norm, så kan vi seie at dei er tilnærma tilfredsstillande solide. Likviditetsgrad 1 bør som nemnt før vere over norm på 2, og vi ser i tabell nr. 5 at gjennomsnittleg verdi for verft er under 2 alle fire åra. Det går frå 1,2 i 2018 til 1,0 i 2021, så vi kan seie der er ein svak negativ trend. Noko som indikera at verft får meir og meir utfordringar rundt det å betale rekningane sine.

5.0 Diskusjon

I dette kapitlet skal resultatene frå kapittel 4 diskuterast og samanliknast med funn frå tidlegare studiar og rapportar som er nemnt i kapittel 2. Noko av teorien i kapittel 2 er med for å skape eit bilde og ei heilheit, og er kanskje ikkje så relevant i diskusjonen.

Diskusjonen vil følgje same oppsett som resultatet, og vil derfor vere basert på dei fire ulike bedriftstypene. Eg vil derfor starte med reiarlag, fortsett med skipsdesign, deretter utstyrsleverandørane og til slutt verft.

Analyse av nøkkeltal gir sjeldan eit svar ein kan sette to strek under (Thomassen, 2023). Der ligg usikkerheit i mangel på data, vi har for eksempel ikkje tilgang på budsjett eller planar. Derfor skal ein vere litt forsiktig med å konkludere bastant på bakgrunn av nøkkeltal isolert sett (Thomassen, 2023). Ein må sjå nøkkeltal i samanheng med totalvurdering av situasjonen og eventuell bakgrunnsinformasjon. Men slike økonomiske nøkkeltal gir alltid nytting informasjon, spesielt når det kjem til utvikling av trendar (Thomassen, 2023). Analyse av nøkkeltal kan gjer at ein kjem på sporet av forhold som ein kan belyse. Det kan vere å få fram områder der bedriftene gjer det bra (Berg, 2021).

Reiarlag

Som nemnt tidlegare så ser eg berre på offshore reiarlag, og desse har hovudinntekta si frå charterleie. Det vil seie inntekter som kjem av utleige av båtar for offshore relaterte oppdrag, som for eksempel frakt av utstyr til oljerigg. Før oljepris fall i 2014 var det vanleg med langtidscharterkontrakter, etter 2014 har det gått meir over til spotmarknad og korte oppdrag (Østensjø, 2023). Spotmarknaden og korte oppdrag gjer at marknaden vert tøffare for reiarlaga, og det vert meir usikkerheit rundt det å få selt tenestene dei tilbyr. Dette på grunn av at ein stadig må ut på marknaden for å finne oppdrag og selje seg inn, i ein stadig tøffare marknad med fleire som tilbyr til færre som kjøper (Østensjø, 2023).

Det verkar som oljeselskap og oljeservice selskap sett i gang kostnadssparande tiltak og utsett nye prosjekt på grunn av usikkerheita som utbrotet av Covid-19 førte med seg. Dette ilag med markant svinging i oljeprisen og redusert etterspørsel etter olje, har satt eit enda sterkare press på ein allereie krevjande marknad (Helseth med fleire, 2020). Dei plutslege økonomiske konsekvensane av Covid-19, som for eksempel reduksjon i ordreinngang og kostnadsauke, som reiarlaga fekk erfare i starten av 2020.

Samt i tillegg fallande oljepris og enorm svinging i valuta, var i følgje årsberetningane til reiarlaga eit tilbaketrukket kapittel i starten av 2021 (Brønnøysundregisteret, 2023). Mest truleg var usikkerheita for kva utbrotet av Covid-19 ville føre med seg gått over, og ein såg at ein kunne drive vidare med dei Covid-19 tilpassa endringane. Som for eksempel karantenereglane og det å vere meir fleksibel ved mannskapsskifte (Brønnøysundregisteret, 2023).

Om ein ser i tabell nr. 3 på den gjennomsnittlege driftsmarginen til reiarlag så går den frå positiv i 2018 til negativ i 2021, det vil seie at reiarlag tenar ikkje pengar i 2021. Det kan kome av reduksjon av inntekter mot eit konstant kostnadsbilde, eller av konstant inntekt og auke av kostnader. Og om ein les årsberetningane til reiarlaga så finn ein at kostnadane deira har auka i 2020 på grunn av Covid-19 pandemien, og inntektene er redusert på grunn av låge oljeprisar og derav lågare aktivitet på båtane (Brønnøysundregisteret, 2023). Som nemnt tidlegare så kan ein sjå fram i gode marknadsutsikter så lenge oljeprisen er høg. Og så lenge offshore servicevirke er så sentral for vår klynge, så vil vi vere mest sårbare i forhold til fallande oljepris (Oterhals med fleire, 2008).

Kostnadsauken kjem på grunn av meir kostbare mannskapsskifte i perioden då dei strengaste tiltaka for å unngå covid-19 spreiding gjaldt. Det var òg ein kostnadsauke på grunn av færre og dårlegare flytilbod, meir utreisedagar, innreisekarantene og Covid-19 testing (Brønnøysundregisteret, 2023). Så utfordringane rundt Covid-19 karantenereglane har ført til ekstra kostnader, og dei operasjonelle konsekvensane av Covid-19 var i periodar utfordrande med mannskapsskifte i følgje årsberetningane (Brønnøysundregisteret, 2023).

Totalkapitalrentabiliteten har ingen spesiell trend jamfør tabell nr. 3, den beveger seg frå det som ein ser på som rimeleg nivå mellom 10-15% i 2018 til under rimeleg nivå i 2019. For deretter å gå opp dei neste to åra, og over det som ein ser på som rimeleg nivå i 2021. Endringa i totalkapitalrentabiliteten kan kome av endring i både resultat og kapital, eller endring i resultat der kapital er uendra. Men når det kjem til eigenkapitalrentabiliteten så har den ifølgje tabell nr. 3 ein nedgang. Dette kan kome av at reduksjon i eigenkapital er større enn reduksjon i gjeld. Med negativ eigenkapitalrentabilitet så er det ingen verdiskaping for eigarane, noko som gjer at dei som eig taper pengar på investeringa dei har gjort.

Eigenkapitalrentabilitet bør i utgangspunktet vere høgare enn totalkapitalen for å vere sunn. Dette er ikkje tilfellet med reiarlag i åra 2019 til 2021, der er totalkapitalrentabiliteten høgare enn eigenkapitalrentabiliteten. Driftsmargin, totalkapitalrentabilitet og eigenkapitalrentabilitet seier noko om kor flink ei bedrift er til å tene pengar. Og ved å sjå på desse nøkkeltala til reiarlag i tabell nr. 3 så får ein eit bilde av at reiarlaga held seg i lågaste sjiktet av lønnsam, både før og under Covid-19 pandemien.

For reiarlag var 2020 eit krevjande år med fleire skip i opplag (Abrahamoglu med fleire, 2023). Skip i opplag inneber faste kostnader for eigarselskapa og skip i opplag taper seg i verdi. Der er endring som tyder på at aktiviteten har tatt seg opp i 2021 og 2022, både dersom ein ser på rekneskapstal, men også dersom ein ser på endringa i talet på skip i opplag (Abrahamoglu med fleire, 2023). Talet på skip i opplag har gått frå 204 skip og riggar i januar 2021 til 86 i januar 2022 (Abrahamoglu med fleire, 2023). Dette viser at der er forventning om ein forbedra marknadssituasjon, både som fylgje av auka aktivitet og høgare ratar (Abrahamoglu med fleire, 2023).

Ser ein på dei nøkkeltala som skal kunne seie noko om kor solid ei bedrift er, soliditet og gjeldsgrad, så kan ein sjå at der er ingen klare trendar på verken soliditet eller gjeldsgrad jamfør tabell nr. 3. Soliditet er i 2018 på eit nivå som vert sett på som veldig god. Den vert redusert i 2021 til tilfredsstillande. Gjeldsgrad har heller ingen klar trend, men er låg når soliditet er høg og omvendt. Det kan indikere at behovet for kredit og lån varierer frå år til år. Soliditet og gjeldsgrad sett ilag så er reiarlag tilfredsstillande solide, og har evne til å handtere sin langsiktige gjeld. Og ser ein på reiarlag sin evne til å handtere sin kortsiktige gjeld så er den stigande frå 2018 til 2019 og deretter har den nedgåande trend til 2021 (tabell nr. 3).

Men likviditetsgrad 1 er over norm alle fire åra, så den er tilfredsstillande sjølv om den har negativ trend (tabell nr. 3). Ei likvid bedrift er meir fleksibel til å kunne inngå gunstige avtalar, men ei mindre likvid bedrift må kanskje sjekke med banken før dei kan slå til. Ei solid bedrift kan ein tenke seg får betre vilkår på lån, og då kanskje oppnå betre lønsemd. Medan ei mindre solid bedrift er forbundet med meir risiko og får då kanskje dårlegare vilkår og kan då oppnå mindre lønsemd. Der er også ei nær knyting mellom den maritime klynga og produktiviteten i olje og gass industrien (Koilo, 2019).

Skipsdesign

Bedriftene eg har med i mine tal leverer skipsdesign til maritim næring. Det dei driv med er sal av konsulenttenester, design utvikling, og detaljert design for å nemne nokon av inntektskjeldene til skipsdesign (Basso med fleire, 2021). I følgje årsberetningane til skipsdesign bedriftene er den økonomiske konsekvensen som følgje av Covid-19 pandemien for tidleg å seie noko om. Det er også for tidleg å seie noko om konkrete effektar i marknaden bedriftene opererer i (Brønnøysundregisteret, 2023). Den maritime marknaden er utfordrande med historisk låge nivå på fartøys kontrahering, som gjer at konkurransen om tilgjengelege prosjekt er desto høgare (Basso med fleire, 2021).

Bruken av heimekontor har ført til redusert effektivitet og reiserestriksjonane har til ei viss grad hemma innsal av nye prosjekt. Usikkerheita rundt Covid-19 pandemien si utvikling og myndigheitene sine stadig endra tiltak for å minske spreining, er det som gjer det krevjande å sjå framtida til bedriftene (Brønnøysundregisteret, 2023). Norske skipsdesign bedrifter er sentrale aktørar både globalt og nasjonalt, og dei bidreg til innovasjon og grøn omstilling i skipsfart. Eksportandelen til skipsdesignar bedrifter er veldig høg (Abrahamoglu med fleire, 2023). Skipsdesign er eit av dei to segmenta som har positiv driftsmargin alle fire åra eg ser på jamfør tabell nr. 4. Der ser ein at evna til å hente ut forteneste per omsett krone har auka frå 2018 til 2021 (tabell nr. 4).

Koilo og Grytten (2019) fant at skipsdesign opplevde lågare fall enn dei andre næringane i offshorekrisa, men marginane vart redusert som følgje av fall i verdiskaping og sysselsetting (Koilo og Grytten, 2019). Driftsmarginen i tabell nr 4 kan vise at denne lave marginen var vedvarande dei fyrste åra. Designselskapa vart engasjert i å designe smartare og meir kostnadseffektive løysningar saman med å designe nye typar fartøy for maritime og marine operasjonar (Koilo og Grytten, 2019). Det å gå inn på slike nye løysningar kan gi auke i forskning- og utviklingskostnader.

Vidare ser ein i tabell nr. 4 at totalkapitalrentabiliteten ligg i 2018 på eit nivå som er innafor det rimelege nivået på 10-15%, og eigenkapitalrentabiliteten har høgare verdi enn totalkapitalrentabiliteten, noko som er å føretrekke for å kunne seie at bedrifta har tilfredsstillande rentabilitet. Frå 2018 til 2021 har der vert ei auke i både totalkapitalrentabiliteten og eigenkapitalrentabiliteten, der sistnemnte er høgst, noko som viser at rentabiliteten held seg på eit tilfredsstillande nivå gjennom heile perioden.

I tillegg så ligg totalkapitalrentabiliteten langt over innskotsrenta jamfør tabell nr. 2, ein får derfor god betaling for risiko. Evna bedriftene har til å generere avkastning på alt som er investert i bedriftene er varierende frå år til år alle fire åra, av den grunn så ser eg ingen tydeleg påverknad av Covid-19 pandemien.

Når ein ser på kor solide og likvide skipsdesign bransjen er så finn ein der også at det varierer frå år til år, med ingen spesifikk trend (tabell nr. 4). Soliditet gjennomsnittet har ei positiv utvikling frå 2018 til 2021, og i tillegg ligg alle fire åra over det som ein ser på som god soliditet. Gjeldsgrad har negativ utvikling frå 2018 til 2019, og positiv trend frå 2019 til 2021. Det vil seie at evna til å handtere dei langsiktige gjeldspostane vert betre med åra, og vi kan seie at skipsdesign i gjennomsnitt er robuste. Dei har auka evna til å tole tider med svak lønnsemd.

Og endringa i gjeldsgrad viser at i 2018 til 2019 aukar gjelda i forhold til eigenkapital, men frå 2019 til 2021 så aukar eigenkapitalen i forhold til gjelda (tabell nr 4). Medan likviditetsgrad 1 har positiv utvikling frå 2018 til 2019, og negativ utvikling frå 2019 til 2021 (tabell nr. 4), det vil seie at evna til å handtere dei kortsiktige gjeldspostane vert dårlegare med åra. Dette kan kome av at omstillinga til nye marknadssegment fortsett, denne har vert både tidkrevjande og kostbar (Brønnøysundregisteret, 2023).

Utstysleverandør

Der er stor variasjon av type bedrifter og kva dei leverer under utstysleverandør kategorien. Det er utstysleverandørar som tenar pengar på sal av system, delar til nybygg, reservedelar til skip i drift, teknologi løysningar og utleige av servicepersonell (Abrahamoglu med fleire, 2023). Det er eit vidt spekter av leverandørar, det er reine vareleverandørar til nybygg bransjen og så er det kombinasjonsleverandørar. Kombinasjon i form av både type bransje dei leverer til, det kan vere fiskebåtar, offshore båtar, cruise eller marine fartøy, og kombinasjon i form av om dei leverer til alt frå nybygg til ombygging eller leverer berre til nybygg (Monteiro med fleire, 2013).

Der er bedrifter som opererer i både ein lokal marknad og i ein global marknad med eksport, enten via norske reiarlag sine skipskontraheringar ved utanlandske verft eller gjennom utanlandske kundar (Abrahamoglu med fleire, 2023). Driftsmargin gjennomsnitt for utstysleverandørane har positiv trend frå 2018 til 2021, den er også positiv alle fire åra eg ser på i følge tabell nr 5. Det kan forklarast med enten reduksjon i kostnadar med konstant inntekt, eller auke i inntektene med konstante kostnadar. Dei bedriftene som opererer i global marknad merka Covid-19 restriksjonane på utfordringar rundt reiserestriksjonane, med lokale, regionale og globale karantene reglar som endra seg på kort varsel. Desse reglane førte også til manglande eller redusert arbeid, som medførte at tilsette vart heilt eller delvis permitterte i periodar (Brønnøysundregisteret, 2023).

For dei bedriftene med ettermarknad har reiserestriksjonane ført til utfordringar for reisemontørar, noko som har ført til nedgang i delesal. Dette har påverka ordreinngangen negativt og dermed nedgang i omsetning (Brønnøysundregisteret, 2023). Men bremsen i ordreinngang fyrste halvår i 2020 som dei fleste bedrifter rapporterer om i årsberetningane sine, vart etterfylt av ei reversering av det fallet i andre halvår i 2020 (Brønnøysundregisteret, 2023). Reiserestriksjonane påverkar også salsavdelinga, med avgrensa tilgang til kundeaktivitetar som kundebesøk eller messeaktivitet. Det har også ført til driftsmessige utfordringar rundt det å få tilpassa aktivitetane til heimekontor (Brønnøysundregisteret, 2023).

Den strengaste periode med stengde barnehagar og skular var verst for effektiviteten på heimekontor. Som nemnt i kapittel 2, at ein i ei periode måtte drive heimebarnehage og heimeskule. Covid-19 pandemien sette fart på tilbud frå arbeidsgivarar angående hybride løysningar med ein del heimekontor og ein del kontortid (Basso med fleire, 2022). Det kan vere fleire årsaker til at hybride løysningar er populært nå etter Covid-19 pandemien. Kan for eksempel vere betre for tilsette og tilpasse kvardagen sin med arbeidslivet, meir fleksibilitet der ein kan ha heimekontor dei dagane det er mange etter skule aktivitetar på barna. Og det kan vere kostnadssparande for arbeidsgivar med tanke på behovet for kontorplassar.

Også bruken av teknologiske nyvinningar vart raskare tatt i bruk på grunn av Covid-19 pandemien, plutselig skulle alle møter og samlingar verte gjennomført via videochat som «Teams» eller «Zoom» (Basso med fleire, 2022). Dei bedriftene som har lagt litt etter i utviklinga til papirlaust samfunn fekk ein kickstart av Covid-19 pandemien, ingen moglegheit for å skrive ut og signere. På heimekontor måtte ein finne ny teknologi for signering elektronisk. Som nemnt over, desse løysningane og tilpassing til heimekontor har ført til auka investering av utstyr, men på sikt vil det redusere behov for areal og derfor vil kostnadane reduserast (Brønnøysundregisteret, 2023).

Totalkapitalrentabilitet gjennomsnittet ligg innafor 10-15% som vert sett på som eit rimeleg nivå frå 2019 til 2021 (tabell nr 5). Eigenkapitalrentabilitet gjennomsnittet stig for kvart år frå 2018 til 2021. Og vidare ser ein i tabell nr. 5 at eigenkapitalrentabiliteten ligg over totalkapitalrentabiliteten kvart år, noko som er å føretrekke. Eigenkapitalrentabiliteten ligg i 2018 under 20-30% som vert sett på som sunn, men frå 2019 ligg den i øvre sjiktet (tabell nr. 5). Dette kan kome av at utstysleverandørane har gått gjennom ei omstilling som følgje av redusert ordreinngang frå offshorereiarlag i etterkant av oljeprisfallet i 2014 (Abrahamoglu med fleire, 2023). Og for dei utstysleverandørane som driv med eksport vart verdiskaping og sysselsetting fallet mindre enn forventa, dette på grunn av verdshandelen var tilbake til 2019-nivå allereie mot slutten av 2020 (Basso med fleire, 2022).

For dei bedriftene som er avhengig av utanlandsk arbeidskraft har det vert utfordrande å få innreise og utreise til, men det har ikkje vert umogleg. Det har vert utfordringar rundt innreisekarantene, få og dyre flybillettar og kravet om negativ Covid-19 test på korrekt tidspunkt og med korrekt varigheit (Brønnøysundregisteret, 2023). Summen av årsberetningane til utstysleverandørane er at Covid-19 pandemien påverka bedriftene, men i mindre grad enn frykta. Dei fleste bedriftene har følt at omstillingsevna til dei tilsette og organisasjonen har vert stor, derfor har store delar av drifta gått som normalt (Brønnøysundregisteret, 2023).

Når det kjem til soliditet gjennomsnittet for utstyrsleverandørane så ligg denne på over 40% alle fire åra, ifølge norm kan vi seie at den er veldig god. Soliditeten har ein liten nedgang frå 2018 til 2019, men etter det har den ein positiv trend fram til 2021 (tabell nr 5). Og her vil eg trekke fram at det er betydeleg gjensidig avhengigheit mellom aktørar innan den maritime næringa og ei sterk vektlegging av innovasjon og teknologisk leiarskap gjer at Norge kan oppretthalde ei unik næringsklynge. (Koilo, 2019). Gjeldsgrada vert sett på som god om den ligg under 5, gjennomsnittet for utstyrsleverandørane ligg under 2 alle fire åra. Der er berre små variasjonar frå år til år, med ingen tydeleg trend (tabell nr. 5).

Likviditetsgrad 1 ligg over 2 alle fire åra, med berre små variasjonar frå år til år utan nokon tydeleg trend (tabell nr. 5). Dei bedriftene som opererer innanfor fleire segment toler nedgang i oljepris og harde kår betre enn dei bedriftene med reindyrka portefølje. Jo mindre segmenta av Blue Maritime Cluster var involvert i offshore olje og gassmarknaden, jo betre var dei i stand til å overleve krisa (Koilo og Grytten, 2019).

Verft

Verftsindustrien er viktig i den klyngebaserte innovasjonen som er ei viktig kjelde til omstilling og eksport. Der mykje av innovasjonen skjer i samspel mellom verft og dei andre aktørane i den maritime næringa, som reiarlag, skipsdesign og utstyrsprodusentar (Abrahamoglu med fleire, 2023). I følge Jacobsen (2008) er nettopp næringsklynger betrakta som grunnlaget for konkurransevne, det som fremmer innovasjon og berekraft. To av verfta som er med i min analyse er nybygg leverandørar. Desse har hatt offshore forsyningsfartøy som sin hovud nisje, medan dei to andre er kombinasjons verft, desse driv med nybygg, ombygging og reparasjonar av alle typar båtar (Brønnøysundregisteret, 2023).

Dei norske skipsverfta var i fleire år dominert av bygging av offshorefartøy, men etter offshorekrisa som starta med oljeprisfall i 2014, stoppa reiarlaga sin kontrahering av offshorefartøy. Dette førte til eit kraftig inntektsfall for verfta, men frå 2017 til 2019 tok omsetninga seg gradvis opp igjen som fylgje av omstilling mot cruise- og havbrukssegmentet (Abrahamoglu med fleire, 2023). Utifrå årsberetningane får ein inntrykk av at den største utfordringa med Covid-19 pandemien er rundt utanlandsk arbeidskraft som dei er avhengig av for å drive produksjon. Nybygg aktiviteten var i utgangspunktet låg, og dette vart ikkje betre med Covid-19 pandemien (Brønnøysundregisteret, 2023).

Årsaka til at norsk verftsindustri har overlevd er blant anna det høge innovasjonsnivået og omstillingsevne (Koilo, 2019) Sentralt i næringa sin vidare utvikling vil vere omstilling til nye innovative løysingar og nye vekstmoglegheiter i havområde (Koilo, 2019). Og etter offshorekrisa vart det cruiseskip, ferje, brønnbåtar og fiskefartøy som dominerte ordrebøkene (Koilo, 2019). Covid-19 pandemien førte utsetting av cruise aktiviteten frå midten av mars 2020, det vart full stopp over natta (Helseth med fleire, 2020). Dette førte til det som eit verft omtala i årsberetninga sin som ei tilsynelatande ytterlegare «forseinking i friskmelding» av offshore olje og gass segmentet, etter oljepris fallet i 2014 (Brønnøysundregisteret, 2023).

Denne friskmeldinga vises gjennom at gjennomsnittleg driftsmargin for verft har frå 2018 hatt ei jamn auke fram til 2021 (tabell nr 6), noko som viser at har gått frå tap per omsett krone til å tene 1 øre per omsett krone. Totalkapitalrentabiliteten har hatt positiv utvikling frå 2018 til 2020, men så er der ein liten nedgang frå 2020 til 2021. Men sjølv om dei er under det som vert sett på som eit rimeleg nivå på 10-15%, så kan ein seie at dei er på eit bra nok nivå i 2021 (tabell nr. 6). Omstillinga mot nye skipssegment har vert utfordrande og kostnadskrevjande, dette blant anna på grunn av behovet for å bygge nye verdikjeder og utvikle ny kompetanse (Abrahamoglu med fleire, 2023)

Gjennomsnittleg eigenkapitalrentabilitet varierer frå år til år, der den endar under totalkapitalrentabiliteten, noko som ikkje er bra for den totale rentabilitet som verft leverer. Aktivitetsnivået er betydeleg lågare i dag enn det var før offshorekrisa i 2014. Og i 2020 falt omsetninga igjen, som følgje av koronapandemien der aktiviteten vart redusert og nye kontraheringar av cruiseskip stoppa over natta (Abrahamoglu med fleire, 2023). I likskap med utstyrsleverandørane har verft også gått gjennom ei omstilling i etterkant av oljeprisfallet i 2014 (Abrahamoglu med fleire, 2023). Men lønnsmda i desse nye segmenta har midlertidig ikkje vore i nærheita av nivåa frå offshore boomen (Koilo, 2019).

Soliditeten går ned frå 2018 til 2019, etter det så har den positiv trend fram til 2021. Medan gjeldsgrada er høgare enn det anbefalte nivå på under 5 alle fire åra. Også denne varierer frå år til år utan noko spesiell trend, men utviklinga er sånn sett ikkje tilfredsstillande. Dette kan kome av at problema som offshorekrisa medførte ikkje er fullt ut overkome. I tillegg til å slite med å finne nye eigarar av kansellerte skip opplevde verft at kostnadsberekning for nye segment var for lave på grunn av manglande effektiv kompetanse, og nokon av dei nye prosjekta viste seg å ikkje vere lønnsame (Koilo og Grytten, 2019). Noko som også kan forklare at likviditetsgrad 1 ligg stabilt under det nivået den bør vere på, som er over 2, jamfør tabell nr. 6.

6.0 Konklusjon

I denne oppgåva har eg forsøkt å analysere dei eventuelle økonomiske konsekvensane Covid-19 pandemien har eller har hatt for bedriftene i Blue Maritime Cluster.

For å svare på dette har eg sett på seks forskjellige økonomiske nøkkeltal for utvalde bedrifter i Blue Maritime Cluster i Møre og Romsdal.

Det maritime næringsmiljøet i Noreg har i mange år vorte omtala ikkje berre som ei næring som består av enkelt bedrifter og bransjar, men som ei komplett næringsklynge der elementa i klynga forsterkar kvarandre (Basso og Helseth, 2021). Den maritime næringa er svært viktig for norsk verdiskaping og sysselsetting. Blue Maritime Cluster kan ein med bakgrunn i kapittel 2 seie er ei klynge som har høg innovasjon og kompetanse, og Blue Maritime Cluster har ei veldig sterk lokal forankring.

Forskningsmålet mitt for denne masteren var:

«Blue Maritime Cluster sin finansielle status før og under Covid-19 pandemien.»

Dette har eg til min beste evne prøvd å vise fram, og dei funna som har utmerka seg er at reiarlag merka ein nedgang i inntekter på grunn av fallande oljepris og auka kost på grunn av Covid-19 pandemien. Deretter kan ein finne at skipsdesign hadde som utgangspunkt historisk lågt nivå på fartøykontrahering før Covid-19 pandemien treffe (Basso med fleire, 2021). Så dei opererte allereie i ein tøff marknad. Vidare finn eg at utstyrsleverandørane sin drift har stort sett gått som normalt, med nokon utfordringar på grunn av karantenereglane. Og til slutt finn eg at for verft førte Covid-19 pandemien til ytterlegare forseinking av friskmeldinga av offshore olje og gass segmentet (Brønnøysundregisteret, 2023). Ein kan seie at det kanskje ikkje var det rette tidspunktet å endre frå offshore til cruise, med tanke på korleis Covid-19 pandemien påverka cruise marknaden.

Kan vel egentleg konkludere med, med bakgrunn i at ein ikkje ser ein tydeleg trend i økonomien, at den maritime klynga ikkje har blitt så veldig påverka av Covid-19. Dette kan tyde på at ytre påverknadar som Covid-19 pandemien og nye utfordringar i forbindelse med Covid-19 pandemien ikkje har nokon særleg stor påverknad på den maritime klynga. Noko som kan tyde på at den maritime klynga er ei sterk klynge. Der produksjonen i olje- og gassnæringa med oljeprisen i spissen er det som sett føringa på korleis Blue Maritime Cluster presterer økonomisk (Oterhals med fleire, 2008).

Og sjølv om Covid-19 pandemien skapte utfordringar for mange bedrifter. Så ser ein på utviklinga av rekneskapstala i løpet av 2020 og siste tilgjengelege rekneskapstal frå rekneskapsåret 2021, som viser at Covid-19 pandemien ikkje treffe næringa så hardt som frykta. Det har jamt over gått bra i den maritime næringa (Abrahamoglu med fleire, 2023). Ein ser at trass dystre utsikter så gjekk det langt betre enn forventa for den norske maritime klynga gjennom 2020 og 2021 (maritimt-forum.no, 2023).

Vil til slutt nemne at kvar studie har sine avgrensingar. Det er i denne studien ikkje undersøkt kor mykje bedriftene har fått frå kompensasjonsordningane regjeringa iverksette under Covid-19 pandemi, dette på grunn av denne informasjonen ikkje kom eintydig fram frå årsberetningane. Derfor kan framtidige undersøkingar utvide ytterlegare datainnsamlinga, og finne ut av kva desse kompensasjonsordningane gav av økonomiske påverknader.

Referanseliste

Abrahamoglu, Serli, Kaja Haug, Maren N. Basso og Erik Jakobsen, 2023 «MARITIM VERDISKAPINGSRAPPORT 2023», *Menon-Publikasjon NR. 6/2023*

Aktivitetsrapport Mafoss. 2023, «konkurrerer når vi må..». Oppdatert 27.03.2023, <https://aktivitetsrapport2021.aakp.no/konkurrerer-nar-vi-ma/>

Basso, Maren Nygård og Anders Helseth, 2021 «Rapport: Den Maritime Næringens Bidrag til offentlige inntekter og sysselsetting i distriktene», *Menon Economics-Publikasjon Nr.75/2021*

Basso, Maren Nygård, Lars Martin Haugland, Serli Abrahamoglu og Erik W.Jacobsen, 2021, «Rapport: Prognoser for maritim næring per september 2021». *Menon Economics-Publikasjon Nr.84/2021*.

Basso, Maren Nygård, Sander Aslesen og Erik Jacobsen, 2022, «Kompetansebehov og kompetansestrategier som følge av teknologiutvikling i maritim næring», *Menon Economics-Publikasjon Nr.66/2022*

Benito, Gabriel R.G., Eivind Berger, Morten de la Forest og Jonas Shum, 2003, «A Cluster analysis of the maritime sector in Norway.» *International journal of Transport Management 1 (2003) 203-215* doi: 10.1016/j.ijtm.2003.12.001

Berg, Terje, 2021. *Grunnleggende økonomistyring*, Oslo, Cappelen Damm Akademisk

Blue Maritime Cluster. 2022, «about us.» Oppdatert 06.11.22, <https://www.blumaritimecluster.no/gce/the-cluster/about-us/>

Blue Maritime Cluster. 2022, «annual reports.» Oppdatert 06.11.22 <https://www.blumaritimecluster.no/gce/reports--publications/annual-reports/>

Brønnøysundregistrene. 2023, «Bestilling av utskrifter, attester og kopier.» Oppdatert 05.02.2023, brreg.no

- Cappelen Damm. 2023, «Mangfold Sammendrag kapittel 2.» Oppdatert 19.03.2023, <https://mangfold.cappelendamm.no/vgsamf/tekst.html?tid=1006552>
- Doloreux, David, 2017, «What is a maritime cluster?», *Marine Policy Volume 83*, September 2017, Pages 215-220, doi.org/10.1016/j.marpol.2017.06.006
- Helbæk, Morten, 2014. *Statistikk, kort og godt*, Oslo, Universitetsforlaget
- Helseth, Anders M., Erik W. Jacobsen, Jonas Erraia og Bettina E. Engebretsen, 2020, «Rapport: Oppdaterte prognoser for maritim næring i lys av korona og oljeprisfall.» *Menon Economics-Publikasjon Nr.48/2020*
- Jakobsen, Erik W. 2008, «Næringsklynger – hvordan kan de beskrives og vurderes?» *MENON Business Economics, MENON-publikasjon nr. 1/2008*
- JIThomassen. 2023, «Regnskapsanalyse med nøkkeltall.» Oppdatert 19.03.2023, <https://www.jithomassen.no/nokkeltall/>
- Koilo, Viktoriaa. 2019. «Financial performance under stress: the case of the Norwegian maritime cluster.» *Public and Municipal Finance, Volum 8 Issue 1*, 54-72. doi:10.21511/pmf.08(1).2019.05
- Koilo, Viktoriaa og Ola Honningdal Grytten. 2019. «Maritime financial instability and supply chain management effects.» *Problems and Perspectives in Management, 17(4)*, 62-79. doi:10.21511/ppm.17(4).2019.06
- Li, Mengchi, og Meifeng Luo, 2021. «Review of existing studies on maritime clusters», *Maritime Policy & Management, 48:6*, 795-810, DOI: 10.1080/03088839.2020.1802786
- Mafoss. 2023, «historia». Oppdatert 27.03.2023 <https://www.mafoss.no/historia>
- Maritimt Forum. 2023. «Maritim Klynge.» Oppdatert 30.04.2023, <https://www.maritimt-forum.no/maritim-klynge>

Maritimt Forum. 2022. «Oppløftende maritime nøkkeltall: - Vi er i ferd med å legge koronapandemien bak oss.» Oppdatert 30.04.2023, <https://www.maritimt-forum.no/sentralt/nyheter/2022/opploftende-maritime-nokkeltall-vi-er-i-ferd-med-a-legge-koronapandemien-bak-oss>

Monteiro, Pedro, Teresa de Noronha og Paulo Neto, 2013. «A Differentiation Framework for Maritime Clusters: Comparisons across Europe.» *Journal sustainability* 2013, 5, 4076-4105. doi:10.3390/su5094076

NMK Norwegian Maritime Competence Center. 2023, «GCE BLUE MARITIME.» Oppdatert 20.03.2023, <https://www.nmcc.com/leietakere/gce-blue-maritime/>,

Norsk leksikon. 2023, «næringsklynge.» Oppdatert 05.03.2021, <https://snl.no/n%C3%A6ringsklynge>,

Oterhals, Oddmund, Arild Hervik, Øivind Opdal og Bjørn G. Bergem, 2008 «Utviklingen i Maritime næringer i Møre og Romsdal – status 2008», *Møreforskning Molde AS*

Porter, Michael E. 1998, «Clusters and the New Economics of Competition», *Harvard business Review*

Proff. 2023, «Nøkkeltall Forklaringer og formler.» Oppdatert 14.02.2023, <https://innsikt.proff.no/hjelp-og-tips/nokkeltall-forklaringer-og-formler/>

Regjeringen. 2023, «Del 2 Virkemidler for en effektiv maritim politikk.» Oppdatert 24.04.2023, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-10-20202021/id2788786/?ch=3>

Shi, Xin, Haizhou Jiang, Huan Li og Dong Xu, 2020, «Maritime cluster research: Evolutionary classification and future development», *Transportation Research Part A* 133 (237-254), doi.org/10.1016/j.tra.2020.01.015

Statistisk sentralbyrå. 2022, «ujevnt koronafall i fylkene i 2020.» Oppdatert, 06.11.2022, <https://www.ssb.no/nasjonalregnskap-og-konjunkturer/nasjonalregnskap/statistikk/fylkesfordelt-nasjonalregnskap/artikler/ujevnt-koronafall-i-fylkene-i-2020>

Stavroulakis, Peter J. og Stratos Papadimitriou, 2015. «The strategic factors shaping competitiveness for maritime clusters», *Research in Transportation Business & Management* 19 (2016) 34–41, doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.03.004

Stavroulakis, Peter J., Stratos Papadimitriou og Freideriki Tsirikou, 2015. «Perceptions of competitiveness for maritime clusters», *Ocean and Coastal Management* 205 (2021) 105546, doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105546

Store Medisinske Leksikon. 2023, «Koronapandemien.» Oppdatert 05.03.23 sml.snl.no/koronapandemien

Store Norske Leksikon. 2023, «kvantitativ metode.» Oppdatert 19.03.2023, https://snl.no/kvantitativ_metode

Store Norske Leksikon. 2023, «forskning.» Oppdatert.» 19.03.2023 <https://snl.no/forskning>

Store Norske Leksikon. 2023, «forskningsmetode – samfunnsvitenskap.» Oppdatert 19.03.2023, https://snl.no/forskningsmetode_-_samfunnsvitenskap

Store Norske Leksikon. 2023, «norsk skipsfarthistorie før 1940.» Oppdatert 27.03.2023, https://snl.no/norsk_skipfartshistorie_f%C3%B8r_1940

Store Norske Leksikon. 2023, «Reliabilitet.» Oppdatert 19.03.2023, <https://snl.no/reliabilitet>

Store Norske Leksikon. 2023, «Validitet.» Oppdatert 19.03.2023, <https://snl.no/validitet>

Østensjø Rederi. 2023, «Sjøfartstidene 2020.» Oppdatert 30.04.2023, <https://ostensjo.no/brochures/4532/>