

LOFTHUS

RIGGVEDLIKEHOLD PÅ HELGELAND

Forutsetninger for et konkurransedyktig alternativ

Torger Lofthus
14. Desember 2011



RAPPORT



INNHold

FORORD.....	3
BAKGRUNN.....	3
INNLEDNING	4
KJENNETEGN VED MARKEDET FOR RIGGVEDLIKEHOLD	5
RIGGVEDLIKEHOLD SOM PRODUKT	9
RAMMEVILKÅR OG FORUTSETNINGER.....	12
FORTRINN FOR HELGELAND	17
ERFARINGER FRA TROMSØ OG POLAR PIONEER 2011.....	21



1. FORORD

I arbeidet med denne studien, har vi støttet oss til fagmiljø og andre med spørsmål omkring ulike problemstillinger. Hvordan svarene er tolket og gjengitt, står imidlertid for forfatterens egen regning.

Takk til Petro Media News AS, Offshore Media Group AS, Rystad Energy AS, Petro Arctic, Westcon Yard AS, Coast Center Base AS, ESS Support Services AS og Henriksen Shipping Service AS.

Takk for svar på spørsmål, bilder og illustrasjoner.

2. BAKGRUNN

Krav til effektivitet og verdiskaping øker sammen med samfunnets krav til komfort og velferd. I Norge er vi heldig stilt med en lønnsom oljeindustri som inneholder et stort antall kompetansearbeidsplasser.

Som innbyggere på Helgeland og Nordland, har vi foreløpig kun sett konturene av det som etterhvert vil bli hverdagslig nemlig ringvirkninger av at det finnes hydrokarboner på Nordlandssokkelen. Konsekvenser i form av velferd i kjølvannet av bærekraftige langsiktige arbeidsplasser.

I forbindelse med oljeeventyret er det etablert arbeidsplasser og verdiskaping innen flere områder og faser av oljevirkksomheten. I og med at miljøene ble utviklet primært i Sør Norge, ligger Nord Norske miljø noe etter. Imidlertid kan vi se konturene av særtrekk i Nord Norsk oljevirkksomhet hvor følgende trer frem (oljeselskapene selv ikke medtatt):

- Kirkenes med vedlikehold og modifikasjonstjenester, i tillegg til noe fabrikasjon
- Hammerfest med LNG produksjon, forsyningsbase, vedlikehold og modifikasjonstjenester
- Harstad med lete- og geologimiljø og noe vedlikehold og modifikasjonstjenester i tillegg til fabrikasjon
- Helgeland med utflyvning Norne og Skarv, forsyningsbase, større vedlikehold og modifikasjonstjenester og stor fabrikasjon

Når lete- og produksjonsfasene er iverksatt, vil brønn- og riggvedlikehold være typiske faser som får oppmerksomhet.

Helgeland Regionråd ved partnerskap Nordland Fylkeskommune, ønsker en oversikt over de viktigste faktorer og rammevilkår, for å kunne legge tilrette for et konkurransedyktig alternativ på Helgeland innen riggvedlikehold. Vi skal derfor i denne omgang fokusere på rigg-vedlikehold og se på forutsetningene for å kunne etablere et konkurransedyktig Nordlandsalternativ på Helgeland.



3. INNLEDNING

Denne rapporten har som formål og gi et overordnet bilde av de viktigste forutsetninger som ligger til grunn for en vellykket satsning innen riggvedlikehold på Helgeland. I Nordland er det først og fremst Helgeland som naturlig innehar forutsetninger for å kunne etablere et konkurransedyktig og bærekraftig alternativ for riggvedlikehold. Infrastruktur, industriell kompetanse og ikke minst kapasitet, er faktorer som vil bli viktige byggesteiner.

På Helgeland finnes det allerede to store aktører med planer for riggvedlikehold på Helgeland, Coast Center Base AS (CCB) i Sandnessjøen og Westcon Yard AS (Westcon) på Nesna. CCB har over flere år drevet med sin kjernevirksomhet, forsyningsbase, i Sandnessjøen. Westcon har på sin side investert i et anlegg på Nesna tidligere kjent som Helgeland Maritime AS, og gjort dette anlegget kjent som Westcon Helgeland AS.

I arbeidet med denne rapporten var det derfor naturlig å samtale med begge selskap for å høre deres vurderinger hva angår fortrinn ved Helgeland for riggvedlikehold.

Konkurrentene til Helgeland finnes først og fremst ved Vestbase i Kristiansund som har lang erfaring på området, og ved Tromsø i Nord som våren/forsommeren 2011 hadde et 52 dagers opphold av Transoceans borerigg «Polar Pioneer» som erfaringsgrunnlag. Dette oppholdet er oppsummert senere i rapporten.



Store kraner benyttes fra flere hold for å kunne arbeide effektivt. Legg merke til personellheisen like til høyre for riggen. Bildet er gjengitt med tillatelse fra Coast Central Base AS.

4. KJENNETEGN VED MARKEDET FOR RIGGVEDLIKEHOLD

4.1. Generelt

Markedet kjennetegnes blant annet ved at det går i sykluser. Mens 2009 var et godt år med mange rigger inne til klassing, var 2010 rolig. I 2011 har det tatt seg opp og vil øke ytterligere i 2012 og 2013 med en foreløpig topp i 2014. Dette skyldes i hovedsak at det norske riggmarkedet er preget av rigger med 5 års klassing.

De nærmeste årene vil derfor bringe mange muligheter for oppdrag innen riggvedlikehold.

I dette markedet, nasjonalt sett, er det i hovedsak tre aktører:

- Westcon Yard AS, som driver sin virksomhet innen riggvedlikehold fra Ølensvåg på Vestlandet og fra Langsetvågen på Nesna
- Coast Center Base AS, driver primært med basevirksomhet og tilbyr riggvedlikehold langs hele kysten av Norge
- Bergen Group AS, driver riggvedlikehold fra Hanøytangen utenfor Bergen.

Markedet er voksende. Som naturlig er, vil nærhet til kunden være avgjørende for valg av leverandør. Hittil har riggvedlikehold derfor blitt utført nærmest riggene, på Vestlandet. I tillegg har leverandører også fått oppdrag på at riggen uansett måtte gå forbi leverandøren på vei til nytt oppdrag. For at markedet for riggvedlikehold vil være regningssvarende for en aktør på Helgeland, måtte trafikken av rigger på Norskehavet og forbipasserende rigger, være av en viss størrelse.

Med den økte aktiviteten i Norskehavet og Barentshavet, er vi nå i ferd med å komme dit.

4.2. Sysselsetting

Et gjennomsnittlig oppdrag er på 3 til 4 uker og engasjerer 300 - 500 personer. Da forstår vi at skal et slikt anlegg være regningssvarende, bør det ha en rigg til kai 4 - 5 ganger hvert år.

Når opptil 500 mennesker skal arbeide i 4 uker 5 ganger hvert år, ser vi at den totale sysselsettingseffekten er på 2500 personer men utgjør anslagsvis kun 210 årsverk. En av utfordringene dette gir, er det som på folkemunne kalles CO₂ personell. Dette er personell som flys inn da det lokalt/regionalt ikke finnes tilstrekkelig kompetanse og/eller kapasitet.

Bakgrunn:

Uavhengig av hvor du bor, betaler oljeselskapene reisen til utreisestedet. Dette er de pålagt. For sine leverandører oljeservice-selskapene, kan de derimot lage egne regler. Når BP Norge hadde ute sitt anbud for forpleiningskontrakten på Skarv skipet, satte de som betingelse at de ikke betalte for reisen til utflyvningen ved Brønnøysund. Dette gav betydelige ringvirkninger da personellet fortrinnsvis ble rekruttert lokalt. Det er i det hele tatt en tendens blant oljeselskapene å arbeide for at lokalt og kortreist personell benyttes i økende grad.

Vi kan derfor anta at markedene fremover, også innen riggvedlikehold, vil verdsette at arbeidet som skal gjøres, foretas i størst mulig grad av lokalt/regionalt personell som slipper flyreise til arbeidsstedet.

I denne forbindelse er det verdt å nevne at Nord Norges fremste organisasjon for leverandørutvikling for bedrifter med offshoreleveranser i magen, Petro Arctic, arbeider for at medlemmene skal kunne stå så sterkt som mulig i konkurransen om oppdragene offshore. Organisasjonen arbeider for bestemte prosjekt de inngår avtale med og er finansiert av medlemsavgiften og noen av de største oljeselskapene tilstede i Nord Norge.

Petro Arctic arbeider etter følgende modell:



6

PUNKTER FOR RINGVIRKNINGER I NORD

1

Oppfølging av vedtak

4

Minst mulig pendling

2

Driftsorganisasjoner til nord

5

Bruk av selskap i nord

3

Bruk basene i nord

6

Oljevern/beredskap

Olje- og gassaktiviteten i nord kan gi et kraftig løft for næringslivet i landsdelen. Basene i Hammerfest og på Helgeland gir store ringvirkninger. I Harstad er det utviklet et betydelig kompetansemiljø. Hvis den positive trenden skal fortsette er det nødvendig med en offensiv strategi for virksomheten i nord.

petroarctic



www.petroarctic.no

Petro Arctic arbeider etter de ovenstående seks hovedpunkt hvor pendling er et av dem. I denne sammenheng menes det at vi i størst mulig grad bør benytte ordinær arbeidsordning der hvor dette er mulig, nettopp for å legge tilrette for regional næringsutvikling. Figuren er gjengitt med tillatelse fra Petro Arctic.

4.3. Miljø

Hele oljenæringen er preget av miljøbegrepet. Ingen næringer blir så til de rader fulgt opp med miljøhensyn i Norge som oljenæringen blir. Det er derfor viktig for en rigg i drift at den kvitter seg med avfall av alle typer på en sporbar og miljømessig korrekt måte. Supplybåter går derfor mellom riggen og forsyningsbasen riggen har avtale med, vanligvis den nærmeste, i rute med forbruksmateriell, utstyr og avfall.

Det samme gjelder når riggen ligger til kai for vedlikehold. Miljøaspektet er like viktig da. Eksempelvis hydraulikkoljer som skiftes ut for en rekke komponenter på riggen, blir ivaretatt og merket på korrekt måte med hva det er, for videre håndtering.

Et annet miljømoment rundt riggvedlikehold er støy. Støy vil oppstå som en konsekvens av at arbeidet foregår over hele døgnet, også nattetid. Ventilasjonsanlegg, spyling og uttesting av utstyr, vil gå mer eller mindre kontinuerlig i lengre perioder og egner seg derfor mindre for bynære strøk.

4.4. Størrelse

For at det skal være bærekraftig å etablere en virksomhet rundt riggvedlikehold, bør vi ha besøk av rigger 4 - 5 ganger hvert år. Dette behøver ikke å være de mest omfattende besøk, klassifiseringer, men gjerne blanding av:

- Klassing (1 - 2)
- Halvklassing (2) og
- Mindre ombygging og reparasjonsarbeid (1 - 2)



Markedet for Helgeland er ikke i denne størrelsesorden nå. Om vi kommer dit vil avhenge av *hvor* det letes etter olje og hvor det *påvises bærekraftige reservoarer*. Lofoten og Vesterålen vil være den nordlige delen av markedet, muligens deler av Barentshavet vil være et like naturlig marked, for en satsning på Helgeland med utgangspunkt i forbi-passering og gangtid til Kirkenes, som vil være neste naturlige sted for riggvedlikehold.

Det første oppdraget innen riggvedlikehold ble gjort i Kirkenes. Dette var en russisk jackup rigg, «Energy Exerter» desember 2009. Hovedkontrakten lå hos Henriksen Shipping AS, et lokalt selskap som koordinerte arbeidet. Det andre Nord Norske oppdraget ble som kjent foretatt i Tromsø.

I denne forbindelse skal det i rettfærdigheten navn sies at det har vært flere rigger til kai for vedlikeholdstjenester i Nord Norge enn dette. I Kirkenes drev det en rigg i land på 80 tallet som ble berget og «vedlikeholdt» der. I tillegg har vi hatt to tilfeller vi vet om hvor rigger har vært i Sandnessjøen for kortere vedlikeholdsoppdrag.

Allikevel regner vi «Energy Exeter» og «Polar Pioneer» som de første da dette er opphold som et resultat av konkret markedsføring av nettopp dette produktet. Eksemplene over er likevel gode med tanke på hvor viktig nærhet til markedet er.

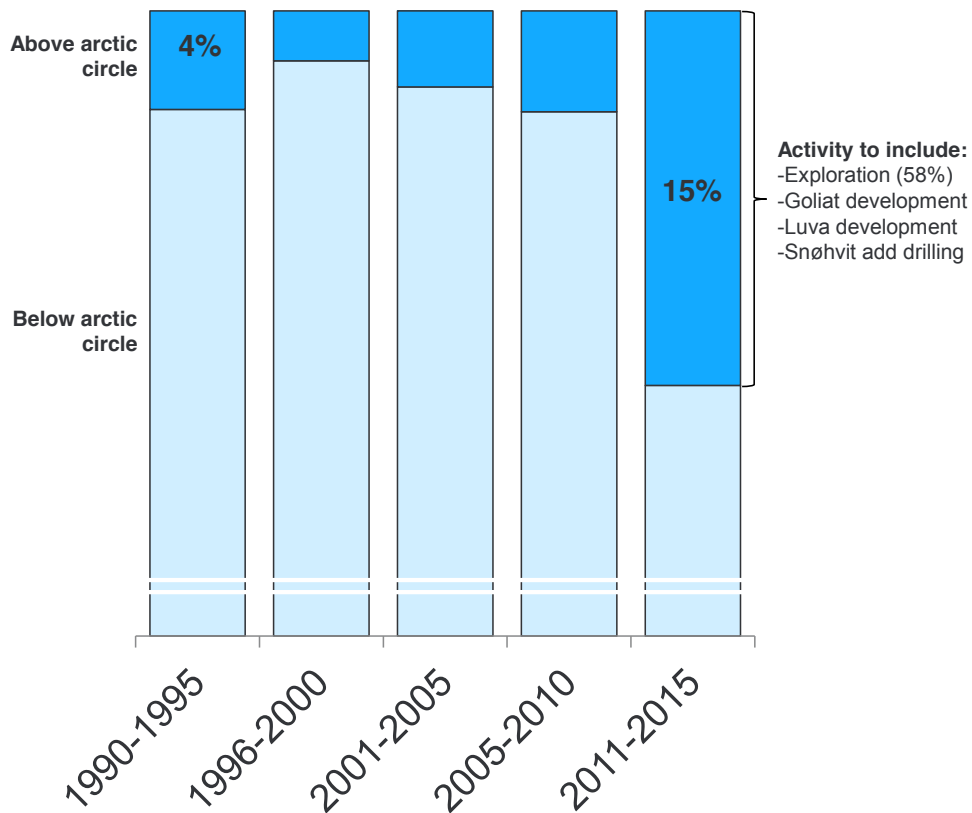
4.5. Markedsutvikling

Ofta er det slik, og spesielt på nye markedsområder, at selv om størrelsen på markedet er interessant, er utviklingen av målgruppen vel så interessant. Det finnes få gode poeng i å erobre stadig større andeler av et stadig mindre marked. Det er derfor interessant å se hvilken utvikling vi forventer av markedet for riggvedlikehold fremover.

Selv om det vil bli rent gjettningsverk å forsøke å sette tall på markedsstørrelsen, kan vi allikevel si noe om markedsutviklingen. For som tidligere redegjort for, vil størrelsen på markedet avhenge av flere faktorer som hvilke rigger som benyttes og når disse har behov for klassing/halvklassing eller annet reparasjons- eller ombyggingsarbeid, hvilket omfang myndighetene setter på leting etter nye forekomster, og til slutt, i hvilket omfang det faktisk påvises hydrokarboner.

Rystad Energy AS har foretatt en analyse av hvordan boredøgnene fordeler seg i tid og over eller under Polarsirkelen:





Antall boredegn nord for Polarsirkelen har altså vært nede i ca 3%. Forventningen er 15% for perioden 2011 - 2015. Legg også merke til at av disse 15% er 58% leting i tillegg til boredegn i forbindelse med Luva, Goliat og Snøhvit. Gjengitt med tillatelse fra Rystad Energy AS.

5. RIGGVEDLIKEHOLD SOM PRODUKT

5.1. Generelt

I et hett riggmarked kommer en rigg *vanligvis* til land for én av to årsaker;

1. Enten skal den rigges eller bygges om i forbindelse med nye oppdrag og/eller kunder, eksempelvis på helt andre dyp eller for boring i helt andre typer formasjoner. Dette kan kreve en annen utstyrs-konfigurasjon.
2. Eller den skal inn til klassing, noe som også nødvendiggjør et opphold ved land.

Riggvedlikehold kjennetegnes ved at det foregår mange aktiviteter samtidig, tidspresset er stort og innsatsmengden går over hele døgnet. Det sier seg selv at når uvanlig mange mennesker skal arbeide tett sammen for en kort periode, vanligvis 3 til 4 uker, krever dette sterk styring i form av kompetanse, kjente rutiner, disiplin og forutsigbarhet.

For uinnvidde kan miljøet se nærmest kaotisk ut med krav til logistikk, koordinering og disiplin vi ikke ser til vanlig.

I utgangspunktet skyldes dette et høyt prisnivå for riggene. De fleste rigger har i dag en døgnrate på flere hundre tusen dollar! Det sier seg selv at slike innretninger vil helst være i arbeid og ikke ligge ved land for reparasjoner eller utbedringer. Derfor tidspresset.

5.2. Klassing

Klassing er et gammelt begrep som først ble benyttet av skips- og forsikringsnæringene. Et godt bygd og vedlikeholdt skip holder lenger og tåler mer enn et skip bygd på et lavere kvalitetsnivå. Dette kommer til uttrykk ved hvor lenge det går mellom hver hovedinspeksjon.

Etterhvert er rigger inkludert i de samme systemene og skal ha regelmessige inspeksjoner som viser hvilken tilstand riggen er i - og ikke minst, hvor funksjonsdyktig den er. Den vanligste klassen for rigger er 5 år. Det betyr at det er 5 år mellom hver hovedinspeksjon.

Disse inspeksjonene er omfattende og krever at riggen tar til land hvor en kontraktør har ansvaret for å legge tilrette for classeselskapet, agenter, leverandører og myndigheter for å nevne noen.

Mellom hver klassing skal riggen inn til land for å få foretatt en halvklassing. Er klassen 5 år, er altså halvklassen 2,5 år. Arbeidet med riggen er da ikke like omfattende, men den skal dog til land og riggselskapet benytter vanligvis muligheten til å få gjort så mye som mulig på den tilmålte tid.

5.3. Vedlikehold og ombygging

Det er også slik at når først riggen skal til land, forsøker vi å få gjort alt som kan gjøres på den korte tiden vi har til rådighet. Dette betyr arbeid døgnet rundt.

I tillegg er det ikke uvanlig at når alle de ulike komponenter inspiseres, avdekkes det mangelfulle forhold som må utbedres innen riggen får forlate verftet og operere normalt igjen. Dermed kan det oppstå forsinkelser. Disse forsinkelsene utnyttes til å kunne få gjort mer arbeid som vi tidligere ikke kunne prioritere. Må vi først vente på en komponent i en dag eller to, ligger vi ikke i ro. Da gjøres arbeid som i første omgang ikke ble prioritert.

5.4. Øvrig

Foruten klassing og halvklassing, kan riggen også ha behov for reparasjonsarbeider eller endring av utstyrskonfigurasjoner. Når en rigg bytter arbeidsområde fra én type formasjon til en annen, av og til holder det at kunden går fra å være et oljeselskap til et annet, finnes det behov for mindre endringer og ny bestykning av utstyr og materiell.



Dermed vil det være ønskelig med et kort opphold på noen få dager.

5.5. Typiske varer og tjenester

5.5.1. Typiske varer og tjenester

Enkelte fagretninger og varetyper er gjengangere i slike prosjekt som dette. Vi tar her med typiske varer og tjenester som et eget punkt. Problemstillingen er at ikke alt arbeid som skal gjøres er inkludert i det opprinnelige arbeidsomfanget. Når mangler eller feil oppstår er det derfor viktig å kunne reparere/erstatte dette uten at liggetiden for riggen forlenges. Tilgang på forbruksmateriell som eksempelvis stålmaterialer, både plater og bjelker, i tillegg til bolter og øvrig forbruksmateriell, skal lagerføres på stedet og ikke bli gjenstand for ytterligere forsinkelser. Det samme gjelder selvsagt kompetansen og utstyr for å kunne nyttiggjøre seg disse materialene.



Bildet er fra CCBs anlegg ved Ågotnes. Det går med store «støtteområder» for å kunne arbeide med riggene. Både lager og mindre fabrikasjon inngår i bygningsmassen. Bildet er gjengitt med tillatelse fra Coast Center Base AS.

Typiske varer og tjenester vil være (ikke uttømmende):

- Reparasjonsarbeid innen alle disipliner
- Levering av nye komponenter, ombygging av eksisterende, innen alle disipliner
- ISO fag (Isolasjon, Stillas og Overflatebehandling)
- Montasje/installasjon av nye og/eller utbedrede komponenter
- Avfallshåndtering
- Ingeniørtjenester innen alle disipliner
- Inspeksjon og NDT
- Løfteoperasjoner (tungt, sakte og sikkert)
- Testing og testprogram

5.5.2. Typiske disipliner

Heller ikke denne listen kan sies å være uttømmende da behov vil oppstå uten forvarsel, behov som kan sysselsette disipliner som ikke er listet her. Typisk vil imidlertid være:

- Plate- og sveis arbeidere
- Maskinarbeidere
- Montører
- Installatør
- Hydraulikere
- Elektrikere
- Automatikere
- Malere
- Rørleggere
- Kranførere
- Brannmannskap
- Vektene
- Tollere



5.5.3. Øvrig tilstedeværelse

Bildet er gjengitt med tillatelse fra Westcon Yard AS

Det er viktig å være klar over at et område for riggvedlikehold, er et avlukket område. Ikke bare fysisk men også med hensyn til merverdiavgift. Dette medfører at det skal være full sporbarhet på alle komponenter som tas av riggen og alle komponenter som settes på riggen. Objekter som tas fra riggen og ikke settes tilbake, må dokumentert være skrotet for ikke å belaste riggen med tilsvarende merverdi avgift. Det samme gjelder andre veien. Utstyr som benyttes på riggen er ikke avgiftspliktig.

Som vi tidligere har diskutert, er dette et hektisk område med svært mye personell, store løft og høy hastighet. Dette er derfor et miljø uvedkommende ikke har adgang. Fysisk vakthold er derfor en betingelse i tillegg til nærvær av havnemyndigheter og tollfunksjon og til øvrig beredskap.

Dette er imidlertid øvelser Helgeland fra før av har erfaring med. Ikke bare ved industristedene Mo i Rana, Mosjøen og Glomfjord, men også ved forsyningsbasen i Sandnessjøen.

- Fortolling/spedisjon
- Vaktjeneste
- Brannvakt
- Logistikk- og transporttjenester
- Kontorfasiliteter
- Infrastruktur for kommunikasjon (Mobildekning, Internett)
- Forpleining, mat og renhold

6. RAMMEVILKÅR OG FORUTSETNINGER

6.1. Generelt

Oljenæringen er utsatt for et ikke ubetydelig press for å etablere arbeidsplasser i de forskjellige regionene de er representert. Dette er politikk. I denne rapporten ser vi bort fra alle politiske argumenter, men legger til grunn at det finnes en politisk vilje bak ønsket om å finne fortrinn miljøet i Helgeland måtte ha for å kunne etablere et bærekraftig og konkurransedyktig tilbud for riggvedlikehold.

6.2. Markedet

6.2.1. Nærhet til markedet

Riggvedlikehold er et produkt hvor nærhet til markedet særdeles viktig. Riggene det her er snakk er svært ettertraktet, det finnes rett og slett ikke nok av dem. Dette gjør at dagratene blir høye, i er de helt opp mot 600.000 US\$/døgn.

Når riggene allikevel må avbryte sin virksomhet i et ellers godt marked, gjør de det av flere grunner:

- Omrigging av utstyr for å kunne betjene nye kunder med spesifikke krav til fremgangsmåte/infrastruktur på riggen
- Omrigging av utstyr for å kunne betjene nye oppdrag med endrede forutsetninger (formasjonstyper, dyp etc)
- Klassing (full sertifisering)
- Halvklassing (tilsyn, ikke like omfattende)
- Reparasjoner, modifikasjoner

Dette er arbeid som gjøres ved land. Dette er riggvedlikehold, eller kanskje bedre uttrykt ved sitt engelske navn: Inspection, Repair and Maintenance, også forkortet til IRM markedet.

Med slike dagrater er det naturlig at selv det mest nødvendige arbeidet skal foretas på kortest mulig tid slik at riggen kan komme ut i arbeid igjen.

Derfor er nærhet viktig og derfor er markedet for et tilbud på Helgeland, bestemt av lete- og boreaktiviteten nord for Haltenbanken.

6.2.2. Tillit i markedet

Når riggmarkedet er såpass presset som det har vært en tid og ser ut til å bli også de neste årene, vil prisene for riggene fortsatt forbli høye. Dette øker selvsagt presset på aktører innen riggvedlikehold til å arbeide raskt og effektivt.

Men det setter også krav til aktørenes seriøsitet og gode omdømme i markedet. Forsinkelser ut over avtalte med riggeier, aksepteres ikke. Dette er en frase som kan brukes i mange bransjer, men ingen så riktig som innen riggvedlikehold.

Tillit til at arbeidet gjøres til avtalt tid slik at riggeier kan planlegge videre drift presist, er derfor av særdeles stor betydning.

Et tilbud på Helgeland bør derfor vurdere å ha én eller flere av de tre store i ryggen (Westcon Yard, Coast Central Base eller Bergen Group).



6.3. Infrastruktur

6.3.1. Generelt

En rigg som ligger til kai er et mektig syn. Med døgnrater på flere hundre tusen dollar, er det innlysende at riggen ønsker å gjøre oppholdet så kort som mulig. Derfor er det viktig å kunne bringe både personell og varer/tjenester inn til riggen raskt og effektivt.

Planleggbare behov er planlagt og løsningene ligger på rekke og rad. Ikke planleggbare men typiske mangelvarer, er for den erfarne aktør et fortrinn å huske på. Dette kan eksempelvis være forbrukslager av godkjent materiell. Men i tillegg vil det være slik at enkelte problemstillinger oppstår og vil ha umiddelbare behov for løsning, løsninger som ikke forefinnes lokalt, men må hentes.

Fly og veg blir derfor de viktige transportkanaler, både for å komme frem med varer og tjenester, men også for å komme raskt og forutsigbart frem.

6.3.1. Innseiling

På Norsk sokkel er det i hovedsak halvt nedsenkbare rigger som opererer. Disse har eget fremdriftsmaskineri som gjør at de har en marsjfart på 6 - 8 knop. De nyeste og raskeste kommer opp mot 10 knop. De fleste nye kontrakter på bygging av rigger er av typen «Jackup» og «Boreskip». Boreskip er som navnet sier en borerigg utformet som en båt konstruert for å være mer selvhjulpne under



Bildet er gjengitt med tillatelse fra Westcon Yard AS

oppdrag og dermed ikke like avhengig av supplytjenester. Boreskip går med en fart på opp mot 13 knop.

Uavhengig av type er dette imidlertid et stort objekt både i høyden og i bredden. Det er derfor viktig at ingenting ligger i veien for en rask og effektiv innseiling til kai hvor riggen ikke tar opp for mye plass med tanke på øvrig skipstrafikk. Derfor skal slike fartøy følge bestemte innseilingsleder godkjent av Kystverket. Innseilinger til alle industrihavner på Helgeland, går over Åsvær, og er selvsagt godkjent av Kystverket.

Et annet element er at riggen kommer ikke alene. Selv om den har eget fremdriftsmaskineri, vil den bli tauet gjennom innseilingen helt frem til den er fortøyd.

6.3.2. Havn

Når en rigg er på vei inn til kai, er dette et større følge med supply- og taubåter. Et slikt slep avbrytes ikke. Det er derfor viktig at havnemyndigheter er oppmerksomme og koordinerer slepet med øvrig skipstrafikk. Denne kan som kjent også bestå av større skip på vei til/fra en av Helgelands industrikaier, som heller ikke kan stoppe eller endre kurs raskt.

Utenriksfartøy, herunder rigger i eksempelvis Norskehavet, skal ha et gyldig ISPS sertifikat (International Ships and Port facility Security code - ISPS). Dette er det private aktører som for eksempel Det Norske Veritas eller Lloyds som kontrollerer der skipet/riggen er til enhver tid, enten den er til havs eller ved land.

Når det gjelder havnene er det Kystverket som utsteder ISPS sertifikater og er den offentlige myndighet på området. Og det er det samme som gjelder her, havner med besøk av fartøy i utenriksfart, herunder rigger og borefartøy, skal også ha ISPS sertifisering.

6.3.3. Industriell kompetanse

Når en rigg legger til kai for klassing og vedlikehold, finnes det altså en rekke fagområder som vi vet vil bli etterspurt. Det som imidlertid er viktig for nettopp å kunne nyttiggjøre seg disse fagområdene, er koordineringen av dem. Myndigheter, classeselskap, agenter, rederi og en rekke lokale, regionale og nasjonale underleverandører, vil sammen skape et miljø med sterke behov for system, disiplin og

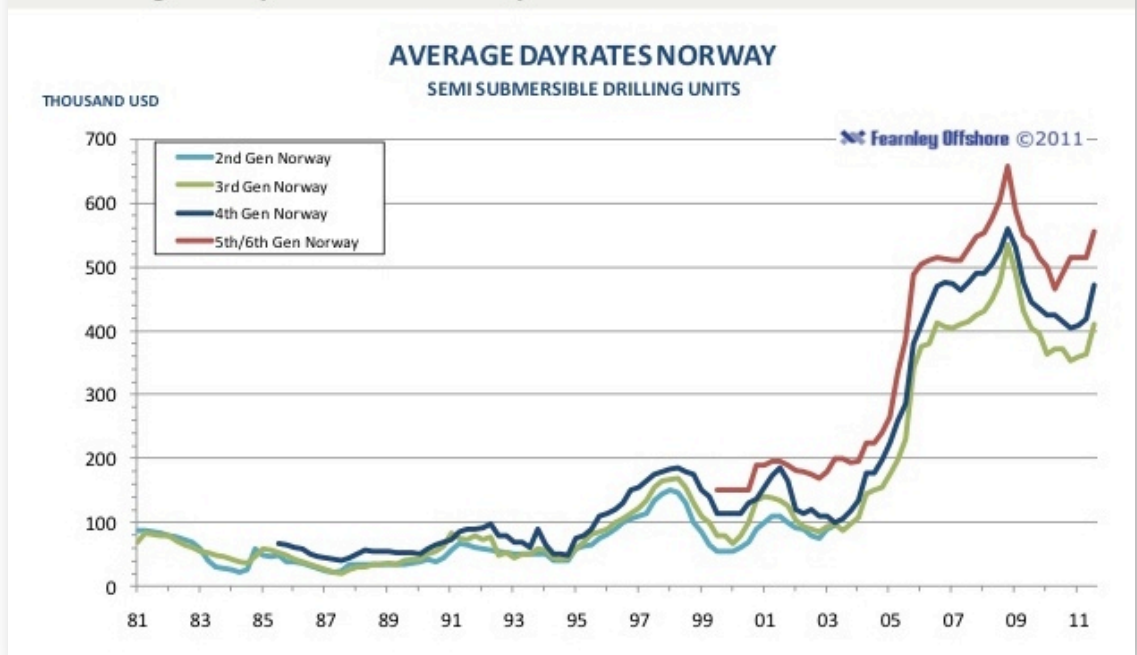


Blå firkanter viser private godkjente ISPS havner mens røde indikerer offentlige kaier med ISPS status. Røde prikkede linjer indikerer hovedleder og blå tilsvarende bi-leder for innseiling. Illustrasjonen er hentet fra kystverket.no

forutsigbarhet. Når dette legges sammen med svært høye dagbøter, blir dette et miljø Helgeland har mindre erfaring med. Årsaken ligger her:



Average dayrates Norway



Figuren viser hvordan riggratene har utviklet seg for de ulike generasjoner semi rigger på norsk sokkel. Gjengitt med tillatelse fra Offshore Media Group AS.

Fremtiden ser lys ut for riggeiere da det eksisterer et sug i markedet, det vil si en større etterspørsel enn det finnes tilbud og enda viktigere, en forventet økning i behovet.

6.3.4. Industriell kapasitet

Blant de aktørene som driver med riggvedlikehold i større skala, er det fortsatt som anleggsdrift å regne. Personell blir hentet fra områdene rundt og bor i brakkebyer, gjerne på lektere slik at behovet for innkvarteringsmuligheter kan flyttes omkring og ikke være landfast.

De som ikke flys inn for perioder, hentes fra nærmiljøet ved dagpendling.

Helgeland er det siste miljøet på vei nordover hvor industriell kapasitet finnes. Dette vil, spesielt med hensyn til klimaregnskap og investeringer i overnattingskapasitet, være én av flere konkurranse-dyktige argument for riggvedlikehold på Helgeland.

6.3.5. Fly, bil, båt og jernbane

Dette er infrastruktur som i dagens miljø, er viktige både for frakt av personell, men også for frakt av utstyr og materiell i de ulike faser av et prosjekt som riggvedlikehold er.

6.3.6. Forpleining

Forpleining i tradisjonell forstand består av overnatting, rengjøring og servering. Også her har Helgeland fortrinn på alle tre områder, med leverandører som fra før leverer tilsvarende løsninger til eksempelvis bygg- og anleggsnæringen.

Problematikken er som med de fleste andre fag innen riggvedlikehold - kontinuiteten. Dette arbeidet foregår kun i kortere perioder og tilsvarende intensivt. Større investeringer er derfor ikke ønskelig, spesielt ikke på Helgeland hvor det finnes både kompetanse og lokal kapasitet.

Til sammenligning kan det nevnes at når ESS Support Services AS skulle rekruttere personell til sin forpleiningskontrakt på Skarvskipet, ble alt personell i nært samarbeid med NAV Brønnøysund, rekruttert fra Helgeland. Selv om dette var kun knappe 30 personer, viser det at det er fullt mulig.



7. FORTRINN FOR HELGELAND

7.1. Generelt

Målgruppen for riggvedlikehold er selvsagt riggeiere. Det finnes helt sikkert flere salgskanaler frem til disse, men vi slår her fast at politiske ikke er en av de som vil bli omtalt i denne rapporten. Vi velger altså bort politiske hensyn og prioriterer de fortrinn som skaffer oss konkurransekraft.

Med den økonomien som ligger i risikobildet for riggvedlikehold, vil det nok være fordelaktig med en forankring i Nordland Fylkeskommune. Forankringen bør gå på at Nordland Fylkesting stiller seg bak Helgeland som Nordlands alternativ for riggvedlikehold.

Årsaken til at dette bringes frem allerede nå er nettopp analysen av fortrinn. Å se på fortrinnene for hver enkelt kommune, blir fragmentert og lite slagkraftig. Det er når vi ser Helgeland under ett at de store fortrinnene som vil veie tungt i markedet, frembringes.

På Helgeland har vi flere fortrinn. Her vil vi kort beskrive de viktigste.

7.2. Aktører i markedet

Helgeland har allerede to av de tre store aktørene innen riggvedlikehold etablert på Helgeland. Coast Central Base (CCB) er en av hovedpilarene i Helgelandsbase og har derfor sterke interesser i Sandnessjøen hvor de har tatt utgangspunkt med sin primærvirksomhet innen forsyningsbase.

Samtidig har Westcon AS kjøpt seg inn i Helgeland Maritime AS på Nesna hvor bedriften nå fremstår som Westcon Helgeland AS med klare planer for sin primærvirksomhet; Riggvedlikehold.

At det finnes to aktører så nærme sørger for at miljøet og kulturen rundt riggvedlikehold utvikles i større grad, og raskere, enn det ellers ville gjort.

Begge to er viktige og ledende aktører i Norge innen et fagfelt som det nå ser ut til å bli utsatt for økende etterspørsel etter.

7.3. Nærhet til markedet

Helgeland er nær store deler av Norskehavet. I den søndre delen av sektoren har Vestbase i Kristiansund holdt på en tid med installasjoner nær dem, den videre utvikling ser imidlertid ut til å dekke det meste av Nordlandskysten - foreløpig med unntak av Lofoten.

I tillegg er det økende aktivitet i Barentsregionen. Dette øker trafikken av rigger og boreskip på vei enten nord eller sør, rett forbi Helgeland.

Begge disse segmentene utgjør markedet for en satsning på Helgeland og som vi har sett i tidligere kapittel, er dette markedet sterkt økende.

7.4. Sysselsetting med et minimum av CO₂ personell

CO₂ personell er et politisk begrep. I hvilken grad dette er et gyldig argument vil avhenge av hvilken grad av trykk temaet gis av politikere og myndigheter rundt om i den vestlige verden. Dette gjør vi selvsagt lite med, men dersom vi kan, bør det selvsagt også i praksis, tas miljøhensyn.

Helgeland er blant de siste miljø med tilstrekkelig industriell kapasitet til å kunne etterleve dagens klimapolitikk. Lenger nord finnes det industriell kompetanse og kapasitet, men ikke i den grad det finnes på Helgeland, først og fremst representert gjennom MIRAS Group, MOMEK Group og BIS Production Partner AS. I tillegg har miljøet på Helgeland en rekke kompetanseområder som etterspørres i mindre grad, men dog utgjør vesentlige bidrag, det seg være innen NDT, instrumentering, automasjon, hydraulikk eller elektro. Dette skyldes selvsagt de industrielle motorene på Helgeland som i hovedsak befinner seg i Mo i Rana, Mosjøen og Glomfjord gjennom selskap som Celsa



Armeringsstål AS, Fesil Rana Metall AS, Vale Manganese Norway AS, Alcoa Norway ANS og Yara Norge AS.



Den russiske jackup riggen «Energy Exerter» kom til Kirkenes og Henriksen Shipping Service AS i desember 2008 og lå frem til januar 2009. Jobben ble levert på tid og under budsjett og var Nord Norges første jobb innen riggvedlikehold. Bildet gjengitt med tillatelse fra Henriksen Shipping Service AS.

7.5. Miljø

En rigg vil inneholde avfall, i hovedsak olje, trevarer, elektrokomponenter og restavfall. Hva angår denne problemstillingen, finnes det på Helgeland både spesialister som tar seg av oljeproduktene og interkommunale selskap som håndterer øvrig avfall. Store deler av dette miljøet er allerede i kontrakt med offshore relatert avfall.

På Helgeland har vi kompetente miljøer nettopp på dette området. Miljøet preges av både private og offentlige aktører som arbeider godt sammen. Med den fokus miljø og forebyggende miljø har og skal ha, er dette utvilsomt et fortrinn for Helgeland.

7.6. Arktisk kompetanse

I kjølvannet av at oljeindustrien har beveget seg nordover, er det avdekket ulike forskjeller mellom de ulike deler av landet. Det viser seg at vær og værforhold Nordlendinger anser som, om ikke godt arbeidsvær, så i alle fall arbeidsvær - er på et annet nivå enn personell synes lenger sør i landet. Vi i nord er rett og slett mer værharde og går ikke ned av stillas eller forsvinner inn i kantina bare fordi været skifter til horisontale og gjerne våte utgaver.

Et annet moment er lyset. Når arbeid gjøres nord i landet hvor sommernatten er lys, får Nordlendinger sove. Det er det ikke alle sørfra som klarer å venne seg til lyset i en fei.

Det samme gjelder den andre veien. At lyset forsvinner og dagene blir svært korte føles fremmed for de som ikke er vant til det.

Når oljeindustrien går nordover, går den også i retning av is og kuldegrader. Vi ser stadig eksempler, om enn i mindre grad enn før, på komponentvalg som ikke står i stil med de rådende værforhold. Det vi i nord vet om været og dets betydning for utstørvalg og opplegg for adgang til steder som skal ha vedlikehold, viser seg å være attraktiv kunnskap.

Hva vind, selv frisk bris, betyr for arbeidsforholdene den dagen det kombineres med 7 minusgrader, vet de fleste. Men å dimensjonere påkledning og innse farene for forfrysning, har vi i genene våre - vi bare ikke tenker over det. For tilreisende personell vil dette ofte være etterlenget kunnskap.

Selv om vi kan se noe muntert på disse argumentene, er de like aktuelle som andre mer håndfaste fortrinn og bør derfor tas inn i argumenttrekken.

7.7. Industriell kompetanse

Industriell kompetanse går ikke utelukkende på fag og disipliner, men også på industriell forståelse. Industrimiljøene i Glomfjord, Mosjøen og i Rana, har alle beredskap, planlegging og tidsbegrensede oppgaver til daglig. Det at arbeidet foregår i forbindelse med landbasert prosessindustri, er en tilvenning med muligheter, ikke et hinder.

Nå tror vi ikke personell som i dag hører hjemme i et servicemarked for lokal industri, skal avslutte sine oppgaver og «gå over til offshorearbeid», men vi foreslår at for kortere perioder, for eksempel i forbindelse med et riggopphold, vil være mulig å frigjøre noe kapasitet som langt på vei stiller med forståelse og respekt for de oppgavene som venter i et nytt markedssegment.

Helgeland mangler ingenting av fagdisipliner. Det vil i så fall være på svært spesielle områder. Dette kan eksempelvis være ISO fag hvor det i dag ikke finnes lokale eller regionale leverandører med slik kompetanse. Dette er kun et eksempel men står også som et eksempel på et fag med relativt lav inngangsterskel. Det er altså kort vei for en leverandør og kunne etablere et slikt tilbud, gjerne som et samarbeidsprosjekt med øvrige lokale/regionale krefter og eventuelle spesialister fra oljenorge i sør.

Ellers vil det være på det nærmeste alle fag, som kan dekkes av lokale og regionale leverandører.

7.8. Industriell kapasitet

Vi har slått fast at Helgeland innehar de fleste av alle nødvendige fagområder. Ser vi på vårt industrielle miljø på Helgeland med tanke på tilstrekkelig kapasitet, finnes enkelte fagområder og disipliner vi ikke dekker fullt ut. Det er imidlertid viktig å merke seg at vi er den regionen i Nord som gjør det i størst grad. Selv om vi må tilføres noe kompetanse, har vi langt vei dekket kapasitetsbehovet.

Dette er et viktig poeng både rent miljømessig, men kanskje spesielt med tanke på å utvikle vår egen kompetanse og videreutvikling av våre fagmiljø på Helgeland.

Vi ser at blant annet verkstedindustrien på Helgeland sliter i perioder. Norsk offshore fabrikasjon er langt på vei gått til lavkostland som Tsjekia og Polen. Utviklingen går i den retning.

Serviceleverandører generelt, enten de hører hjemme i Mosjøen, Mo i Rana eller Glomfjord, utsettes for svingninger i takt med den industrien de yter varer og tjenester for. Riggvedlikehold på Helgeland kan i noen grad kompensere for dette og gi vårt industrielle miljø et ekstra ben å stå på.

7.9. Industriell absorpsjonsevne

Riggvedlikehold er et produkt med mange sider. Koordinering, sikkerhet, systemkompetanse og topping av kapasitet er stikkord for bransjen. Nettopp på Helgeland har vi anledning til å oppfylle alle disse kravene *uten* å måtte hente inn flyreist personell typisk størrelsesorden 300 - 500 mennesker som også skal ha forpleining inkludert overnatting. Dette fordi vi er et samfunn med tilgang på 800 -



900 fagarbeidere på indre deler av Helgeland alene. I tillegg kommer de industrielle miljøene i Glomfjord og Sandnessjøen.

Det ligger derfor tilrette for stor grad av dagpendling, noe som styrker produktet ved at det vil få et lavere kostnadsbilde og en høyere miljøprofil.

Allikevel må det påregnes noe tilreisende personell. Både for fagområder vi ikke besitter, men også på grunn av mangelfull kapasitet i perioder, i tillegg til inspektører og personell fra rederi, klasse-selskap, agenter og lignende.

7.10. Havn

Det finnes få - om noen, fagmiljø innen havn og havneogistikk, like store og like kompetente som det finnes på Helgeland. Ved vår industrivirksomhet i Mosjøen, Glomfjord og Mo i Rana, er det i tillegg til erfaringer opparbeidet i Sandnessjøen i forbindelse med basevirksomheten der, lagt grunnlaget for en kompetent og omforent løsning med innebygget produktforbedring.



8. ERFARINGER FRA TROMSØ OG POLAR PIONEER 2011

8.1. I forkant

Tromsø er kjent for flere ting. Blant annet er det en universitetsby, det er en polarby og i begge sammenhenger forskes det en del. Sett i forhold til oljenæringen har noe av dette har etterhvert blitt nyttig i forbindelse med at næringen går inn i arktiske strøk.

Et av de områder samfunnet forøvrig hadde mindre forventninger til Tromsø på, er riggvedlikehold. Men våren/forsommeren 2011 gjennomførte Tromsø havn det andre oppdraget innen riggvedlikehold i Nord (Kirkenes var først ute desember 2008 - januar 2009). Uten egen kompetanse eller kapasitet, uten erfaring, gikk de løs på oppgaven, i hovedsak ved hjelp av flyreist personell det er så, men nå står Tromsø frem i nytt lys og arbeider svært aktivt for å få nye oppdrag på området.

Oppdraget var på forhånd definert til et 12 dagers opphold ved bruk av 200 eksterne fagfolk. Når oppdraget var over hadde oppholdet vart i 52 dager og involvert 1000 eksterne personer.

Troms fylke er en sterk aktør som bør vises respekt. De arbeider målrettet politisk og på andre måter for å nå sine mål, og vil sammen med Vestbase utenfor Kristiansund, være den største konkurrenten til et tilbud innen riggvedlikehold på Helgeland. Dette til tross for at Helgeland har alle forutsetninger for å kunne gjennomføre en slik jobb mest effektivt.

8.2. I etterkant

I etterkant av oppdraget er entusiasmen i byens næringsliv stor. Leverandører av overnatting, forpleining forøvrig og andre lokale leverandører jubler over plutselig å få 1000 personer ekstra å ta seg av.

Det er også stilt spørsmål om hvorfor ikke flere lokale leverandører var representert i oppdraget. Problemstillinger rundt kvalifisering, godkjenninger og ikke minst sertifisering av personell meldte seg underveis og er i etterkant belyst. Ved neste anledning er det nok flere lokale aktører som stiller forberedt.

I disse dager gjøres det en analyse av både effekten av prosjektet og hva som kan gjøres for at det neste gang skal gå smidigere. Det som for uinnvidde kan kalles kaotisk, har tydeligvis også vært synlig i Tromsø og prosjektet føler derfor at det finnes rom for forbedringer, og det gjør det jo alltid.

