

**Sammendrag:**

## **Globaliseringens effekt på transportmiddel- og korridorvalg til og fra Norge**

*Lastebiltransport over grensen øker, og det forventes fortsatt vekst spesielt i import på veg over grensen. Dette skyldes økt handel med EU generelt og EUs nye medlemsland spesielt, og at transporter til og fra de nye medlemslandene er mer vegbaserte enn transport til og fra andre områder. At det særlig er import på veg fra nye medlemsland som forventes å øke, stiller myndighetene overfor store utfordringer mht målsetningen om å overføre gods fra veg til sjø og jernbane, siden store lønnsforskjeller bidrar til at framføringskostnaden for en bil fra disse landene er ca 5 kr lavere pr km enn for en norsk bil. Dette vil føre til at transportene kommer til Norge med biler registrert i de nye medlemslandene. Vareimporten fra Asia øker, og en økende grad av denne importen er containerisert. Det har de siste år vært sterkere vekst i antall containere til andre havner på Østlandet enn Oslo, bl a fordi containerne i større grad enn før skipes til den havn som er nærmest innenriks destinasjonssted. I tillegg er det økende vegtransport over grensen av oversjøisk gods, som skyldes containertransport til Gøteborg havn, men disse varene utgjør en marginal andel av vegtrafikken over grensen.*

### **Bakgrunn**

Vekst i internasjonal handel er en viktig drivkraft for økonomisk utvikling, og den norske økonomien er basert på utstrakt handel med utlandet. Vare- og tjenesteytende næringer øker og produksjon i hele den vestlige verden flyttes til land med lavere produksjonskostnader, bl a som følge av store forskjeller i arbeidskostnader og skalafordeler i transport. En står overfor nye og større markeder som følge av et utvidet EU, samtidig som handel med land og regioner i andre deler av verden øker.

Et utvidet EU og økt internasjonal samhandel påvirker lokalisering og næringsutvikling og skaper nye transportmønstre. Et viktig spørsmål er hvordan transportstrømmene endres og hvordan bruken av transportkorridorer til og fra Norge påvirkes, og hvordan dette bidrar til eller strider mot målsettingen om at mer av godstransporten skal over på sjø og bane.

## Globalisering

Globaliseringsdebatten utkjempes grovt sett mellom to ytterliggående posisjoner, der ”hyperglobalistene” på den ene siden taler for en grenseløs verden, mens skeptikerne hevder at en slik tilstand på ingen måte er oppnådd og at de endringene vi faktisk ser ikke innebærer noe nytt, annet enn en retur til tidligere tiders mer liberale handelsregimer. En balansert syntese gis av Dicken og McGrew som hevder at det må skilles mellom kvalitative og kvantitative endringer, og at det nye med vår tids globaliseringsprosesser er en økende grad av funksjonell integrasjon av geografisk spredte aktiviteter.

## Økende utenrikshandel

Norge har tradisjonelt vært og er fremdeles en stor produsent av råvarer og mellomprodukter. Til sammen utgjorde petroleum, råminerale og malm hele 84 % av eksporten i 2006 målt i tonn. Også importstrømmene er i stor grad påvirket av innenriks produksjonsstruktur, og et betydelig antall tonn med råvarer skipes inn til norsk industri. Ferdigvarenes andel i tonn utgjør om lag 20 % for eksport og 25 % for import.

Eksportvolumet (eksklusive petroleum) er mer enn doblet over en tyveårsperiode fra 1985, mens importert kvantum er økt med om lag 50 % i samme periode. Importverdien (målt i faste priser) er mer enn doblet i samme periode, mens eksportverdien er økt med ca 90 %. Det vil si at importvarene har en økende enhetsverdi, mens eksportvarene har en avtakende enhetsverdi.

## Nye markeder

Utenrikshandelsstatistikken viser at handelen med Asia og EUs nye medlemsland foreløpig utgjør små volum av Norges totale utenrikshandel, men at spesielt eksport til EUs nye medlemsland har økt med nesten 150 % fra 1999 til 2006. I samme periode er norsk import fra Asia økt med knappe 30 %.

Det forventes vedvarende vekst i importvolumet og at dette øker med knapt 50 % fram til 2030. Norden og EU15 er de viktigste handelslandene i dag, men det er forventet økte godsmengder fra de nye EU-landene og Asia. Det er forventet høyest relativ vekst i importstrømmene fra EUs nye medlemsland på kort sikt (fram til 2010), mens på noe lenger sikt har Asia og Midtøsten høyest forventet relativ vekst.

Eksport er gjennomgående mindre langreist enn import, der EU15 inkludert Norden utgjør det dominerende eksportmarkedet i tonn. Selv om det er forventet høyere relativ vekst i eksporten til EUs nye medlemsland, utgjør disse en så liten andel av eksporten i dag, at veksten i tonn blir relativt marginal.

Prognosen for eksport er atskillig høyere enn prognosen for import, slik at det er forventet en ytterligere skjevhet i retningsbalansen (i tonn) i Norges utenrikshandel, der mer gods fraktes ut av enn inn til Norge. Vekstprofilen for eksport er noe annerledes enn for import. Det er forventet større relativ vekst i handel med Nordiske land og EU15 i eksport, mens for import er relativ vekst noe høyere for

Asia og Midtøsten, mens handelen med EUs nye medlemsland er forventet å øke relativt likt for import og eksport.

## **Varer, markeder og transportløsninger**

Norge er en netto importør av matvarer. Viktige importvarer er korn, soyabønner, sukker, dyrefôr, frukt, grønnsaker, kjøtt, ost med mer. De viktigste handelslandene (i tonn) er særlig nordiske land, øvrige EU15-land og EUs nye medlemsland. Skip er viktigste transportmiddel både ved import og eksport av matvarer, men lastebiltransport, spesielt knyttet til import, har økt vesentlig. Særlig gjelder det for termovarer der lastebiltransportene er doblet fra 1999 til 2006.

Fisk er et viktig eksportprodukt for Norge (spesielt i verdi), men målt i transporterte tonn, er fiskeeksporten noe redusert fra 1999 til 2006. Markedet er fordelt over hele Europa og noe oversjøisk, der eksport til Russland har økt mest fra 1999 til 2006, mens eksport til Asia har avtatt mest. Transporttiden er avgjørende for kvaliteten på fersk fisk. Det innebærer at biltransport er eneste løsning til store deler av det europeiske markedet. For transport av fersk fisk til Asia er fly det eneste transportalternativet, og fiskeeksport utgjør 85 % av all flyfrakt fra Norge. Frossen fisk har ikke samme krav til framføringstid og fraktes hovedsakelig med skip.

Forbruksvarer og varer med høy verdi som maskiner og transportmidler og diverse stykkgoods importeres i hovedsak fra EU-land (inkludert de nordiske landene) og Asia. Den relative veksten er størst fra EUs nye medlemsland og Asia, med mer enn en dobling av varestrømmene fra 1999 til 2006. Eksport av disse varene øker også, men import er mer enn fire ganger høyere enn eksport målt i tonn. Lastebil og ferge er de dominerende transportmidlene for disse varene både ved import og eksport, og er nesten doblet fra 1999 til 2006. Generelt øker kravet til framføringstid med varens verdi og/eller holdbarhetstid. Desto høyere enhetsverdi på varene, desto høyere er lagerføringskostnadene, og desto mindre er vanligvis lagerbeholdningen, noe som gjør framføringstiden til en viktig konkurranseparameter ved valg av transportløsning.

De nordiske landene, og spesielt Sverige, er viktigste handelsland for tømmer- og trelast, mens EU15 er viktigste eksportland for papir. Transportvolumene har vært noe avtakende i sum, men har økt betydelig til og fra de nordiske landene. Lastebil er viktigste transportmiddel, og utgjør en økende andel. Jernbane står for en høyere andel av transporten for denne varegruppen enn andre varegrupper, både ved import og eksport.

Typiske eksportvarer for Norge er massevarer (omfatter stein, mineraler og malmer), kjemikalier (inkludert kunstgjødsel), metaller (inkludert aluminium) og petroleum. Det viktigste markedet er nordiske land og øvrige EU15-land, men eksport til Amerika og Asia er økende for kjemikalier og kunstgjødsel. Det importeres også betydelige volum av disse varene som innsatsvarer til norsk industri, der de viktigste importlandene er nordiske land, øvrige EU15-land og Amerika. Råvarer har typisk lav enhetsverdi uten store krav til framføringshastighet, og fraktes i hovedsak med skip så sant lokaliseringen ligger til rette for det. Unntaket er transport til/fra Sverige der lastebiltransport dominerer også for disse

varegruppene. For petroleum er det viktigste markedet EU15-landene. I tillegg eksporteres betydelige volum til nordiske land og Amerika. Transportene fordeler seg mellom skip og rørledning, der sistnevnte er særlig viktig for naturgass. Rørtransport har økt mer enn sjøtransport for petroleumsprodukter fra 1999 til 2006, som skyldes at naturgass, som i stor grad fraktes i rør, har hatt relativt større vekst enn råolje i perioden.

## Vegtransport over grensen

Det er en klar økning i antall store godsbiler som passerer grensen. I 2007 var det 291 000 biler lenger enn 12,5 meter som kom inn til Norge over Svinesund, nær 75 % av disse var lenger enn 16 meter som omfatter vogntog og semitrailere. Dette er en økning på 24 % fra 2002, og er 14 % høyere enn i 2006. Også gjennomsnittlig lastvekt pr bil er økende. I sum over alle biler lenger enn 5,6 meter passerer noen flere biler ut av enn inn til Norge. Denne ubalansen motsvares av en liten overvekt av biler inn til Norge på ferge. Antall inn- og utpasserte kjøretøy lenger enn 12,5 meter over Svinesund er økt med 34 % fra 2002 til 2007. Tilsvarende vekst finner vi for Ørje, mens den relative veksten er nesten dobbelt så høy ved grenseovergangene ved Kongsvinger og Storlien, hhv 61 % og 67 % fra 2002 til 2007.

Selv om Svinesund har lavere prosentvis vekst i innpasserte biler enn de øvrige grensepasseringsstedene, er det der veksten i *antall* biler er størst. Varer fra Sverige utgjorde 60 % av antall innpasserte biler i 2006, som er en reduksjon med 7 prosentpoeng fra år 2000. Varer fra "opprinnelige" EU land utenfor Norden utgjør om lag dobbelt så mange biler som varer fra nye EU-land. Antall biler med varer fra EU-landene utenom Sverige er tilnærmet doblet fra 2002 til 2006, der varer fra Baltikum har relativt størst vekst (er firedoblet over en seksårsperiode).

Det har vært en markant endring i hvilke kjøretøy som passerer Svinesund, der andel semitrailere (trekkvogn med henger) er økt fra 33 % til 73 % fra 1994-2004, mens andelen vogntog (lastebil med henger) er redusert fra 60 % til 21 %. Andelen lastebiler uten henger er tilnærmet uendret (fra 6 % til 5 %). Også nasjonalitet på bilene har endret seg betydelig i perioden. For biler med last har det vært en nedgang i andel norskregistrerte biler. De tyske, polske og spesielt baltiske bilene frakter en økende andel av godset over grensen, men fordi dette er relativt små mengder betyr det ikke så mye i andel. Biler registrert i Danmark frakter en avtakende andel av godsstrømmene til/fra Norge, Baltiske biler frakter en økende andel varer også for andre land, og trenden er økende.

## Innenriks distribusjon

Samlet importvolum har økt fra ca 23 mill tonn i 1988 til ca 32 mill tonn i 2003, med relativt størst vekst i Østfold, Buskerud, Hordaland og Nordland<sup>1</sup>. Fylker der importen er redusert i andel fra 1988 til 2003 er Vestfold, Telemark og Rogaland. Importverdi fordelt på fylke viser et annet mønster enn for tonn. I 1988 ble nesten

---

<sup>1</sup> For import inneholder utenrikshandelsstatistikken informasjon om tollstedsfylke, som ikke nødvendigvis er det samme som konsumfylke, men som gir en indikasjon på hvor godset har sin første destinasjon. For eksport er det tatt utgangspunkt i produksjonsfylke.

50 % av importverdien fortollet i Oslo i 1988, mens andelen var redusert til 40 % i 2003. Ser man Østfold, Akershus og Oslo samlet, ble nær 60 % av importverdien fortollet der i 2003. Dette er om lag dobbelt så høy andel som disse tre fylkene har av importerte tonn, som skyldes at enhetsverdien i kr pr tonn for varer til disse fylkene er atskillig høyere enn gjennomsnittet for landet. For landet for øvrig er det bare små endringer i relativ fordeling av importverdien fra 1988 til 2003.

Total eksport er nær doblet fra 25 mill tonn i 1988 til 47 mill tonn i 2004 (eksklusive råolje og naturgass). Innenriks fordeling har vært relativt stabil, med størst og økende eksportvolum fra Vestlandet. Østfold, Oslo, Hedmark, Sør-Trøndelag og Finnmark har størst reduksjon i andel av total eksport. For Finnmark er hovedårsaken nedlegging av gruvedriften i Sør-Varanger. Den viktigste endringen er at Østfold og Oslo utgjorde en høy andel av eksportverdien i 1988, men denne er sterkt redusert til 2004. Dette oppveies noe av eksport fra Akershus i 2004 (hvor det ikke var registrert gods i 1988). Forskjellene er ikke like fremtredende i antall tonn. Rogaland, som utgjør en stor andel i eksporterte tonn, har ikke tilsvarende andel av eksportverdien. Dette indikerer at eksporterte varer fra Rogaland har lavere verdi pr tonn enn gjennomsnittet. For Finnmark er det ikke tilsvarende nedgang i eksportverdi som for transporterte tonn, som skyldes at lavverdivarer fra gruvedriften er forsvunnet, mens fiskeeksport er økt.

## **Transportvei til Norge**

Vanligste lagerstruktur er sentrallager med regionale satellitterminaler, der sentrallageret betjener økende områder. For noen bransjer er antall lager redusert til ett, som skal dekke hele det europeiske markedet. BeNeLux-landene har tradisjonelt vært store omlastingsland for hele EU-området pga de store oversjøiske containerhavnene i Antwerpen og Rotterdam. Med utvidelsen av EU er det en trend at europeiske sentrallagre flyttes østover (Notteboom og Winkelmann, 2004). SSBs grensepasseringsstatistikk inneholder informasjon om både opprinnelsesland og avsenderland for varene. Når det er avvik mellom opprinnelses- og avsenderland har godset vært omlastet underveis i transportkjeden, enten i havn (fra sjø til veg), i terminal (fra veg til veg eller jernbane til veg) eller i et sentrallager. Sverige er det viktigste omlastingslandet for gods til Norge, mens Danmark er Norges nest største omlastingsland. Deretter følger Nederland, Tyskland og Belgia. Til sammen utgjør disse fem landene mer enn 90 % av alt transittgods til Norge. Den relative veksten i transittgods er størst for gods fra Asia, som er mer enn doblet fra 2000 til 2006, men det er også en økende trend mot at gods fra Europa omlastes i et tredjeland før videre transport til Norge.

57 % av bilene som kommer inn over Svinesund (med last) starter i Sverige, mens 43 % bruker Sverige som transittland og kommer inn til Sverige via ulike havner (både på ferge og skip) og over Øresundsbroen. Noe overraskende er det bare 3 % av lastebilene som kommer til Norge via Svinesund som har benyttet denne broforbindelsen (ca 7 % av bilene som bruker Sverige som transittland), mens 10 % kommer med ferger til Helsingborg. Gøteborg havn er viktigste ankomststed til Sverige for biler med last over Svinesund, fulgt av Helsingborg og Trelleborg.

Av lastebilene med last som passerer Svinesund skal ca halvparten til Oslo, mens ca 20 % skal til Østfold og Akershus. Drøyt 20 % skal til fylker syd og vest for Oslo, mens 7 % skal nordover fra Oslo.

## Import av varer i container til norske havner

Importert kvantum i container til Norge er økende, og veksten har vært tiltakende, spesielt etter 2002. Containerandelen øker for import med skip, men øker også i andel av totalt importert godsmengde til Norge.

Oslo er største havn for importcontainere, med ca 90 000 TEU med last, mens de andre importhavnene til sammen hadde i underkant av 110 000 TEU. Moss var nest største importhavn med ca 25 000 importerte TEU med last i 2006, mens Kristiansand, Bergen, Borg, Larvik og Stavanger hadde mellom 10 000 og 14 000 TEU med last hver. Oslo havn har de siste årene hatt en lavere vekst enn andre norske havner for importcontainere med last. Det har vært vekst i de fleste havnene, der Moss skiller seg ut med svært kraftig vekst, spesielt de to siste årene.

Import fra Asia har høy og økende containerandel: I 2007 var drøye 50 % av importen fra Asia i container, mens den var 20 % i 1999. For varer fra de øvrige grupper av land, har varer fra EU15-området og Amerika høyest containerandel, med ca 6 %, og andelen har vært relativt konstant i perioden vi har sett på. Asias andel av containergods med skip til Norge er økt fra 23 % i 1999 til 35 % i 2007, mens Amerikas andel i samme periode er redusert fra 21 % til 16 %. Til sammen utgjorde oversjøisk gods (fra Asia, Amerika, Afrika og Midtøsten) 54 % av containergodset i 2007.

Nesten en fjerdedel av alt gods som ble importert i container med skip til Norge i 2007 kom fra Kina, og av godset som ble importert med skip fra Kina kom 63 % i container. Dette er en vesentlig endring fra 1999 da import fra Kina utgjorde 7 % av containergodset, og containerandelen for dette godset var 30 %. Tyskland var nest største opprinnelsesland for containergods i 2007, og utgjorde 10 % av alt containergods til Norge, med en containerandel på 7 %. Også dette er en økning fra 1999, da import fra Tyskland utgjorde 9 % av containergodset, med en containerandel på 5 %. Import fra India utmerker seg med en svært høy containerandel, med 59 % i 2007. Av import med skip fra USA i 2007 var 20 % containerisert. De tre viktigste europeiske opprinnelseslandene for containergods til Norge er Tyskland, Nederland og Belgia, som alle har store oversjøiske containerhavner. Selv om statistikken viser varenes opprinnelsesland, er trolig betydelige andeler av godset fra disse tre landene oversjøisk, men tollklarert i de respektive landene og omkonsolidert i en terminal eller sentrallager før videre transport til Norge.

I sum er 7 % av alt importgods på sjø containerisert, som er en økning fra 4 % i 1999. Økt containertransport til Norge skyldes altså både en volumøkning og økt containerandel, dvs at en større andel av godset blir containerisert nå enn tidligere.

## Containerhavnenes omland

Fra statistikken har man liten informasjon om innenriks distribusjon av importcontainere som kommer sjøveien til Norge, dvs hva som skjer etter at containeren ankommer havn i Norge. Vi har tatt utgangspunkt i informasjon fra Norlines

(2008) om hvilke havner som betjener ulike områder i Norge. Informasjonen gjelder både innen- og utenrikstransport, men er bearbeidet til å omfatte containerhavner, basert på supplerende informasjon om havnene innhentet ved telefonsamtaler med sentrale aktører i noen av de viktigste containerhavnene.

Det har vært en endring i anløpsmønster for containertransportene, der Oslo har hatt en lavere vekstrate enn andre havner i Sør-Norge, og økt antall containere har gitt grunnlag for at feederskipene anløper flere havner i Norge i faste ruter. Veksten i antall containere skyldes økt containerisering av tidligere bulk- og pallegods og økt handel med Asia. Kostnaden knyttet til innenriks landtransport av containeren er av stor betydning for hvilken havn som benyttes, og det tas hensyn til dette når containerne sorteres i de store oversjøiske containerhavnene på kontinentet. Avvik forekommer dersom det er last det haster med å få levert. Da kan containeren fraktes til en havn med høyere frekvens (som f.eks. Oslo), men total transportkostnad øker.

En stor andel importgods i container har første destinasjon på sentral/engroslager, der det crossdockes før videre innenriks distribusjon, noe går direkte til større butikker mens noe går direkte til industri. Videre innenriks distribusjon av importgodset fra engroslager (i hovedsak på Østlandet) til resten av landet er inkludert i innenriks transportstatistikk, men er der ikke spesifisert som importgods. Vi har avgrenset definisjonen av ulike havners omland til å gjelde første destinasjonssted innenriks, annet ville kreve en betydelig undersøkelse.

Oslo havn, og i økende grad også Moss havn pga sin nærhet til Oslo, har et nasjonalt omland, fordi det er mange store importører lokalisert i området. Her konsolideres importgodset før videre innenriks distribusjon med jernbane og lastebil. I grove trekk kan omlandet til Oslo havn beskrives som all last som skal nord og vest for Oslo og Osloområdet, samt til Askim på østsiden av fjorden. Havnene Moss og Borg betjener i hovedsak Østfold opp til og med Ski (i Akershus). Kjerneområdet til Larvik havn er Vestfold, men sørover trekkes lasten til Arendal. Larvik havn betjener også Lågendalen til Kongsberg, og Numedalen til Gol og Geilo. Ålesund er nordligste anløpssted i Norge for feederskipene fra kontinentet. Trondheim har forbindelse med Aberdeen (i Skottland), og frekventeres i tillegg av Norlines som har innenriks forbindelse med andre containerhavner i Sør-Norge.

## **Overføringspotensial**

Det er et overordnet mål for transportpolitikken i Norge og EU å overføre gods fra veg til sjø og jernbane (Stortingsmelding nr 24, 2003-2004 og European Commission, 2006 b). Vi har derfor anslått potensialet for å overføre dagens lastebiltransport over grensen til sjø og jernbane, på kort og lang sikt.

### **Prognose for import på veg til Norge**

Det er forventet høyere vekst i import på veg enn i sum for all import. Dette skyldes varesammensetningen for import på veg, og at det er forventet særlig høy vekst i handel med EUs nye medlemsland, som har en høy vegandel for godset til

og fra Norge. Det er forventet at Sverige vil fortsette å være det viktigste avsenderland for vegtransport til Norge, men at Sveriges andel vil avta.

Det er særlig transporter fra EUs nye medlemsland og fra Asia som har høy forventet vekst, men også varer fra EU15-landene utenfor Norden, Europa ellers og varer fra Amerika bidrar til total vekst i lastebiltransport inn til Norge.

### **Prognose for eksport på veg fra Norge**

Det er også forventet økning i godstransport på veg ut av Norge, men veksten er lavere enn for import. Det vil si at retnings-skjevheten for lastebiltransport over grensen til Norge vil fortsette å øke i årene som kommer. Økt handel med Sverige og øvrige EU-land står for den viktigste delen av veksten.

Dersom en holder Sverige og Finland utenfor, er relativ forventet vekst i eksport vesentlig høyere, der særlig eksport til EUs nye medlemsland utgjør en betydelig andel av veksten på lastebil.

### **Retningsbalanse**

Det er retnings-skjevhet for godsstrømmer på lastebil over grensen i dag ved at mer gods kommer inn til enn det som går ut av Norge på lastebil. Det er forventet at denne retningsubalansen vil fortsette å øke. Det er særlig for transporter til og fra EUs nye medlemsland at det er økende retnings-skjevhet, men det gjelder også transporter til EU15-land utenfor Norden, og for oversjøisk gods.

### **Potensial**

Vegtransportandelen er ca 14 % i sum for import og eksport, høyere for import enn for eksport (hhv 20 og 9 %). Vi har ikke nok bakgrunnsinformasjon til å beregne overføringspotensialet fra veg til sjø og jernbane for gods som skal til eller kommer fra Sverige og Finland, fordi innenriks destinasjons- eller opprinnelsessted i disse landene er av stor betydning for om sjø eller jernbanetransport er reelle alternativ til vegtransport. I sum for import og eksport utgjør disse to landene 62 % av all vegtransport over grensen.

Holder vi varer til og fra Sverige og Finland utenfor potensialberegningene, er det maksimalt 5,2 % av alle tonn i tilknytning til norsk utenrikshandel som kan overføres fra veg til sjø og jernbane. Overføringspotensialet er noe høyere for import enn for eksport, fordi import har høyere vegtransportandel i utgangspunktet. Andelen er økende fram til 2030, fordi det er forventet høyere vekst i vegtransport enn i gjennomsnitt for all utenrikshandel.

Noen varer har særlige krav til transportkvalitet, og det skal derfor svært mye til at disse fraktes med andre transportmidler enn lastebil. Eksempel er matvarer, fisk og termovarer som krever ubrutte kjølekjeder. For varer med særlig høy enhetsverdi (som f eks forbruksvarer og maskiner), er framføringstiden viktig. For denne type varer må det etableres et transporttilbud med svært høy transportkvalitet for å få det overført fra lastebiltransport. Ved å holde matvarer, fisk og termovarer utenfor overføringspotensialet, reduseres andel gods som maksimalt kan overføres fra veg til sjø og bane fra 5,2 % til 3,8 % av alle tonn i tilknytning til Norges utenrikshandel.



## Alternative transporttilbud til lastebil

Dagens lastebiltransport over grensen fra de baltiske landene og Polen tilsvarer et togtilbud med 14 avganger pr uke. Alternativ transportløsning til vegtransport er ferge fra Estland, Latvia eller Gdansk i Polen til Stockholm, og videre jernbane-transport til Norge (Alnabru). Polen er imidlertid et stort land, og det er ikke nødvendigvis lønnsomt å kjøre via Gdansk. Alternativt er det fergeforbindelse mellom Swinoujscie lengst vest i Polen og Ystad ved Trelleborg sør i Sverige. Trelleborg har også flere forbindelser til Tyskland (Rostock, Travemünde og Sassnitz). Også for dette godset burde et jernbanetilbud kunne ta mye av dagens lastebiltransport. CargoNet har i imidlertid i dag et eksisterende jernbanetilbud både til Trelleborg og Stockholm, uten at dette benyttes for så store andeler av godset, noe som illustrerer at det er betydelige barrierer for overføring av gods fra veg til sjø og jernbane.

Våren 2008 opprettet CargoNet et nytt rutetilbud til Taulov i Danmark, med forbindelser videre til Tyskland, Nederland og Belgia. En slik rute vil kunne frakte varer til og fra Danmark, og til øvrige EU15-land utenfor Norden, noe som kan ha sitt særlige potensial i økende mengde oversjøisk gods som er forventet at kommer landverts til Norge. Hovedutfordringen er hvorfor dette godset kommer landverts og ikke med feederskip. Den mest nærliggende forklaringen er at varene ankommer Gøteborg og Ålborg havn og ikke havnene i Nederland, Belgia og Tyskland, og at avstanden fra Ålborg og Gøteborg er for kort til at feederskip benyttes videre til Norge. Det er i dag en daglig togpendel mellom Alnabru og Gøteborg, men likevel kommer en betydelig mengde av dette godset med lastebil til Norge.

Tabell S1. Import på veg i 1000 tonn i 2006 og prognose for perioden 2010-2030, og beregnet nødvendig antall jernbaneavganger pr uke for å ta godset som overføres.

	Import i 1000 tonn				Potensielt antall jernbaneavganger pr uke			
	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030
Baltikum	219	509	875	1103	7	18	31	39
Polen	222	338	504	639	7	12	17	22
Danmark	385	400	440	471	13	14	15	16
Tyskland	399	436	492	520	14	15	17	18
Nederland	125	118	126	137	4	4	4	4
Belgia	78	81	88	96	2	2	3	3
Frankrike	97	105	120	133	3	3	4	4
Italia	143	156	182	201	5	5	6	7
Oversjøisk	225	465	747	1072	7	16	26	38
Sum	1892	2608	3574	4370	62	89	123	151
Andel av gods på veg inn til Norge	37 %	42 %	48 %	51 %				

TØI-rapport 970/2008

Alternativt til jernbane kan godset fraktes til Norge med containerskip. Vi har i tabell S2 beregnet potensielt antall avganger med skip mellom 1) de baltiske landene, Polen, Danmark og Norge, og 2) Belgia, Nederland, Tyskland (inkludert det oversjøiske godset som kommer over grensen på bil i dag). Det er tatt utgangspunkt i et skip med kapasitet på 600 containere.

Tabell S2. Import på veg i 1000 tonn i 2006 og prognose for perioden 2010-2030, og beregnet nødvendig antall skipsruter pr uke for å ta godset som overføres.

Alternative ruter	Import i 1000 tonn				Potensielt antall skipsruter pr uke			
	2006	2010	2020	2030	2006	2010	2020	2030
Baltikum - Polen - Danmark	825	1247	1819	2212	2	4	6	7
Tyskland - Nederland - Belgia - Oversjøisk	826	1100	1453	1824	2	3	5	6
Sum	1651	2347	3272	4036	4	7	11	13

TØI-rapport 970/2008

## Barrierer mot overføring

At lastebiltransport velges i stedet for skip eller jernbanetransport, skyldes at lastebil er et mer fleksibelt transportmiddel, i tillegg til at framføringstiden er raske. F eks kjenner vi til transportkjøpere som heller velger lastebiltransport med to sjåfører til kontinentet, enn å vente på neste fergeavgang dersom uttransporten er blitt forsinket. Det vil si at for det godset som bruker lastebil over grensen er framføringstiden særlig viktig. Dette gjenspeiles av varesammensetningen, og at gjennomsnittlig vareverdi i kr pr tonn er høyest for veg og fergetransport. Stykk-gods og Maskiner og transportmidler utgjør en stor og økende andel av import på veg fra land utenfor Sverige og Finland.

For at jernbanetransport skal konkurrere med lastebiltransport over grensen bør det satses på frakt av semitrailere på jernbane, siden det har vært en kraftig vridning mot økt antall semitrailere over grensen.

## Offentlige rammebetingelser

Sett fra norske myndigheter er det en stor utfordring knyttet til at det er import på veg som dimensjonerer kapasiteten, og at det er særlig stor vekst for import fra EUs nye medlemsland. Tall fra Eurostat og SSB viser at det er store forskjeller i lønn og sosiale kostnader ved å ansette en lastebilsjåfør i Norge sammenlignet med de nye EU-landene. Beregninger viser at en sjåfør fra Norge koster fra fire til seks ganger mer enn en sjåfør fra de nye medlemslandene, som slår ut i en differanse i framføringskostnader mellom den utenlandske og den norske bilen på ca 5 kr/km.

EU har på trappene en presisering av det gjeldende regelverket for markedsadgang til innenlandske transportmarkeder for utenlandske transportører. Presiseringen klargjør hva som menes med at transporten skal ha midlertidig karakter, ved at det gis adgang til kabotasje på tre turer, innenfor en periode på 7 dager, etter lossing av grensekryssende transport. Denne presiseringen er en innstramning i forhold til hvordan Norge har håndhevet regelverket. Det er grunn til å tro at EU beveger seg mot full markedsadgang også når det gjelder retten til å drive kabotasje. I diskusjonen omkring endringsforslaget til forordningen om transportørers adgang til å utføre innenlandsk godstransport på veg i en medlemsstat der de ikke er hjemmehørende, har det blitt antydning at kabotasjeforbudet skal fjernes innen 2014.

En vesentlig økning i jernbanetransport over grensen vil belaste jernbanenettet i Østfold, der det i dag er kapasitetsproblemer i deler av nettverket særlig i rushti-

den. Også på Alnabruterminalen er det begrenset kapasitet, men det gjøres investeringer i terminalen i dag som skal ta forventet trafikkvekst fram til 2010.

Det innføres en prøveordning med modulvogntog for ordinær godstransport i Norge fra 1. juni 2008. Målet er å finne ut om slike vogntog kan gi mer effektiv og miljøvennlig godstransport på noen få strekninger med god standard. Dvs at ordningen i første rekke vil omfatte grenseoverskridende transport, der alle de viktigste grenseovergangene med unntak av E18 over Ørje og E14 over Storlien inkluderes. I dag dekker grenseovergangene som omfattes i forsøket, ca to tredeler av all grenseoverskridende lastebiltransport. En slik ordning vil øke kapasiteten på bilene, og det er vanskelig å se at den vil styrke konkurranseforholdet for jernbane på grenseoverskridende transport.

## **Konklusjoner**

Lastebiltransport over grensen til Norge er økende og det er forventet en vedvarende vekst i godstransport på veg over grensen. Veksten skyldes økt handel med EU generelt og med de nye medlemslandene spesielt. Også en økende andel oversjøisk gods passerer inn over grensen til Norge på lastebil, men foreløpig utgjør disse transportene en liten andel.

Økt handel med Asia har ført til økende containertransport til Norge, men økt containertransport skyldes også at en økende andel av godset containeriseres. Oslo er fremdeles den viktigste importhavnen for containere, med ca 90 000 TEU pr år med last, mens de andre havnene utgjør til sammen ca 110 000 TEU. Veksten i antall TEU øker imidlertid relativt mer i andre Østlandshavner enn i Oslo havn, som skyldes at feederskip med containere fra kontinentet i økende grad går i rute til flere havner i Norge og at containerene skipes til havnen som er nærmest destinasjonsstedet.

Å utarbeide prognoser for samlet import og eksport er svært utfordrende, og det er en rekke markedsmessige forhold som vil ha betydning for den framtidige handelen. F eks vil økt omfang av frihandelsavtaler, spesielt med land der arbeidskraftskostnaden fremdeles er svært lav, som f eks India og Kina, kunne medføre at en større del av verdikjeden legges til disse landene. En frihandelsavtale kan f eks føre til at produkter med høy egenvekt, men lav verdi, blir lønnsomme å eksportere til disse landene, noe som kan slå tungt ut i vekstratene for disse landene. På den annen side kan økende fokus på miljø føre til at produsenter og konsumenter blir mer bevisste på hvor varene leveres fra, og at det blir et økt press på de nære markedene. Noen har utropt Afrika til å ta over mye av rollen som sørøst-Asia spiller i dag, med god tilgang på billig arbeidskraft. Dette ligger trolig et stykke fram i tid, men EFTAs frihandelsavtaler med de 10 Middelhavslandene i Nord-Afrika og Midt-Østen kan være en start på økt handel med disse landene. Prognosen for import avspeiler dette forholdet, mens det i prognosen for eksport faktisk er en liten reduksjon i handelen med disse landene.