

MELDING AV FORETAKSSAMMENSLUTNING
jf. konkurranseloven § 18 første ledd

mellom
Prosafe SE
og
Floatel International Ltd

Oslo, 4. juni 2019

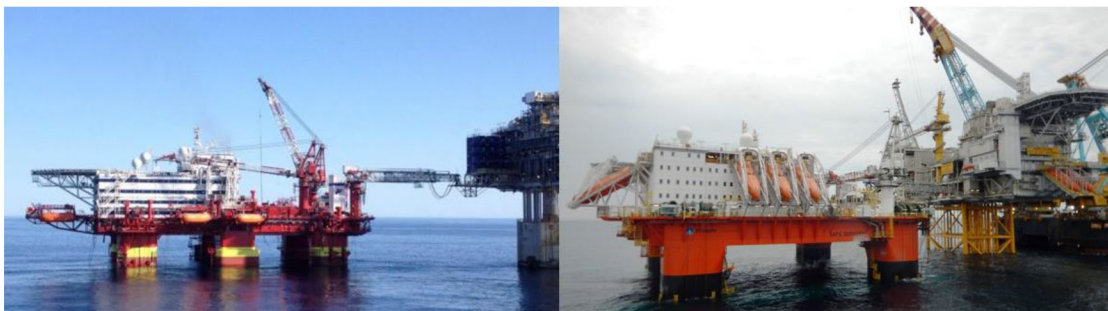
Fortrolig
Inneholder forretningshemmeligheter

Innholdsfortegnelse

1.	Sammendrag	3
2.	Partene og transaksjonen	6
2.1	Transaksjonen	6
2.2	Partene	6
2.3	Kontaktopplysninger for partene og deres representanter	7
2.4	Partenes omsetning i Norge	7
2.5	Kopi av transaksjonsavtalen.....	7
2.6	Melding til andre konkurransemyndigheter	8
3.	Markedet for innkvarteringstjenester: funksjon og oppbygging	8
3.1	Etterspørselsdrivere for offshore innkvartering og tilbudssidens oppbygging.....	8
3.2	Beslutningsprosessen for å engasjere eksterne innkvarteringstjenester til bruk offshore	10
3.3	Spesifikke krav for å kunne drive på norsk sokkel	11
3.4	Endringer i etterspørselen etter innkvarteringstjenester offshore siden 2014	11
4.	Det relevante markedet	13
4.1	Det relevante produktmarkedet.....	13
4.2	Det geografisk relevante markedet.....	15
4.3	Konklusjon.....	15
5.	Det har vært begrenset etterspørsel etter eksterne AUer på norsk sokkel siden 2014 og etterspørselen forventes å være lav også fremover	15
6.	Det er tilstrekkelige alternativer for å kunne møte forventet fremtidig etterspørsel, uavhengig av PoB, vanndybde eller type innretning.....	16
6.1	Kort sikt - ingen innvirkning ettersom bestillinger for å imøtekomme etterspørsel allerede er gjort.....	16
6.2	Faktisk konkurranse er tilstrekkelig	16
6.3	Det potensielle tilbudsbildet kommer til å legge ytterligere begrensninger på partene	18
6.4	2019-2022 - Fire potensielle prosjekter hvor kapasitet på stedet sannsynligvis ikke vil være tilstrekkelig	21
6.5	Mellomlang til lang sikt: Sterke kunder kan gi incentiver til ytterligere konkurranse	22
6.6	Konklusjon: Faktisk og potensiell konkurranse kommer til å begrense partene og kunder kan benytte incentiver for å stimulere nye aktører ved å støtte deres inntreden	24
7.	De viktigste kundene, konkurrentene og leverandørene	24
8.	Konfidensialitet	24

1. Sammendrag

- (1) Meldingen gjelder avtale om Prosafes erverv av Floatel i bytte mot nyutstedte aksjer i Prosafe. Prosafe vil dermed få kontroll med virksomheten i Floatel. Prosafe vil ikke ha noen kontrollerende eiere etter gjennomføring av foretakssammenslutningen.
- (2) Både Prosafe og Floatel er tilbydere av offshore innkvarteringstjenester til olje- og gassindustrien. Selskapene tilbyr dette gjennom flytende innkvarteringsenheter (på engelsk *Accommodation Units, AU*), som benyttes av kunder i offshore-sektoren for å dekke midlertidig behov for ekstra innkvarterings-, lagrings- og arbeidsmuligheter ved offshore olje- og gassinstallasjoner.
- (3) En AU er en flyttbar innretning som legges tett inntil offshoreinstallasjonen og kobles til med en gangvei slik at personell kan gå fra AUen til den aktuelle installasjonen. Partenes AUer er alle flytende halvt nedsenkbare plattformer som benytter dynamisk posisjonering eller ankring for å holde en stabil stilling ved siden av offshoreinstallasjonen. Også oppjekkbara plattformer (jack-ups) og såkalte monoholls (ettskrogs flytende enheter) benyttes imidlertid som innkvarteringsenheter og tilbys av andre aktører i markedet. En AU har typisk kapasitet til å innkvartere 300-500 personer (*PoB*).



Floatel Triumph og Safe Zephyrus

- (4) Etterspørselen etter eksterne innkvarteringstjenester har falt betydelig siden oljeprisfallet i 2014. Fallet i oljeprisen ledet til en omfattende effektiviseringsprosess i oljeindustrien globalt, som blant annet har ledet til betydelig redusert bemanning og større fokus på planlegging av effektive prosesser til lavest mulig kostnader. Dette har medført et lavere aktivitetsnivå generelt, og også at flere prosjekter gjennomføres uten behov for å leie inn ekstern sengekapasitet fra tilbydere av AUer.
- (5) Partene har gjennomført betydelige kostnadsuttak og effektiviseringstiltak som respons på fallet i etterspørselen. Partene ser imidlertid muligheter for å redusere kostnader ytterligere gjennom å slå sammen virksomhetene. Partene anser også at en større enhet med et bredere tilbud av AUer i større grad vil kunne tilby tjenester tilpasset kundenes behov i det globale markedet.
- (6) Offshoreinstallasjoner går gjennom tre hovedfaser der det kan være behov for ekstern sengekapasitet; ved oppkobling av en ny plattform (*HUC*), ved større vedlikehold og modifikasjoner av eksisterende innretninger (*MMO*) og ved fjerning når produksjonsfasen er avsluttet (*DECOM*).

- (7) Effektivisering og teknologiske fremskritt har redusert etterspørselen etter ekstern innkvartering på alle disse områdene:
- HUC: Økende bruk av flytende produksjonsinnretninger og nye tungløftfartøy som kan løfte hele toppsiden på en plattform fordi en større del av oppkoblingen kan skje på land og kan benytte sengekapasiteten ved innretningene er tilgjengelig også i oppkoblingsfasen
 - MMO: Større tilgjengelig sengekapasitet om bord på installasjonen som følge av effektivisering og bedre planlegging av prosjekter har ledet til redusert etterspørsel. I årene 2015-2017 ble det f.eks. ikke gjennomført noen MMO-oppdrag på norsk sokkel
 - DECOM: Har så langt utgjort en svært liten del av markedet. Nye tungløftfartøy har dessuten redusert forventet fremtidig etterspørsel, da disse kan løfte hele plattformdekket slik at arbeidet i større grad kan utføres på land.
- (8) For den etterspørselen som er igjen konkurrerer AUer med en rekke alternativer når en olje- og gassoperatør skal planlegge et prosjekt. For det første kan operatørene benytte ledig sengekapasitet på installasjonen eller nærliggende installasjoner og frakte personell. Det kan også benyttes såkalte walk to work-fartøy (W2W), som er mindre fartøy med kapasitet på å innkvartere inntil 150 personer og med gangvei for å koble til innretninger. Videre benytter olje og gassoperatører ofte borerigger som alternativ til en AU der behovet for sengekapasitet er begrenset. Slike borerigger har normalt kapasitet til inntil 150 PoB.
- (9) Partene anser at det relevante produktmarkedet består av de eksterne alternativene en olje- og gassoperatør kan benytte ved gjennomføring av et prosjekt som har behov for ekstern innkvartering, dvs. AUer, drillingenheter, W2W-fartøy og innkvartering på nærliggende installasjoner.
- (10) For å kunne utføre innkvarteringsoppdrag på norsk sokkel med en AU eller en borerigg kreves det at enheten er gitt en samsvarsuttalelse (SUT) fra Petroleumstilsynet (Ptil). SUT utstedes kun når et fartøy er gitt et konkret oppdrag på norsk sokkel, og er en uttalelse om at enheten tilfredsstiller norske krav bl.a. knyttet til sikkerhet, miljø og arbeidsmiljø. På kort sikt vil derfor markedet bestå av slike enheter som er gitt en SUT eller som er konstruert for SUT (ev. med mindre modifikasjoner). På mellomlang og lang sikt vil partene imidlertid møte potensiell konkurranse også fra AUer uten SUT som kan oppgraderes for å tilfredsstille kravene eller nye innretninger som tilpasses kravene til SUT.
- (11) Partene anser at markedets geografiske utstrekning er globalt. AUer flyttes stadig mellom de ulike oljeproduserende regionene i verden avhengig av oppdragsmengde og tilgjengelig arbeid. Således anser partene at det er enhetens mulighet til å kunne utføre oppdrag på norsk sokkel (dvs. tilfredsstiller kravene til SUT) som er det relevante avgrensningskriteriet, ikke enhetens lokalisering.
- (12) Etterspørselssiden er svært konsentrert. Equinor er den klart største operatøren på norsk sokkel, som operatør for ca. 70 % av produksjonen. Equinor er dessuten partner i en rekke felt der selskapet ikke er operatør, og øver dermed innflytelse på driften også av disse feltene. Equinor har ved flere tilfeller vist at selskapet påvirker tilbudssiden dersom selskapet ikke er tilfreds med eksisterende tilbud. F.eks. har Equinor nylig sponset

oppgraderinger av den oppjekkbara AUen *Haven* med ca. MUSD 100, slik at denne kunne utføre oppdrag på *Johan Sverdrup*-feltet på norsk sokkel.

- (13) Partene har innhentet en analyse fra Rystad Energy av etterspørselen på norsk sokkel i årene 2019-2025 som grunnlag for å kunne vurdere hvordan foretakssammenslutningen kan påvirke konkurransen. Analysen er gjort gjennom en «bottom-up» gjennomgang felt for felt av mulige prosjekter der sannsynligheten for gjennomføring og behovet for eksterne innkvarteringstjenester er vurdert.
- (14) På kort sikt (dvs. 2019 og deler av 2020) viser analysen at etterspørselen allerede er dekket gjennom inngåtte oppdragskontrakter. Det innebærer at foretakssammenslutningen ikke får noen betydning for konkurransen om disse prosjektene. På mellomlang sikt er det kun et fåtall prosjekter der Rystad Energys analyse indikerer et sannsynlig behov for ekstern innkvartering i form av en AU eller borerigg.¹ For disse prosjektene vil partene møte konkurranse fra flere aktører, blant annet Master Marine (*Haven*), Edda Accommodation (*Edda Fides*), COSL (*COSL Rival*), Hyundai Heavy Industry (som eier monohull AUen *Edda Fortis*, bygget for SUT-standard) samt boreoperatørene Maersk og Rowan Ensco som nylig har utført innkvarteringsoppdrag på norsk sokkel. Kun to prosjekter er på en vanndybde der oppjekkbara enheter ikke kan benyttes. Likevel vil partene møte konkurranse fra flere aktører også for disse prosjektene. Foretakssammenslutningen vil derfor ikke hindre effektiv konkurranse i betydelig grad på mellomlang sikt.
- (15) På mellomlang og lengre sikt vil partene dessuten møte sterk potensiell konkurranse, f.eks. ved oppgradering av en AU uten SUT, men som er egnet for dette. Operatører som i dag ikke er til stede på norsk sokkel kan tenkes å gjennomføre slik oppgradering i en situasjon med stor global overkapasitet og utsikt til høyere rater på norsk sokkel dersom etterspørselen viser seg å øke mer enn forventet. Kundene på norsk sokkel, særlig Equinor, har dessuten flere ganger vist vilje til å sponse etablering for å påvirke tilbudssiden. Dette tilsier at effektiv konkurranse heller ikke på lengre sikt svekkes som følge av foretakssammenslutningen.

¹ Partene understreker imidlertid at en med utgangspunkt i sine interne analyser anser dette anslaget for å være for optimistisk. Dette viser at fremtidig etterspørsel sannsynligvis vil være lavere enn det som fremgår av anslagene i Rystad-rapporten.

2. Partene og transaksjonen

2.1 Transaksjonen

- (16) I henhold til en transaksjonsavtale inngått den 3. juni 2019 skal Prosafe SE (**Prosafe** eller **melder**) erverve hele aksjekapitalen til Floatel International Ltd. (**Floatel**) (omtalt i fellesskap som **partene**) mot vederlag i nyutstedte aksjer i Prosafe til de nåværende aksjonærene i Floatel (**transaksjonen** eller **foretakssammenslutningen**).
- (17) Ingen foretak, hverken alene eller i fellesskap, vil ha kontroll over den fusjonerte enheten etter gjennomføring av transaksjonen.
- (18) Transaksjonen vil følgelig resultere i at Prosafe får enekontroll over Floatel. I lys av omsetningen partene har oppnådd i Norge, angitt i punkt 2.4, kommer transaksjonen til å resultere i et kontrollskifte som er meldepliktig i henhold til konkurranseloven § 18.

2.2 Partene

- (19) Prosafe og Floatel er begge aktive som tilbydere av offshore innkvarteringstjenester til olje- og gassoperatører over hele verden.
- (20) Begge selskap eier og driver en flåte med dedikerte innkvarteringsenheter (på engelsk *Accommodation Units, AU*, eller *Accommodation Support Vessels, ASV*, omtalt i dagligtale som «floteller» eller støttefartøyer for innkvartering), som kunder i offshore-sektoren leier inn for å dekke midlertidig behov for ekstra innkvarterings-, lagrings- og arbeidsmuligheter ved offshore olje- og gassinstallasjoner.

2.2.1 Prosafe

- (21) Prosafe og selskapets datterselskaper eier og driver AUer på verdensbasis. Prosafes hovedkontor er for tiden på Kypros. Selskapet er i ferd med å flytte sitt juridiske hjemsted til Norge. De fleste juridiske enhetene i Prosafekonsernet, herunder Prosafe SE, er skattemessig hjemmehørende i Norge. Alle selskaper i Prosafekonsernet driver samme type virksomhet. Prosafe er børsnotert på Oslo Børs med tickerkode PRS.
- (22) Prosafes flåte består for tiden av syv dedikerte AUer og ett hjelpefartøy (på engelsk, *Tender Support Vessel, TSV*). I tillegg forventer Prosafe leveranse av en dedikert AU fra verft i juni 2019. Prosafe har også opsjon på å kjøpe to nye AUer fra verftet COSCO.² Videre forestår Prosafe den kommersielle og tekniske driften av *Safe Swift*, en dedikert monohull-AU.
- (23) Prosafes hovedeiere før foretakssammenslutningen er HitecVision (29,9 % gjennom ulike selskaper, herunder North Sea Strategic Investments AS og HV VI Invest Sierra Malta Ltd.) og M&G Investments (14 %).
- (24) En oversikt over Prosafes flåte er inntatt i **bilag 1** og en oversikt over Prosafes konsernstruktur er inntatt i **bilag 2**.

² Forpliktelsen å kjøpe disse ASVene er blitt overtatt av et spesialforetak som er heleid av Prosafe på non recoursegrunnlag, dvs uten ansvar utover gjenstandenes verdi.

(25) En kopi av Prosafes årsrapport for 2018 er inntatt i **bilag 3**.

2.2.2 Floatel

(26) Floatel og selskapets datterselskap eier og driver en flåte med fem AUer på verdensbasis. Floatel ble etablert i 2006 og er registrert på Bermuda. Selskapets hovedkontor ligger i Gøteborg, Sverige. Floatels hovedaksjonærer før foretakssammenslutningen er Keppel Corporation (49,9 %, **Keppel**, basert i Singapore) og Oaktree Capital Management (**Oaktree**, 42,6 %, basert i USA).

(27) En oversikt over Floatels flåte er inntatt i **bilag 4** og en oversikt over Floatels konsernstruktur er inntatt i **bilag 5**.

(28) En kopi av Floatels årsregnskap for 2018 er inntatt som **bilag 6**.

2.3 Kontaktopplysninger for partene og deres representanter

2.3.1 Prosafe

Prosafe SE (reg. nr. SE4)
2407 Metochiou Street, Engomi, Nicosia
Kypros

2.3.2 Prosafes representant

Advokatfirmaet BAHR AS
Helge Stemshaug (ansvarlig advokat)
Postboks 1524 Vika, NO-0177 Oslo
928 81 396
hst@bahr.no

2.3.3 Floatel

Floatel International Ltd (reg. nr. 38902)
Canon's Court, 22 Victoria Street,
Hamilton, HM 12,
Bermuda

2.3.4 Floatels representant

Advokatfirmaet BAHR AS
Helge Stemshaug (ansvarlig advokat)
hst@bahr.no

2.4 Partenes omsetning i Norge

Omsetningen i Norge, 2018	
Prosafe	
Floatel	

2.5 Kopi av transaksjonsavtalen

(29) En kopi av transaksjonsavtale inngått mellom partene den 3. juni 2019 er inntatt som **bilag 7**.

2.6 Melding til andre konkurransemyndigheter

- (30) Transaksjonen skal i tillegg meldes i Storbritannia til Competition and Markets Authority (*CMA*).

3. Markedet for innkvarteringstjenester: funksjon og oppbygging

- (31) Partene er begge aktive som tilbydere av innkvarteringstjenester til offshore olje- og gassoperatører (heretter omtalt som *olje- og gassoperatører*) over hele verden. Slike innkvarteringstjenester benyttes ved behov for midlertidige bo- og arbeidsfasiliteter ved offshoreinstallasjoner. Generelt er offshorefasiliteter utformet med tanke på å gi tilstrekkelige innkvarteringsmuligheter under ordinær drift. I forbindelse med ekstraordinære aktiviteter som faller utenfor ordinær drift kan det imidlertid oppstå behov for innkvartering ut over installasjonens sengekapasitet. Ved slike tilfeller kan olje- og gassoperatører ha behov for innkvarteringstjenester.

3.1 Etterspørselsdrivere for offshore innkvartering og tilbudssidens oppbygging

- (32) Økt behov for innkvartering er vanligvis forbundet med arbeid på selve offshoreinstallasjonen. Offshoreinstallasjoner går gjennom tre hovedfaser der det kan være behov for økt innkvarteringskapasitet: (i) oppkopling og oppstart (på engelsk, *hook-up and commissioning*, forkortet som *HUC*); (ii) større vedlikehold og modifikasjoner og drift (på engelsk, *maintenance, modification and operation*, forkortet som *MMO*); og (iii) fjerning (på engelsk, *decommissioning*, forkortet som *DECOM*):

- **HUC** innebærer at det installeres en fast eller flytende produksjonsenhet på et oljefelt, f.eks. at det installeres en toppside (dvs. området oppå riggstrukturen der det aktuelle utstyret installeres) og klargjøring av et anlegg for produksjon. HUC-arbeid utføres i forbindelse med nye (eller såkalte "greenfield") prosjekter. Økning i etterspørselen etter innkvarteringstjenester er avhengig av hvilken type innretning det gjelder. I de fleste tilfeller vil faste offshoreinstallasjoner ikke ha (anvendelig) innkvartering frem til toppsiden er oppkoplet. Dette er imidlertid ikke tilfellet for flytende produksjonsanlegg som monteres og ferdigstilles på land, inkludert innkvarteringsfasilitetene, og som dermed er fungerende også i HUC-fasen.
- **MMO**-arbeid utføres på felt og installasjoner som er under produksjonen (såkalte "brownfields"). Kontrakter for offshore innkvarteringstjenester for MMO kan ha en varighet fra et par uker til flere måneder. Det er vanligvis kun økt behov for sengekapasitet i forbindelse med omfattende MMO-prosjekter, bl.a. tiebacks (modifikasjon av vertsplattformer for å ta imot volumer fra et tieback felt), LPP (plattform-modifikasjon for lavtryksproduksjon i sluttfasen av et felt) og forlengelse av levetiden til en offshoreinstallasjon. For noen prosjekter kan offshoreinstallasjonens eksisterende sengekapasitet være utilstrekkelig, men i flere og flere tilfeller blir slike prosjekter gjennomført uten bruk av eksterne innkvarteringstjenester.
- **DECOM** innebærer fjerning av toppsiden fra faste produksjonsinstallasjoner, slik at løftefartøy kan fjerne de gjenværende undervannsstrukturene. Ettersom fjerning innebærer at riggens toppside fjernes, er det sjeldent at riggens eksisterende innkvartering er tilgjengelig under selve fjerningen, og det kan dermed være behov

for en økning i sengekapasitet. Så langt har bruk av AUer for DECOM-arbeid vært lite utbredt på norsk sokkel, og det forventes at innføringen av større tungløftfartøy som kan fjerne hele toppsiden i ett løft og frakte det tilbake til land for demontering vil redusere etterspørselen etter eksterne innkvarteringstilbydere i forbindelse med DECOM-arbeid.

(33) Operatørene har en rekke ulike muligheter for å møte behovene for økt sengekapasitet i forbindelse med HUC-, MMO- og DECOM-prosjekter. Mulighetene som er tilgjengelige kan oppsummeres som følger, listet i typisk stigende grad av kostnader involvert for operatøren:

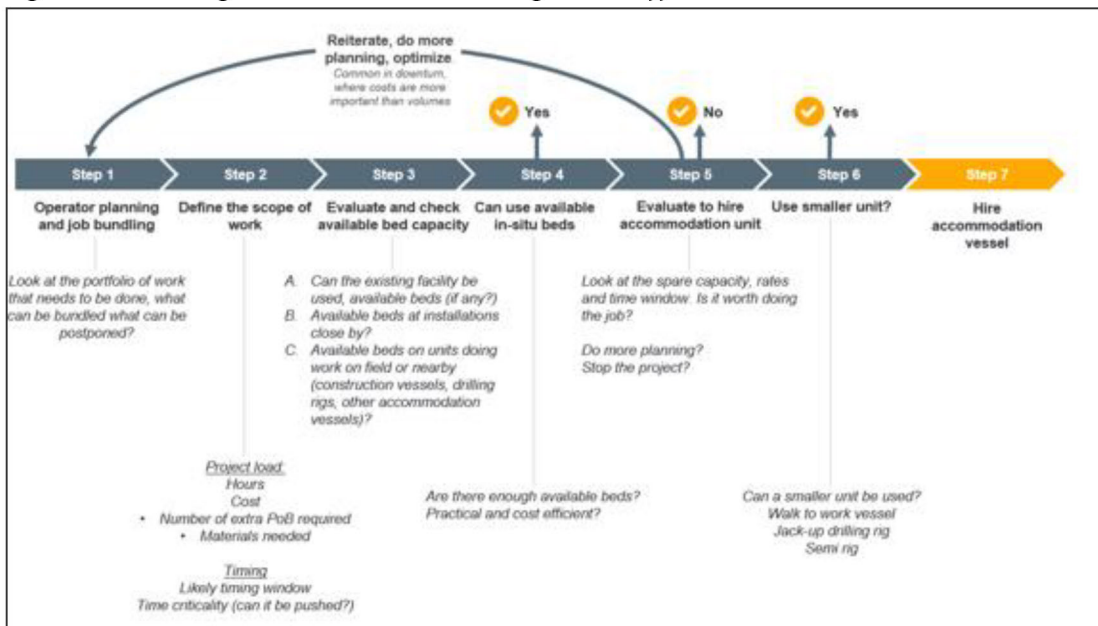
- **Eksisterende innkvartering på produksjonsinnretningen:** Innkvarteringsbehov kan ofte møtes ved å benytte eksisterende sengekapasitet ved installasjonen. Offshoreinstallasjoner har ofte overskuddskapasitet, som også kan økes ved midlertidig stans av andre operasjoner som boring eller ved en midlertidig utvidelse av kapasiteten om bord. De siste årene har det dessuten vært en nedgang i størrelsen på fast mannskap om bord på flere innretninger og operatørene er blitt mer avanserte i arbeidsplanleggingen, noe som har tilrettelagt for at operatørene i større grad kan utnytte eksisterende innkvarteringsmuligheter. Dette har medført en nedgang i etterspørselen etter eksterne innkvarteringstjenester. Dette gjelder særlig på norsk sokkel hvor personalkostnadene er høye. I noen tilfeller kan operatørene også få godkjenning fra Petroleumstilsynet (Ptil) for å benytte «hot-bedding» i en periode, en ordning som går ut på at arbeidere på dagskift sover i de samme sengene på nettene som nattskiftarbeiderne sover i på dagtid.
- **Eksisterende innkvarteringsmuligheter på installasjoner i nærheten:** Operatørene kan leie tilgjengelig innkvartering fra plattformer i nærheten (enten fra egne plattformer eller plattformer der tredjeparter er operatører) og transportere personell til arbeidsplassen ved hjelp helikoptre eller «walk to work»-fartøy (W2W).
- **Eksterne innkvarteringsenheter (AUer):** AUer omfatter ulike typer fartøyer som er tilgjengelige for å tilby innkvarteringstjenester og kan i hovedsak deles inn i to forskjellige kategorier:
 - **Dedikerte AUer:** dette er spesialbygde (eller ombygde) fartøyer for offshore innkvarteringstjenester, herunder oppjekkbare enheter (*jack-up*), halvt nedsenkbare enheter (*semi-submersible*) og monohull-enheter (inkludert W2W). Dedikerte AUer har vanligvis høy kapasitet for personell om bord (engelsk, *persons on board*, forkortet til **PoB**), typisk 200-450 sengeplasser i enkeltmannslugarer (men merk at W2W generelt har lavere kapasitet, typisk inntil 120 PoB).
 - **Borerigger med mulighet for innkvartering:** borerigger (enten oppjekkbare eller halvt nedsenkbare) har kapasitet for innkvartering som også kan benyttes for å dekke behov for økt sengekapasitet ved å anvende riggen i «accomodation mode». Borerigger har typisk noe lavere PoB-kapasitet enn dedikerte AUer, typisk inntil 150 PoB.

- Videre kan også **Tender Support Vessels (TSV)** benyttes som innkvarteringsfartøy. Prosafe har én TSV (*Safe Scandinavia*). Denne TSVen har noe lavere PoB-kapasitet enn en dedikert AU (159 sengeplasser).

3.2 Beslutningsprosessen for å engasjere eksterne innkvarteringstjenester til bruk offshore

(34) Ikke alle av de ovennevnte innkvarteringsløsningene kan benyttes i alle prosjekter, slik at tilgjengelige løsninger kan variere avhengig av prosjektet det gjelder. Operatører som forventer å ha økt behov for innkvartering vil undersøke alle tilgjengelige muligheter og planlegge eventuelle arbeider for å finne den mest effektive løsningen, typisk etter en beslutningsmodell som illustrert nedenfor:

Figur 1: Beslutningsmodell ved innkvarteringsbehov offshore



Kilde: Rystad Energy

- (35) Olje- og gassoperatører har dermed flere alternativer når de skal planlegge for et forventet fremtidig behov for økt innkvartering i forbindelse med et prosjekt. Å ta i bruk en dedikert AU vil kun inngå i beslutningskalkylen i den siste fasen beskrevet ovenfor, ettersom bruk av en dedikert AU vanligvis vil være det dyreste alternativet.
- (36) Når en offshore-operatør har besluttet å leie inn en ekstern AU, er det vanlig at kontrakter for innkvarteringstjenester tildeles via en anbudsprosess. Det hender imidlertid at kunder etter å ha gjennomført en anbudsprosess for en dedikert AU, beslutter å ta en ny gjennomgang av alternative og rimeligere muligheter. I noen tilfeller fører dette til at kunden bestemmer seg for ikke å gjennomføre prosjektet på det aktuelle tidspunktet. Det kan derfor ikke slutes at kunder som har nådd det siste steget i beslutningsmodellen som beskrevet ovenfor, ikke har alternative muligheter utover å leie inn en dedikert AU. Det er heller slik at kunder ved behov vil tilpasse gjennomføringen av et konkret prosjekt for å åpne for flere muligheter for å dekke behov for økt sengekapasitet, og på denne måten ha flere alternativer å velge mellom.

- (37) Konkurransen om kontraktene innen AU-innkvartering er global, og AU-operatører med base over hele verden kan inngi tilbud i en region, selv om fartøyet som tilbys på tidspunktet tilbudet inngis befinner seg i en annen region. AUer er i utgangspunktet mobile (og er i de fleste tilfeller motorisert slik at de kan flytte på seg på egen hånd) og kan flyttes over hele kloden for å imøtekomme etterspørsel der den måtte oppstå. Etterspørselen er naturlig nok konsentrert til de største offshore olje- og gassproduserende regionene, hvor Australia, Brasil, Canada, Mexicogolfen (USA og Mexico), Nordsjøen, Vest-Afrika og Sørøst-Asia er de mest aktive regionene. I de ulike regionene gjelder myndighetsbestemte krav, som bestemmer hvilken type fartøy som kan operere i regionen, fastsatt bl.a. ut fra miljøstandarder og andre nasjonale standarder.

3.3 Spesifikke krav for å kunne drive på norsk sokkel

- (38) For å kunne operere på norsk sokkel (engelsk, *Norwegian Continental Shelf*, i noen tilfeller forkortet til *NCS*), må fartøyet ha en samsvarsuttalelse (*SUT*; på engelsk, *Acknowledgement of Compliance, AoC*) utstedt av Petroleumstilsynet (*Ptil*). Dette kravet gjelder alle mobile offshoreenheter (f.eks. borerigger), ikke bare AUer. En SUT er en uttalelse fra Ptil om at en gitt mobil offshoreenhet møter kravene som gjelder for petroleumsvirksomhet på norsk sokkel.³ Merk at det ikke er nødvendig med SUT for W2W-fartøy.
- (39) Det er imidlertid ikke slik at manglende SUT er et hinder for at en leverandør kan delta i et anbud for innkvarteringstjenester på norsk sokkel. Etter tildelt kontrakt er leverandøren forpliktet til å innhente en SUT, og reglene som gjelder for SUT er godt kjent i bransjen. Ptil vil dessuten ikke utstede en SUT før et fartøy er gitt et konkret oppdrag på norsk sokkel. Flere operatører uten SUT har tidligere deltatt i anbud for innkvarteringstjenester på norsk sokkel med fartøy som på det aktuelle tidspunktet befant seg andre steder i verden (eller fortsatt var under bygging).

3.4 Endringer i etterspørselen etter offshore innkvarteringstjenester siden 2014

- (40) Etterspørselen etter innkvarteringstjenester på norsk sokkel har falt brått siden 2014, ikke bare pga. fallet i oljeprisene i 2014, men også som en følge av andre faktorer:
- (41) For det første har fallet i oljeprisene i 2014 og det lave nivået som da ble etablert resultert i en vedvarende nedgang i etterspørsel etter oljeservicetjenester, inkludert innkvarteringstjenester. I følge olje- og gassoperatørenes egne anslag forventes det ikke at oljeprisene når opp til nivået som i tiden frem til 2014 i overskuelig fremtid. Oljeselskapene har derfor reagert på nedgangen ved å iverksette aggressive, men bærekraftige strategier for kostnadsreduksjon og som bygger på grunnleggende endringer i tradisjonelle driftsmodeller. Dette har ført til en strukturbasert nedgang i etterspørselen etter offshore innkvarteringstjenester globalt, som kommer i tillegg til den konjunkturrelaterte nedgangen. Det forventes derfor ikke at etterspørselen på norsk sokkel vil nå nivået man opplevde før 2014 i overskuelig fremtid.
- (42) For det andre, etter hvert som nyere og mer moderne offshoreinstallasjoner settes i drift, med mer automatiserte prosesser og mindre behov for personell om bord, og eldre enheter

³ Ptils nettside har en oversikt over alle fartøyer som har fått SUT: <http://www.ptil.no/flyttbare-innretninger-med-sut/category767.html>

oppgraderes for å øke graden av automatisering og fjernstyring, vil mer arbeid og personell flyttes til land, noe som øker tilgangen på sengeplasser ved offshoreinstallasjoner og betyr en ytterligere reduksjon i behovet for eksterne innkvartering.

- (43) Den gamle driftsmodellen for offshoreinstallasjoner nødvendiggjorde i de fleste tilfeller at et høyt antall personell var basert offshore i lengre perioder. Som følge av dette hadde offshoreinstallasjoner offshore typisk ledig sengekapasitet på ca. 20-25 % tilgjengelig for mannskap som skulle arbeide på prosjekter, med mulighet for å frigjøre ytterligere 35-40 % av sengekapasiteten ved å midlertidig stanse andre operasjoner. Det var derfor lite rom for å gjennomføre større prosjekter uten at man stanset andre sider av driften eller leide inn eksterne innkvarteringsløsninger for å sikre nødvendig sengekapasitet. I tillegg er «hot-bedding» en løsning som benyttes for å øke innkvarteringskapasiteten ytterligere på offshore innretninger.
- (44) Nyere og mer moderne rigger krever derimot mindre personell (og i noen tilfeller ikke personell i det hele tatt) med fast base offshore, i og med at flere medarbeidere arbeider fra kontrollsentre på land. Mer avansert planlegging av vedlikeholdsarbeid betyr at vedlikeholdsmannskapene kun behøver å være offshore i ca. 2 uker i hver 6-ukers periode. Som følge av dette ligger andelen ledige sengeplasser ombord på produksjonsinnretninger som drives etter det nye driftsparadigmet på rundt 40 % og kan være så høy som 80 % utenfor planlagte vedlikeholdsperioder.
- (45) De offshoreinstallasjoner som drives på denne måten har derfor langt lavere behov for eksterne AUer, og vedlikeholdsarbeidet kan planlegges fleksibelt med utgangspunkt i antall tilgjengelige sengeplasser. Dette gir olje- og gassoperatørene et handlingsrom som i mange tilfeller i realiteten kan eliminere etterspørselen etter eksterne AUer.
- (46) For det tredje vil fremskrittene i utformingen av konstruksjonsfartøy ytterligere redusere etterspørselen etter innkvarteringstjenester, spesielt i forbindelse med HUC-prosjekter, men også når det gjelder DECOM-prosjekter. Nye tungløftfartøy slik som Allseas' *Pioneering Spirit*, er i stand til å løfte en hel toppside, opptil 48 000 tonn, i ett løft. I forbindelse med installering av faste produksjonsinnretninger betyr dette at mesteparten av HUC-arbeider kan utføres på toppsiden mens den er på land. Toppsiden fraktes så ut til feltet og installeres på understellet i et enkelt løft, slik at offshoreinstallasjoner er klar til produksjonsoppstart kort tid etter. På samme måte kan *Pioneering Spirit* fjerne en hel toppside i et enkelt løft i forbindelse med fjerning (DECOM) slik at arbeidet med demontering kan gjøres på land.
- (47) Partene forventer at Heerema Marin Contractors' *Sleipnir*, som for tiden er under bygging, vil øke tilgangen på tungløftfartøy, noe som ytterligere vil styrke alternativene til bruk av AUer ved HUC- og DECOM-prosjekter.
- (48) For det fjerde førte de høye oljeprisene før 2014 og strømmen av innkvarteringskontrakter som fulgte i kjølvann av dette til mange bestillinger på dedikerte AUer. Gitt at ledetiden fra bestilling til levering av en ny AU kan være opp til 3 år, står de fleste av disse nye fartøyene som ble bygd for å betjene et globalt marked i vekst i realiteten uvirksomme. Dette har resultert i et globalt overskudd av dedikerte AU fartøy. De uvirksomme enhetene har konkurrert om kontrakter på verdensbasis, noe som har presset ned utnyttelsesgraden

og dermed ratene for AUer. Begrunnelsen for dette er enkel: AUer i opplag pådrar eieren løpende kostnader - i tillegg til at de ikke bidrar til å dekke faste kostnader og finanskostnader. Dette betyr at det er tydelige insentiver for å leie ut AU selv til lave rater, ettersom det alltid vil være bedre å ha en AU i drift fremfor i opplag, forutsatt at man kan dekke inn variable kostnader minus det man sparer av opplagskostnader.

(49) Det er mot denne bakgrunnen at partene har besluttet å slå sammen sine virksomheter



4. Det relevante markedet

4.1 Det relevante produktmarkedet

- (50) Som beskrevet i punkt 3, kan etterspørselen etter økt sengekapasitet møtes gjennom alternative løsninger på stedet, innkvartering på nærliggende installasjoner eller ved kjøp fra eksterne innkvarteringstilbydere. Partenes AUer konkurrerer dermed med flere ulike innkvarteringsalternativer.
- (51) Partene kjenner ikke til vedtakspraksis fra konkurransemyndighetene tilknyttet innkvarteringstjenestemarkedet offshore.
- (52) Operatørens førstevalg er fortsatt innkvartering på eller i nærheten av offshoreinstallasjonen der prosjektet skal utføres, og det forventes at tilgangen til innkvarteringskapasitet på plattformene vil øke i fremtiden. En nøkkelfaktor er at olje- og gassoperatørene - som et ledd i tiltakene for å redusere kostnader - er blitt stadig mer avanserte i hvordan de administrerer tilgjengelig sengekapasitet ombord på installasjonene og har redusert behovet for permanent personell offshore. Dette har igjen redusert eller eliminert behovet for å leie inn sengekapasitet fra AUer, i tråd med det som er beskrevet ovenfor. Selv om sengekapasitet på den aktuelle plattformen ikke inkluderes i det relevante markedet, yter de likevel et konkurransepress på tilbydere av ekstern sengekapasitet. Sengekapasitet på nærliggende plattformer bør imidlertid inkluderes som en del av det relevante markedet, da slik kapasitet i flere tilfeller vil være et alternativ til å benytte en AU.

- (53) Det finner flere alternative AUer, inkludert borerigger, W2W og dedikerte AUer. Tabellen nedenfor oppsummerer de ulike alternative fartøytypene og begrensningene for hver fartøytype med utgangspunkt i tre kritiske variabler: PoB, dybde og plattformtype. En beskrivelse av hver fartøytype er inntatt i **bilag 8**.

Tabell 1: Oversikt over ulike typer flytende innkvarteringsenheter (AU)

	Typisk PoB-kapasitet	Dybdekapasitet	Kompatibel med ... (type innretning)
Halvt nedsenkbar (semi)	300-500	Ingen begrensninger ved DP3 (>40m)	Faste eller flytende innretninger
Jack-up	150-450	Opptil ca. 120 m (150 m hvis high-end)	Faste innretninger
Monohull	Stor: 400+ Små: ca. 200-300	Ubegrenset	Faste eller flytende innretninger
W2W-fartøy	<120	Ubegrenset	Ubemannede faste eller flytende innretninger
Borerigg (ikke konvertert)	<120 (flere hvis high-end)	Se halvt nedsenkbar / jack-up over	Se halvt nedsenkbar / jack-up over

Kilde: Partene

- (54) Som det fremgår er ikke alle AUer egnet ved ethvert behov for ekstern sengekapasitet. To sentrale faktorer som utløser den største begrensningen på alternative AUer:
- Behov for over ca. 120 PoB kan kun tilfredsstilles av dedikerte AUer, gitt at W2W-fartøy og ikke-konverterte borerigger med mulighet for innkvartering normalt ikke har tilstrekkelig kapasitet uten at man øker sengekapasiteten.
 - Ved vanndybde over ca. 150 meter kan kun halvt nedsenkbare, monohull og W2W-fartøy benyttes da dette er maksimal dybde for de største oppjekkable plattformene.
- (55) Videre bidrar kravet om SUT til at produktmarkedet innsnevres til kun å omfatte AUer som allerede har en SUT samt AUer som tilfredsstiller kravene for å få en SUT (eller som kan innfri kravene med beskjedne investeringer). Som tidligere nevnt er SUT ikke en nødvendig forutsetning for å delta i, og dermed konkurrere om, anbud for innkvarteringstjenester på norsk sokkel. To eksempler er *Edda Fortis* og *Edda Fides*, som begge er bygget etter SUT-spesifikasjoner og tilfredsstiller kravene for å få en SUT. Begge er etter det partene kjenner til også blitt invitert til å inngi tilbud av operatører på norsk sokkel de senere årene, bl.a. av Equinor for Johan Sverdrup, selv om de på ikke innehar en SUT.
- (56) Det relevante produktmarkedet bør derfor som et minimum inkludere følgende i tillegg til nærliggende fasiliteter: (i) AUer og boreenheter som for tiden er SUT-sertifiserte, (ii) W2W-fartøy, avhengig av type fasilitet, og (iii) AUer som innfrir vilkårene for å få utstedt en SUT, dvs. som teknisk er i samsvar med SUT-kravene eller tilnærmet tilfredsstiller disse kravene, men ikke har fått en SUT fordi de ikke har fått tildelt noen innkvarteringskontrakt på norsk sokkel.

4.2 Det geografisk relevante markedet

- (57) Olje- og gassoperatør på norsk sokkel har besluttet å leie inn en ekstern AU som vil motta tilbud fra aktører og AUer, uavhengig hvor disse er lokalisert globalt. AUer er mobile og flyttes mellom de ulike regionene i verden avhengig av hvor de får oppdrag. I **bilag 9** gis opplysninger om faktiske forflytninger av AU mellom regioner samt estimerte kostnader og tid for flytting av AUer. Markedet for SUT-klare AUer er derfor verdensomspennende.

4.3 Konklusjon

- (58) Det relevante markedet består som et minimum av nærliggende innkvarteringsmuligheter og eksterne AUer, uavhengig av hvor de befinner seg på det aktuelle tidspunktet, som operatører kan benytte for å imøtekomme behov for ekstern sengekapasitet på norsk sokkel. Etter Melders oppfatning er det i alle tilfelle ikke nødvendig å ta stilling til en eventuell endelig avgrensning av produktmarkedets utstrekning, da transaksjonen ikke vil hindre effektiv konkurranse, uavhengig av markedets konkrete avgrensning.

5. Etterspørselen etter AUer har vært svært lav på norsk sokkel siden oljeprisfallet 2014 og forventes å være lav også fremover

- (59) Fallet i oljeprisene i 2014 har ført til at oljeselskapene har gjennomført betydelige kostnadskutt, både globalt og på norsk sokkel. En følge av dette er at det på norsk sokkel ikke har blitt tildelt noen kontrakter til AUer for MMO-relatert arbeid i perioden 2015 til og med 2017. I stedet har HUC-jobber - og da særlig kontrakter inngått *før* fallet i oljeprisene i 2014 på store prosjekter som Johan Sverdrup Fase 1, Martin Linge, Ivar Aasen, Edvard Grieg og Goliat - vært den største driveren for etterspørsel etter AUer etter 2014.
- (60) Både Prosafe og Floatel har blitt rammet av fallet i etterspørsel og har sett en betydelig nedgang i sine ordreserver, noe som fremgår av diagrammene inntatt i **bilag 10**.
- (61) I offshore-sektoren er det relativt høy grad av transparens når det gjelder kommende prosjekter som kan involvere behov for eksterne AUer, særlig for HUC, DECOM og bestemte typer MMO-arbeider. I lys av dette har partene engasjert Rystad Energy, et spesialisert konsulentfirma, for å vurdere sannsynlig prosjektinngang på norsk sokkel i perioden frem til år 2025. I den forbindelse foretok Rystad Energy en «bottom-up» analyse av alle kjente potensielle prospekter på norsk sokkel, felt for felt. Rystad Energy har vurdert hvert av prospektene ut fra sannsynlig innkvarteringsbehov, hvorvidt dette behovet vil kunne dekkes gjennom insourcing eller outsourcing til nærliggende innretninger eller AUer og sannsynligheten for at prospektet faktisk blir en realitet. I de tilfellene hvor bruk av AU er et mulig alternativ for et prospekt, har Rystad Energy også vurdert hvorvidt borerigger eller dedikerte AUer kan benyttes, blant annet tatt sett hen til vanddybden på det aktuelle feltet.
- (62) Rystad Energys fullstendige rapport er inntatt som **bilag 11 (Rystad-rapporten)**. Rystad-rapporten konkluderer at risikovektet etterspørsel etter innkvartering på norsk sokkel vil begrense seg til ca. 2 «fartøyår» (engelsk *vessel years*, dvs. summen av den perioden AUer i oppdrag på sokkel benyttes i løpet av et kalenderår) i perioden 2019 til 2025.
- (63) Partene ønsker imidlertid å understreke at de, med utgangspunkt i sine egne interne analyser, anser dette anslaget for å være for optimistisk. [REDACTED]

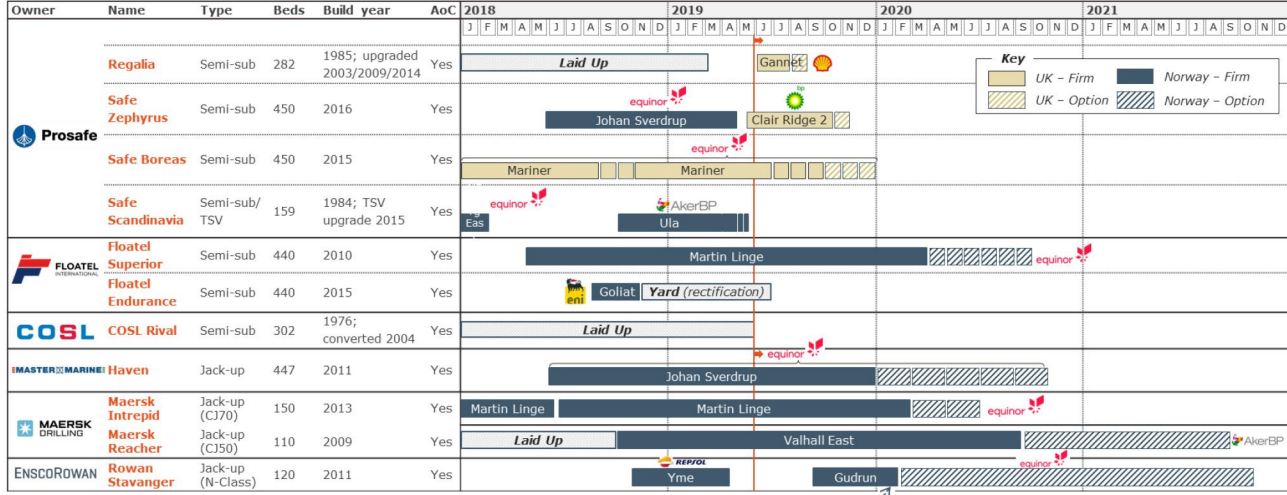
[Redacted] Fremtidig etterspørsel vil derfor sannsynligvis være lavere enn det som fremgår av anslagene i Rystad-rapporten. Rystad Energys beregnede etterspørsel bygger på et konservativt utgangspunkt, [Redacted]

6. Det er tilstrekkelige alternativer for å kunne møte forventet fremtidig etterspørsel etter ekstern sengekapasitet, uavhengig av PoB, vanddybde eller type innretning

6.1 Kort sikt - ingen innvirkning ettersom behovet for sengekapasitet allerede er dekket gjennom inngåtte avtaler

(64) Hele den forventede etterspørselen for AUer for 2019 samt betydelige deler av 2020 er allerede dekket gjennom inngåtte avtaler, som vist i Figur 2 nedenfor. Figuren viser kontraktstatus for AUer og borerigger med SUT som utfører innkvarteringsoppdrag. For kontrakter som allerede er inngått, vil foretakssammenslutningen ikke ha noen innvirkning på konkurransen, da vilkårene allerede er avtalt.

Figur 2: Kontraktstatus SUT AUer og oppjekkbare enheter på innkvarteringsoppdrag



Kilde: Partene, Rystad Energy, offentlig tilgjengelige opplysninger.

6.2 Faktisk konkurranse er tilstrekkelig

(65) Når det gjelder mellomlang til lang sikt, er det faktisk konkurranse fra AUer med SUT og fra AUer som tilfredsstillt eller tilnærmet tilfredsstillt kravene for SUT, samt W2W-fartøy og sengekapasitet på nærliggende innretninger. Partene står også overfor potensiell

[Redacted]

konkurransen fra nybygde eller konverterte AUer som konkurrentene selv kan beslutte å klargjøre for SUT eller som kan komme på markedet etter insentiver fra kunder.

- (66) En generell observasjon er at den fusjonerte enheten vil fortsette å være gjenstand for faktisk konkurranse fra minst syv ulike AUer og borerigger som utfører innkvarteringsoppdrag og som er eid av seks forskjellige foretak (COSL, Maersk Drilling, Master Marine, Rowan, Edda Accommodation og HHI⁵), samt W2W-fartøy drevet av bl.a. Island Offshore⁶ og Olympic Offshore⁷:

Tabell 2: AUer med SUT eller som tilfredsstiller kravene for en SUT og boreenheter som i den senere tid har gjennomført innkvarteringsoppdrag på norsk sokkel.

Eier/Operatør	Navn	Fartøytype	SUT status
Prosafe	<i>Regalia</i>	Halvt nedsenkbar	SUT er tildelt
	<i>Safe Zephyrus</i>	Halvt nedsenkbar	SUT er tildelt
	<i>Safe Boreas</i>	Halvt nedsenkbar	SUT er tildelt
	<i>Safe Scandinavia</i>	TSV (halvt nedsenkbar)	SUT er tildelt
Floatel	<i>Superior</i>	Halvt nedsenkbar	SUT er tildelt
	<i>Endurance</i>	Halvt nedsenkbar	SUT er tildelt
COSL	<i>COSL Rival</i>	Halvt nedsenkbar	SUT er tildelt
Master Marine	<i>Haven</i>	Jack-up	SUT er tildelt
Maersk	<i>Maersk Intrepid</i>	Drilling Jack-up	SUT er tildelt
	<i>Maersk Reacher</i>	Drilling Jack-up	SUT er tildelt
Rowan	<i>Rowan Stavanger</i>	Drilling Jack-up	SUT er tildelt
Østensjø/Edda Accommodation	<i>Edda Fides</i>	Monohull	Innfrir kravene for å få tildelt SUT
Hyundai Heavy Industries (HHI)	<i>Edda Fortis</i>	Monohull	Innfrir kravene for å få tildelt SUT

Kilde: partene, offentlig tilgjengelige kilder.

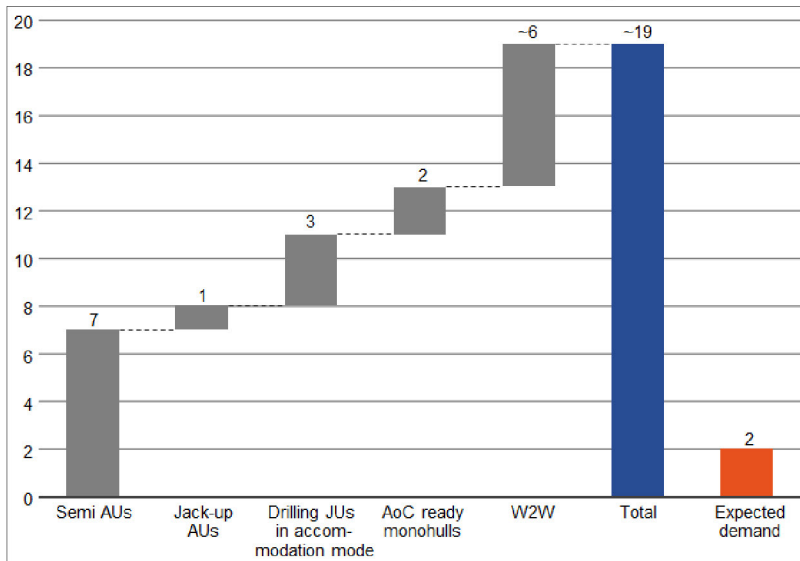
- (69) Med utgangspunkt i beregnet fremtidig etterspørsel i Rystad-rapporten, er tilbudsbildet fra partene og faktiske konkurrenter (ikke inkludert sengekapasitet på nærliggende offshoreinstallasjoner) illustrert i Figur 3 (øverst på neste side).

⁵ I denne forbindelse bør det også nevnes at monohull'en *Edda Fortis* eies av Hyundai Heavy Industries (HHI), men er blitt benyttet av flere ulike operatører i anbudsprosjekter. For eksempel var *Edda Fortis* for kort tid siden en del av tilbud inngitt av to ulike operatører, OOS International og Sendalyn Management, i samme anbudsprosess i en Petrobras-auksjon i Brasil.

⁶ Island Offshore inngikk for kort tid siden en treårig kontrakt med Equinor for et av selskapets W2W-fartøyer i forbindelse med innkvarteringsarbeid på Equinors innretninger, se selskapets pressemelding: <https://www.islandoffshore.com/media/news-archive/2018/island-clipper-has-secured-a-three-year-w2w-contract>

⁷ Se selskapets nettside for ytterligere opplysninger: <http://www.olympic.no/services/subsea--construction/accommodation-support-and-walk2work1/>

Figur 3: Faktisk konkurranse og forventet etterspørsel



Kilde: partene, offentlig tilgjengelige opplysninger, Rystad Energy. Antall W2W-fartøyer er angitt ut fra partenes beste estimat, men det er mulig at det faktiske tallet er høyere ettersom dette er svært mobile fartøyer som ikke behøver SUT.

6.3 Potensielt tilbud vil ytterligere begrense mulighetene til å utøve eventuell markedsrett

- (70) Partene kommer også til å møte potensiell konkurranse fra eksisterende boreenheter som konverteres til innkvarteringsenheter, AUer som per i dag ikke har SUT og fra nybygde enheter. Partene anslår at det tar opptil ett år å gjennomføre en konvertering, mens nybygg kan ta opptil 3 år. Partene kommer dermed til å møte potensiell konkurranse allerede på mellomlang sikt, særlig fra konverterte enheter.
- (71) Som fremhevet over er det for tiden et overskudd av dedikerte AUer på verdensmarkedet. I motsetning til de to monohull-fartøyene, *Edda Fides* og *Edda Fortis* som allerede tilfredsstillt kravene for å få utstedt en SUT, er det behov for noe konverteringsarbeid på andre dedikerte AUene på markedet for å tilfredsstillt disse kravene. Den viktigste driveren er å få tildelt en innkvarteringskontrakt på norsk sokkel. Som nevnt over er det ikke nødvendig å ha en SUT for å kunne inngi tilbud for slike kontrakter.
- (72) Mange av de dedikerte AUene som for tiden står uvirksomme kan delta i anbud og konkurrere om fremtidige oppdrag innen innkvartering på norsk sokkel og så gjennomføre de nødvendige tekniske endringene som kreves for å få en SUT.
- (73) Partene har undersøkt dagens globale flåte av AUer eid av andre operatører enn partene og som man rimeligvis kan forvente vil inngi tilbud på norsk sokkel for så å gjennomføre tekniske oppgraderinger med tanke på å få en SUT, dersom de skulle bli tildelt oppdraget. Partene er samstemte om at det finnes mange potensielle kandidater, herunder dedikerte AUer som er ferdigstilt de senere årene samt borerigger med mulighet for innkvartering.

Tabell 3: Kandidater for konvertering til AU med SUT (ikke inkludert partenes offshoreinstallasjoner uten SUT)

Fartøyets navn	Eier/operatør	Nåværende lokalisering	Type	Bygget
Cotemar Neptuno	Cotemar	Mexico	Semi	2014
Cotemar Atlantis	Cotemar	Mexico	Semi	2015
Maersk Resolute	Maersk Drilling	Storbritannia	Drilling JU	2011
Maersk Resolve	Maersk Drilling	Danmark	Drilling JU	2012
OOS Tiradentes	OOS	Brasil	Semi	2017
POSH Xanadu	POSH	Brasil	Semi	2014
POSH Arcadia	POSH	Indonesia	Semi	2016
Stavanger Spirit	Qingdao Shipy.	Kina	Semi (sylinder)	2019
Rowan Norway	Rowan Drilling	Tyrkia	Drilling JU	2012
Rowan Viking	Rowan Drilling	Norge	Drilling JU	2012
Arendal Spirit	Teekay	Norge	Semi (sylinder)	2015

Kilde: Partene, offentlig tilgjengelige kilder

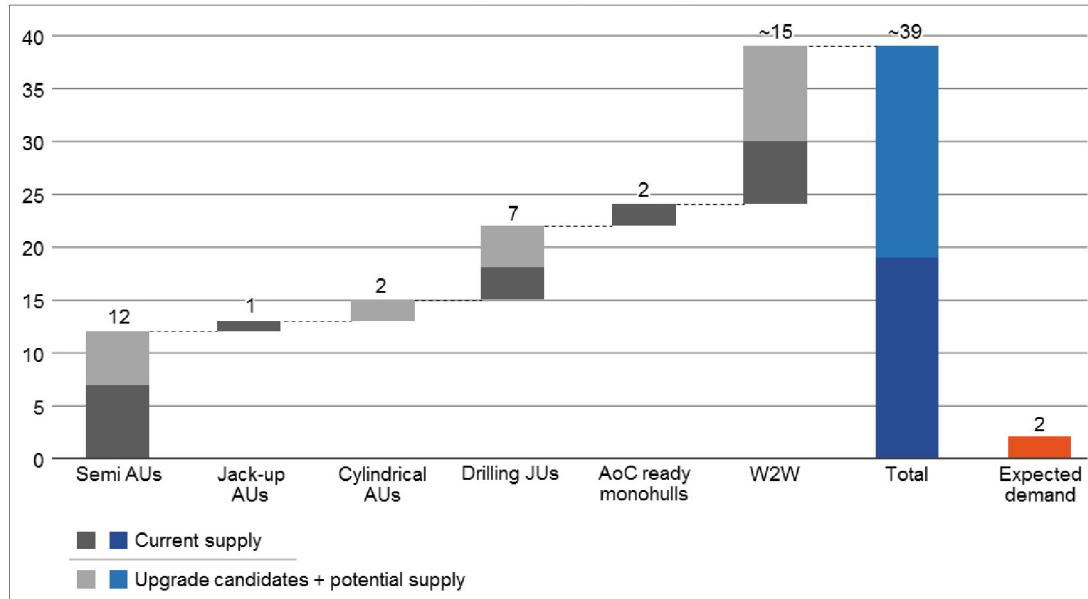
- (74) Selskapene som drifter disse fartøyene er erfarne operatører⁸ som har den nødvendige erfaringen og ressursene som kreves for å kunne bli tildelt innkvarteringsoppdrag på norsk sokkel, og for å oppgradere fartøyene i henhold til spesifikasjonene som gjelder for SUT. I tillegg er de fleste av dem godt kjent for de viktigste olje- og gassoperatørene på norsk sokkel, gitt at operatørene også benytter deres innkvarteringstjenester andre steder i verden eller - når det gjelder borerigger - har brukt dem tidligere på norsk sokkel i forbindelse med bore- og innkvarteringsoppdrag.
- (i) POSH Semco: POSH er en offshore tjenesteleverandør med en flåte på mer enn 100 offshorefartøy som betjener en rekke segmenter innen olje- og gassutvinning. Flåten består bl.a. av 8 dedikerte AUer, inkludert de halvt nedsenkbare enhetene *Xanadu* og *Arcadia*, som kan operere på britisk kontinentalsokkel. For ytterligere opplysninger, se www.posh.co.sg.
 - (ii) OOS International: OOS leverer offshore løsninger, bl.a. for tunge løft, innkvartering og fjerning. Selskapets flåte består for tiden av fire kombinerte innkvarterings- og kranfartøyer, som alle kan operere på britisk kontinentalsokkel, samt to ytterligere innkvarteringsfartøy under bygging med funksjonalitet for tunge løft. De fleste OOS-fartøyene er eid og bygget av CIMC Yantai Raffles skipsverft som har bygget boreflåten eid av COSL på norsk sokkel. For ytterligere opplysninger, se www.oosinternational.com.
 - (iii) Cotemar: Cotemar er et mexicansk olje- og gass serviceselskap som tilbyr tjenester offshore, bl.a. innkvartering. Cotemars flåte inkluderer to halvt nedsenkbare dedikerte AUer som kan operere på britisk kontinentalsokkel, *Neptuno* (levert i 2014) og *Atlantis* (2015), som for tiden begge ligger i den mexicanske delen av Mexicogolfen. For ytterligere opplysninger, se www.cotemar.com.mx.
 - (iv) Maersk Drilling: Maersk Drilling er et globalt offshore boreselskap som eier og opererer en flåte med 23 offshore borerigger som er spesialisert i boreoperasjoner i

⁸ Qingdao Shipyard kan gjøre *Arendal Spirit* tilgjengelig for erfarne operatører i forbindelse med anbud.

værharde miljøer og på dypt vann. Med unntak for den konverterte jack-upen Maersk Guardian (ikke SUT) eier selskapet ingen dedikerte AUer. Selskapet har imidlertid tidligere inngitt tilbud og vunnet innkvarteringskontrakter på norsk sokkel med sine borerigger som også nevnt ovenfor. For ytterligere opplysninger, se www.maerskdrilling.com.

- (v) EnscoRowan: Rowan fusjonerte med Ensco 11. april 2019, og det fusjonerte selskapet EnscoRowan er en global operatør innen boring med en flåte på totalt 106 borerigger. Selv om selskapet ikke eier noen dedikerte AUer, har det tidligere inngitt tilbud og vunnet innkvarteringskontrakter på norsk sokkel. For ytterligere opplysninger, se www.enscorowan.com.
 - (vi) Stavanger Spirit & Arendal Spirit: disse to fartøyene er identiske. *Stavanger Spirit* er for tiden i opplag i Kina og eies fortsatt av Quingdao Shipyard, men kan benyttes av andre operatører i forbindelse med anbud. *Arendal Spirit* som opereres av Teekay, ble for kort tiden sin flyttet fra Brasil til Norge og benyttes for tiden aktivt i tilbud på britisk kontinentalsokkel. For ytterligere opplysninger, se www.teekay.com.
- (75) Legg også merke til at Master Marine (operatør for den oppjekkbare AUen *Haven* med SUT som for tiden arbeider på Johan Sverdrup) etter å ha blitt slått sammen med Crossway også har den oppjekkbare AUen *Crossway Eagle* samt tilgang til en oppjekkbare enhet i verft i Kina, som begge kan være kandidater for oppgradering.
- (76) Som det fremgår av Figur 4 (øverst på neste side), er det ut fra nåværende etterspørselsberegninger et bredt utvalg ulike fartøy som kan være tilgjengelige til benyttelse i anbudsprosesser på norsk sokkel på mellomlang sikt og som langt overgår forventet årlig etterspørsel. Sett i sammenheng med optimaliseringen av offshorefasiliteter - som har resultert i større fleksibilitet hva gjelder sengekapasitet på stedet - og konkurransen fra tungløftfartøyene, vil den fusjonerte enheten dermed være begrenset av en lang rekke alternativer på mellomlang og lang sikt.

Figur 4: Faktisk og potensiell tilgang fra konvertering av eksisterende enheter (partene ikke inkludert i potensielle kandidater for oppgradering)



Kilde: Partene, offentlig tilgjengelige opplysninger, Rystad Energy

- (77) Som følge av dette vil den fusjonerte enheten også fremover møte konkurranse om det begrensede antallet innkvarteringskontrakter på norsk sokkel. I tillegg vil konkurranse stimuleres gjennom olje- og gassoperatørenes grunnleggende fleksibilitet som følge av økt kapasitet på stedet samt den fremtidige innvirkningen av både tungløftfartøyer og W2W-fartøyer.

6.4 2019-2022 - Fire potensielle prosjekter hvor kapasitet på stedet sannsynligvis ikke vil være tilstrekkelig

- (78) Når man ser nærmere på virkning på konkurransen på mellomlang sikt bør man merke seg at den vedlagte Rystad-rapporten kun identifiserer fire prospekter hvor det er sannsynlig at det ikke vil være tilstrekkelig sengekapasitet på stedet og hvor det er sannsynlig at det kan oppstå etterspørsel etter ekstern innkvartering. Disse er:

- **Vår Energi:** Goliat 2020 Shutdown (juni 2020 - oktober 2020)⁹
- **Equinor:** Snorre Senfase (mai 2021 - september 2021)¹⁰
- **Equinor:** HUC av Krafla og Askja (august 2022 - februar 2023)¹¹
- **Equinor:** Gudrun levetidsforlengelse (mars - september 2021)¹²

- (79) Når man ser nærmere på de fire prospektene blir det tydelig at foretakssammenslutningen ikke kommer til å begrense konkurransen for disse prospektene.

⁹ Rystad Report, side 141.

¹⁰ Rystad Report, side 167.

¹¹ Rystad Report, side 93.

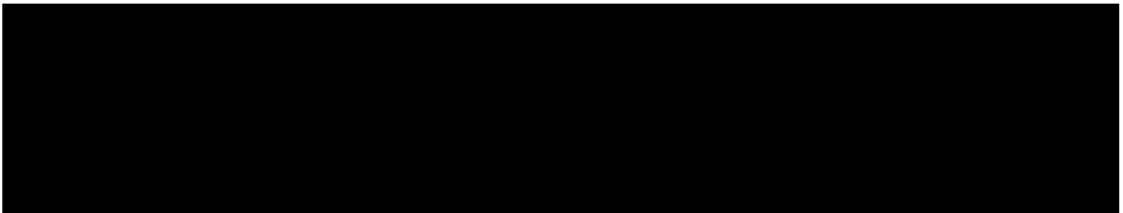
¹² Rystad Report, side 79.

- (80) Gudrun levetidsforlengelse: Prospektet er tilgjengelig for jack-ups med en vanndybde under 125 meter. Innretningen er bemannet, slik at W2W-fartøy ikke er et alternativ. Dersom PoB-kravet er lavt vil Master Marine, Østensjø/Edda Accom., HHI, Maersk, Rowan og COSL kunne være alternative tilbydere i tillegg til partene. Dersom PoB-kravet er høyt vil Master Marine, Østensjø/Edda Accom., HHI og COSL kunne være alternative tilbydere i tillegg til partene. Uansett PoB-krav vil det derfor være et tilstrekkelig antall egnede tilbydere til å sikre effektiv konkurranse.
- (81) HUC Krafla og Askja: Prospektet er tilgjengelig for jack-ups med en vanndybde under 125 meter. Selv om innretningen er bemannet, kan tungløftfartøy - som nevnt over - være et alternativ til eksterne AUer, gitt at dette er HUC-arbeid. Videre kan W2W-fartøy benyttes ettersom innretningen kan anses som ubemannet når toppsiden ikke er tilkople, forutsatt at den heller ikke er knyttet til nærliggende bemannede installasjoner. Dette bør i seg selv være nok til å sikre effektiv konkurranse om dette anbudet. Selv om en kun vurderer eksterne AUer vil imidlertid konkurransen også være effektiv. Dersom PoB-kravet er lavt vil listen med alternative tilbydere utover partene inkludere Master Marine, Østensjø/Edda Accom., HHI, Maersk, Rowan og COSL. Dersom PoB-kravet er høyt vil alternative tilbydere utover partene kunne være Master Marine, Østensjø/Edda Accommodation, HHI og COSL. Uansett PoB-krav vil det derfor være nok egnede tilbydere til å sikre fungerende konkurranse, i tillegg til den konkurransen W2W og tungløftfartøy utgjør.
- (82) Snorre senfase: Vanndybden er over 150 meter, noe som innebærer at jack-ups ikke er et alternativ. Uavhengig av PoB-krav består tilbudssiden av følgende alternativ i tillegg til den fusjonerte enheten: COSL, Østensjø/Edda Accom og HHI. Det er med andre ord fire egnede tilbydere for dette prospektet, noe som vil være tilstrekkelig til å sikre fungerende konkurranse dersom prospektet materialiseres.
- (83) Goliat 2020 shutdown: Vanndybden er over 150 meter, noe som innebærer at jack-ups ikke er et alternativ. Uavhengig av PoB-krav består tilbudssiden av følgende alternativer i tillegg til den fusjonerte enheten: COSL, Østensjø/Edda Accommodation og HHI. Det er med andre ord fire egnede tilbydere også for dette prospektet, noe som vil være tilstrekkelig for å sikre fungerende konkurranse dersom prospektet materialiseres.
- (84) På mellomlang sikt vil den fusjonerte enheten derfor fortsette å møte sterk konkurranse, uavhengig av faktorene PoB, vanndybde og type installasjon, og det faktum at markedet er et anbudsmarked vil sørge for at man vil oppnå konkurranse selv for de prospektene der antallet tilbydere begrenses av faktorer som vanndybde og PoB-behov.

6.5 Mellomlang til lang sikt: Sterke kunder kan incentivere til ytterligere konkurranse

- (85) Etterspørselssiden etter innkvarteringstjenester på norsk sokkel er svært konsentrert. Etter Rystad Energys vurdering er det i utgangspunktet åtte olje- og gassoperatører som står for forventet fremtidig etterspørsel. Dette er Equinor, AkerBP, ConocoPhillips, Lundin, Neptune Energy, Vår Energy, Okea og Wintershall. Av disse står Equinor, AkerBP og ConocoPhillips for mesteparten (85 %+) av prospektene som Rystad-rapporten tar for seg. Equinor er den desidert største operatøren, men Equinor har også innflytelse gjennom å være partner i mange felt hvor selskapet selv ikke er operatør. I et ett- til treårig perspektiv kan olje- og gassoperatører på norsk sokkel anvende ulike incentiver for å stimulere konkurranse om innkvarteringskontrakter dersom de ønsker å øke den allerede robuste konkurransen etter

sammenslutningen. Her er det relevant at eksisterende AUer kan oppgraderes med tanke på å få tildelt en SUT eller oppjekkbare boreenheter (drilling jack-ups) kan konverteres til AUer i løpet av en tidsramme på ett år, mens tidsrammen for å bygge en ny AU er opp til tre år.

- (86) For det første vil tilstedeværelsen av langsiktige anbudskontrakter være et incentiv til at flere fartøyeiere vil inngi tilbud i tillegg til ovennevnte oversikt over egnede tilbydere. Et tydelig eksempel på fordelene med å bruke langsiktige kontrakter ble synliggjort i Petrobras-auksjonen i Brasil for kort tid siden, hvor det ble inngitt tilbud fra 11 ulike AU-operatører for en treårig kontrakt. Jo lengre kontrakt, jo mer sannsynlig at det blir gitt tilbud om fartøy som ikke har SUT eller som nesten innfrir kravene for å få en SUT, ettersom oppgraderingskostnadene til SUT-standard kan spres over en lengre oppdragsperiode og må veies mot kostnadene forbundet med å ha fartøyet i opplag.
- (87) For det andre har olje- og gassoperatørene generelt - og spesielt Equinor - vist at de er klare, villige og i stand til å stimulere nye konkurrenter på norsk sokkel gjennom ulike typer incentiver eller subsidiering. Et nylig eksempel fra det relevante markedet er Equinors tildeling av et innkvarteringsoppdrag til aktøren Master Marine i 2015. Master Marine gjennomførte en oppgradering av den dedikerte jack-up AUen *Haven* for å møte Equinors krav. Oppgraderingen inkluderte en forlengelse av riggbenene slik at maksimal vanddybde ble økt fra 80 m til 110 m og en ny base ble montert for å håndtere grunnforholdene på Johan Sverdrup-feltet. Kostnadene til oppgraderingen ble anslått til å være ca. USD 120 millioner, som skulle inntjenes i løpet av kontrakten på 18 måneder med Equinor. Den samlede kontraktsverdien tildelt Master Marine ble angitt å være ca. USD 178 millioner; et beløp som inkluderte forventede oppgraderingskostnader på ca. USD 100 millioner i tillegg til ordinære dagrater. Eksempelet fremhever hvordan Equinor - som sto for ca. 60 % av ekstern innkvartering på norsk sokkel i perioden 2014-2018 - er villig til å subsidiere innkvarteringsleverandører for å sikre at selskapets behov møtes.
- (88) 
- (89) Det er også verdt å merke seg at Equinors evne til å støtte inntreden også er synlig i «nabomarkedet» for borekontrakter, hvor Equinor besluttet å erverve to egne borerigger, *Askepott* og *Askeladden*, som ble levert i 2017.
- (90) For det tredje bør det understrekes at olje- og gassoperatørene ofte er relativt fleksible mht. egen etterspørsel. Som nevnt over kan olje- og gassoperatører på norsk sokkel bestemme seg for å lyse ut et nytt tilbud eller å avlyse prosjektet (f.eks. ved å ta i bruk sengekapasitet på stedet eller ved nærliggende innretninger) også etter at man har gjennomført en anbuds konkurranse. Dersom en olje- og gassoperatør i fremtiden ikke er fornøyd med ratene tilbudt i en anbudsprosess kan operatøren invitere flere kandidater, inkludert ovennevnte, til å inngi tilbud i en ny anbudsrunde. En viktig variabel i denne sammenhengen er at ledetiden mellom tilbudet og prosjektet må være lang nok til å tillate at det gjennomføres tekniske SUT-oppgraderinger. Det er utelukkende olje- og

gassoperatørene på norsk sokkel som styrer denne variabelen og som eventuelt vil ha incentiver for å forlenge ledetiden dersom sluttresultatet er lavere rater fra eksterne innkvarteringsleverandører. Utover dette er det slik at olje- og gassoperatører opprettholder muligheten til å benytte sengekapasitet på innretningen for å kunne innsourse sine egne behov på en effektiv måte. Dette utvider olje- og gassoperatørens handlingsrom, noe som står i kontrast til bl.a. boremarkedet.

(91) I lys av dette vurderer partene det slik at det finnes en reell mulighet for at flere fartøy kan komme inn på markedet dersom kundene ønsker å øke den allerede sterke konkurransen etter sammenslutningen.

6.6 Konklusjon: Faktisk og potensiell konkurranse sikrer effektiv konkurranse og kunder kan benytte incentiver for å stimulere nye aktører til å tre inn i markedet

(92) Som diskusjonen over viser kommer partene til å stå overfor konkurranse fra flere hold:

- Eksisterende konkurrenter, slik som Master Marine, COSL, Østensjø/Edda Accommodation, HHI, Maersk og Rowan har alle AUer eller jack-ups som har SUT/er SUT-klare og som tar innkvarteringsoppdrag, noe som kommer til å gi effektiv konkurranse i markedet allerede på «kortmellom» sikt.
- Det finnes en rekke potensielle konkurrenter som kan delta i markedet via konvertering eller oppgradering av eksisterende borerigger eller AUer uten SUT. Det estimeres at slike konverteringsprosjekter kan ta opptil ett år, slik at dette er alternativer som er tilgjengelige på mellomlang sikt.
- Det er en stor grad av konsentrasjon på kundesiden, hvor Equinor utmerker seg som den største kunden. Equinor har en historie med å støtte inntreden i markedet; både når det gjelder innkvarteringsenheter og andre tilgrensende markeder. Støttet inntreden er derfor en reell mulighet dersom kundene ønsker å øke konkurransen i markedet.

7. Partenes viktigste kunder, konkurrenter og leverandører

(93) Floatel og Prosafe sine viktigste kunder, konkurrenter og leverandører fremgår av **bilag 13**.

8. Konfidensialitet

(94) Denne meldingen inneholder forretningshemmeligheter. Forretningshemmelighetene er merket i **grønt**. Begrunnelse for unntak fra offentligheten fremgår av **bilag 14**.

* * *

Med vennlig hilsen,



Advokatfirmaet BAHR AS,

Helge Stemshaug
Advokat

Bilag

Bilag 1: Oversikt over Prosafes flåte

Bilag 2: Oversikt over Prosafes konsernstruktur

Bilag 3: Prosafe årsrapport for 2018

Bilag 4: Oversikt over Floatels flåte

Bilag 5: Oversikt over Floatels konsernstruktur

Bilag 6: Floatel årsregnskap for 2018

Bilag 7: Transaksjonsavtale inngått 3. juni 2019

Bilag 8: Oversikt over ulike AU fartøy

Bilag 9: Oversikt over mobilisering og nylige bevegelser

Bilag 10: Oversikt over Prosafe og Floatels «backlog»

Bilag 11: Rystad Energy Report



Bilag 13: Partenes viktigste kunder, konkurrenter og leverandører

Bilag 14: Begrunnelse for merking av forretningshemmeligheter og unntatt offentlighet