

Merk sperrefristen til 7. Feb kl 1945.

Foredrag Oslo Militære Samfund 7. februar 2000

Fregattprosjektet

Av

Kommandør Bjørn Krohn

Sjøforsvarets forsyningskommando

Formann, mine damer og herrer !

Jeg har blitt invitert hit i aften for å foredra over emnet "Fregattprosjektet". Fregattprosjektet har i betydelig grad vært fokusert i media, selv om vi en stund nå har fått leve en mer anonym tilværelse. Prosjektet har i all hovedsak fått positiv omtale. Jeg våger den påstand at det skyldes vilje til å gradvis informere om fremdriften i arbeidet. Jeg har selvfølgelig svært mange dyktige medarbeidere i prosjektorganisasjonen og har forsøkt å tilby bilder for avisene av sentrale medarbeidere, men spesielt den "Rosa avisen" svarte kontant at det var ikke deres stil. "Vi bruker bilde av ledere for virksomheten som ingress og gjenkjenningsobjekt for våre lesere". Nå har jeg for ca 4 måneder siden anmodet om at bilde ikke benyttes fordi SFK har samarbeidspartnere i denne saken som misliker eksponeringen. Dette får være min lille ingress i aften.

Forutsetning

Regjeringsbehandling av kontrakttegningen har ikke funnet sted. Det betyr at det fremdeles er en konkurransesituasjon. Derfor er det visse opplysninger som ikke kan gis, men jeg strekker meg langt.

Foredraget vil dekke:

- Historikk & nåværende situasjon
- Målsetting med fregattene; - beskrivelse av "produktet"
- Driftsfase
- Anskaffelsesprosessen
- Norsk industri
- Risikoanalyser
- Tidsplan for levering av fartøyene

Historikk

Fregattprosjektet har løpt i fem år siden jeg ble tilbeordret Sjøforsvarets forsyningskommando som prosjektleder i januar 1995. I denne perioden har tiden blitt benyttet til:

- innledende undersøkelser; - herunder vurdering av brukte fartøyer og nye fartøyer utviklet for andre nasjoner (Type 23, M-klasse, Lafayette-klasse, F-123, Perry-klasse, City-klasse)

- etablering av prosjektorganisasjonen
- gjennomføring av Konseptfase med varighet 18 måneder
- Definisjonsfase iht PRINSIX prosjektstyringsprosedyrer, varighet ca 34 måneder.

Nåværende situasjon

Definisjonsfasen avsluttes og Utviklingsfasen begynner når hovedkontrakten tegnes. De siste ni måneder av definisjonsfasen har i hovedsak blitt benyttet til kontraktforhandlinger. Status i dag er at SFK har fremforhandlet en komplett kontrakt med spanske Bazan om utvikling, bygging, testing og levering av fem fullt utrustede fregatter med integrert logistikk støtte nødvendig for drift av fartøyene. I den forhandlede kontrakten har amerikanske Lockheed Martin ansvar overfor Bazan for integrasjon av våpensystemet for fartøyene. Således skal SFK eventuelt forholde seg til en hovedleverandør med ansvar for levering av fregatten som et **integrt kampsystem**. Kontrakten er en priskontrakt med glidningsbestemmelser; - eller mer folkelig: "Fastpriskontrakt".

Forsvarssjefen har anbefalt Forsvarsministeren at man tegner den fremforhandlede kontrakten og avviser flere, mulige, reviderte tilbud. **Forsvaret trenger sårt nye fregatter; - ikke flere tilbud !**

Prosjektet ble lagt frem for Stortinget i St prp nr 65 (1998-99) og godkjent for gjennomføring 7. juni –99. I forespørselen som ligger til grunn for de mottatte tilbudene av 1 mar 1999, ble det anmodet om vedståelsesfrist frem til 1 mar 2000. Denne datoen nærmer seg med stormskritt. Regjeringen avgjør hvorvidt kontrakten kan tegnes, eller om man skal forhandle videre med den andre til-byderen.

Parallelt med de omfattende kontraktforhandlingene i forsyningskommandoen har Forsvarsdepartementet forhandlet frem gjenkjøpsavtaler som skal svare til 100% av verdien som planlegges anskaffet fra utlandet.

Produktet

Oppgaver

Fartøyenes prioriterte funksjon er anti ubåt krigføring. Dette betyr at hydroakustisk signatur vektlegges. Norskekysten som er det prioriterte operasjonsområdet, kjennetegnes ved relativt høy bakgrunnsstøy. Hensikten med signaturkontrollen er derfor å konstruere fartøyene slik at egne sensorer forstyrres minst mulig. Fartøyene utrustes med baugmontert sonar og aktiv tauet, variabel dybde sonar. Dessuten planlegges det organiske helikopteret med en dipping sonar. Fartøyene utrustes primært med Sting Ray anti ubåt torpedoer. Taktisk overlegenhet i forhold til fiendtlig ubåt kan kun sikres gjennom valgfri våpenlevering fra helikopteret eller fra fartøyet direkte.

Fartøyenes sekundære funksjon er anti overflate krigføring. Dette ivaretas primært med Nye sjømålsmissiler som utvikles hos Kongsberg Defence & Aerospace. Likeledes 76 millimeter Otomelara kanon av typen Super Rapid.

Under begge disse operasjonstyper er det viktig at fartøyet har god selvfor-svaresevne mot angrep fra luften. Det er nødvendig for å være i stand til å utføre de primære oppgavene effektivt. Det forhandlede sensorsystemet omfatter Aegis programvare og SPY 1-F Phased Array Radar.

Programvaren og radarteknologien har gjennomgått vesentlige moderniseringer siden første fartøymontasje i 1983.

Våpenet er primært Evolved Sea Sparrow Missile som skytes ut vertikalt gjennom en MK 41 VLS enhet med åtte celler.

Det er satt av plass til en launcherenhet til ved siden av den monterte. ESSM håndteres i "Quadpack" cannisters som gir plass til fire missiler pr launcher-celle.

Dessverre utvikles ikke NSM for vertikal utskyting foreløpig.

Integrert samband tilstrekkelig til at fartøyet kan underbringe COMSNFL blir utrustet på to fartøyer, mens de øvrige blir delvis klargjort. Fartøyet leveres med Link 11 og klargjøres delvis for Link 22. Link 22 som er under utvikling enda 4 år, er HF-basert; - har dermed rekkevidde og skal kunne håndtere flere parallelle nett / operasjonsgrupper. Link 22 blir neppe foreslått innført før den er dominerende i NATO.

Fartøyene

Fartøyene skal bygges i stål med lett isforsterkning i beltet. Fullt utrustet og med marginer for fremtidig vekst er fartøyet på ca 5000 tonn deplasement. Toppfarten er på mer enn 26 knop.

- Fremdriftsmaskineriet består av to dieselmotorer og en gassturbin som overfører kraften til de to propeller akslene. Disse driver vribare propellere.
- Sårbarhets reduserende tiltak ivaretas gjennom signaturkontroll og narremidler, såkalt "Softkill"

Overlevelsessevne ivaretas gjennom vann- og gasstett inndeling; - samt distribuerte systemer

- Fartøyet forberedes for underbringelse av et middels tungt helikopter, men kan lande og bunkre et tungt helikopter; - f eks av typen Merlin
- Grunnet norsk ønske om å delta i internasjonale fredstabiliserende eller – opprettende virksomhet er fartøyene konstruert for verdensomspennende operasjoner. Dette tilleggskravet fordyrer ikke fartøyene vesentlig, men forbedrer visse ytelser.

Driftsfasen

Fire av fartøyene skal bemannes fullt ut og gjennomløpe to-årige sykluser mellom større personellskifter. Ca 6 måneder av tiden medgår til oppøving og kvalifisering. Deretter 18 måneder med operativ tjeneste. Fartøyene operer to og to sammen i syklusene. Fartøy nr 5 har redusert besetning og ivaretar en del opplæringsvirksomhet og gjennomgår noe tyngre vedlikehold hvert 5. år. Slik rulleres fartøyene. Under den operative perioden planlegges på årsbasis med tre vedlikeholds perioder à to uker.

Fartøyene planlegges med samme besetningsstørrelse som Oslo-klasse fregatter, ca 120 personer. Dette inkluderer helikopterbesetningen. Driftskostnadene for fem fartøyer er estimert til tre ganger høyere enn driften av tre stk av dagens fregatter. Dette har GIS anvist hvordan Sjøforsvaret skal greie. Fartøyene planlegges stasjonert ved Haakonvern orlogsstasjon.

Anskaffelsesprosessen

Man sto overfor mange viktige avveininger når planleggingen av prosjektprosjektgjennomføringen startet. I stikkords form nevner jeg i fleng:

- Bygge opp kompetanse i Sjøforsvaret og FFI
- Etablere prosjektorganisasjon; - klar prioritering fra GIS og SjsFK medførte god bemanning fra start av Konseptfasen (Ref St meld nr 17 (1992-93) Roderburgutvalgets innstilling)
- Kvalitetssikring hovedsakelig i form av Systems Engineerings- og konfigurasjonsstyring for å sikre styring og sporbarhet i kravspesifikasjoner og merkantile prosesser; - herunder ulike evalueringer underveis
- Krevende dataverktøy for å opprettholde sporbarheten mellom mer enn 5000 krav
- Ivaretagelse av norsk industri; -St prp nr 48 (1994-95)
- Internasjonal konkurranse
- Kontraheringsstrategi / Kontraktstrategi
- Styre innenfor økonomisk ramme samtidig med oppfyllelse av operative- og tekniske krav og minimums antall fartøyer
- Risikovurdering
- Evalueringen av tilbudene pr 1.mars 1999
- Forhandlinger som er ført (Ref St prp nr 65 (1998-99) og Innst st nr 207 s å)
- Håndtering av valuta

Norsk industri

Norsk industri ble invitert til samarbeide med SFK i en integrert prosjektorganisasjon som hadde til hensikt blant annet å gi norsk industri innsyn i kravutformingen. Hensikten var å opparbeide forståelse for mulighetene for deltagelse i prosjektgjennomføringen. Imidlertid ble initiativet supplert med politisk pålegg om internasjonal konkurranse. Disse to forholdene var vanskelig å håndtere parallelt. Resultatet var at SFK ble svært opptatt av å overbevise utenlandske kandidater om realiteten i reell konkurranse. Dermed fikk den norske gruppen dårligst faglig støtte. Den ble avhengig av å leie inn marineoffiserer fra Nederland, Storbritannia og Frankrike for å skaffe seg spesialkompetanse som de andre kandidatene kunne hente vederlagsfritt i nasjonale mariner.

Etter nedvelgelse til tre kandidater og levering av tilbud, har det vist seg at norsk industri ikke hadde dårligere løsninger, men norsk industri hadde ikke utenlandsk, offentlig støtte.

Fregatt er ikke et fag, men integrasjon av informasjon og systemer som samlet gir ønsket funksjonalitet. Gjennom langvarig virksomhet fra norske agenter for utenlandske aktører har norske politiske miljøer blitt aktivt desinformert.

Risikovurderinger

SFK har systematisk gjennomført risikovurdering etter metode som er utviklet av DNV sammen med Forsvaret og franske Aerospatiale. FO har pålagt prosjektet å benytte:

- "Hendelse og estimatanalyse" som baseres på at utøverne har meget god innsikt i forholdet som skal analyseres. Metoden går i korthet ut på at man:
- Detaljert beskriver hva usikkerheten egentlig er
- Beskriver hvilke tiltak som kan iverksettes for å redusere betydningen.

Dette er en velegnet metode i det daglige prosjektarbeidet. Som eksempel kan nevnes at når man startet kontraktforhandlingene i mai 1999, var det anført mer enn 90 konkretiserte usikkerheter som ble estimert til 3,6 MRD NOK. Prosessen ble gjentatt midtveis i forhandlingen og revidert endelig ved sluttførte forhandlinger medio desember 1999. Tallene ble tilslutt mindre enn 15% av de opprinnelige.

Tredjeparts vurdering

Grunnet mange offentlige prosjekter med store overskridelser de senere årene, har det blitt analysert ulike tiltak. FD valgte å engasjere en konsulentgruppe for å foreta tredjeparts vurdering. Arbeidet har nå pågått med stor intensitet i 6 måneder før man så seg i stand til å fremlegge resultatet nylig. Det er mange konsulent-miljøer og andre i Norge som anser seg dyktige på prosjektgjennomføring, men det er kun NOR-ESKORT-Gruppens medarbeidere som kan noe vesentlig om fregattkonstruksjon i Norge. De ble funnet uverdige til å gjennomføre prosjektet fordi der måtte man betale det fartøyene kom til å koste. Derfor har denne tredje-partsvurderingen blitt svært luftig hva angår det produktfaglige (fregatten), men synes å falle i god jord i akademiske miljøer som jo nå blomstrer i nasjonen. Vi lever jo i flosklenes tidsalder.

Denne usikkerhetsthilleren har båndlagt ubehagelig store ressurser i min organisasjon på bekostning av mange andre forhold som jeg vurderer er langt viktigere i forberedelsene til å gjennomføre en så vidt stor og kompleks kontrakt på en betryggende måte.

Status & tidsplan for levering av fartøyene

Det har blitt gjennomført forhandlinger i tråd med retningslinjene som er nedfelt i St prp nr 65. Fordi vi benytter funksjonelle spesifikasjoner er løsningene forskjellige og tilbudene har ulike forutsetninger. Derfor kan man ikke bare pakke sammen tilbudet fra en kandidat og snu seg til den neste leverandørkandidaten. Det tar uker med forberedelser for organisasjonen. Husk vi har forhandlet i opptil syv parallelle sesjoner og gjennomgår mer enn 5000 krav. Til disse knyttes også definerte aksept-kriterier. Akseptkriteriene gjelder sannsynliggjøringer i utviklingsfasen (engineeringsfasen) og faktisk testing til slutt før overlevering av fartøyene.

FSJ har anbefalt at kontrakten som er fremforhandlet med Bazan, blir tegnet. Nå forberedes regjeringsbehandlingen av kontrakttegningen. Likeledes vil ministeren orientere Stortingets forsvarskomite om resultatet.

Ved snarlig kontrakttegning vil fartøy nr 1 bli levert primo 2005. Etterfølgende fartøyer med et års mellomrom.

Takk for oppmerksomheten