

## Sammendrag

# Transportytelser for godsskip i norske farvann 2010-2015

TØI rapport 1513/2016

Forfatter: Kjetil Haukås

Oslo 2016 27 sider

Rapporten presenterer beregninger av innenriks transportytelser for skip i norske farvann basert på grunnlagsdata fra SSBs kvartalsvise havnestatistikk. Beregningene våre inkluderer også utenlandske registrerte fartøyer. Formålet med beregningene har vært å undersøke hvorvidt transportytelsesstatistikken, som i prinsippet kun skal inkludere norskregistrerte fartøyer, underestimerer det samlede transportarbeidet for sjøtransport. Vi finner at innenriks transportarbeid trolig er noe underestimert i transportytelsesstatistikken, men at transportytelsene for sjøtransport allikevel ser ut til å inkludere transportytelser både for norskregistrerte og utenlandskregistrerte skip. I utenriksfarten inkluderes skip med utenlandske flaggstat i transportytelsesstatistikken som baserer seg på tall fra utenriks handelsstatistikken. Her er tallene blandet. Målt i transportert mengde er våre beregninger lavere enn i transportytelsesstatistikken, mens vi finner at transportarbeidet (tonnkm) i transportytelsesstatistikken er underestimert som følge av den enkle forutsetning om en konstant transportdistanse i norske farvann for importert gods.

Norskregistrerte skip (NOR og NIS) fraktet til sammen 37 prosent av innenriksgodset på sjø i 2015, og omfanget med disse skipene er redusert fra 47 prosent i 2010, men med en liten reversering av trenden i 2015. For skip som seiler under utenlandske flagg er utviklingen motsatt hvor transportert mengde har økt fra 2010 til 2015. Skip som seiler under bekvemlighetsflagg er den klart største kategorien. 33 prosent av innenriksgodset i 2015 seilte under skip med bekvemlighetsflagg, etter å ha nådd en topp på 38 prosent i 2012. Disse tallene er justert for en økning i antall skip som seilte under ukjent flagg de to siste årene.

## Innledning

Vi har i denne rapporten 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 perioden 2010-2015. Denne statistikken dekker gods lastet og losset i norske havner med et årlig godsomslag på minst en million 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 underestimering er mindre.

Grunnlagsdataene fra kvartalsvis havnestatistikk inneholder informasjon om fra-til-mønster, 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 utenrikshandelstatistikken 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.

## Resultater

Vi finner at innenriks transportarbeid trolig er noe underestimert i transportytelsesstatistikken etter å ha korrigert for små havner og ukjent leveransemønster. For utenriksfarten er tallene blandet. Målt i transportert mengde er våre beregninger lavere enn i transportytelsesstatistikken, hvor sistnevnte bygger på tall for utenrikshandelstatistikken. Derimot finner vi at transportarbeidet (tonnkm) knyttet til import er underestimert som følge av den enkle forutsetning om en gitt gjennomsnittsdistanse på importert gods som ifølge våre beregninger er satt for lavt. Hovedresultatene fremkommer av tabell 3.1 og 3.2 i kapittel 3.

NOR-registrerte skip utførte om lag 19 prosent av transportarbeidet i 2015, mens NIS-registrerte skip hadde en markedsandel på 8 prosent. Skip med norskregistrert flagg utførte dermed totalt 27 prosent av transportarbeidet i 2015, men omfanget er redusert med 9 prosentpoeng siden 2010. For skip med utenlandsk flagg er utviklingen motsatt, det vil si en økning i markedsandel på 5 prosentpoeng til 70 prosent i 2015. Resterende endringer tilskrives en økning i antall skip med ukjent flagg. Fordeler man bidraget fra skip med ukjent flagg proporsjonalt over de resterende flaggkategoriene var markedsandelen på henholdsvis 28 prosent for NOR/NIS og 72 prosent for utenlandske flagg, hvorav bekvemmelighetsflagg utgjorde 40 prosent av transportarbeidet. Sistnevntes andel av transportarbeidet har vært noenlunde stabilt siden 2010.

I likhet med Hovi (2014) finner vi at transportytelsestallene, som i prinsippet bare skal fange opp transportytelser for norskregistrerte skip, måler de totale transportytelsene med skip innenriks uavhengig av skipets flaggnasjon og fanger ikke opp utflaggingen av flåten over perioden.

Korrigert for godsstrømmer med manglende informasjon om innenriks stedfesting, finner vi at den gjennomsnittlige transportdistansen for innenriks gods har vært på 438 km over perioden 2010-2015. For utenriksfarten finner vi en gjennomsnittsdistanse over hele perioden på 548 km for eksport og 476 km for import. Dette skiller seg fra forutsetningene i transportytelsesstatistikken om en konstant transportavstand på norsk område for innførsel av gods (import) på 300 km, og for utførsel (eksport) på 630 km.