



Handelshøgskolen
i Bodø

NORDOMRÅDESENTERET High North Center for Business and Governance

SIB AS - SENTER FOR INNOVASJON OG BEDRIFTSØKONOMI
Centre for Innovation and Economics

Ringvirkninger av Skarvutbyggingen

Del 2, 2009–2010

Jan Terje Henriksen
Mats Reinsnes
Kristen Salamonsen
Gisle Solvoll
Jan-Oddvar Sørnes

SIB rapport 8/2010

Ringvirkninger av Skarvutbyggingen
Del 2, 2009-2010

av

Jan Terje Henriksen
Mats Reinsnes
Kristen Salamonsen
Gisle Solvoll
Jan-Oddvar Sørnes

Nordområdesenteret for næringslivet
Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi
Handelshøgskolen i Bodø

Utgivelsesår: 2010
ISSN-nr. 1890-3584

FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra BP Norge, og er den andre rapporten i en serie av årlige studier av ringvirkningene på Helgeland som følge av Skarvutbyggingen. Dette følgestudiet vil vare frem til og med utgivelsen av rapporten i juni 2012. Denne rapporten tar for seg perioden juni 2009 til mars 2010.

Rapporten er skrevet av Krister Salamonsen, Jan-Oddvar Sørnes og Jan Terje Henriksen ved Nordområdesenteret for næringslivet ved Handelshøgskolen i Bodø, og Gisle Solvoll ved Senter for innovasjon og bedriftsøkonomi (SIB AS).

I tillegg har Mats Reinsnes, student ved MSc in Energy Management ved Handelshøgskolen i Bodø, bistått med intervjuer og med transkribering av intervjuene. Mats har også bidratt til analyser av intervjuene og har også benyttet datamaterialet til sin masteroppgave ved Handelshøgskolen i Bodø, våren 2010.

Vi vil takke de som velvillig har brukt sin tid på å forklare oss hvordan de ser på ulike aspekter ved ringvirkningene av Skarvutbyggingen. Disse er: Stig Sørra og Stig-Gøran Olsen (Alstahaug kommune), Bård Anders Langø (Rica Hotel Sandnessjøen), Ståle Edvardsen (Asco Norge AS, avdeling Sandnessjøen), Øystein Barth-Heyerdahl (Aqua Rock), Olav Botn (Helgeland V&M), Jan Egil Nordgård (Helgeland Hotell), Bernt Roald Torrissen (Sandnessjøen Taxisentral), Arnfinn Bærheim, Øyvind Sandved, Kjell Magne Madsen, Olav Fjellså og Ole Skottnes (BP Norge), Roger Brandser (Miras), Hans Marius Mastermo (Momek), Eigil Dåbakk (Molab), Charles Lien (Bring Logistics), Sten Tore Reinfjell (Nordmiljø AS), Tom Olsen og Tor Olsen (Mo Shipping), Knut Horn (Brønnøy Kommune/Torgar Næringshage), John Arne Warholm (Brønnøy Næringsforum), og Martin Moe (Himmelblå Kafe AS).

De feil og mangler som måtte fremkomme i denne rapporten er fullt og helt forfatterens eget ansvar.

Bodø, 29. juli 2010.

INNHold

FORORD	I
SAMMENDRAG.....	III
1. INNLEDNING.....	1
1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL	1
1.2 PROBLEMSTILLINGER	1
1.3 METODISK OPPLÈGG OG DATAKILDER	2
2. SKARVUTBYGGINGEN OG SKARVORGANISASJONEN	3
3. HELGELANDSREGIONEN – BEFOLKNINGSUTVIKLING OG ARBEIDSMARKED	5
3.1 BEFOLKNING OG BEFOLKNINGSUTVIKLING	5
3.2 SYSSELSETTING OG ARBEIDSLEDIGHET	6
3.2.1 <i>Sysselsatte etter næring</i>	6
3.2.2 <i>Registrerte arbeidsledige</i>	9
3.3 PENDLING.....	11
3.3.1 <i>"Intern" pendling</i>	11
3.3.2 <i>"Ekstern" pendling</i>	12
3.4 UTDANNINGSNIVÅ.....	13
3.5 HOTELLKAPASITET OG OVERNATTINGER.....	14
3.6 FLYRUTETILBUDET OG ANTALL FLYREISER	15
3.7 OPPSUMMERING	17
4. DEN REGIONALE KOMPETANSESITUASJONEN	18
4.1 MÅNGLENDE INGENIØRKOMPETANSE.....	18
4.2 FORMELLE KRAV FRA OLJESELSKAP OG STØRRE TEKNOLOGIEIERE.....	19
4.3 HMS	20
4.4 AKTØRENEs SYNLIGGJØRING	20
4.5 LEVERANDØRHIERARKIET	21
4.6 LOKALT, REGIONALT OG NASJONALT SAMARBEID	23
4.7 REGIONAL KOMPETANSEHEVING	24
4.8 RINGVIRKNINGER AV SKARVUTBYGGINGEN; TILRETTELEGGING OG STATUS QUO	25
4.8.1 <i>Shippingselskapenes rolle</i>	26
4.8.2 <i>Infrastruktur</i>	26
4.8.3 <i>Politisk samhandling</i>	27
4.8.4 <i>BP som tilrettelegger</i>	28
4.9 OPPSUMMERING	29
5. ANBEFALINGER.....	31
5.1 ANBEFALINGER TIL BP NORGE	31
5.2 ANBEFALINGER TIL NÆRINGSLEVET I NORDLAND.....	31
5.3 ANBEFALINGER TIL OFFENTLIGE MYNDIGHETER	32
REFERANSER	33

SAMMENDRAG

Siden valget av forsyningsbase og fremskutt driftsenhet ble tatt, har man i perioden juni 2009 til mars 2010 sett en relativt stor utvikling av Sandnessjøen som baseby. Hovedhensikten med dette studiet er å finne ut hvilken betydning utbygging og senere drift av Skarv har for utviklingen på Helgeland generelt, og for Sandnessjøen spesielt.

I dette studiet behandles følgende problemstillinger:

1. Hvordan har befolkningsutviklingen, arbeidsmarkedet, utdanningsnivået m.m. utviklet seg på Helgeland i perioden juni 2009 til mars 2010?
2. Hva er kompetansesituasjonen på Helgeland relatert til å ta del i Skarvutbyggingen og senere drift?
3. Hvordan legges det til rette for ringvirkninger fra BP og lokale og regionale myndigheter, og hvilke effekter ser man i dag?

Rapporten fokuserer på perioden juni 2009 til og med mars 2010.

Befolkningsmengde og sysselsetting

De 18 kommunene på Helgeland har vel 77 000 innbyggere. Folketallet er blitt redusert med vel 2 500 personer (3,2 %) fra 1990 til 2010. I Alstahaug bodde det 7 196 personer i 2010. Det er en nedgang på 12 personer (0,2 %) fra 2009. Fra 2009 til 2010 har antall innbyggere på Helgeland økt med 195 personer.

Sysselsettingen på Helgeland har økt med 472 personer fra 2007 til 2008. Alstahaug bidro kun med 1 person til denne økningen. Sysselsettingsøkningen har relativt sett vært størst innenfor utvinning av råolje og naturgass samt i bygge- og anleggssektoren, og dette kan i stor grad tilskrives Skarvutbyggingen. Alstahaug skiller seg spesielt fra Helgeland som helhet ved en noe høyere andel sysselsatte i offentlig forvaltning, og en betydelig høyere andel sysselsatte innenfor transport og kommunikasjon.

Pendling

I 2008 var det 3 305 personer på Helgeland som arbeidet i en annen Helgelandskommune enn sin bostedskommune. Antall ”internpendlere” utgjorde 9 % av totalt antall sysselsatte i 2008. Leirfjord kommune har størst *relativ* utpendling med 35 %, mens Sømna har størst *relativ* innpendling med 19 %. I absolutte tall er det Hemnes som har størst utpendling med 595 personer, mens Rana har størst innpendling med 790 personer. Det er 298 personer som har Alstahaug som bosted som arbeider i en kommune *utenfor* Helgeland. De 5 viktigste ”utpendlerkommunene” er Trondheim (90), Bodø (43), Oslo (21), Bærum (21) og kontinental-sokkelen sør for 62°N (19). Det er 96 personer som har bosted i en kommune utenfor Helgeland, som har Alstahaug som arbeidssted. Disse er spredt på svært mange kommuner. De fire viktigste kommunene er (antall personer i parentes): Bodø (10), Trondheim (6), Meråker (5) og Oslo (4)

Utdanningsnivå

Utdanningsnivået til befolkningen i Alstahaug og Brønnøy er lavere enn landsgjennomsnittet. Utdanningsnivået er noe høyere i Alstahaug enn i Brønnøy. I 2008 hadde eksempelvis 22 % av personer over 16 år i Alstahaug universitets- og høyskoleutdanning. Tilsvarende andel i Brønnøy var 19 %, mens andelen på landsbasis var 26,7 %. Fra 2007 til 2008 ser vi at andelen med universitets- og høyskoleutdanning har økt med 0,7 og 0,3 prosentpoeng i henholdsvis Alstahaug og Brønnøy.

Flyrutetilbud og flyreiser

I 2009 ble det foretatt 59 716 reiser til/fra Sandnessjøen lufthavn Stokka, noe som er en økning på 3,4 % fra året før. I 2009 ble det foretatt 73 566 reiser til eller fra Brønnøysund lufthavn, Brønnøy, og dette er en økning på 4,4 % fra 2008. Det ble også foretatt 1 390 flybevegelser (avganger og landinger) med helikopter på Brønnøy lufthavn i 2009. Skarvutbyggingen genererer flere flyreiser, men økningen kan vanskelig kvantifiseres. Vi kan derimot fremheve at ytterligere helikoptertrafikk fra Brønnøysund ble igangsatt i forbindelse med forboring av Skarvfeltet i januar 2010. Dette arbeidet genererte fire helikopteravganger i uken til boreriggen Borgland Dolphin, i forbindelse med mannskapsbytter. I tillegg har Skarvutbyggingen generert flere helikopteravganger til ulike andre fartøy.

Hotellkapasitet

Hotellkapasiteten i Sandnessjøen (inkludert Leirfjord) er 93 rom (ca. 200 senger) fordelt på 69 rom ved Rica Hotel Sandnessjøen og 24 rom ved Helgeland Hotell. Begge hotellene har opplevd økning i antall overnattingsdøgn og mer bespisning på grunn av aktiviteter knyttet til Skarvutbyggingen.

Kompetansesituasjonen på Helgeland

Skarvutbyggingen representerer et ”kompetansesjokk” for mange av aktørene på Helgeland, og særlig trekkes ingeniørkompetanse frem som den største akilleshælen. I tillegg kunne flere fortelle at HMS-kravet som stilles i forbindelse med f.eks. V&M-opdrag er betydelig høyere enn hva som har vært standarden for aktørenes daglige aktiviteter. HMS er et kompetanseområde de fleste enten hadde integrert, eller er i ferd med å integrere i sine respektive organisasjoner. Dette var i flere tilfeller et direkte resultat av at BP Norge hadde kommunisert dette som et krav for potensielle leveranser. Et annet aspekt som omhandler kompetansesituasjonen, er det faktum at majoriteten av potensielle aktører hver for seg er for små for å kunne levere. Dette har ført til at aktørene i større grad ser på muligheten for å inngå samarbeidskonstellasjoner. Vi ser også at flertallet av aktørene som inngår i studiet enten har, eller er i en prosess med å inngå samarbeidsavtaler med større teknologieiere. Dette ble i hovedsak begrunnet med behovet for å knytte seg til aktører med spesiell kompetanse og kapasitet, som for eksempel ingeniørtjenester. I tillegg ble dette sett på som et strategisk grep for å få fotfeste som leverandør i petroleumsnæringen.

Enkelte aktører i regionen, som Miras, Momek og Nordmiljø, har gode rutiner og tilstrekkelig kompetanse for å kunne levere til petroleumsnæringen, og mange har levert over flere år, men for majoriteten er dette ukjent terreng. Dette har ført til at enkelte ekskluderer olje og gass fra sine satsningsområder, og heller fokuserer på sine primæraktiviteter. De fleste som tilhører den første kategorien setter nå inn ressurser for å heve sine bedriftsinterne kvalitetssystemer gjennom ISO-sertifiseringer o.l., samt registrering i Achilles. Dette tyder på at flere ser på

petroleumsvirksomheten som et satsningsområde, og gir samtidig et signal om at aktørene har forventninger til driften av Skarv så vel som andre felt på sokkelen. I toppåret 2008, hadde Helgelandsindustrien leveranser for 600 mill. kr til petroleumssektoren¹.

I det politiske miljø har kommunene på Helgeland nå sett viktigheten av å samarbeide på tvers av kommunegrensene. Tidlig i 2010 ble Helgeland Olje- og Gassutvalg etablert, med formål om å tenke som ett regionråd relatert til olje og gass. Dette utvalget inkluderer, i tillegg til ordførere, en representant fra fylkeskommunen, og skal jobbe tett opp mot Nordland Olje- og Gassutvalg. Koblingen mot fylket vil også kunne gi kommunene lettere tilgang til kompetente miljøer. Denne fellestenkningen ble etterspurt av næringslivet i den første delrapporten, og dette mottok i år svært positive signaler fra næringen.

Ringvirkninger

I sum kan man si at det siste året har materialisert et bredere spekter av ringvirkninger, og at regionen nå har innsett hvilken betydning Skarvutbyggingen og andre potensielle utbygginger kan få. Basetildelingen og de store investeringene som er blitt gjort på Horvnes kan sees på som den mest avgjørende og utløsende faktor. I tillegg er det en generell optimisme og velvilje blant aktørene, spesielt i Sandnessjøen, med hensyn til muligheten for å ta del i aktivitetene og dermed oppnå vekst.

Et stort antall bedrifter har etablert fremskutte avdelingskontor i Sandnessjøen, og flere vil flytte inn i bygningsmassene som er under oppføring på Horvnes. Dette er med på å forsterke Sandnessjøen som baseby, og legger premisser for økt aktivitet og utvikling. En fullstendig oversikt over nyetableringer i perioden 2006 til 2011 vil bli presentert i rapporten som kommer i 2011.

¹ Jf. Kunnskapsparken i Bodø (2008).

1. INNLEDNING

Nedenfor redegjøres det for prosjektets bakgrunn og formål, samt de problemstillinger som det fokuseres på. Det metodiske opplegget og de datakildene som er benyttet beskrives også.

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

BP Norge har i forbindelse med konsekvensutredningen for Skarv anbefalt lokalisering av en forsyningsbase og en framskutt driftsenhet i Sandnessjøen. Stortinget har gjennom godkjenningen av plan for utvikling og drift (PUD) av Skarv akseptert denne løsningen. BP Norge skal i henhold til dette etablere en driftsenhet i Sandnessjøen på inntil 16 personer som blant annet skal ivareta logistikk, basevirksomhet og mindre vedlikeholds- og modifikasjonsoppgaver på Skarvfeltet. Videre skal selskapet etablere kontakt og samarbeid med næringslivet i Helgelandsregionen for å legge til rette for at lokalt næringsliv skal kunne konkurrere om de leveranser som trengs i forbindelse med utbygging og driften av Skarvfeltet. Resultatene av dette arbeidet ønskes undersøkt gjennom en årlig ringvirkningsstudie etter et fast opplegg slik at resultater kan sammenlignes over tid. Hovedhensikten med studien er å finne ut hvilken betydning utbygging og senere drift av Skarv har for utviklingen på Helgeland generelt og for Sandnessjøen spesielt.

1.2 PROBLEMSTILLINGER

I arbeidet legger vi opp til å belyse følgende problemstillinger:

1. Hvordan har befolkningsutviklingen, arbeidsmarkedet, utdanningsnivået m.m. utviklet seg på Helgeland i perioden juni 2009 til mars 2010?
2. Hva er kompetansesituasjonen på Helgeland relatert til å ta del i Skarvutbyggingen og senere drift?
3. Hvordan legges det til rette for ringvirkninger fra BP og lokale og regionale myndigheter, og hvilke effekter ser man i dag?

Rapporten fokuserer på perioden juni 2009 til mars 2010.

Når det gjelder punkt 1, så legges det opp til å gi en beskrivelse av Helgelandsregionen med hensyn til innbyggertall, næringsstruktur, arbeidsledighet og omfanget av pendling. Dessuten beskrives utdanningsnivå, utdanningstilbud, hotellkapasitet/hotellovernattinger samt flyrute-tilbud og antall flyreiser. Beskrivelsen er ment å gi en relativt grov oversikt over forhold som en kan tenke seg vil kunne bli påvirket av økt næringsaktivitet i regionen. Det vil således være viktig å oppdatere statistikken ved de påfølgende undersøkelsene.

Punkt 2 er den viktigste delen av rapporten, og skal gi kunnskap om forventninger til og oppfatninger av den regionale betydningen Skarvutbyggingen vil ha, sett både fra næringslivets og politikernes ståsted. I tillegg vil de forventede og påviste direkte og indirekte virkningene av utbyggingen bli dokumentert med utgangspunkt i status per mars 2010.

I punkt 3 vil vi se på hva BP og lokale og regionale myndigheter gjør for best mulig å legge til rette for ringvirkninger av Skarvutbyggingen. I tillegg vil vi belyse hvilke ringvirkninger vi har sett i perioden juni 2009 frem til mars 2010.

1.3 METODISK OPPLEGG OG DATAKILDER

Rapporten er laget med tre hovedtilnærminger; en sekundærdataanalyse, intervjuer av et utvalg sentrale aktører samt en omdømmeundersøkelse. Resultatene fra omdømmeundersøkelsen presenteres i en egen rapport og omtales således ikke her. Det vil fremgå av rapportens ulike deler hva som er datagrunnlaget.

Sekundærdataanalysene er basert på skriftlig materiale fra blant annet følgende kilder:

- SSB
- BP Norge
- Avinor

Intervjuene er gjennomført i perioden januar – mars 2010. Det er intervjuet 20 personer som er valgt av Nordområdesenteret for næringslivet ved Handelshøgskolen i Bodø, etter innspill fra blant annet BP Norge. Personene som er intervjuet kommer fra lokalt og regionalt næringsliv, offentlig virksomhet samt politikere lokalt og regionalt.

Skarvprosjektet har en relativt stor prosjektorganisasjon ettersom BP Norge ikke har en overordnet EPC-kontraktør⁴ til å organisere arbeidet. Den interne organisasjonen er sammensatt av personer fra BP internasjonalt. Prosjektets hovedkontor er lokalisert i Oslo, samlokalisert med Aker Solutions. Organisasjonen med Skarv prosjektenhet samt Skarv driftspersonell nærmer seg 200 personer ved Samsung Heavy Industries i Sør-Korea. I tillegg er det personer som følger opp bygging av turrett/svivel i Singapore. Prosjektet er organisert som en matriseorganisasjon basert på leveranseområder og fagområder. Operasjoner og boring er knyttet til BP Norges basisorganisasjon.

BP Norge vil bemanne et kontor i Sandnessjøen med inntil 16 personer. Første person ved BPs kontor i Sandnessjøen hadde oppstart i oktober 2008. BPs kontor i Sandnessjøen har ansvar for all BP Norges basevirksomhet. Enklere vedlikehold og modifikasjon (V&M) vil bli lagt til Sandnessjøen-kontoret sammen med logistikkfunksjoner samt innkjøp. Kontoret vil være fullt operasjonelt før oppstart i 2011.

⁴ EPC – Engineering, Procurement and Contract.

3. HELGELANDSREGIONEN – BEFOLKNINGSUTVIKLING OG ARBEIDSMARKED

Nedenfor gis en beskrivelse av Helgelandregionen med hensyn til innbyggertall, næringsstruktur, arbeidsledighet, omfanget av pendling samt utdanningsnivå, flyrutetilbud og antall flyreiser. Kapitlet er ment som en grov oversikt over forhold som en kan tenke seg vil kunne bli påvirket av økt næringsaktivitet i regionen. Innholdet i kapitlet er i all hovedsak det samme som i tilsvarende kapittel i Henriksen m. fl. (2009), der statistikken er oppdatert med de siste tilgjengelige tall.

3.1 BEFOLKNING OG BEFOLKNINGSUTVIKLING

Helgelandregionen omfatter 18 kommuner med et samlet innbyggertall på vel 77 000 innbyggere. Befolkningsutviklingen fra 1990 til 2010, samt endring i innbyggertall fra 2009 til 2010, for de ulike kommunene i regionen er vist i Tabell 3-1.

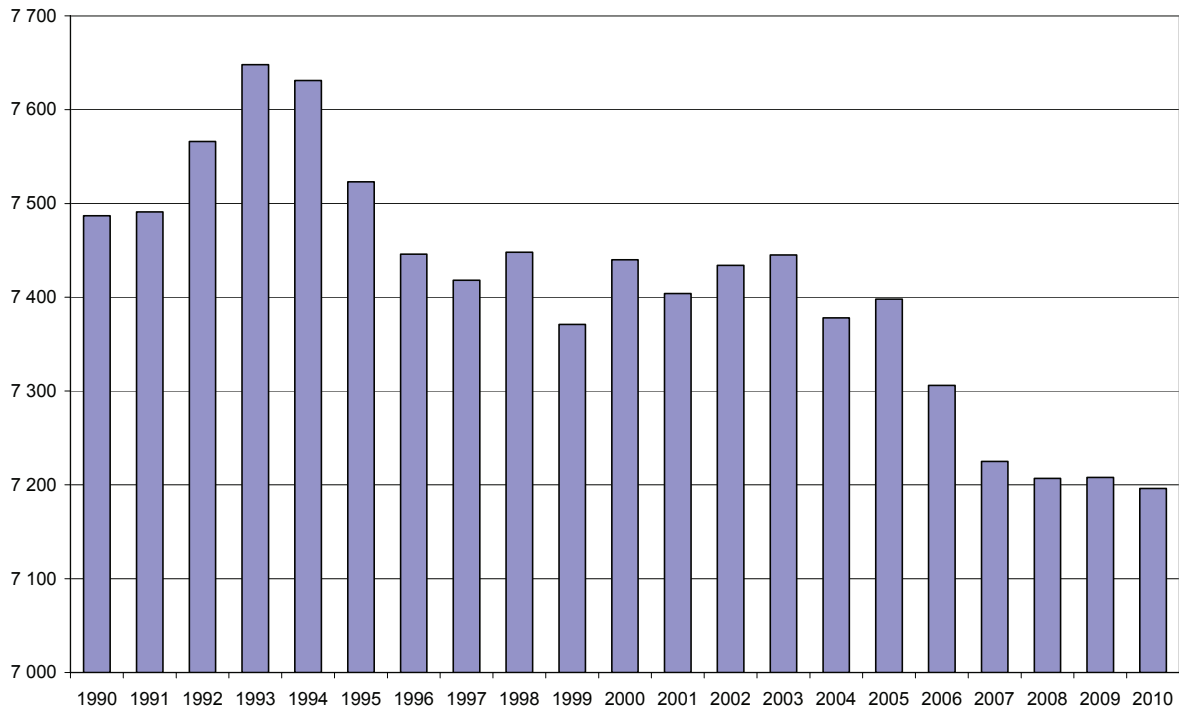
Tabell 3-1: Antall innbyggere i kommunene på Helgeland. 1990-2010. (Kilde: SSB).

Kommune	1990	1995	2000	2005	2009	2010	Endring 2009-2010	
							Absolutt	Relativt
Bindal	2 095	2 042	1 921	1 778	1 616	1 601	-15	-0,9 %
Sømna	2 123	2 138	2 116	2 075	2 054	2 041	-13	-0,6 %
Brønnøy	6 936	7 025	7 433	7 585	7 597	7 660	63	0,8 %
Vega	1 549	1 488	1 414	1 356	1 288	1 288	0	0,0 %
Vevelstad	671	667	592	524	501	510	9	1,8 %
Herøy	2 094	1 933	1 881	1 739	1 652	1 618	-34	-2,1 %
Alstahaug	7 487	7 523	7 440	7 398	7 208	7 196	-12	-0,2 %
Leirfjord	2 364	2 332	2 242	2 156	2 088	2 140	52	2,4 %
Vefsn	13 286	13 599	13 553	13 486	13 342	13 388	46	0,3 %
Grane	1 734	1 678	1 652	1 544	1 500	1 496	-4	-0,3 %
Hattfjelldal	1 728	1 666	1 634	1 530	1 438	1 444	6	0,4 %
Dønna	1 787	1 738	1 582	1 528	1 432	1 431	-1	-0,1 %
Nesna	1 810	1 795	1 882	1 801	1 786	1 786	0	0,0 %
Hemnes	4 821	4 847	4 689	4 566	4 527	4 584	57	1,2 %
Rana	24 646	25 150	25 255	25 320	25 281	25 282	1	0,0 %
Lurøy	2 265	2 189	2 107	2 028	1 883	1 900	17	0,9 %
Træna	529	497	466	444	455	489	34	7,0 %
Rødøy	1 743	1 670	1 570	1 443	1 292	1 281	-11	-0,9 %
Helgeland	79 668	79 977	79 429	78 301	76 940	77 135	195	0,3 %

”Absolutt” er de reelle tall (antall innbyggere) og ”Relativt” er prosentvis endring for perioden.

Som det framgår av Tabell 3-1 har folketallet i regionen gått ned med vel 2 500 fra 1990 til 2010. Fra 2009 til 2010 har imidlertid antall innbyggere på Helgeland økt med 195 personer. På tross av dette er det en befolkningsnedgang i 7 av de 18 kommunene.

Hvis vi fokuserer på befolkningsutviklingen i Alstahaug kommune spesielt, ser vi en utvikling som illustrert i Figur 3-1.



Figur 3-1: Antall innbyggere i Alstahaug kommune. 1990-2010. (Kilde: SSB).

Som vi ser av Figur 3-1 økte folketallet fra 1990 til 1993. Årsaken til denne økningen kan blant annet tilskrives Helgelandsbrua som ble åpnet for trafikk i 1991. Fra ”toppen” i 1993 da innbyggertallet nådde 7 650 gikk folketallet stort sett nedover helt fram til 1999. Fra 2000 til 2005 lå folketallet rundt 7 400 personer. Fra 2005 til 2008 ser vi et betydelig fall i innbyggertallet, og i 2010 er antall innbyggere knapt 7 200.

3.2 SYSSELSETTING OG ARBEIDSLEDIGHET

Nedenfor har vi redegjort for sysselsettingen i Helgelandsregionen og spesielt beskrevet situasjonen i Alstahaug kommune. Arbeidsledighetssituasjonen beskrives også.

3.2.1 Sysselsatte etter næring

Når det gjelder sysselsettingen i regionen som helhet, og i Alstahaug kommune særskilt, fordeler denne seg på næringer som vist i Tabell 3-2. Fordelingen på næringer vises for 2000, 2007 og 2008.⁵

⁵ Fra 2006 ble aldersgrensen for å bli regnet som sysselsatt senket fra 16 til 15 år, i tråd med internasjonale anbefalinger. Samtidig ble aldersdefinisjonen endret fra alder ved utgangen av året til alder ved utgangen av referansetidspunktet. Det er laget nye tall for 2005 etter samme definisjon, mens årgangene før følger gammel definisjon av alder.

Som vi ser av Tabell 3-2 så har sysselsettingen økt med 1 160 personer i regionen som helhet og med 147 personer i Alstahaug fra 2000 til 2008. Fra 2007 til 2008 økte sysselsettingen på Helgeland med 243 personer, mens sysselsettingen kun økte med 1 person i Alstahaug.

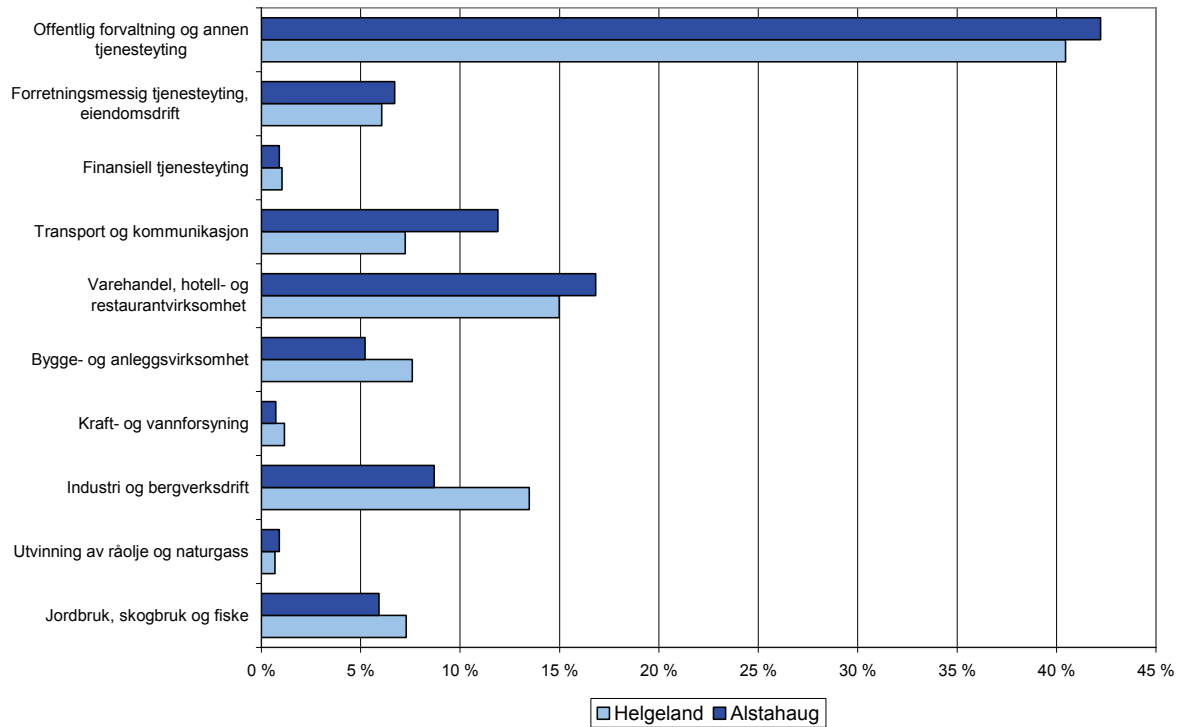
Tabell 3-2: Antall sysselsatte etter næringsgruppe. Helgeland og Alstahaug. Tall fra 2000, 2007 og 2008. (Kilde: SSB).

Næring	Helgeland			Alstahaug			Endring 2007-2008			
	2000	2007	2008	2000	2007	2008	Helgeland		Alstahaug	
							Antall	Relativt	Antall	Relativt
Jordbruk, skogbruk og fiske	3 062	2 724	2 787	239	190	218	63	2,3 %	28	14,7 %
Utvinning av råolje og naturgass	153	226	263	17	27	33	37	16,4 %	6	22,2 %
Industri og bergverksdrift	5 323	5 139	5 155	223	302	320	16	0,3 %	18	6,0 %
Kraft- og vannforsyning	491	441	444	26	25	27	3	0,7 %	2	8,0 %
Bygge- og anleggsvirksomhet	2 630	2 630	2 903	228	234	192	273	10,4 %	-42	-17,9 %
Varehandel, hotell- og restaurantvirksomhet	5 653	5 790	5 732	641	620	619	-58	-1,0 %	-1	-0,2 %
Transport og kommunikasjon	2 867	2 792	2 771	443	433	438	-21	-0,8 %	5	1,2 %
Finansiell tjenesteyting	540	404	400	58	35	33	-4	-1,0 %	-2	-5,7 %
Forretningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	2 249	2 125	2 319	222	237	247	194	9,1 %	10	4,2 %
Offentlig forvaltning og annen tjenesteyting	14 120	15 505	15 474	1 437	1 577	1 554	-31	-0,2 %	-23	-1,5 %
Totalt	37 088	37 776	38 248	3 534	3 680	3 681	472	1,2 %	1	0,0 %

Hvis vi ser på hvordan sysselsettingen har endret seg mellom næringsgrupper, viser tabellen at utvinning av råolje og naturgass samt bygge- og anleggsvirksomhet har hatt den største relative økningen fra 2007 til 2008 når vi ser hele Helgeland samlet. Alstahaug skiller seg spesielt fra Helgeland som helhet ved en betydelig tilbakegang i sysselsettingen innenfor bygge- og anleggsvirksomhet. Innenfor olje- og gassektoren har Helgeland som helhet hatt en betydelig økning relativt sett. Fra 2007 til 2008 økte sysselsettingen i olje- og gassektoren med 37 personer i Helgelandregionen totalt sett. 6 av disse arbeidsplassene kom i Alstahaug.

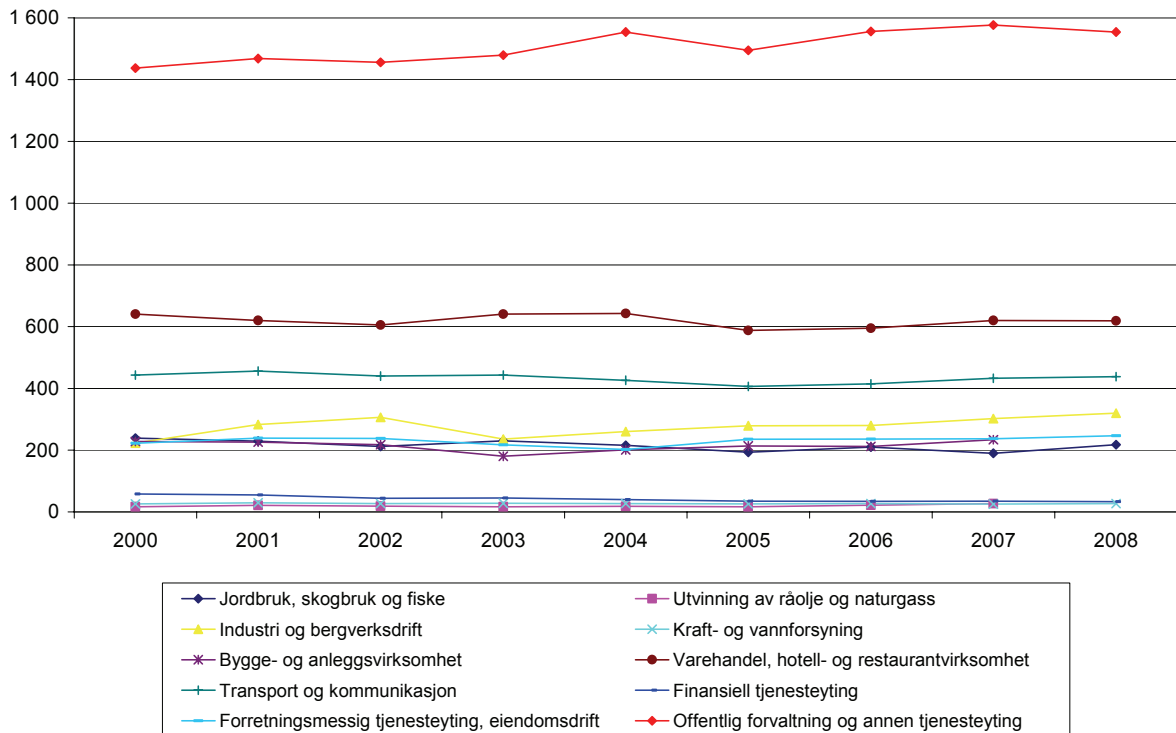
For å få bedre frem den relative forskjellen mellom Alstahaug og Helgeland som helhet når det gjelder nærings sammensetningen, har vi i Figur 3-2 vist forskjellene med utgangspunkt i tall fra 2008.

Ut fra Figur 3-2 ser vi at Alstahaug skiller seg fra Helgeland som helhet ved en noe høyere andel sysselsatte i offentlig forvaltning og en betydelig høyere andel sysselsatte innenfor transport og kommunikasjon. Også innenfor olje- og gassektoren viser figuren at Alstahaug har en noe større andel sysselsatte enn Helgeland som helhet, selv om tallene er små.



Figur 3-2: Sysselsetting fordelt på næringer. Helgeland og Alstahaug. Tall fra 2008.

Utviklingen i sysselsettingen i de ulike hovednæringsgruppene i Alstahaug fra 2000 til 2008 er visualisert i Figur 3-3.



Figur 3-3: Antall sysselsatte i Alstahaug kommune. 2000-2008. (Kilde: SSB).

I og med at utviklingen vises i absolutte tall, blir ikke endringene spesielt store, men vi ser godt at det har vært en vekst innenfor offentlig forvaltning, dog med en liten nedgang fra 2007 til 2008.

3.2.2 Registrerte arbeidsledige

Hvis vi går over til å se på sysselsettingssituasjonen, målt ved antall arbeidsledige, får vi et bilde av utviklingen på kommunenivå fra 1990 ved å studere Tabell 3-3.⁶

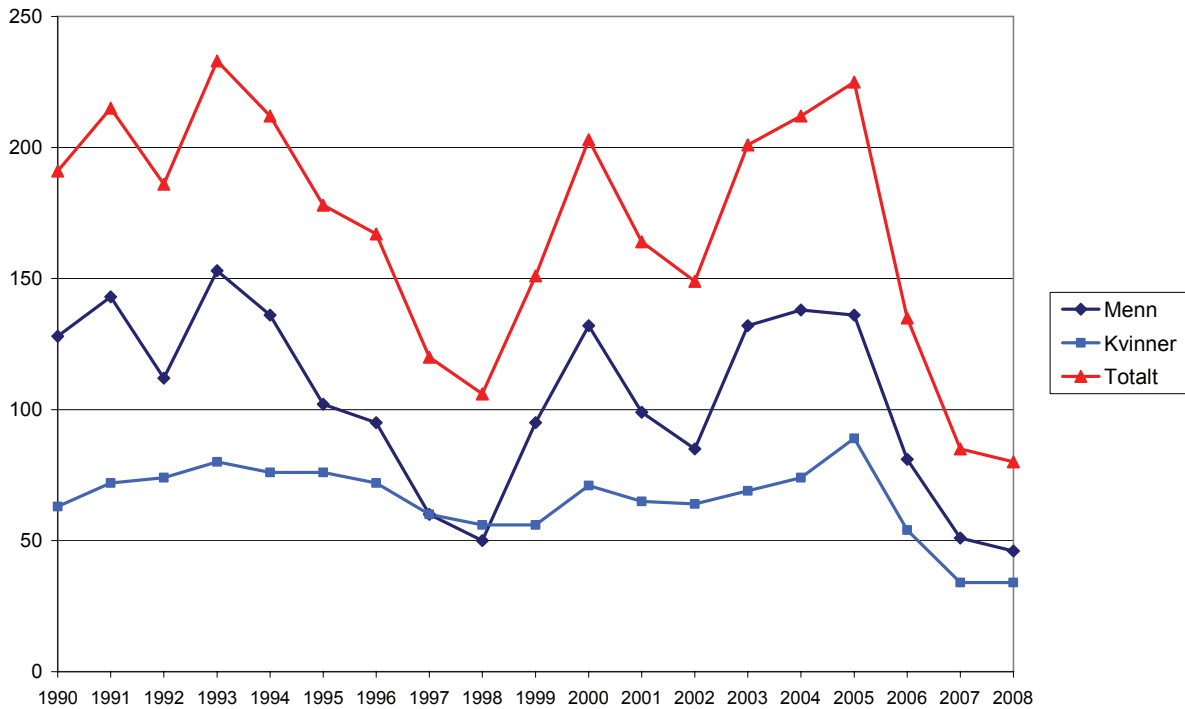
Med utgangspunkt i situasjonen i 2007 og 2008, ser vi at alle kommunene på Helgeland hadde noe færre arbeidsledige i 2008 enn i 2007. Nedgangen i ledighet var på 86 personer eller 10,8 %. I *absolutte* tall har nedgangen vært størst i Rana. Størst *relativ* nedgang finner vi i Vega. Grane og Vefsn har hatt en økning i ledigheten.

Tabell 3-3: Arbeidsledige i kommunene på Helgeland. 1990-2008. (Kilde: SSB).

Kommuner	1990	1995	2000	2005	2007	2008	Endring 2007-2008	
							Absolutt	Relativt
Bindal	34	33	14	25	11	12	1	9,1 %
Sømna	25	41	30	22	14	12	-2	-14,3 %
Brønnøy	108	184	94	101	66	64	-2	-3,0 %
Vega	28	37	18	19	14	9	-5	-35,7 %
Vevelstad	7	13	7	9	5	6	1	20,0 %
Herøy	46	26	28	50	27	22	-5	-18,5 %
Alstahaug	191	178	203	225	85	80	-5	-5,9 %
Leirfjord	63	39	34	57	24	22	-2	-8,3 %
Vefsn	258	341	172	232	142	151	9	6,3 %
Grane	30	38	17	19	12	21	9	75,0 %
Hattfjelldal	28	41	23	19	7	8	1	14,3 %
Dønna	40	42	28	40	18	18	0	0,0 %
Nesna	34	41	30	30	21	20	-1	-4,8 %
Hemnes	113	167	61	83	42	38	-4	-9,5 %
Rana	577	923	471	579	271	196	-75	-27,7 %
Lurøy	63	44	35	37	22	17	-5	-22,7 %
Træna	8	9	6	6	3	3	0	0,0 %
Rødøy	37	40	26	19	12	11	-1	-8,3 %
Helgeland	1 690	2 237	1 297	1 572	796	710	-86	-10,8 %

Hvis vi ser på arbeidsledighetssituasjonen for kun Alstahaug kommune, og tar utgangspunkt i perioden 1990 til 2008, får vi en utvikling som visualisert i Figur 3-4.

⁶ Statistikken omfatter personer som er meldt som helt arbeidsledige ved arbeidskontorene. Årsgjennomsnittet er beregnet på basis av opptellinger ved slutten av hver måned. Som helt arbeidsledige regnes personer som ikke har inntektsgivende arbeid, er arbeidsføre og disponible for det arbeid som de søker. Fordelingen etter bostedskommune er hentet fra SSBs system for befolkningsstatistikk. Registrerte ledige må ikke forveksles med arbeidsledige i SSBs Arbeidskraftsundersøkelse.



Figur 3-4: Antall arbeidsledige i Alstahaug kommune. Perioden 1990-2008. (Kilde: SSB).

Ut fra Figur 3-4 ser vi for det første at arbeidsledigheten i den aktuelle perioden har vært høyere for menn enn for kvinner, med unntak av årene 1997 og 1998. Etter en topp i 1993 med 233 ledige, ser vi en betydelig nedgang i ledigheten fram til 1998 da det var 106 registrerte ledige i kommunen. Fra 1998 steg ledighetstallene fram til 2005, med unntak av en nedgang i 2001 og 2002. Etter 2005 har det vært en kraftig nedgang i arbeidsledigheten i Alstahaug. 4. kvartal 2008 var det således 80 registrerte arbeidsledige i kommunen, fordelt på 46 menn og 34 kvinner.

Andelen arbeidsledige i Alstahaug i perioden 2000 til 2008 er vist i Tabell 3-4.

Tabell 3-4: Arbeidsledige som andel av antall sysselsatte (inkl. registrert arbeidsledige) i Alstahaug, 2000 til 2008.

	<i>Sysselsatte inkl. registrerte arbeidsledige</i>	<i>Registrerte arbeidsledige</i>	<i>Andel arbeidsledige</i>
2000	3 737	203	5,4 %
2001	3 791	164	4,3 %
2002	3 714	149	4,0 %
2003	3 717	201	5,4 %
2004	3 799	212	5,6 %
2005	3 713	225	6,1 %
2006	3 722	135	3,6 %
2007	3 765	85	2,3 %
2008	3 761	80	2,1 %

Vi ser av Tabell 3-4 at arbeidsledigheten i perioden 2000 til 2005 lå mellom 4,0 % og 6,1 %. I 2008 var ledigheten nede i 2,1 %.

3.3 PENDLING

I dette kapitlet vil vi kort beskrive ”mobiliteten” i arbeidsmarkedet på Helgeland generelt, og i Alstahaug kommune spesielt, ved å beskrive omfanget av pendling.⁷ Vi skiller mellom ”intern” pendling (pendling mellom kommunene på Helgeland) og ”ekstern” pendling (pendling ut fra eller inn til Helgeland).

3.3.1 ”Intern” pendling

Når det gjelder ”intern” pendling (pendling mellom kommunene på Helgeland), er det i Tabell 3-5, Tabell 3-6 og Tabell 3-7 satt opp pendlingsmatriser med utgangspunkt i situasjonen slik den var på Helgeland høsten 2000, høsten 2007 og høsten 2008.

Tabell 3-5: Pendling mellom Helgelandskommunene. Tall fra 4. kvartal 2000.

Til/Fra	Bin	Som	Bro	Veg	Vev	Her	Als	Lei	Vef	Gra	Hat	Don	Nes	Hem	Ran	Lur	Træ	Rod	Sum inn	Andel inn
Bindal (Bin)	660	6	29	0			7		5	1	1		2						54	8 %
Sømna (Som)	3	709	169	2	1	1	5		12	2			3		3	2	1		204	22 %
Bronnøy (Bro)	5	90	2 983	3	6	1	21	1	33	2		5	15		6				188	6 %
Vega (Veg)		1	49	480		2	7		5					1					65	12 %
Vevelstad (Vev)		7	20	1	220	1	13		5			1			1				49	18 %
Herøy (Her)			9	2	4	772	31	1	4			7			3				61	7 %
Alstahaug (Als)	2	4	15	1	4	26	3 022	66	26	1		20	4	2	23	2	2	2	200	6 %
Leirfjord (Lei)			1			3	128	645	49			2	21	1	8				213	25 %
Vefsn (Vef)	1	3	14			1	26	12	5 825	18	3	1	9	19	35			1	145	2 %
Grane (Gra)		3	2				1		147	486	16		4		4				177	27 %
Hattfjelldal (Hat)			2	1					67	31	616		4	2	6				113	16 %
Donna (Don)		1	1			26	55	18	8			542	5		3				117	18 %
Nesna (Nes)						1	9		10				712		37	5		2	64	8 %
Hemnes (Hem)			3	1		2	6	1	63		5	1	24	1 482	354	1			461	24 %
Rana (Ran)			3			2	25	1	136		1		30	68	11 072	3	2	2	273	2 %
Lurøy (Lur)						1	15	1	10				7	1	51	774	6	19	111	13 %
Træna (Træ)							1						2		2	4	206		9	4 %
Rodøy (Rod)						2		2	2			1		2	7	28	2	534	46	8 %
Sum ut	11	115	317	11	16	70	350	103	582	55	26	38	130	96	545	46	13	26	2 550	
Andel ut	2 %	14 %	10 %	2 %	7 %	8 %	10 %	14 %	9 %	10 %	4 %	7 %	15 %	6 %	5 %	6 %	6 %	5 %		7 %

Av tabellene ser vi for det første at antall ”internpendlere” har økt fra 2 550 i 2000 til 3 305 i 2008. Antall ”internpendlere” utgjorde henholdsvis 7 % og 9 % av totalt antall sysselsatte i 2000 og 2008. I 2000, 2007 og 2008 var det henholdsvis 34 290, 35 200 og 35 447 sysselsatte på Helgeland.

Dersom vi tar utgangspunkt i tallene for 2008, så skal tabellen leses på følgende måte med utgangspunkt i Alstahaug som eksempel: I Alstahaug var det 306 personer som pendlet ut av kommunen og 570 personer som pendlet inn til kommunen. Dette utgjør henholdsvis 9 % og 16 % av arbeidstakerne som bodde i kommunen 4. kvartal 2008. I og med at innpendlingen er større enn utpendlingen har kommunen en positiv netto pendling på 264 personer (570 – 306).

⁷ En person som har sitt bosted i en kommune og som har sitt arbeidssted i en annen kommune defineres som pendler.

Tabell 3-6: Pendling mellom Helgelandskommunene. Tall fra 4. kvartal 2007.

Til/Fra	Bin	Som	Brø	Veg	Vev	Her	Als	Lei	Vef	Gra	Hat	Don	Nes	Hem	Ran	Lur	Træ	Rød	Sum inn	Andel inn
Bindal (Bin)	576	1	4																5	1 %
Sømna (Som)	5	710	113	5	17		4	1	2	2	3	2			8	2			164	19 %
Bronnøy (Brø)	36	179	3 166	42	19	30	31	5	4	5	2	4		3	2	2	1		365	10 %
Vega (Veg)		1	5	491				2	1										9	2 %
Vevelstad (Vev)			4		188		1												5	3 %
Herøy (Her)		2	4	1	1	659	21	3	4		1	39			3	4			83	11 %
Alstahaug (Als)	5	27	44	6	4	35	3 112	182	54	7	4	78	20	12	77	13	1	3	572	16 %
Leirfjord (Lei)		1	4	1	1	1	93	611	4	1		1	5	1	6				119	16 %
Vefsn (Vef)	5	7	27	9	6	2	46	80	6 040	150	58	7	7	75	76	7	1		563	9 %
Grane (Gra)			4					1	37	507	17				1				60	11 %
Hattfjelldal (Hat)			1		1				10	17	624	1		7	4				41	6 %
Donna (Don)					1	12	26	1	5			508				2		1	48	9 %
Nesna (Nes)			2			3	16	16	5		1	3	702	6	48	12	1	1	114	14 %
Hemnes (Hem)			2					3	32			1	1	1 393	84			2	125	8 %
Rana (Ran)	1	1	30			2	44	3	104	18	7	12	53	432	11 299	45	5	9	766	6 %
Lurøy (Lur)							1	1	1				6	3	13	769	4	22	51	6 %
Træna (Træ)						1	3	2	1			1			1	3	208		12	5 %
Rødøy (Rød)							1	1					2		4	20		507	28	5 %
Sum ut	52	219	244	64	50	86	289	300	263	200	93	149	94	539	327	110	13	38	3 130	
Andel ut	8 %	24 %	7 %	12 %	21 %	12 %	8 %	33 %	4 %	28 %	13 %	23 %	12 %	28 %	3 %	13 %	6 %	7 %		9 %

Tabell 3-7: Pendling mellom Helgelandskommunene. Tall fra 4. kvartal 2008.

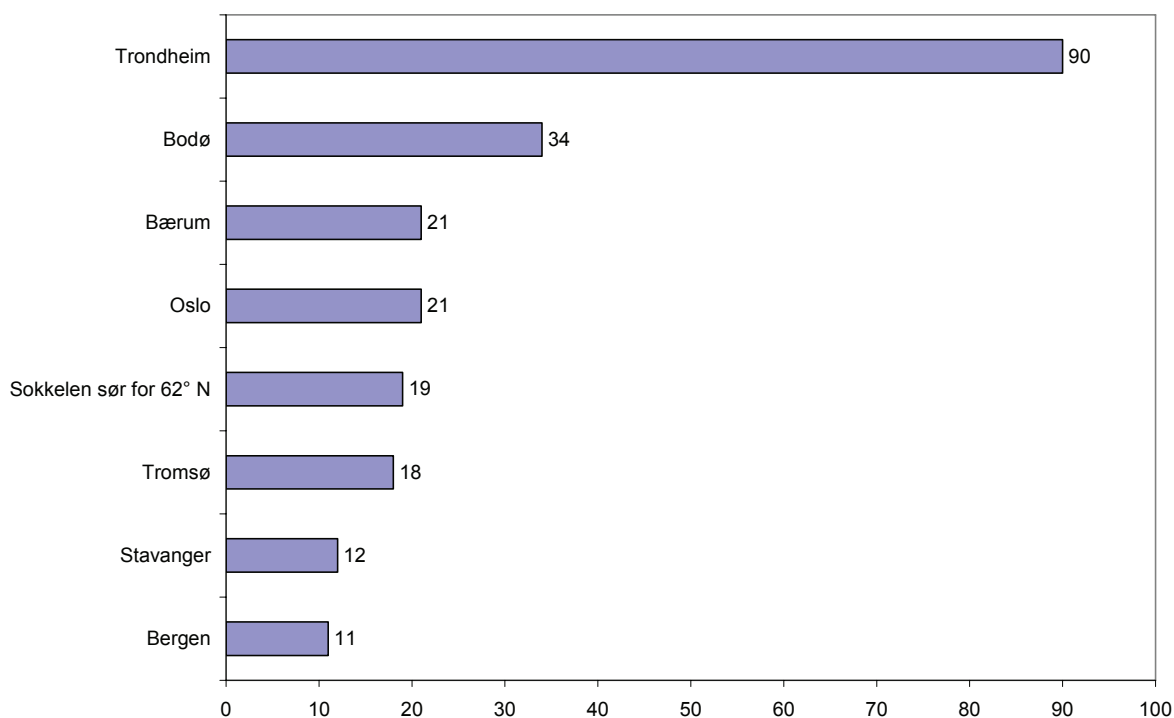
	Bin	Som	Brø	Veg	Vev	Her	Als	Lei	Vef	Gra	Hat	Don	Nes	Hem	Ran	Lur	Træ	Rød	Sum inn	Andel inn
Bindal (Bin)	574	2	4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	8	1 %
Sømna (Som)	4	702	124	7	9	0	3	1	3	2	2	3	1	0	5	2	0	0	166	19 %
Bronnøy (Brø)	34	184	3 187	36	28	6	27	4	4	4	0	4	0	1	4	0	0	1	337	10 %
Vega (Veg)	0	0	5	488	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	2	0	0	0	12	2 %
Vevelstad (Vev)	0	0	5	0	183	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3 %
Herøy (Her)	0	1	3	0	1	660	25	7	5	0	1	37	3	3	4	3	0	0	93	12 %
Alstahaug (Als)	3	24	43	5	7	35	3 089	201	48	9	4	78	18	11	68	13	1	2	570	16 %
Leirfjord (Lei)	2	2	5	1	0	3	90	600	9	1	0	4	6	3	3	0	0	0	129	18 %
Vefsn (Vef)	8	15	35	8	7	1	64	77	5 987	145	57	10	13	92	75	5	0	1	613	9 %
Grane (Gra)	0	0	3	0	0	0	0	0	34	485	12	0	0	0	2	0	0	0	51	10 %
Hattfjelldal (Hat)	0	0	1	0	1	0	0	0	12	26	607	0	0	9	1	0	0	0	50	8 %
Donna (Don)	0	0	0	0	0	15	28	1	2	0	0	493	0	0	1	3	0	0	50	9 %
Nesna (Nes)	1	0	4	0	0	2	19	17	4	0	1	6	673	5	44	14	1	0	118	15 %
Hemnes (Hem)	0	0	14	0	0	0	0	8	84	1	2	0	0	1 348	101	0	0	0	210	13 %
Rana (Ran)	2	4	15	1	0	1	41	6	105	12	10	9	56	468	11 570	49	3	8	790	6 %
Lurøy (Lur)	0	0	1	1	0	1	2	1	1	0	0	0	4	3	25	799	2	26	67	8 %
Træna (Træ)	0	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	3	195	0	8	4 %
Rødøy (Rød)	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	1	0	6	16	0	502	27	5 %
Sum ut	54	232	262	59	53	65	306	324	314	201	90	152	103	595	342	108	7	38	3 305	
Andel ut	9 %	25 %	8 %	11 %	22 %	9 %	9 %	35 %	5 %	29 %	13 %	24 %	13 %	31 %	3 %	12 %	3 %	7 %		9 %

Ut fra Tabell 3-7 ser vi eksempelvis at Leirfjord kommune har størst *relativ* utpendling med 35 %, mens Sømna har størst *relativ* innpending med 19 %. I absolutte tall er det Hemnes som har størst utpendling med 595 personer, mens Rana har størst innpending med 790 personer.

3.3.2 "Ekstern" pendling

Når det gjelder "ekstern" pendling (pendling ut fra eller inn til Helgeland), så kan vi, med utgangspunkt i tall fra 4. kvartal 2008 si følgende:

- 298 personer har Alstahaug som bosted og arbeider i en kommune utenfor Helgeland. De 8 viktigste "utpendlerkommunene" er vist i Figur 3-5.
- Det er 96 personer som har bosted i en kommune utenfor Helgeland, som har Alstahaug som arbeidssted. Disse er spredt på svært mange kommuner. De fire viktigste kommunene er (antall personer i parentes): Bodø (10), Trondheim (6), Meråker (5) og Oslo (4).



Figur 3-5: Pendling fra Alstadhaug til kommuner utenfor Helgeland. Tall fra 4. kvartal 2008. (Kilde: SSB).

Ut fra Figur 3-5 ser vi at Trondheim var den desidert viktigste arbeidsstedskommunen utenom Helgeland. Av alle kommuner er det kun Leirfjord som sysselsetter flere arbeidstakere med bosted Alstadhaug enn det Trondheim gjør.

3.4 UTDANNINGSNIVÅ

Når det gjelder utdanningsnivået på Helgeland sammenholdt med nasjonen som helhet, fokuseres det på kommunene Alstadhaug og Brønnøy. Det skilles mellom andel av innbyggerne over 16 år som har kun grunnskoleutdanning eller som i tillegg har tatt videregående utdanning og en kort⁸ eller lang⁹ universitets- eller høyskoleutdanning. Utdanningsnivået i 1990, 2007 og 2008 er vist i Tabell 3-8.

Som det sees ut fra Tabell 3-8 var utdanningsnivået til befolkningen i Norge som helhet høyere enn i Alstadhaug og Brønnøy både i 1990, 2007 og 2008. Videre ser vi at utdanningsnivået er noe høyere i Alstadhaug enn i Brønnøy. Det er vanskelig å si hva årsaken til dette kan være. I 2008 hadde eksempelvis 22 % av personer over 16 år i Alstadhaug universitets- og høyskoleutdanning. Tilsvarende andel i Brønnøy var 19 %, mens andelen på landsbasis var 26,7 %. Fra 2007 til 2008 ser vi at andelen med universitets- og høyskoleutdanning har økt med 0,7 og 0,3 prosentpoeng i henholdsvis Alstadhaug og Brønnøy.

⁸ Universitets- og høyskolenivå kort, omfatter høyere utdanning t.o.m. 4 år.

⁹ Universitets- og høyskolenivå lang, omfatter utdanninger på mer enn 4 år, samt forskerutdanning.

Tabell 3-8: Andel personer over 16 år med høyeste utførte utdanning. Brønnøy, Alstahaug og Norge. 1990, 2007 og 2008. (Kilde: SSB).

	1990			2007			2008		
	Alstahaug	Brønnøy	Norge	Alstahaug	Brønnøy	Norge	Alstahaug	Brønnøy	Norge
Grunnskole	47,5 %	51,0 %	41,6 %	35,3 %	35,2 %	30,5 %	33,8 %	35,8 %	29,9 %
Videregående skole	40,4 %	39,7 %	42,9 %	43,4 %	46,1 %	43,4 %	44,2 %	45,1 %	43,3 %
Universitets- og høskolenivå kort	10,4 %	8,0 %	12,2 %	18,3 %	16,1 %	20,0 %	18,4 %	16,2 %	20,3 %
Universitets- og høskolenivå lang	1,7 %	1,4 %	3,2 %	3,0 %	2,6 %	6,0 %	3,6 %	2,8 %	6,4 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

3.5 HOTELLKAPASITET OG OVERNATTINGER

Det er to hoteller i Sandnessjøområdet. Dette er Rica Hotel i sentrum av Sandnessjøen og Helgeland Hotell beliggende i Leirfjord kommune 6 km fra Sandnessjøen sentrum. Rica Hotel Sandnessjøen har 69 rom mens Helgeland Hotell har 24 rom, og samlet overnattingskapasitet er ca. 200 senger.

Når det gjelder hotellovernattinger opplyser daglig leder ved Helgeland Hotell at Skarvutbyggingen har hatt en betydelig effekt på antall overnattingsdøgn hos dem, uten at dette er nærmere kvantifisert. Ved Rica Hotel Sandnessjøen ser de en lignende effekt, men på grunn av hotellets størrelse er den prosentvise økningen pga. oljeaktiviteten relativt beskjeden. I tillegg til overnattinger har også generell bespisning ved hotellene økt som en følge av aktiviteter knyttet til Skarvutbyggingen. Nedenfor følger en del eksempler på økt etterspørsel etter hotellsenger pga. Skarvutbyggingen:

- GAC Shipping, et shippingselskap som tidlig i 2010 etablerte kontor i Sandnessjøen, forteller at de i løpet av de seks ukene siden etableringen hadde hatt omtrent 700 overnattinger fordelt på Sandnessjøen, Brønnøysund og Bodø. En spesifikk oversikt over hvilke og hvor mange overnattinger som ble foretatt i Sandnessjøen er ikke tilgjengelig, men det er grunn til og tro at deres aktiviteter i Sandnessjøen har ført til bruk av de to ovenfor nevnte hotellene.
- Tideway bv, et nederlandsk steindumpingsselskap, kan fortelle at de i 2009 hadde kostnader på omtrent 67 000 kr i forbindelse med hotellovernattinger og personelltransport i Sandnessjøen. Vi har ikke tall som dokumenterer hvor mange hotellovernattinger dette genererte.
- Det lokale shippingselskapet Mo Shipping i Mo i Rana, sier at de har som prinsipp å benytte seg av lokale aktører i havnen hvor skip anløper. I de fleste tilfeller blir alle produkter og tjenester levert fra Sandnessjøen når skip ankommer, og de totale leveransene knyttet til alt fra havnelos til klesvask, avfallshåndtering, transport og annet kan komme opp i 600 000 kr. På hotellsiden har shippingselskapet valgt å fordele overnattingen mellom de to lokale hotellene i Sandnessjøen i størst mulig grad. Den samme aktøren påpeker samtidig at alle aktuelle leverandører må være konkurransedyktige og i stand til å levere gode tjenester.

- På oppdrag fra franske Technip, produserte Ruukki Sandnessjøen 26 sugeankre for installering av Skarv FPSO. I den forbindelse hadde Technip omtrent 20 hotellovernatningsdøgn i Sandnessjøen, i tillegg til en del flyreiser.
- Et tredje shippingsselskap forteller at de i løpet av 2008 hadde omtrent 120 hotellovernatningsdøgn i Sandnessjøen.

De eksemplene som illustreres ovenfor forsterkes av en uttalelse fra Vidar Bratten, direktør ved Rica Hotel Sandnessjøen.

”Blant våre kunder på overnatting er BP og tilhørende underleverandører nå i ferd med å bli av våre største kunder. Vi har sett store forandringer i kundesammensetning. Når det gjelder totalbelegg har vi ikke økt mye så langt, men forventer større vekst i belegg i fremtiden”.

Direktøren forteller videre at:

”Vi her på Rica Hotel Sandnessjøen er svært fornøyd med vårt samarbeid med BP og deres tilstedeværelse i Sandnessjøen. BP skaper optimisme og setter Sandnessjøen på kartet i større grad en hva som er gjort tidligere”.

I tillegg til de ovenfor nevnte eksemplene, er det generelt høy aktivitet gjennom året som ikke er gjenstand for kvantifisering og spesifisering av hotellovernattinger.

3.6 FLYRUTETILBUDET OG ANTALL FLYREISER

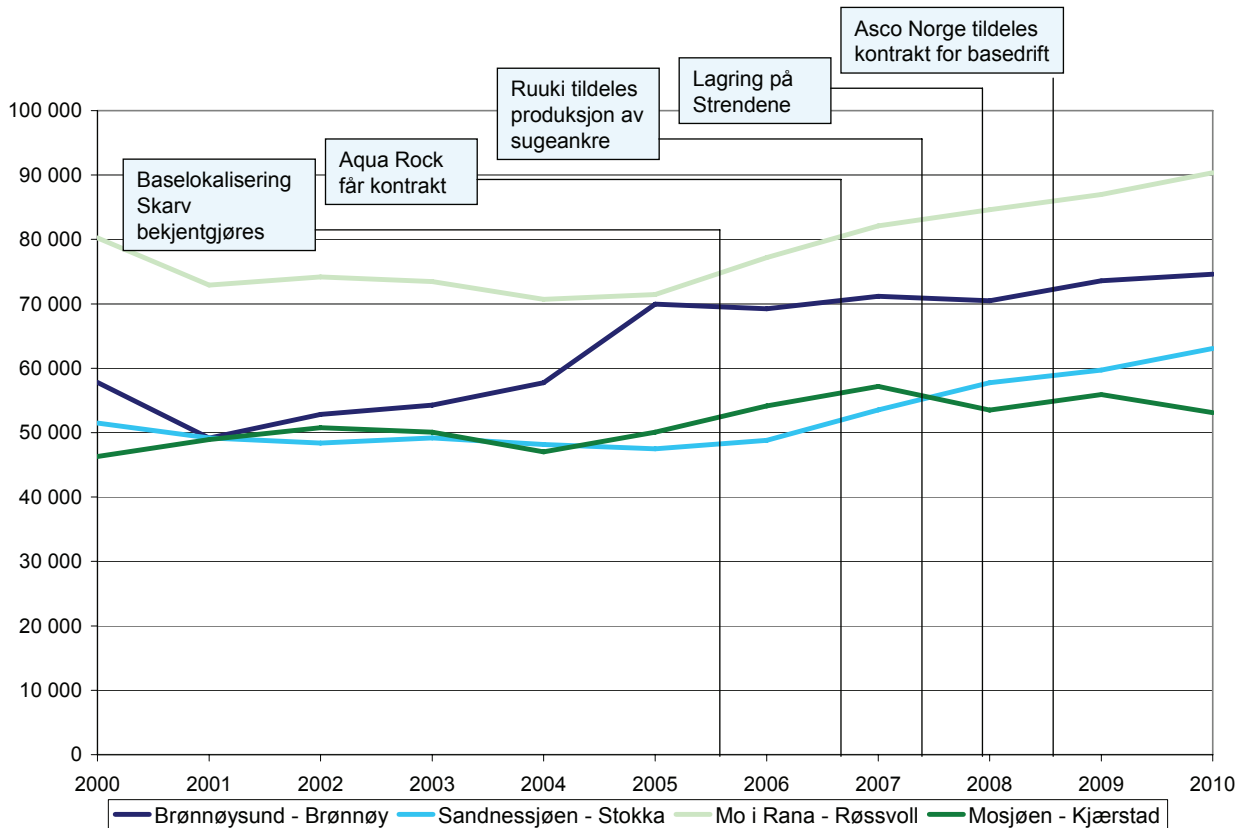
Fra Brønnøysund kan en fly direkte til Bodø, Mo i Rana, Sandnessjøen, Rørvik, Namsos og Trondheim. Flygningene utføres av Widerøes flyveselskap med Dash 8-300 fly med 39 seter. Flygninger til/fra Oslo foregår normalt sett med flybytte i Trondheim. Flytiden til Trondheim er 40 minutter (uten mellomlanding). Flytiden til Oslo er mellom 2t og 2 ½ t med mellomlanding i Trondheim. Det er 5 daglige avganger mellom Brønnøysund og Trondheim og 4 daglige avganger mellom Brønnøysund og Bodø.

Fra Sandnessjøen er det direkte ruter til Bodø, Mo i Rana, Brønnøysund, Mosjøen og Trondheim. Flygningene utføres av Widerøes flyveselskap. Flygningene til/fra Oslo foregår både med flybytte i Bodø og i Trondheim. Flytiden er 35 minutter til Bodø og 1t 10 minutter til Trondheim. Til Oslo er flytiden mellom 2t 40 minutter og 3 timer via Trondheim og minimum 3 timer via Bodø. Det er 5 daglige avganger mellom Sandnessjøen og Trondheim og 4 daglige avganger mellom Sandnessjøen og Bodø. Hvis vi ser på utviklingen i antall reiser til/fra lufthavnene i Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana fra 2000 til 2010, får vi en utvikling som vist i Figur 3-6.¹⁰

Figur 3-6 viser at trafikken ved Stokka lufthavn holdt seg rimelig stabil på rundt 49 000 passasjerer i perioden 2001 til 2006. Fra 2007 til 2009 ser vi en betydelig økning. I 2009 ble det således foretatt 59 716 reiser til/fra Stokka. Dette er en økning på 3,4 % fra året før. Trafikken ved Brønnøy lufthavn viser en litt annen utvikling. Etter en markant tilbakegang fra

¹⁰ Trafikken i 2010 er anslått på bakgrunn av trafikkveksten for perioden januar-mai i 2010 sammenholdt med samme periode i 2009. Dersom denne veksten blir gjeldende på årsbasis vil trafikken i Brønnøysund, Sandnessjøen og Mo i Rana øke med henholdsvis 1,4 %, 5,6 % og 3,9 %, mens trafikken i Mosjøen vil reduseres med 5 %.

2000 til 2001 økte trafikken fram til 2005. En spesielt stor økning ser vi fra 2004 til 2005. Etter dette har trafikken lagt rundt 70 000 årlige reiser, med en liten økning de to siste årene. I 2009 ble det foretatt 73 566 reiser til eller fra Brønnøy lufthavn. Dette er en økning på 4,4 % fra 2008. Ved Røssvoll lufthavn var det en nedgang i trafikken fra 2000 til 2004. Fra 2005 har trafikken økt hvert eneste år. I 2009 ble det foretatt 86 960 reiser til/fra Røssvoll. Det er en økning på 2,8 % fra foregående år. Ved Kjørstad lufthavn lå trafikken rundt 50 000 årlige reiser fram til 2005. Etter dette ser vi en trafikkøkning. I 2009 ble det foretatt 55 899 reiser til/fra Kjørstad, en økning på 4,5 % fra året før. Samlet sett ble det foretatt vel 276 000 flyreiser til/fra de fire lufthavnene på Helgeland i 2009.



Figur 3-6: Antall passasjerer reist til eller fra lufthavnene på Helgeland i perioden 2000 til 2010. (Kilde: Avinor).¹¹

I tillegg til flytrafikken ble det i perioden 2000 til 2009 i gjennomsnitt foretatt 1 220 flybevegelser (avganger og landinger) årlig med helikopter på Brønnøy lufthavn. I 2009 var antall flybevegelser 1 390.

Det er ikke urimelig at aktiviteten i Sandnessjøen knyttet til Skarvutbyggingen har hatt merkbar betydning for utviklingen i antall flyreiser til/fra Sandnessjøen de seneste årene. Det er imidlertid metodisk svært vanskelig å kvantifisere dette nøyaktig

¹¹ Tall for 2010 er anslag, jf. fotnote 10.

3.7 OPPSUMMERING

I dette kapitlet er det gitt en beskrivelse av Helgelandsregionen med hensyn til innbyggertall, næringsstruktur, arbeidsledighet, omfanget av pendling samt utdanningsnivå, hotellkapasitet, flyrutetilbud og antall flyreiser. I tilknytning til dette kan vi spesielt fremheve følgende:

- De 18 kommunene på Helgeland har vel 77 000 innbyggere. Folketallet er blitt redusert med vel 2 500 personer (3,2 %) fra 1990 til 2010. I Alstahaug bodde det 7 196 personer i 2009. Det er en nedgang på 12 personer (0,2 %) fra 2009. Fra 2009 til 2010 har antall innbyggere på Helgeland økt med 195 personer.
- Sysselsettingen på Helgeland har økt med 472 personer fra 2007 til 2008. Alstahaug bidro kun med 1 person til denne økningen. Sysselsettingsøkningen har relativt sett vært størst innenfor utvinning av råolje og naturgass samt i bygge- og anleggssektoren.
- Alstahaug skiller seg spesielt fra Helgeland som helhet ved en noe høyere andel sysselsatte i offentlig forvaltning og en betydelig høyere andel sysselsatte innenfor transport og kommunikasjon.
- Alle kommunene på Helgeland hadde noe færre arbeidsledige i 2008 enn i 2007. Nedgangen i ledighet var på 86 personer eller 10,8 %. I 2008 var det 710 registrerte arbeidsledige i regionen. I Alstahaug var det 85 registrerte arbeidsledige i 2008. Dette er en nedgang på 5 personer fra 2007.
- I 2008 var det 3 305 personer på Helgeland som arbeidet i en annen Helgelandskommune enn sin bostedskommune. Antall ”internpendlere” utgjorde 9 % av totalt antall sysselsatte i 2008. Leirfjord kommune har størst *relativ* utpendling med 35 % mens Sømna har størst *relativ* innpendling med 19 %. I absolutte tall er det Hemnes som har størst utpendling med 595 personer mens Rana har størst innpendling med 790 personer.
- Det er 298 personer som har Alstahaug som bosted som arbeider i en kommune *utenfor* Helgeland. De 5 viktigste ”utpendlerkommunene” er Trondheim (90), Bodø (43), Oslo (21), Bærum (21) og kontinentalsokkelen sør for 62°N (19).
- Det er 96 personer som har bosted i en kommune utenfor Helgeland, som har Alstahaug som arbeidssted. Disse er spredt på svært mange kommuner. De fire viktigste kommunene er (antall personer i parentes): Bodø (10), Trondheim (6), Meråker (5) og Oslo (4)
- Utdanningsnivået til befolkningen i Alstahaug og Brønnøy er lavere enn landsgjennomsnittet. Utdanningsnivået er noe høyere i Alstahaug enn i Brønnøy. I 2008 hadde eksempelvis 22 % av personer over 16 år i Alstahaug universitets- og høgskoleutdanning. Tilsvarende andel i Brønnøy var 19 %, mens andelen på landsbasis var 26,7 %. Fra 2007 til 2008 ser vi at andelen med universitets- og høgskoleutdanning har økt med 0,7 og 0,3 prosentpoeng i henholdsvis Alstahaug og Brønnøy.
- Hotellkapasiteten i Sandnessjøen (inkludert Leirfjord) er 93 rom (ca. 200 senger) fordelt på 69 rom ved Rica hotell og 24 rom ved Helgeland hotell. Begge hotellene har opplevd økning i antall overnattingsdøgn og mer bespisning på grunn av aktiviteter knyttet til Skarvutbyggingen.
- I 2009 ble det foretatt 59 716 reiser til/fra Sandnessjøen lufthavn Stokka. Dette er en økning på 3,4 % fra året før. I 2009 ble det foretatt 73 566 reiser til eller fra Brønnøysund lufthavn, Brønnøy. Dette er en økning på 4,4 % fra 2008. Det ble også foretatt 1 390 flybevegelser (avganger og landinger) med helikopter på Brønnøy lufthavn i 2009 i tilknytning til transport til/fra Norneskipet. Skarvutbyggingen genererer flere flyreiser, men økningen kan vanskelig kvantifiseres.

4. DEN REGIONALE KOMPETANSESITUASJONEN

”Vi mangler tre ting i Nord-Norge; kapital, nettverk og kompetanse, og dette mangler vi av helt naturlige årsaker. Kompetanse og nettverk er noe sør- og vestlandsindustrien har fått bygd opp sammen med oljeselskapene på staten og oljeselskapene sin regning helt fra 70- og 80-tallet.” Næringslivsaktør, Mo i Rana.

Hvis man ser historisk på hva næringsstrukturen på Helgeland har produsert av produkter og tjenester, har råvareproduksjon og primærnæringer vært det dominerende virket. Når petroleumsnæringen nå melder sin ankomst og legger til rette for lokalt næringsliv, er dette noe som fører til store muligheter for et næringsliv som har lite eller ingen erfaring innen denne bransjen, med noen få gode unntak, men samtidig fører det til store utfordringer. Et sentralt tema som har vært med på å prege debatten rundt ringvirkninger og effekter av Skarvutbyggingen har vært kompetanse og kompetansearbeidsplasser. I og med at vedlikeholds- og modifikasjonskontraktene for Skarv ikke har blitt presentert for markedet enda, er data-materialet for dette temaet i stor grad basert på aktørenes erfaringer fra andre prosjekter, samt deres forventninger til mulighetene på Skarv. Kontraktene er ventet å være klar ved utgangen av 2010/begynnelsen av 2011. Uttalelsen som introduserer dette kapitlet nevner at nordnorsk næringsliv mangler tre ting; kapital, nettverk og kompetanse. Denne uttalelsen kom frem av tre uanhengige aktører tidlig i prosessen, ble senere erkjent av andre aktører når dette ble inkludert som et av spørsmålene i intervjuguiden, og kan sies å sette rammene for det påfølgende kapitlet.

4.1 MANGLENDE INGENIØRKOMPETANSE

Under intervjuene var kompetanse et begrep som av samtlige ble sett på som et kritisk element for lokalindustriens rolle i petroleumsnæringen, og da særlig ingeniørkompetanse. Manglende ingeniørkompetanse og -kapasitet i regionen er noe BP Norge har sett og er fullt klar over. En BP-informant påpeker at det pr. i dag kun er noen få plasser i Norge man finner nok ingeniørkapasitet for å kunne ta større V&M-oppdrag, og at mindre lokale aktører dermed bør prøve å inngå allianser. *”Vi har gode ingeniører på mange områder, men erfaring fra vedlikehold og drift på en FPSO det har vi ikke”* sier en næringslivsaktør i Mo i Rana.

Denne uttalelsen gjenspeiler oppfatningen til flere av aktørene, som i dag har sterk ingeniørkompetanse innen bedriftens kjerneområder som tradisjonelt sett ikke har omhandlet petroleumsrelaterte aktiviteter. Helgeland V&M presiserer dette videre.

”Å få en Dr. ing. med kunnskap innen et spesielt felt opp til Sandnessjøen, ja det blir vanskelig. Det må man få gjennom et nettverk i et samarbeid. Vi må på en måte ta volumvarene hit for å bygge oss opp, så får de spesielle utfordringene bli levert av andre aktører”.

En annen BP-informant nevner også at det ofte kan være hensiktsmessig å inngå samarbeid med større etablerte aktører dersom det er snakk om oppdrag som krever spesialkompetanse, og fortsetter

”Da kan man gjerne få til et samarbeid med spesialister på det spesifikke området, og hvor en lokal bedrift utfører jobben. Det samarbeidet vil da gi mulighet for kompetanseheving lokalt”.

Imidlertid kan det se ut som dette er sterkt avhengig av hvilken bransje man tar for seg. En laboratoriebedrift i Mo Industripark kan fortelle at de besitter tung fagkompetanse innen de ulike fagfeltene, deriblant ingeniører, og at tilgangen til folk med rett kompetanse er relativt uproblematisk. Den samme aktøren fortsetter;

”Slik vi har sett det; dersom man har interessante arbeidsoppgaver, et spennende firma og en grei personalpolitikk, så får man også folk. Jeg er ikke helt enig i den beskrivelsen, eller det katastrofescenariot om at man ikke får tak i folk. Det er en ukultur som vi har fått i nord. Enten har vi ikke oppdrag, og har vi fått oppdrag så har vi ikke folk. Vi har det liksom ikke bra dersom vi ikke har noe og klage på”. Næringslivsaktør, Mo i Rana.

Tidligere i 2010 leverte denne laboratoriebedriften stål- og sveiseprosedyrer til en stor gassrørledning som skal gå fra Viborg i Russland og ned til Tyskland, som et ledd i å knytte Barentshavet til etablert infrastruktur og sentrale markeder¹². Dette er med på å illustrere hvilken kompetanse som finnes på Helgeland, da et slikt oppdrag i realiteten kunne gått til en hvilken som helst annen laboratoriebedrift på det åpne markedet.

4.2 FORMELLE KRAV FRA OLJESELSKAP OG STØRRE TEKNOLOGIEIERE

Hvis man ser på andre kompetanseområder var det flere aktører som kunne fortelle at bransjekunnskap enten er under utvikling eller at det kunne tilegnes gjennom andre avdelinger internt. Et logistikkelskap i Mo i Rana kunne fortelle at lokalavdelingen drar nytte av kompetanse på konsernnivå som hadde blitt opparbeidet gjennom nærmere 20 år i petroleumsbransjen. Denne kompetansen og erfaringen kunne ifølge informanten sees på som et ledd i det faktum at denne aktøren inngikk kontrakt med baseselskapet Asco, på vegne av BP Norge. Flere av aktørene har igangsatt sertifiseringsprosesser og registreringer av kvalitetsstempel, som Achillesregistrering og ISO-godkjenninger.

De to store verkstedskonsernene i Mo Industripark kunne fortelle at de har lagt ned betydelige ressurser i arbeidet med å heve sine bedriftsinterne systemer for å komme opp på det nivået som kreves av oljeselskapene, eller deres hovedkontraktører. I tillegg krever det statlige Petroleumstilsynet (Ptil) at krav som stilles til aktører er tilsvarende oppfylt for disse aktørenes leverandører, underleverandører og andre som er inkludert i prosjektet. Konsernsjefen i det ene verkstedkonsernet reflekterte rundt dette og kunne si følgende;

”Uansett hvor små aktørene er må de fortsatt forholde seg til de samme krav som stilles, selv om det kan være en kostnadskrevenende prosess. Samtidig er dette den eneste måten å få bygd opp kompetanse på området”.

Dette illustrerer et aspekt som medfører en mer langsiktig kompetanseheving i regionen, og som potensielt vil kunne sette aktører i posisjon for å kunne levere til andre fremtidige petroleumsprosjekter. I tillegg til slike organisatoriske kompetanseområder, kunne flere av aktørene fortelle at de enten har utplassert ansatte hos store oljeserviceselskap, eller at de har ansatt nytt personell med erfaring fra V&M. Noe BP har gjort for å åpne muligheten for lokale aktører er blant annet at de ikke har satt som krav at slike sertifiseringer og kvalitets-systemer må være på plass for å bli sett på som en potensiell leverandør.

¹² Se Barlindhaug (2005) for mer informasjon.

”Det vil være forskjellig i forhold til hva det dreier seg om, men det vi har sagt er at i den grad det er behov for sertifiseringer av ansatte eller firma så tar det tid og penger. Vi ønsker å komme i dialog med de selskapene det gjelder, spørre hvor lang tid det vil ta før sertifiseringer er på plass, for så å legge dette inn i anbudstiden. Ved å gå ut med anbud mye tidligere vil aktørene få en mulighet til å bli kvalifisert til tidspunktet hvor tilbudet gis” forteller en BP-representant.

En annen BP-representant påpeker at dette ikke vil være noen sovepute, og at aktørene selvfølgelig må være kvalifiserte for og faktisk kunne inngå kontrakt. Det som derimot må fremkomme, er at industrimiljøet på Helgeland besitter tung kompetanse på flere områder, med lange tradisjoner innen blant annet tungindustri og mekaniske tjenester. Det som er utfordringen for mange er rett og slett det faktum at olje- og gassnæringen medfører kompetanseområder som frem til i dag ikke har blitt utviklet i regionen.

4.3 HMS

Et kompetansekrav som stod frem som det kanskje viktigste å holde seg oppdatert på, var krav til HMS. I oljebransjen er sikkerhet noe som klart vektlegges før rent finansielle gevinster, og sikkerhetsperspektivet gjelder for alle involverte parter. Flere av aktørene kunne fortelle at selv om de har jobbet med store og potensielt farlige operasjoner over mange år og dermed har innarbeidet rutiner for å unngå skader og uhell, så er det helt andre krav som stilles i petroleumsnæringen.

En næringslivsaktør kom med følgende kommentar;

”Vi har levd i den villfarelse om at siden vi har jobbet med tungindustri her i Rana, så visste vi hva HMS-arbeid var, men der har vi måttet ta av oss hatten. Der måtte vi lære mye nytt. Det er et helt annet fokus som ligger milevis unna det man er vant til”.

Barth-Heyerdahl kunne fortelle at HMS-personell fra BP har vært fysisk til stede under steinlossing på Aqua Rock-anlegget under flere anledninger, og at det i begynnelsen virket helt uvirkelig med dykkere til stede og store redningsteam.

”Får vi en skade så har det enorme konsekvenser både for oss og for andre som er involvert. Man skal klare å tenke slik at alt er farlig, selv om man normalt er vant til at alt går bra for det gjør det jo. Man må snu på den og se på hva som kan være farlig” kunne han fortelle.

I etterkant har Aqua Rock innført strenge sikkerhetsrutiner i forbindelse med driften i steinbruddet. Blant annet har alle ansatte til enhver tid på seg en notisblokk hvor de skal notere enhver episode som bryter med bedriftens HMS-profil. ”Nå fungerer det, men det var vanskelig i begynnelsen” forteller han videre. HMS-fokuset i næringen er noe samtlige informanter var inneforstått med, og det kan se ut som om dette er en kompetanse som nå blir innarbeidet hos de ulike aktørene.

4.4 AKTØRENES SYNLIGGJØRING

En annen problemstilling som Helgelandsindustrien står ovenfor, er synliggjøring av hva som finnes av kompetanse og kapasitet i regionen. Dette er en mer usynlig barriere som flere

aktører trekker frem som et av de virkelig store problemene. Daglig leder i Aqua Rock, Øystein Barth-Heyerdahl, fortalte følgende;

”Vi ville ikke fått Aker hit uten at BP har instruert dem, det er jeg helt sikker på, men etter at de og basesjefen har vært her en stund så er de kjempefornøyd, for de har ikke visst at dette fantes. Hvorfor skulle de vite det?”.

Manglende synliggjøring fra nordnorske aktører sin side kan være noe av grunnen til at de store teknologieierne har dominert oljeservicemarkedet, og dermed har fått bygd opp et kompetansenivå i verdensklasse uten særlig konkurranse fra nordnorske aktører. En BP representant kunne fortelle at han var spesielt imponert over stål- og metallkunnskapene og sveisekompetansen som finnes i industriclusteret i Mo i Rana.

”Der blir åpenbart mye gjort, men det blir lite anerkjent utenfor området. Vinsjer og andre produkter blir tilnærmet ferdigstilt, for så å bli sendt videre til for eksempel Rolls Royce i Ulsteinvik. Der blir komponentene malt og påklistret merkelapper, og produktet går ut under Rolls Royce sitt merkenavn mens mesteparten av jobben og verdiskapingen blir gjort i Mo i Rana” illustrerer den samme BP representanten.

Videre kunne han fortelle at BP, og deres større leverandører, har blitt imponert over fasiliteter og maskinkapasitet som finnes i Sandnessjøen. Ruukki sine produksjonslokaler trekkes blant annet frem som svært positivt for muligheter til vedlikehold av store komponenter under innendørs kontrollerte former.

4.5 LEVERANDØRHIERARKIET

Relatert til den forestående diskusjonen er det et annet perspektiv som fremheves av flere aktører. I større petroleumsutbygginger eller petroleumsrelaterte V&M-oppdrag, er det ofte slik at feltoperatørene gir kontrakter til store etablerte aktører som har opparbeidet seg eksepsjonelle ferdigheter innen denne bransjen. En av informantene stilte seg ikke spørrende til det faktum at oljeselskap har en tendens til å benytte seg av eksisterende aktører, eller ”gamle kjente”, når kontrakter blir gitt.

”Det er ikke så merkelig egentlig. De har fått bygd opp relasjoner over lang tid og har sjelden skuffet, og derfor får de fortsette å levere. Det ligger nok en trygghet i å velge det kjente, og dette er noe vi som lokale aktører ofte sliter med”.

Dette er et ledd i diskusjonen rundt de regionale aktørenes plass i leverandørhierarkiet¹³. Et gjennomgående tema som ble fremhevet av informantene, var at de kunne vise til samarbeid med store teknologieiere som stod i front når tilbud skulle fremlegges. En aktør i Mo Industripark har levert til oljenæringen i en årrekke, men da som ”under-underleverandør”. På spørsmål om de har et ønske om å komme lenger opp i leverandørhierarkiet kunne informanten si følgende;

”Om det er et ønske? Ja absolutt! Vi kan velge å være en underleverandør til underleverandører, men vi kan nok delvis bygge opp mer og annen kompetanse ved å levere direkte

¹³ Med leverandørhierarki menes det her hvor de ulike aktørene befinner seg i næringskjeden når kontrakter foreligger

til oljeselskap – der tror vi det er mer kjøtt igjen på beinet”. Næringslivsaktør, Mo Industri-park.

En aktør kunne fortelle at de var i gang med en prekvalifiseringsprosess for Norne og Statoil med andre mindre partnere, men at de raskt innså at det ikke var noen farbar vei. Etter denne erfaringen inngikk den samme aktøren relativt nylig et samarbeid med Aibel og Hålogaland Olje og Energi¹⁴ mot nevnte Norne, hvor Aibel fronter anbudet.

”Vi har Aibel som sikkerhetsventil, som da blir Statoil sin sikkerhetsventil. Dersom vi ikke kan bygge opp så raskt som vi trodde, eller mislykkes, så er det en liten avdeling som må omrokkeres hos Aibel så er problemet løst. På den måten sikrer vi kompetansen hvis vi lykkes” fortsetter informanten.

Helgeland V&M inngikk, som nevnt, en intensjonsavtale med Aker blant annet mot Skarv. En av årsakene til dette samarbeidet er ifølge Olav Botn at man da får tilgang til spesialkompetanse som ikke finnes i regionen. Nord Miljø, som ble oppkjøpt av Sar-gruppen, er i en litt annen situasjon. I 1997 inngikk aktøren en femårs direktekontrakt på avfallshåndtering for Norne, noe som ble bedriftens første petroleumsrelaterte oppdrag. I forbindelse med Skarvutbyggingen, og senere drift, ble Sar-gruppen tildelt hovedkontrakten av baseoperatøren Asco, og på grunn av eierskapssituasjonen ble Nord Miljø den utøvende part i Sandnessjøen. Derimot var dette ifølge Nord Miljø en skuffelse.

”Vi synes det er viktig å ha en direkte kontrakt mot BP ut fra to forhold. Punkt én er at vi får bygge opp vår kompetanse i forhold til hva kunden egentlig etterspør. Direkte kundekontakt mot oljeselskapet og deres behov er veldig viktig. Som underleverandør blir du avskåret fra den direktekontakten, du får en konkret jobb du må gjøre og du får den ofte for en lavere pris. Neste punkt er at man ikke får mulighet til å bygge opp kapital. Man blir ”skviset” på pris fordi den som sitter på hovedkontrakten ofte vil spille underleverandørene opp mot hverandre”.

Informanten forteller videre at det relativt enkelt kunne blitt tildelt lokale kontrakter i dette tilfellet, hvor tre lokale aktører kunne konkurrert. På kontrakten som går på behandling av borekaks og -slam kunne den samme aktøren frustrert fortelle at kontraktsstrukturen ble lagt opp slik at både onshore og offshore ble et krav for leverandørene, og at det dermed var kun 2-3 selskaper i Norge som hadde den rette kompetansen. Nord Miljø som i 12 år har bygd opp relatert infrastruktur i Sandnessjøen hadde dermed ingen mulighet til å konkurrere på denne tjenesten.

”I stedet for at vi fikk lov å være med å bygge opp dette systemet i Sandnessjøen, så kommer det inn et nytt selskap som ikke en gang har en postkasse der. Vi har bygd opp infrastruktur gjennom 12 år som nå ikke blir brukt. Det er en ting å tape et anbud men det er noe annet å ikke en gang få lov å stille til start”.

I denne aktørens tilfelle ser vi altså at kompetanse og infrastruktur ligger til rette for onshore-operasjoner, men at muligheten forsvinner med mangelen på offshorekompetanse. At lokale aktører nesten uten unntak havner et stykke ned i leverandørhierarkiet var derimot ikke noe som umiddelbart ble sett på som negativt av samtlige informanter. Olav Botn i Helgeland V&M mener det er for tidlig for mange av selskapene på Helgeland å levere direkte til

¹⁴ Hålogaland Olje og Energi er en aktørkonstellasjon bestående av 10 firma fra Nordland og Troms fylke

oljeselskap, i form av større modifikasjonsoppdrag som krever spesiell kompetanse og stor kapasitet, og at risikobildet i mange tilfeller kan bli for høyt. Han mener, heller at å ligge som underleverandør med en god avtale i bunn er en bedre strategi, og at dette kan være steget inn i næringen.

4.6 LOKALT, REGIONALT OG NASJONALT SAMARBEID

I likhet med funnene i del 1 av Skarvrapporten som ble publisert i 2009, er samarbeid, eller rettere sagt mangelen på samarbeid, noe mange av informantene trekker frem som et hinder for kompetanseheving i regionen. Arnfinn Bærheim i BP Norge forteller at BP har vært klare på at lokalt samarbeid, som fører til større og mer tverrfaglige enheter, er et ønske fra deres side, og at dette vil kunne øke sjansene for å komme i en leverandørposisjon. Det mest handfaste beviset på at dette er fulgt opp finner vi i Helgeland V&M. Denne konstellasjonen av Sandnessjølokalisererte firma ble etablert høsten 2008, og underskrev et år senere en MoU-avtale med Aker Solutions på eventuelle fremtidige oppdrag i Nord-Norge.

I likhet med Helgeland V&M er det flere regionale aktører som har gått frem med en lignende strategi, hvor man søker samarbeid med større og veletablerte nasjonale vedlikeholds- og modifikasjonsaktører. Dette er MOMEK Group et annet eksempel på. I april 2010 ble det inngått en V&M-kontrakt med Odfjell Drilling som omhandlet vedlikehold på alt av denne aktørens utstyr i Nord-Norge¹⁵.

Et annet eksempel på aktiviteter rettet mot regional kompetanseheving er Olje- og Gassnettverk Helgeland. Dette nettverksprosjektet er nå i en fase hvor det søkes om finansiering fra Innovasjon Norge, og hvor Mo Industriinkubator i Mo Industripark står som prosjekteier. Fra prosjektets første møte har flere sentrale olje- og gassaktører, hovedsakelig lokalisert i Mo i Rana, deltatt, men et helt sentralt mål er at nettverket skal bestå av aktører fra hele Helgeland. Prosjektets overordnede mål er å øke andelen av leveranser til petroleumsnæringen, nasjonalt og internasjonalt, fra Helgeland. I tillegg er det i prosjektskissen nedsatt flere delmål, deriblant økt synliggjøring av den regionale industrisammensetningen, aktørsamarbeid mellom kommunegrensene, økt forståelse av petroleumsnæringen, og inkludering av studenter og stipendiater. Resultatet av dette prosjektet vil kunne være med på å knyte sammen industrien i regionen og dermed øke muligheten for interregionalt samarbeid, samt og oppnå et regionalt kompetanseløft.

Nord Miljø har i flere år operert i petroleumsnæringen med sine avfallshåndteringstjenester, og da også gjennom samarbeid med andre aktører. Rein fjell kommenterer følgende;

“Man kommer ikke bort i fra det at enten må selskapene splitte opp kontraktene, eller så må man inn å samarbeide med noen store landsdekkende selskap som har markedskontakt og erfaring fra offshorebransjen”.

I Nord Miljø sitt tilfelle ble de den utøvende part på vegne av sin forretningsmessige eier, SAR-gruppen, for Skarv, men sitter ikke i en direkte leverandørposisjon selv om kontrakten var av en art som selskapet kunne håndtert. En annen aktør kommenterer også kontraktsstørrelsene som et potensielt hinder for regional kompetanseheving;

¹⁵ Se pressemelding for mer informasjon www.momek.no.

”Hvis vi nå tenker oss at nordnorsk næringsliv skal ta steget ut i offshoreindustrien, så blir volumene for små. En vedlikeholdskontrakt på pumper til en verdi av 10 millioner kroner bare mot Skarv, det blir for smått, det bygger for lite. Det er for lite til at aktører skal kunne etablere seg her oppe, og det er for lite til at vi skal kunne bygge tung kompetanse på området – det må være flere sånne huber for at det skal monne. Man bygger ikke opp en spesiell kompetanse hvis man ikke er i posisjon til å ha en ordre på det, da særdeles innen V&M. Man kan ikke ansette 10 spesialistingeniører på spekulasjon.. da er man konkurs før man vet ordet av det. Dette er uansett ikke BP sin feil. Vi kan ikke klandre BP for at de ikke har et større behov i så måte, så BP har gjort en bra jobb”.

For Aqua Rock sin del, var det å få en kontrakt å vise til med på å avgjøre hvorvidt selskapet kunne starte driften eller ikke. Barth-Heyerdahl kunne fortelle at finansiering av 50 millioner for oppstartsfasen var umulig uten å ha en kontrakt å vise til. Når de så fikk kontrakten på Skarv, på vegne av Boskalis, var finansiering helt uproblematisk. Noe annet som har vist seg å være tilfelle for Aqua Rock, er det faktum at selskapet nå har tatt steget ut og blitt en etablert steinleverandør som opererer mot andre oljeselskap og prosjekter. Heyerdahl berømmer BP som ”first mover”, noe som har vist andre at en nyetablert og helt ukjent aktør har levert sine tjenester til de rette spesifikasjonene. Kompetanse som særlig har gått på HMS og andre sikkerhetsprosedyrer, samt det faktum at Aqua Rock har fått bygd opp et industri-anlegg som har de rette kvalifikasjonene og tilstrekkelig kapasitet, er noe BP skal ha all ære for å ha bidratt til. Dette har igjen ført til at Aqua Rock har inngått samarbeid med flere andre større leverandører som har åpnet nye muligheter. På spørsmål om hva slike samarbeid har betydd kunne Barth-Heyerdahl si

”Vi hadde ikke hatt en sjanse. Dette er så kostbart, og vi er så små. Uten det gode forholdet vi har til blant annet Tidewave, Van Oord og Boskalis, så hadde vi ikke hatt en sjanse”.

4.7 REGIONAL KOMPETANSEHEVING

Et ledd i BP Norges strategi for å skape ringvirkninger av Skarvutbyggingen har omhandlet regional kompetanseheving. BP har fortsatt sitt informasjonsarbeid for å få ungdom til å velge fag som næringslivet etterspør. Særlig motiverer BP unge kvinnelige elever til å velge teknologifag. I den videregående skolen på Helgeland finner vi i dag ulike tilbud som kan relateres til fremtidig rekruttering og lærlingplasser i petroleumsnæringen, og da kanskje spesielt brønnteknikklinjen ved Sandnessjøen Videregående Skole. Mosjøen Videregående Skole opplever nå svært gode søkertall på prosesslinjen, og har lærlinger i kontakt med BP. I tillegg til disse fagutdanningene, finner vi et høgskolemiljø i Mo i Rana hvor Høgskolen i Bodø har to fakultetsavdelinger; Handelshøgskolen og Profesjonshøgskolen. BP Norge, sammen med Nordland fylkeskommune, besluttet i 2009 å finansiere en stipendiatstilling ved studiested Mo i Rana, og denne stillingen ble besatt oktober samme år. Forskningsfokuset i denne stipendiatstillingen vil i grove trekk omhandle regionens industrisammensetting sett i forhold til den blomstrende olje- og gassaktiviteten på Helgelandskysten, og vil pågå over fire år. I løpet av denne fireårsperioden vil stipendiaten også bidra som foreleser og veileder ved avdelingen i Mo i Rana, noe som drar ringvirkningsperspektivet i en mer langsiktig retning. Hvis man for eksempel ser på finansiell sponing av et lokalt fotballag kontra denne type ringvirkning, er det klart at dette vil kunne ha en mer langsiktig og sammensatt effekt. Man vil ikke bare støtte Handelshøgskolen i Bodø som regional forskningsinstitusjon, men også oppnå en økt permanent forskerkompetanse i Helgelandregionen. Som en konsekvens av

denne stipendiatorordningen vil det i løpet av 2010 ansettes to til stipendiater på Mo, noe som igjen fører til et langsiktig lokalt forskermiljø.

At man nå får et forskermiljø på Helgeland vil gi muligheter for en tettere kobling mellom forskning og næringsliv, hvor man sitter i umiddelbar nærhet til et sammensatt industrimiljø. Signaler gitt fra stipendiaten som ble ansatt i 2009, samt masterstudenter i Mo i Rana, er at næringslivet på Helgeland ønsker denne nye dimensjonen velkommen som en del av industrimiljøet.

I sum kan man nå si at BP Norge sin satsing for å øke kompetansen i regionen strekker seg helt fra barneskoler med First Lego League, ungdomsskoler med seminarer og informasjonsdager, videregående skoler med trykk på mer petroleumsrettede tilbud, og høgskolemiljø med foredrag samt stipendiatfinansiering.

4.8 RINGVIRKNINGER AV SKARVUTBYGGINGEN; TILRETTELEGGING OG STATUS QUO

”Om 10 år er det garantert to hotell i Sandnessjøen, det er jeg helt sikker på. Hvis Sandnessjøen, Mo i Rana, Mosjøen, Brønnøy og andre i lokalmiljøet klarer å levere, så kommer mer og mer til å bli lagt hit”. Næringslivsaktør i Sandnessjøen.

Av den første Skarvrapporten, som tok for seg perioden juni 2006 til juni 2009 og ble publisert høsten 2009, konkluderte vi med at man allerede så klare ringvirkninger av Skarvutbyggingen. I tillegg var det en felles oppfatning om at mer ville komme. I årets rapport vil vi, i tillegg til å se på hvilke ulike ringvirkninger som har kommet det siste året, se på hva som gjøres av de ulike partene for å legge til rette for økte ringvirkninger. I all hovedsak er det tre parter som isolert og sammen kan fungere som tilretteleggere; lokalt næringsliv, det lokale- og regionalpolitiske miljø, samt BP. I det følgende kapitlet vil vi gå inn i denne problemstillingen, og kartlegge hva som er gjort i perioden juni 2009 til mars 2010.

Hvilke strategiske grep gjør så de ulike aktørene for å kunne utvikle seg som aktør i det mulighetsvinduet som nå har oppstått? Det første vi observerte var at flere av aktørene nå begynner å se verdien av å tenke samarbeid. Sandnessjøkonstellasjonen Helgeland V&M er et godt og materialisert eksempel på at slikt samarbeid kan gi resultater. De undertegnet høsten 2009 en MoU-avtale¹⁶ med Aker Solutions for fremtidige oppdrag i Nord-Norge. Gjennom samarbeidsformen de åtte selskapene i Helgeland V&M inngikk, skapte det umiddelbart en større mulighet for å hevde seg som en tyngre vedlikeholds- og modifikasjonsaktør enn de åtte selskapene hver for seg. I tillegg har Kunnskapsparken Helgeland og Mo Industri-inkubator det siste året initiert Olje- og Gassnettverk Helgeland, et samarbeidsprosjekt hvis formål er å øke andelen av regionale leveranser til petroleumsnæringen. Forskjellen fra Helgeland V&M, som også deltar i dette nettverket, er at prosjektet ikke har allianser som utgangspunkt. Nettverket skal fungere som en kommunikasjonsarena for læring, samarbeidsprosjekt og kompetanseheving, hvor innovative samarbeidsprosjekt på tvers av og mellom aktørene er et av de langsiktige målene. Gjennom et slikt nettverk vil enkelte aktører potensielt kunne få den drahjelpen som trengs for å ta steget ut i petroleumsnæringen, samt at de eksisterende leverandørene vil kunne oppnå kompetanseløft og allianser som hever muligheten for ytterligere leveranser.

¹⁶ MoU er en forkortelse for Memorandum of Understanding, og betyr intensjonsavtale

I tillegg til ulike samarbeidsformer og fora, er flere av de større aktørene i ferd med å heve intern organisasjonsmessig kompetanse. Faktum er at petroleumsnæringen representerer et ”kompetansesjokk” for mange i den regionale industrisammensetningen. Dette blir av mange møtt med kompetanseløft som hever for eksempel HMS-nivå til de standarder som kreves av oljeselskap og store teknologieiere. I tillegg har flere aktører lagt ned betydelige ressurser i sertifiseringsprosesser som ofte kravsettes av oppdragsgivere. Disse ulike kompetanseløftene vil øke aktørenes muligheter til å øke andeler innen petroleumsnæringen, ikke bare for Skarv, men også for andre utbygginger og prosjekter i Norskehavet og ellers på sokkelen. De selskap som ikke foretar seg disse strategiske grepene, ofte på grunn av det høye ressurskravet slike prosesser krever, er derimot fortsatt representert i anbudsprosessene på grunn av BPs anbudsstrategi, men vil fortsatt måtte imøtekomme BPs standarder og krav blant annet innen HMS.

4.8.1 Shippingselskapenes rolle

En aktør som viste seg å bli en spennende observasjon, var shippingagentenes rolle for benyttelse av lokale aktører. Mo Shipping, et shippingselskap i Mo i Rana, har blant annet servet skipningene i forbindelse med steinleggingen fra Aqua Rock, og også trafikk i forbindelse med ulike supplybåter som ankommer og skiper ut fra Sandnessjøen. En av agentene i Mo Shipping kunne fortelle at det ble sett på med skepsis at et selskap lokalisert i Mo i Rana skulle være såpass tungt inne på agentsiden.

”Vi har sett eksempler på andre skipninger til Sandnessjøen, hvor andre shippingselskap har servet aktivitetene, hvor det kommer trailere med mat fra Bergen. [...] Det blir ikke tatt godt i mot, og det er ikke rart i det hele tatt”.

Den samme aktøren kunne fortelle at de har som prinsipp å benytte seg av lokale aktører i så stor grad som mulig.

”Jeg vet ikke hvor mange aktører vi har vært i kontakt med i Sandnessjøen, men jeg har inntrykket av at det er nesten alle. [...] Man kjører ikke fisk til Lofoten altså.. Det man kan skaffe lokalt, det skaffer vi lokalt”, fortsetter han.

I tillegg har selskapet bemerket seg at det foreligger en stor vilje til å stille opp dersom noe blir etterspurt, og ofte på kort varsel. I et tilfelle ble agenten forespurt om å ordne med fotograf for å ta passbilder om bord. Den lokale fotografen i Sandnessjøen stengte butikken en hel dag, og stilte opp uten store spørsmål. I et annet tilfelle kan det være behov for crew-transport, og her har det samme agentselskapet opprettet samarbeid med lokale transportører.

”Han er en man slipper å ringe for å spørre om ting er på plass, og det er sånne karer man vil ha i systemet”.

4.8.2 Infrastruktur

I likhet med observasjonene fra den første rapporten som ble publisert høsten 2009, ser vi også i år at Alstahaug kommune har fortsatt sin risikovillighet. Forskjellen i årets rapport er at denne risikovilligheten har gitt resultater. I hovedsak gjelder dette basetildelingen som BP foretok sommeren 2009, som førte til at Asco etablerte seg i Sandnessjøen. Asco har det siste året investert store beløp i bygninger og anleggsmasse på Horvnes som ble regulert i tiden før

basetildelingen. I tillegg har andre aktører satt opp bygg, mens andre har slike prosesser pågående. Ordføreren i Alstahaug kommune forteller;

”Min opplevelse er at det nå er et klarere bilde på arealdisponeringen på Horvnes, og en del avtaler med Alstahaug kommune, Havnevesenet og en del private aktører har også blitt avklart det siste året. Det ser vi også relatert til at vi har fått en rask eskalering i aktiviteten her ute, i forhold til å føre opp bygg og anlegg i regi av private aktører”.

Det neste prosjektet som er under planlegging, er sammenbindingen av de to baseområdene på Horvnes og Strendene.

”Min tanke, dette fra det offentlige, er at med en sammenbinding så vil man kunne få ut ekstraverdier av de investeringene som er gjort på Strendene og som nå gjøres på Horvnes. 2+2 blir her 5”, fortsetter ordføreren.

Det er prosjektert flere muligheter, men en tunnelloøsning under RV17 sees på som den mest hensiktsmessige. Årsaken til denne prosjekteringen er problemet med transport av større gjenstander mellom baseområdene som er forbudt langs riksvei, noe som potensielt kan bli et større problem i tiden fremover når aktiviteten på de to baseområdene øker. Ved å forenkle korrespondansen mellom de to baseområdene, vil arealene med tilhørende infrastruktur og bygningsmasse kunne benyttes med en mye større dynamikk, og samtidig øke den totale kapasiteten.

4.8.3 Politisk samhandling

I likhet med næringslivet, har det politiske miljøet i regionen nå innsett at en felles arena for petroleumsrelatert dialog er nødvendig. I den forbindelse har de tre regionrådene på Helgeland, indre-, ytre- og Helgeland regionråd, sammen dannet Helgeland Olje- og Gassutvalg. Utvalget inkluderer ordførere fra seks Helgelandskommuner, i tillegg til Sonja Steen fra fylkeskommunen som leder Nordland Olje- og Gassutvalg.

”Formålet er ganske enkelt at de tre regionrådene skal tenke som ett, relatert til olje og gass. Så skal vårt arbeid være knyttet opp mot Nordland Olje- og Gassutvalg som er satt ned av fylkesrådet”, forteller ordføreren i Alstahaug kommune, og fortsetter:

”Det er også signaler fra næringen at dette er særdeles positivt, og jeg tror også dette vil gi en positiv gevinst i den politiske samhandlingen på Helgeland”.

Dette var en erkjennelse som kom klart frem i den første rapporten, hvor flere aktører så på de motstridende politiske meningene som et hinder for videre utvikling.

I tillegg fortsetter Alstahaug kommune arbeidet med hotellkapasitet i sentrum, samt kulturhus. Salgssjefen i Rica Hotel Sandnessjøen kunne fortelle at det gjennomsnittlige belegget i dag ikke tilsier et prekært behov for hotellutvidelse, men at det ofte er problematisk når man får forespørsler på kort varsel. I tillegg trekker salgssjefen frem et annet aspekt;

”Dersom Victoria, Gro, Luva, og andre bygges ut, og vi kan få 4-5 rigger som ligger i 20-30 år, ja det vil bety kjempe mye for hotellnæringen. Da er det antakeligvis ikke nok med bare ett hotell i Sandnessjøen”.

I dag er det hovedsakelig toppene som fører til kapasitetsproblemer, men dette er en svært uønskelig situasjon. I Brønnøysund, med den største pågangen av crewskift, er Thon-hotellet nå under utbygging som vil øke overnattingskapasiteten betraktelig. Himmelblå kafé ved Brønnøy lufthavn rapporterer betydelige ringvirkninger i forbindelse med crewskift – og da spesielt i forbindelse med leie av møterom, videokonferanse, og bespisning.

4.8.4 BP som tilrettelegger

Det som kan sees på som en av de mest direkte mekanismene for tilrettelegging av ringvirkninger, er BPs kommunikasjonsstrategi. Som vi fastslo i den første rapporten, har BP lagt ned relativt store ressurser i å kommunisere med regionalt næringsliv. Dette har vært med på å bevisstgjøre hvilke muligheter som faktisk finnes for lokalindustrien, samt hvilke begrensninger som foreligger og hva som bør etterkommes.

En BP-representant kunne fortelle at han jobbet med Valhall, Ula og Skarv, men at Skarv blir behandlet som et eget isolert prosjekt.

”Det er helt egne forpliktelser der oppe og en helt ny asset, så vi må gjøre en del grep spesifikt for Skarv”, forteller han.

Dette underbygger BPs strategi for å legge til rette for ringvirkninger, ved at regionen blir behandlet på en annen måte enn de mer etablerte olje- og gassområdene i Norge. På et område er dette særdeles synlig, og det er måten BP har, og skal dele opp kontraktene i forbindelse med driftsfasen. En slik oppdeling av kontrakter er i de fleste tilfeller en forutsetning for at lokalt næringsliv skal kunne ha muligheten til å komme i en leverandørposisjon. Den samme informanten påpeker samtidig at BP ikke kan sette Nordnorske leverandører i en særstilling bare på grunn av deres geografiske posisjon.

”Vi kan aldri si direkte at ”ja dette er riktig og dette er bra” og love de noe. Vi kan ikke love dem noe som helst. Det vi kan gjøre er å si at de jobber riktig fram mot å kunne være med å konkurrere”.

En slik tilnærming kan i enkelte tilfeller være den pushfaktoren som faktisk gjør at aktører ser muligheten og verdien av å posisjonere seg for å levere anbud.

Et annet aspekt som kan tilskrives BP og Skarvutbyggingen, er deres rolle som first-mover til Sandnessjøen. Etter valget av forsyningsbase i Sandnessjøen har man sett en rask eskalering av nyetableringer, hovedsakelig i form av fremskutte bedriftskontorer. Hovedsakelig ser man at lokalene til Sentrum Næringshage i sentrum av byen og Helgeland Næringspark på Strendene fylles opp.

”Det er med relativt stor sikkerhet man kan si at disse aktørene aldri ville fattet beslutning om å etablere seg i Sandnessjøen, uten at baseområdene nå utvikles og tas i bruk”, sier Heyerdahl i Aqua Rock.

En detaljert oversikt over disse nyetablerte aktørene vil bli presentert i rapporten som publiseres i løpet av 2011.

4.9 OPPSUMMERING

I kapittel 4 har vi fått frem hvilke oppfatninger de ulike aktørene har til den regionale kompetansesituasjonen, samt hva som gjøres og bør gjøres for å legge til rette for økte ringvirkninger av Skarvutbyggingen og andre fremtidige feltutbygginger. De data som er blitt fremlagt, er basert på intervjuer med 23 personer fra næringsliv, lokale- og regionale politikere, og BP Norge. I denne oppsummeringen vil vi presentere hovedtrekkene fra undersøkelsen.

- Skarvutbyggingen representerer et ”kompetansesjokk” for mange av aktørene på Helgeland. Enkelte har gode rutiner og tilstrekkelig kompetanse for å kunne levere til petroleumsnæringen, men for majoriteten er dette ukjent terreng. Dette har ført til at enkelte ekskluderer olje og gass fra sine satsningsområder, og heller fokuserer på sine primæraktiviteter.
- Alstahaug kommunes risikovillighet i tiden frem til basetildelingen har vist seg å gi avkastning. Dette har vært med på å prege premissene og den raske utviklingen man nå ser på industriområdene som ble regulert.
- Fortsatt er aktørenes formening at BP har gjort sine ting riktig. Det knyttes særdeles stor spenning til kontraktsstrukturen og det lokale bidrag, knyttet til vedlikehold og modifikasjonsaktiviteter som vil bli tildelt i løpet av 2010/begynnelsen av 2011.
- Av den første rapporten som ble publisert, var samarbeid et av de mer kritiske elementene som ble forespurt både av næringsliv, BP, og det politiske miljø. Nå ser man at aktører både har og er i ferd med å danne samarbeidskoalisjoner for å styrke seg. I tillegg ser man at flere søker samarbeid med større teknologieiere for ytterligere å få fotfeste innen petroleumsnæringen. I det politiske miljøet har man etablert Helgeland Olje- og Gassutvalg, en interkommunal felles satsing mot olje- og gassnæringen.
- Gjennom BPs kommunikasjonsstrategi ser man at aktørenes tankesett særlig relatert til HMS har endret seg betraktelig. Store deler av aktørbildet har jobbet innen tungindustri over flere år, noen over flere tiår, men har innsett at petroleumsnæringen representerer en ny dimensjon. I tillegg ser vi at deler av aktørbildet nå setter inn ressurser for å heve sine bedriftsinterne kvalitetssystemer gjennom ISO-sertifiseringer o.l.
- I løpet av det siste året har et relativt stort antall aktører etablert fremskutte kontoravdelinger i Sandnessjøen, og man ser tendensene av et mer dynamisk petroleumsmiljø. En fullstendig oversikt av disse vil bli presentert i rapport 3.
- Rekrutteringen av Skarv offshorepersonell er gjennomført, og over 20 % av de eksternt rekrutterte er fra Nordland. Rekrutteringen av inntil 16 personer til BP i Sandnessjøen har startet

I sum kan man si at det siste året har materialisert et bredere spekter av ringvirkninger, og at regionen nå har innsett hvilken betydning Skarvutbyggingen og andre potensielle utbygginger kan få. Basetildelingen og de store investeringene som er blitt gjort på Horvnes kan sees på som den mest avgjørende og utløsende faktor. At Statoil nå vurderer en omstrukturering av sine prosesser og strategier på Norne, kan til en viss grad sees på som en konsekvens av BPs positive inntog i Helgelandsregionen. I tillegg er det en generell optimisme og velvilje blant aktørene, spesielt i Sandnessjøen. En næringslivsaktør i Sandnessjøen forteller;

”Vi står på hodet for dem når de kommer og vi ordner opp alt. Vi sier ja til alt hele tiden, så ringer vi kommunen og sier at nå stopper dere oss altså ikke. Det er ikke noe artig, men blir man anmeldt for at man bygger på en industritomt, ja da må de bare anmelde. Man kan ikke la kontraktene gå fra Sandnessjøen”. Dette er en bratt lærekurve [...] Hvis vi ikke hadde lært, så hadde vi brukket ryggen. Vi lærer hver dag”.

En annen aktør hevder at *”99 % av henvendelsene vi har fått har man fått gjort i lokalmiljøet i Sandnessjøen. Jeg har inntrykket av at de står på, og at de er ivrige. Det skulle kanskje bare mangle, men den beste måten å markedsføre seg på, det er å komme på banen og vise at man kan gjøre en jobb”.*

5. ANBEFALINGER

I det følgende kapittelet vil vi gi en oppsummering av våre observasjoner i intervjuer og sekundærdata, og komme med anbefalinger til BP Norge, regionens næringsliv, samt det politiske miljø. Anbefalingene vil gjenspeile hovedtrekkene av hva de ulike partene ser på som sentrale i den videre utviklingen av Helgeland som regional petroleumshovedstad.

5.1 ANBEFALINGER TIL BP NORGE

For BP Norge vil vi fremheve følgende anbefalinger:

- Realiser signalene som er gitt i forbindelse med tildeling av lokale kontrakter til driftsfasen. I tillegg observerer vi en viss utålmodighet i forbindelse med den forsinkede kontraktsstrukturen.
- Det bør legges føringer på de større kontraktørene i forbindelse med samarbeidsavtaler med lokale aktører.
- Fortsett kommunikasjonen med lokalt næringsliv.
- Inngå samt oppretthold tett dialog med nylig etablerte Helgeland Olje- og Gassutvalg.
- Bidra til å få flere aktører etablert i regionen. En slik tilnærming med et felles miljø vil kunne føre til gevinster for alle parter.

5.2 ANBEFALINGER TIL NÆRINGSLIVET I NORDLAND

Til det regionale næringslivet fremheves følgende anbefalinger:

- Aktører med et genuint ønske om å ta del i Skarvutbyggingen bør aktivt posisjonere seg. Dette sender positive signaler til beslutningstakere, og muliggjør involvering i de framtidige anbudsprosessene. Dette gjelder også andre aktørers potensielle prospekter i Norskehavet.
- Aktørene bør fortsette å tenke samarbeid. I de tilfeller hvor enkelte kompetanseområder mangler, kan samarbeid med større teknologieiere være det som må til for å komme i en leverandørposisjon. I tillegg bør aktørene i større grad se på mulige interkommunale samarbeidsprosjekter.
- For økt synliggjøring bør aktørene delta aktivt i nasjonale fora og arrangement som omhandler petroleumsrelaterte tema.
- Aktørene bør kartlegge hvilke kompetansebehov som må tettes for å kunne ta en større del av potensielle lokale kontrakter.
- Ikke forvent særbehandling som nordnorske leverandører. Nasjonale aktører konkurrerer i det samme markedet, og konkurranse styres av strenge lovgivninger.
- Ha en tett dialog med det politiske miljø, og forklar hva som bør legges til rette.

5.3 ANBEFALINGER TIL OFFENTLIGE MYNDIGHETER

Følgende anbefalinger fremheves for offentlige myndigheter:

- Manglende eller dårlig infrastruktur trekkes igjen frem som et hinder for ytterligere utvikling i regionen. Dette gjelder spesielt veiforbindelse som reduserer problemet med lang reisetid mellom kommunene i Helgelandsregionen. Når det gjelder flytilbud, anbefales forlengelse av Stokka til 1 199 meter som representerer en relativt beskjeden investering, samt enighet om plassering av storflyplass som muliggjør den videre prosessen for realisering.
- Fortsett profilering av Sandnessjøen som baseby, og Helgeland som et industrielt senter med umiddelbar nærhet til petroleumsaktivitetene i Norskehavet. Dette bør gjennomføres i dialog med lokale aktører.
- Fortsett tilrettelegging for utvikling av Sandnessjøen som baseby, og da spesielt reguleringer for hotellutbygging. I tillegg bør det som en langsiktig strategi sees på muligheten for ytterligere arealdisponering for industrielle formål.
- Det politiske miljø bør fortsette sine planer rundt gass til land for ny kraftkrevende industri, da spesielt med tanke på potensielle fremtidige gassfunn og utbygginger.

REFERANSER

Barlindhaug (2005). ”Petroleumsvirksomhet i Barentshavet – Utbyggingsperspektiver og ringvirkninger”.

BP (2006a). Konsekvensutredning Skarv og Idun, juli.

BP (2006b). Konsekvensutredning Skarv og Idun; Svar på høringsuttalelser, desember.

Henriksen, JT m. f. (2009). Ringvirkninger av Skarvutbyggingen – del 1, 2006-2009. SIB-rapport 4/2009. Handelshøgskolen i Bodø.

Kunnskapsparken i Bodø (2008). Levert! Petroleumsrelatert leverandørindustri, Nordland.

www.avinor.no/avinor/trafikk/10_Trafikkstatistikk.

www.ssb.no.

http://www.mil.no/multimedia/archive/00067/Perspektivanalysen_-_67147a.pdf.

http://momek.no/attachments/074_Pressemelding_OWS_MOMEK_060410.pdf.

Handelshøgskolen i Bodø (HHB) ble etablert i 1985 under navnet Siviløkonomutdanningen i Bodø, og er en av tre handelshøgskoler i Norge. HHB tilbyr en rekke utdanninger på bachelor, master og PhD nivå, og forskning innen en rekke områder. Ved HHB er det totalt ca. 1000 studenter og om lag 80 ansatte.

Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi AS ble etablert i 2004, og utfører utrednings- og forskningsoppdrag innenfor HHBs fagområder. Senteret er samlokalisert med HHB.

Nordområdesenteret (NOS) ble etablert i 2007, og er knyttet til Handelshøgskolen i Bodø. Ved senteret fokuseres det på muligheter for næringslivet i nordområdene. I samarbeid med næringslivet og offentlig administrasjon i Norge og internasjonalt har senteret flere masterstudier samt flere forskningsoppdrag og utredninger.

Bodø Graduate School of Business (HHB) was established in 1985 and is one of three business schools in Norway. Located in Bodø, Northern Norway, we offer various business courses, research, post-graduate training and business development. Today, HHB has approximately 80 academic positions and roughly 1,000 students distributed across bachelor-, master- and PhD programs.

Centre for Innovation and Economics was established in 2004, and carries out research projects within the same research areas as Bodø Graduate School of Business. The centre is located together with Bodø Graduate School of Business.

The High North Centre for Business and Governance was established in 2007 and is a part of Bodø Graduate School of Business. The centre focuses on opportunities for businesses in the High North. Several international educational programmes at the masters level, and research programs are developed and run in close cooperation with businesses and the public sector in Norway and internationally.