

Sammendrag:

En analyse av avgifter og tidsbruk i norske havner

TØI rapport 1345/2014
Forfattere: Paal Brevik Wangsness og Inger Beate Hovi
Oslo 2014, 80 sider

Det er svært store forskjeller på både godsmengde og tidsbruk ved lasting og lossing i norske havner. Det ser ut til at høyere godsmengde per anløp benger sammen med kortere tid på lasting og lossing per enhet gods. Dette mønsteret ser også ut til å holde når man analyserer det utfra ulike havner og ulike skipstyper. Når man ser på den totale godstrafikken i norske havner, ser det ut til å være en sammenheng mellom anløps-spesifikke avgifter og antall anløp per år, der lavere avgifter benger sammen med flere anløp. Det ser også ut til å være en sammenheng mellom prisen per løft med kran og tidsbruk per container, hvor havner som tar høyest pris er de som bruker kortest tid.

Denne rapporten presenterer en analyse av godsstrømmene som går igjennom norske havner, primært basert på grunnlagsdata fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk. Først skal vi gjennomgå status og trender for godstrafikken i norske havner, og se på utviklingstrekkene for anløp og godsmengder for ulike havner, skipstyper og godstyper. Deretter gjennomgås ulike aspekter som kan påvirke tidsbruk på lasting og lossing i norske havner. Til slutt har vi analysert anløp, godsmengder og tidsbruk i sammenheng med de ulike havners avgiftssystem.

Gods i norske havner 2002 – 2012

Den totale godsmengden håndtert i norske havner i 2012 var 206 mill. tonn. Veksten i godsmengden siden 2002 har vært relativt svak, med en snittvekst på 0,6 % per år. Over 60 % av godset håndtert i norske havner, dvs 126 tonn, er i 2012 knyttet til utenriksfart. Av godstyper er det bulk gods som utgjør den desidert største andelen av godsmengden håndtert i norske havner, med andeler på 44 % og 41 % av godsmengden fordelt på henholdsvis våtbulk og tørrbulk i 2012. Ni havner håndterer tilsammen over 63 % av den totale godsmengden på landsbasis. Bergen er havnen som håndterer suverent størst godsmengde.

Godshåndtering 2011 – 2012 overordnet

Det er svært store forskjeller på både anløp, godsmengde og tidsbruk ved lasting og lossing i havnene. For eksempel er Oslo den havna med høyest containertrafikk med over 200 000 TEU lastet og losset per år, mens i den andre enden av skalaen har vi Hammerfest og Molde med under 500 TEU per år. Gjennomgående var det en økning i godsmengde og en betydelig reduksjon i tidsbruk per gods-enhet fra 2011 til 2012 for samtlige godstyper; containere, stykk gods, tørrbulk og våtbulk.

Ulike forklaringsfaktorer for tidsbruk

Det ser ut til at høyere godsmengde per anløp henger sammen med lavere tid på lasting og lossing per godsenehet. Dette mønsteret ser også ut til å holde når man analyserer det ut fra ulike skipstyper. For samtlige godstyper var det som regel skipstypene med høyest gjennomsnittlig godsmengde per anløp, som hadde kortest håndteringstid per godsmengde. For eksempel hadde containerskip i snitt dobbelt så stor containerlast som stykkgodsskip, og brukte ca. halvparten av tiden per container.

Forskjeller i tidsbruk i norske havner

Det ser ut til å være en sammenheng mellom godsmengden som havner håndterer årlig og tidsbruk per håndterte godsmengde, hvor havnene med størst godsmengde bruker kortest tid per godsenehet. For eksempel for stykkgods er Bergen på topp med 0,6 minutter per tonn og bruker med det ca. en syvendedel av tiden til Bremanger (5,1 minutter per tonn). Bergen er på tredje plass i mengde stykkgods årlig og Bremanger har lavest mengde av havnene i studien.

Anløp og anløpsrelaterte avgifter/ vederlag

Når man ser på den totale godstrafikken i norske havner, ser det ut til å være en sammenheng mellom anløpsspesifikke avgifter og antall anløp per år, hvor lavere avgifter henger sammen med høyere anløp. Denne sammenhengen ser ut til å være sterkest for containere og svakest for stykkgods.

Godsvolum og godsrelaterte vederlag

Det ser *ikke* ut til å være sterk sammenheng med antall containere per år i havn og havners containerspesifikke vederlag. Tilsvarende ser det heller ikke ut til å være noen sammenheng for stykkgods eller tørrbulk. Det ser derimot ut til å være en sammenheng mellom prisen per løft med kran, og tidsbruk per container, hvor havner som tar høyest pris er de som bruker kortest tid.

Avslutning og veien videre

Analysene i denne rapporten har primært vært deskriptive, supplert med regresjoner for å kunne påvise sammenhenger og sammenligne mellom godstyper om hvor sterke sammenhengene er. Mye av det anvendte datamaterialet for denne rapporten er (så vidt vi vet) første gang analysert i Norge. Dette er den delen av grunnlagsdataene fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk som går på tidsbruk i havner. Dette datamaterialet kan gi en indikasjon på laste- og losseeffektiviteten i norske havner. Veien videre for dette i senere forskning kan innebære en større økonometrisk studie av hva som påvirker effektivitet i lasting og lossing, og hvilke effekter pris og havneeffektivitet har på valg av havn for lasting og lossing.

Slikt arbeid kan brukes til å identifisere hva som er beste praksis i norske havner, og i neste omgang identifisere overførbare tiltak som kan bidra til å heve produktivitetsnivået i norske havner.