

Sammendrag:

Transportytelser for godsskip i norske farvann

TØI rapport 1369/2014
Forfatter: Inger Beate Hovi
Oslo 2014 22 sider

Rapporten presenterer beregninger av innenriks transportytelser for skip i norske farvann basert på grunnlagsdata fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk. Formålet med beregningene har vært å undersøke hvorvidt de nasjonale transportytelsene underestimerer transportarbeidet for sjøtransport. Vi finner at det særlig er transportarbeidet relatert til eksport som er underestimert i dagens transportytelsesstatistikk, mens transittransport ikke er inkludert i transportytelsene. Også innenriks transportarbeid ser ut til å være noe underestimert i transportytelsesstatistikken, men her er også usikkerheten i våre beregninger større enn for utenrikstransportene.

Skip registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) utførte 18 % av innenriks transportarbeid på sjø i 2012, og omfanget med disse skipene er redusert fra 2011 til 2012. For alle de andre grupper av flaggstater er utviklingen motsatt, dvs at transportarbeidet er økt fra 2011 til 2012. Skip som seiler under bekvemmelighetsflagg utførte 44 % av innenriks transportarbeid i 2012, en økning i markedsandel på 2 prosentpoeng fra 2011.

Innledning

Vi har i dette dokumentet forsøkt å anslå innenriks transportytelser for sjøtransport basert på grunnlagsdata fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk. Formålet med beregningene har vært å undersøke hvorvidt de nasjonale transportytelsene underestimerer transportarbeidet for sjøtransport. Hovedprinsippet for beregning av nasjonale transportytelser for alle transportformer er at disse skal representere transport utført med norskregistrerte transportmidler. Det vil si at transport utført med utenlandskregistrerte fartøy i prinsippet ikke inngår i transportytelsesstatistikken.

Metode

Til å lage anslag på utført transportarbeid med skip, har vi tatt utgangspunkt i grunnlagsdata fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk for 2011 og 2012. Denne statistikken dekker gods lastet og losset i norske havner med et årlig godsomslag på minst 1 millioner tonn. I rapporteringsgrunnlaget foreligger informasjon om forrige/neste havn. Ideelt skal dette gi informasjon om hvor godset kommer fra eller skal til, men i mange tilfeller, og da spesielt for skip i rute- og linjetrafikk, oppgis i stedet skipets forrige eller neste havn. Dette er forhold som bidrar til at også beregningene som presenteres her sannsynligvis vil underestimere transportarbeidet. For bulktransport anløper skip i større grad kun opprinnelses- og destinasjonssted på et transportoppdrag slik at muligheten for feilrapportering er mindre.

Grunnlagsdataene fra kvartalsvis havnestatistikk inneholder informasjon om fra-til-mønster som beskrevet over, men ikke om transportdistanse. Vi har basert transportdistanse på informasjon fra sjønettverket i nasjonal godstransportmodell. Dette nettverket inneholder en noe grovere havnestruktur enn det som er oppgitt som faktisk seilings- og leveransemønster i datamaterialet. Vi har aggregert det som er rapportert som forrige/neste havn slik at dette stemmer overens med havnestrukturen i godsmodellen. Kontinentalsokkelen er i modellen grovt inndelt i syv soner, som også er anvendt i beregningene i dette dokumentet. Det vil si at hvert felt på sokkelen er aggregert sammen med nærliggende felt til større soner.

I beregningene er lokalfergene ekskludert fra datagrunnlaget, på samme måte som de er det i transportytelsesstatistikken. Også utenlandsfergene har vi holdt utenfor, da både havnestatistikken og utenrikshandelsstatistikken lager egne rapporter for fergetransport. Transport med fiskebåter fra fiskefelt og inn til fastlandet og transporter til og fra Svalbard er også ekskludert fra datagrunnlaget, slik de er i transportytelsesstatistikken.

Resultater

Det er særlig transportarbeidet som er relatert til eksport som ser ut til å være underestimert i dagens transportytelsesstatistikk, og underestimeringen gjelder først og fremst for transportarbeidet. Også innenriks transportarbeid ser ut til å være noe underestimert i transportytelsesstatistikken, men her er også usikkerheten i våre beregninger større enn for utenrikstransportene. Dette fremkommer av tabell S.1.

Tabellen er inndelt i tre deler. Første del sammenstiller tonn fra transportytelsesstatistikken og beregninger med utgangspunkt i grunnlagsdata fra havnestatistikken. I del to av tabellen har vi beregnet transportarbeidet basert på godsmengder der både opprinnelses- og destinasjonssted er kjent. I del tre har vi korrigert transportarbeidet for den delen av datamaterialet der leveransemønsteret ikke er kjent og lagt til en korreksjon for innenrikstransporter som går mellom de små havnene, som ikke inngår i datamaterialet. Korreksjonen i transportarbeid der leveransemønster ikke er kjent er gjort på grunnlag av varefordelte godsstrømmer, der vi har benyttet samme gjennomsnittsdistanse for de godsmengder der leveransemønsteret ikke er kjent, som for der det er kjent. Korreksjonen for at vi mangler informasjon for transporter som går mellom de små havnene er gjort enkelt ved å korrigere både godsmengder og transportarbeid med samme faktor¹ som avviket mellom godsgrunlaget i den årlige og den kvartalsvise havnestatistikken.

¹ Vi gjør med dette en forutsetning om at godset mellom de minste havnene har samme gjennomsnittlige transportdistanse som det som går til/fra havnene i kvartalsvis havnestatistikk. Det gjøres også (implisitt) en forutsetning om lik andel dobbelttelt gods i de to havnestatistikkene.

Tabell S.1. Transporterte tonn og transportarbeid i transportytelsesstatistikken og beregninger basert på grunnlagsdata fra havnestatistikken.

	Transportytelses- statistikk		Grunnlagsdata havnestatistikk	
	2011	2012	2011	2012
Millioner tonn				
Innenriks og til kontinentalsokkelen	31,3	31,0	30,3	32,7
Fra Kontinentalsokkelen til Norge	10,5	10,0	9,9	13,2
Fra Utlandet	25,8	26,0	19,8	20,5
Til Utlandet*	98,4	99,0	86,1	84,9
Transitt til Utlandet	NA	NA	17,2	18,7
Korreksjon for manglende import og eksport			18,3	19,6
Sum norsk område	166,0	166,0	181,6	189,6
Milliarder tonnm				
Innenriks og til kontinentalsokkelen	13,9	13,8	9,8	10,7
Fra Kontinentalsokkelen til Norge	5,8	4,6	4,9	5,2
Fra Utlandet	9,3	9,4	9,1	9,7
Til Utlandet*	29,7	29,7	43,8	42,1
Transitt til Utlandet	NA	NA	22,7	24,1
Sum norsk område	58,7	57,5	90,2	91,8
Milliarder tonnm inkludert korreksjon for manglende stedfesting og små havner				
Innenriks og til kontinentalsokkelen	13,9	13,9	15,8	17,3
Fra Kontinentalsokkelen til Norge	5,8	5,8	4,9	5,2
Fra utlandet	9,3	9,4	11,6	12,3
Til utlandet*	29,7	29,7	50,1	42,1
Transitt til utlandet	NA	NA	22,7	24,1
Sum norsk område	58,7	57,5	105,1	101,0

* Inkluderer ikke eksport fra Kontinentalsokkelen

NOR-registrerte skip utførte 18 % av transportarbeidet i 2012, og omfanget med disse skipene er redusert fra 2011 til 2012. For alle de andre grupper av flaggstater er utviklingen motsatt, dvs at transportarbeidet er økt fra 2011 til 2012. Skip som seiler under bekvemmelighetsflagg utførte 44 % av innenriks transportarbeid i 2012, en økning i markedsandel på 2 prosentpoeng fra 2011. Skipene som seiler under Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) utførte 14 % av innenriks transportarbeid i 2012. Sammenliknet med transportytelsestallene til SSB, som i prinsippet bare skal fange opp transportytelser for norskregistrerte skip, er det altså mye som indikerer at utflaggingen som har funnet sted for innenriks skipsfart, ikke fanges opp av statistikken, men at statistikken måler de totale transportytelsene med skip innenriks uavhengig av skipets flaggnasjon.

Korrigert for godsstrømmer med manglende informasjon om innenriks stedfesting, finner vi at gjennomsnittlig transportdistanse for innenriks sjøtransport var 426 km i 2011 og 432 km i 2012. Dette er svært nær den gjennomsnittlige transportdistansen som vi finner i transportytelsesstatistikken på 445 km i 2012, et gjennomsnitt som har vært tilnærmet uforandret siden 2001.