



Olje- og energidepartementet
Postboks 8148 Dep
0033 Oslo

Deres ref.

Arkiv / Saksnr.
/

Oslo
15. november 2010

TS/ARG/KHO
TS000407

Økt utvinning på norsk kontinentalsokkel - høringsuttalelse

Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

Norges Rederiforbund viser til departementets brev av 24. september 2010 vedlagt rapporten "*Økt utvinning fra norsk kontinentalsokkel – en rapport fra utvinningsutvalget*".

Norges Rederiforbund er største arbeidsgiverorganisasjon på norsk kontinentalsokkel, og vil innledningsvis uttrykke anerkjennelse for det arbeidet utvalget har gjort for å identifisere teknologiske, regulatoriske og økonomiske hindre for økt utvinning på sokkelen. Vi er også tilfreds med at utvalget foreslår tiltak for å fjerne de hindringene som er identifisert.

De siste 10-20-årene har den maritime næringen og petroleumsnæringen i Norge smeltet mer og mer sammen. Rundt 80 prosent av de skip som bygges og/eller utrustes på norske verft er offshorefartøy. Det er supplyfartøy, ankerhåndteringsfartøy, kabelleggingsfartøy og andre spesialfartøy knyttet til olje- og gassvirksomhet på sokkelen. I tillegg har flere av de ledende riggrederiene norsk opphav og mange opereres fortsatt fra Norge, ikke minst pga. det sterke kompetansemiljøet som finnes her. Maritime utstyrproducenter og tjenesteytere skiller ikke lenger mellom hvilken av disse næringene de leverer til.

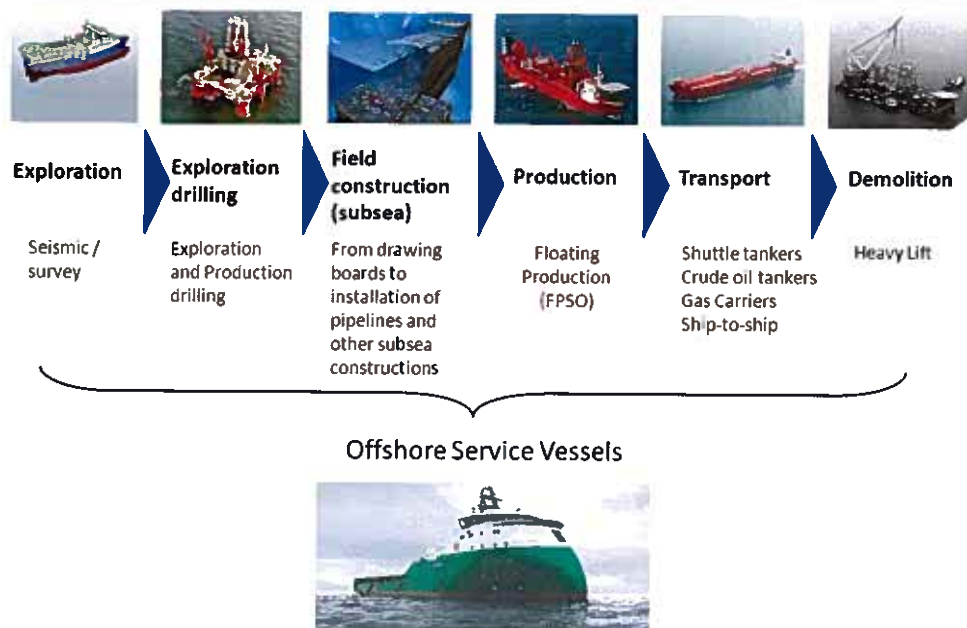
Det er nettopp i skjæringspunktet mellom maritim næring og petroleumsnæringen vi er lengst fremme i Norge i dag. Her er Rederiforbundets medlemmer verdensledende. Det er vi kommet som følge av videreutvikling av generasjoner med maritim kompetanse koblet mot 40 års erfaring med olje- og gassutvinning til havs. Denne kompetansen må vi evne og ta vare på og ikke minst utvikle videre i Norge. Dette forutsetter at vi snur trenden med sterkt fallende produksjon på norsk sokkel.

Verdens mest avanserte offshoreflåte

Norske selskaper kontrollerer rundt 70 flyttbare offshoreinnretninger, de fleste er borerigger. De 30 prosent som opererer på norsk sokkel er svært avanserte, har god sikkerhetsstandard, er godt vedlikeholdte og innehar Samsvarsuttalelse (SUT) utstedt av Petroleumstilsynet. SUT innebærer at innretningenes tekniske tilstand, søkerens organisasjon og styringssystem er vurdert å være i samsvar med relevante krav i norsk sokkelregelverk.

Norske rederier eier og driver også den mest moderne offshoreflåten i verden. Vi kontrollerer over 500 offshore servicefartøyer, noe som gjør oss til verdens nest største maritime offshorenasjon, etter USA. Ser vi på utviklingen de siste ti år har denne flåten hatt en markant økning. Fra i underkant av 300 fartøyer i år 2000 til dagens antall – en økning på rundt 65 prosent. Disse fartøyene har et spesielt høyt innhold av teknologi, kompetanse og kapital. Det er denne spesialiserte tonnasjen som skal sikre at norske offshore-rederier også vil være verdensledende i fremtiden og opprettholde sin internasjonale lederposisjon innenfor de mest krevende segmentene i offshore servicesektoren. Norsk maritim offshore og skipsfart utgjør i sum en komplett verdikjede med tanke på leting, utbygging og drift av olje og gassfelt (se illustrasjon). Om lag 60 prosent av flåten seiler under norsk flagg.

De norske offshore-rederiene har om lag 80 fartøyer i bestilling ved norske og utenlandske verft til en verdi av 40 mrd. NOK, noe som tilsvarer 15 prosent av dagens aktive flåte. Om lag 80 prosent av aktiviteten ved norske verft er knyttet til offshore serviceskip, og per i dag er i overkant av 40 fartøyer, til en verdi av 23 mrd. kroner under bygging ved norske verft. Disse fartøyene har et særlig høyt innhold av teknologi og kompetanse.



Norske offshore-rederier må vokse internasjonalt

Gjennom et nært samspill mellom aktørene på sokkelen har flere norske miljøer utviklet en unik og verdensledende kompetanse. Kompetansen er attraktiv også utenfor norsk sokkel, og norske leverandører har i de senere år i økende grad ekspandert til nye geografiske områder, dels gjennom direkte eksport av produkter og tjenester og dels gjennom etablering av datterselskaper i de nye markedene. Internasjonalisering er en forutsetning for at aktørene skal opprettholde eller øke omsetningen fordi produksjonen på norsk sokkel er i ferd med å modnes. Mest sannsynlig passerte Norge produksjonstoppen allerede i 2000. I de neste 20-30 årene er produksjonen ventet å falle vesentlig.

I dag henter rederiene mer enn halvparten av sine driftsinntekter utenfor norsk kontinentalsokkel. Sørøst-Asia, Vest-Afrika, Storbritannia, USA/Canada, samt Brasil/Mexico er de viktigste regionale markedene. Det har vist seg å være stor variasjon over tid. Mens Russland, Aserbajdsjan og Storbritannia var sentrale

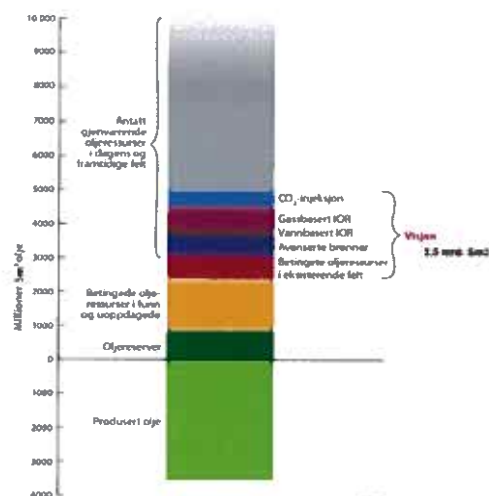
markeder i 2007, er disse relativt sett mindre viktige nå. Sterk variasjon i geografisk konsentrasjon viser at norske rederier klarer å vri eksporten mot voksende markeder. Eksempelvis er i dag ett av fire fartøyer på brasiliansk sokkel norskkontrollerte. Sterk variasjon i geografisk omsetning kan også forklares med hvor i verdikjeden hovedvekten av bedriftene befinner seg. 70 prosent av omsetningen er innen leting, prøveboring og feltutbygging, mens de resterende 30 prosent er knyttet til olje- og gassproduksjon og transport/nedstrømsaktiviteter.

Konsentrasjonen mot leting, prøveboring og feltutbygging medfører at rederiene tilbyr sine tjenester i lovende snarere enn i modne bassenger. Det aller meste av verdens lett utvinnbare ressurser er allerede i produksjon, og enkelte av feltene er i dag relativt modne. Fremtidig produksjon kommer derfor i mer vanskelig tilgjengelige områder – på dypere vann og i mer værharde områder. Det skaper store muligheter for teknologisk avanserte leverandører. Utenlandsmarkedene er ventet å ekspandere kraftig de nærmeste årene.

Høyt og jevnt aktivitetsnivå på norsk sokkel avgjørende viktig

Norges Rederiforbund arbeider for å sikre *høyt og jevnt aktivitetsnivå* på norsk sokkel. Skal vi opprettholde den verdensledende kompetansen vi har utviklet i Norge og en fremtidig fornuftig ressursutnyttelse på norsk sokkel, er det avgjørende viktig med et høyt og forutsigbart aktivitetsnivå i hjemmemarkedet. Dette betyr at utvinningen og feltutbyggingstakten av eksisterende felt må økes, samtidig som det sikres tilgang til nye attraktive arealer.

Norges Rederiforbund deler utvalgets visjon om at om lag 2,5 mrd. Sm³ mer olje kan produseres fra felt på norsk sokkel i tillegg til dagens reserver og utvinnbar olje i tillegg til dagens reserver og utvinnbar olje i funn og uoppdagede felt. Vi mener dette kan oppnås gjennom å; 1) øke bore- og brønncapaciteten, 2) legge til rette for å få frem vedtak om tiltak for økt utvinning i de største feltene, 3) utvikle og ta i bruk i ny teknologi og 4) redusere kostnadene.



Tiltak for realisering av petroleumsressursene på norsk sokkel

Regulatoriske tiltak

Norges Rederiforbund støtter det overordnede målet for tildeling av utvinnings-tillatelse på norsk sokkel om at disse skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping fra arealene.

For felt i halefasen er det ofte nødvendig med investeringer og kostnadsdisiplin for å igangsette ulike tiltak for økt utvinning. Gjeldende stemmereglene er til hinder for at selskaper som kjøper seg opp i et felts halefase, får frihet eller makt til å ta nødvendige grep. Gjeldende stemmereglene i en utvinningstillatelse er ment å styrke mindretallet. Dette kan bidra til å vanskeliggjøre beslutninger i utvinningstillatelsen ved at et lite mindretall kan blokkere lønnsomme investeringer. Norges Rederiforbund støtter derfor utvalgets forslag om at stemmereglene blir endret slik at flertallsprinsippet gjelder for utvinningslisensen.

Etter vår vurdering kan endring av stemmereglene føre til at flere lønnsomme prosjekter blir realisert.

Store deler av inntektene i et prosjekt for økt utvinning kommer ofte *etter at lisenstiden er utløpt*. Det vil derfor være vanskelig å få gjort vedtak om nødvendige investeringer dersom vilkårene rundt forlengning av lisensperioden ikke er avklart. Norges Rederiforbund støtter derfor forslaget om at myndighetene tidlig bør avklare spørsmålet om forlengelse av lisenstiden når behovet dukker opp.

Norges Rederiforbund mener det er behov for å *formalisere arbeidet med tiltak for økt utvinning i lisensene*. Vi støtter derfor forslaget om at utvinningslisensene skal levere en forenklet, revidert PUD senest når 80 prosent av det planlagte volumet er produsert.

Økonomiske tiltak

Norges Rederiforbund er enig med utvalget i at kostnadsnivået er en viktig faktor i forhold til økt utvinning på norsk sokkel. Kostnadsnivået har økt kraftig samtidig som produksjonen fra feltene i drift har gått ned. Kostnadene er avgjørende for levetiden på et felt. Situasjonen for riggmarkedet er særlig utfordrende fordi det er høye riggrater i Norge sammenliknet med andre land. Vi støtter derfor utvalgets forslag om at myndighetene må arbeide for et mer velfungerende riggmarked, ved at det blir etablert internasjonale standarder og krav med felles tolkning og praksis. Redusert kostnadsnivå vil bidra til høyere aktivitet og verdiskaping i hele næringen.

Norges Rederiforbund støtter utvalgets forslag om at Olje- og energidepartementet, i samråd med industrien, tar initiativ til en felles dugnad for å redusere driftskostnadene på norsk sokkel.

Riggmarkedet

Virksomhet på andre lands sokler får stadig større betydning for norsk petroleumsnæring. Skal aktørene hevde seg i den internasjonale konkurransen må næringen møte den samme konkurransen på hjemmebane. Tekniske krav må tilpasses til internasjonale standarder. Det norske sokkelregelverket inneholder i dag en rekke krav som går utover de standarder som normalt praktiseres internasjonalt, særlig på området arbeidsmiljø og ytre miljø. Kostnadene forbundet med oppgradering av innretninger for å tilfredsstille norske krav er gjennomgående betydelige, selv om de rimeligvis varierer med innretningens byggeår, utrustning, teknisk tilstand og om den tidligere har operert på norsk sokkel. Skal myndighetene oppnå effektiv ressursutnyttelse og økt petroleumsutvinning på kontinentalsokkelen, vil det være viktig å arbeide for internasjonal regelverksutvikling og standardisering fremfor særnorske krav og NORSOK-standarder.

Med endringene i stemmereglene som foreslås, kan det bli lettere for selskaper med bred portefølje til å få langsiktige kontrakter på rigg og intervensjonsfartøy. Norges Rederiforbund støtter derfor utvalgets forslag om at det i større grad bør vurderes å inngå langsiktige kontrakter for boring og brønnintervensjon slik at kapasiteten øker raskt nok for modne felt. Dette bør kunne skje både mellom lisenser og mellom selskap.

Regelverk HMS og ytre miljø

Norges Rederiforbund mener at regelverket for HMS og ytre miljø må ha en høy sikkerhetsstandard som sikrer høy teknisk integritet og lavest mulig risiko for tap av menneskeliv, skader og hendelser, herunder skadelige utslipp til luft og sjø. Vi er samtidig enig med utvalget i at målstyring av HMS og ytre miljø i større grad enn i dag må vurderes i et kost/nytte-perspektiv.

I halefasen mener vi at myndighetene ikke bør stille nye krav, dvs. krav definert etter feltets oppstart, til HMS og ytre miljø uten at utførte konsekvens- og risikoanalyser viser at dette er nødvendig for å opprettholde akseptabelt nivå for HMS og ytre miljø.

Etter petroleumsloven plikter alle aktører å bidra til at ressursene forvaltes på en slik måte at det kommer hele samfunnet til gode. Det funksjonsbaserte regelverket var fra departementets side forutsatt å skulle være kostnadsbesparende og rasjonaliserende for så vel myndighetene som næringene. Vi opplever at myndighetenes forvaltning og håndheving av regelverket ikke til enhver tid reflekterer disse forutsetningene. Det er viktig at myndighetene i sin praktisering av regelverket anerkjenner den fleksibiliteten som funksjonskravene legger opp til.

Norges Rederiforbund har ved flere anledninger uttrykt bekymring for at utviklingen går i retning av flere norske særkrav, sist gjennom skjerpede regler og fortolkninger vedrørende forankring, lugarer og nattarbeid, samt pågående arbeid vedrørende utsettingsarrangementer for livbåter. Vi har også opplevd at kostbare forslag til regelverksendringer har blitt sendt på høring uten at det har vært foretatt konsekvensanalyse på forhånd. Vi er således enig med utvalget i at det er behov for en mer helhetlig tilnærming til HMS-regelverket, med grundigere og mer transparente kost-/nyttevurderinger i forbindelse med endringsforslag og nye fortolkninger.

Bedre samordning – etablering av områdeforum

Norge Rederiforbund støtter utvalgets forslag om å etablere et områdeforum hvor overordnede strategier og planer for økt utvinning diskuteres.

Personellkostnader

Utvalget peker på at personellkostnader bidrar til det høye kostnadsnivået på norsk sokkel, en beskrivelse vi er enig i. Utvalget foreslår ikke tiltak på dette området da det mener høye personellkostnader beror på avtaler mellom arbeidslivets parter. Vi mener dette blir unyansert og at myndighetene har et klart medansvar gjennom etablering av rammeverk og fortolkninger. Vi vil i denne forbindelse peke på at de særlige arbeidstidsbestemmelsene på sokkelen fastsetter en alminnelig arbeidstid som er langt lavere enn det som følger av tilsvarende regulering på land. Særlig gjelder dette arbeidstakere som kun arbeider dagtid. Særbestemmelsene fastsetter her en daglig arbeidstid på sokkelen på 36 timer. I tillegg har man fastsatt – i motsetning til det som følger av arbeidsmiljølovens normalbestemmelser – at hvilepausen på en time skal regnes som arbeidstid. Dette reduserer årsverket offshore i forhold til dagarbeidstid på land med 336 timer. I tillegg kommer særlige fortolkninger av arbeidsgiverperioder i forbindelse med permitteringer og omsorgspermisjoner som ikke er tilpasset intensive arbeidsperioder og som blir kostnadsdrivende i offshorevirksomheten.

Vi har også flere ganger fremhevet at de kostbare lønnsoppgjørene på norsk kontinentalsokkel er preget av en ubalanse i styrkeforholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. I en konfliktsituasjon vil en stor andel av de ansatte måtte være igjen på innretningen med full lønn som følge av de særlige kravene til sikkerhetsbemanning, mens arbeidsgiver som følge av løpende høye driftskostnader rammes særlig hardt.

Dette er eksempler på regelverk som myndighetene enten har utformet eller fortolker på en måte som har bidratt til de høye personellkostnadene i petroleumsnæringen.

Konkurransesituasjonen på norsk sokkel

Petoros rolle er viktig for aktørbildet på sokkelen. Norges Rederiforbund støtter utvalgets forslag om at staten i større grad bør sette Petoro i stand til å gjennomføre egne utredninger. Dette kan sikre alternative syn i viktige langsiktige beslutninger som har betydning for utvinning av resterende petroleumsressurser. Dette bør sikres gjennom en mer fleksibel finansiering enn det som er mulig gjennom dagens finansieringsordning.

Incentivordninger for økt utvinning

Endringene i petroleumsskattesystemet som ble gjennomført i 2004 har bidratt til større mangfold og virket aktivitetsfremmende. Rederiforbundet støtter utvalgets forslag om at myndighetene gjennomgår dagens system for utbetaling av letekostnader for å undersøke nærmere hvilke virkninger dette har fått for felt i drift, og fokusere på hvordan incentiver kan fremme haleproduksjon.

Det bør drøftes hvordan myndighetene kan stimulere til raskere utbygging av funn og optimal utnyttelse av eksisterende felt. Her kan det blant annet vurderes tidsfrister for utbygging av funn og tiltak dersom utbygging ikke skjer. Det kan videre legges til rette for umiddelbare avskrivninger også i utbyggingsfasen.

Utviklingsmetoder og teknologi

Teknologi har vært viktig for økt utvinning på norsk sokkel. Utvikling og implementering av ny teknologi vil være avgjørende for å lykkes med økt utvinning i tiden fremover. I dag tar implementering av ny teknologi på norsk sokkel lang tid, og det er en tendens til at piloter blir utsatt. Rederiforbundet støtter derfor utvalgets forslag om å etablere et nytt forum for samarbeid om piloter med deltakelse fra de viktigste aktørene og beslutningstakerne på sokkelen. Oljedirektoratet og Petoro bør ha en sentral rolle i dette forumet.

Statlige midler til FoU utløser fire ganger så store private midler, så opprettholdelse av de offentlige FOU-rammene bidrar til teknologiutvikling, verdiskaping og sysselsetting. Dette har bidratt til den betydelige eksporten av produkter vi har sett de siste årene, men vi trenger å videreutvikle og forsterke dette arbeidet i en hard internasjonal konkurranse. Rederiforbundet anbefaler at regjeringen erstatter/forny Demo 2000, Petromaks og OG21 for mer pilotering og kompetanseutvikling.

Det er et stort potensial for å realisere en del av den immobile oljen på norsk sokkel. Dersom aktørene og myndighetene skal lykkes med dette må en rekke nye og eksisterende utvinningsmetoder tas i bruk. Norges Rederiforbund støtter derfor utvalgets forslag om at selskapene bør få raskere fremdrift i piloteringsarbeidet. Flere EOR-metoder på norsk sokkel bør også løftes frem ved at egne selskapsinterne

hindringer blir utfordret når det gjelder bruk av kjemikalier. Prosjektene kan tas frem til vurdering av myndighetene og få en miljømessig helhetlig kost/nytte vurdering.

Norges Rederiforbund støtter utvalgets forslag om at myndighetene i arbeidet med CO₂-lagring, nasjonalt og internasjonalt, aktivt arbeider frem en plan for utnytting av CO₂-gassen også til EOR-formål på norsk sokkel.

Norges Rederiforbund støtter utvalgets oppfordring til utvikling og anvendelse av ny teknologi for å muliggjøre enklere brønndesign slik at mindre kostbare rigger kan anvendes, forutsatt at sikkerhetsnivået opprettholdes.

Avslutning

Petroleumsproduksjonen på norsk sokkel minker, men det er betydelige ressurser igjen i de store feltene. I gjennomsnitt ligger 54 prosent av oljen igjen i feltene etter nedstengning. Dersom utvinningsgraden for de ti største oljefeltene blir hevet fra dagens nivå til 70 prosent, svarer dette til to nye Ekofiskfelt. Bare en prosents økning av oljeproduksjonen utover vedtatte planer kan gi netto inntekter i området 100 til 150 milliarder kroner med dagens oljepris. For å nå utvalgets visjon, må en rekke utfordringer løses, og det haster om ikke tidskrisiske ressurser skal gå tapt.

Det har vært en klar sammenheng mellom åpning av nye arealer og verdiskapning, og tidsperspektivet fra et område åpnes for leting til produksjon er 15 år eller mer for middels til store funn. Dette betyr at beslutninger som tas de nærmeste årene først kan gi produksjon etter 2025. Norges Rederiforbund ønsker en konsekvensutredning av Nordland VI, VII og Troms II før det tas stilling til om områdene skal åpnes eller ikke. Norges Rederiforbund ber om at departementet uttrykker en tydelig ambisjon om å sikre en fortsatt sterk petroleums- og maritim offshorenæring i Norge.

Norges Rederiforbund står selvsagt til disposisjon dersom departementet ønsker ytterligere informasjon i sakens anledning.

Med hilsen
Norges Rederiforbund



Jørgen Vatne
Viseadm. direktør

Kopi:
Nærings- og handelsdepartementet