



**TØI notat
1099/1998**

Norsk kystfart

- en kunnskapsoversikt -

Torhild L Barlaup

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Norsk kystfart - en kunnskapsoversikt

Forfatter(e): Torhild L Barlaup

TØI notat 1099/1998

Oslo, april 1998

27 sider

ISSN 0806-9999

Finansieringskilde:

Norges forskningsråd, Fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Rederienes landsforening

Prosjekt: 2360 Virkninger for samferdselssektoren av endret tilbud i norsk kystfart. Scenarier for kystfarten.

Prosjektleder: Anne Madslie

Kvalitetsansvarlig: Olav Eidhammer

Emneord:

Kystfart; Sjøtransport; Rutefart; Linjefart; Godstransport

Sammendrag:

Formål med notatet har vært å presentere opplysninger om innenriks godstransport på sjø og å sette utviklingen av sjøtransporter i forhold til utviklingen i andre transportgrener. Arbeidet er i hovedsak gjennomført ved å systematisere og sammenstille statistikk og opplysninger fra offentlige kilder. Resultatene viser at fra 1980 til i dag har det vært en klar vridning fra sjø- og jernbanetransporter til vegtransporter. Sjøtransportene har redusert sin andel av transporterte mengder fra 13 prosent av godsmengdene i 1980 til 7 prosent i 1996. Med hensyn til innenlands godstransportarbeid hadde sjøtransportene i 1980 en markedsandel på 58 prosent og vegtransportene 32 prosent. I 1996 var sjøtransportenes andel redusert til 35 prosent mens vegtransportenes andel var økt til 55 prosent. Jernbanens andel har i denne perioden ligget stabilt på 9-10 prosent av transportarbeidet.

Title: Norwegian Coastal Traffic

Author(s): Torhild L Barlaup

TØI working report 1099/1998

Oslo: April 1998

27 pages

ISSN 0806-9999

Financed by:

The Research Council of Norway, Ministry of Fisheries, Ministry of Transport and Communications, The Federation of Norwegian Coastal Shipping

Project: 2360 Impacts on the transportation sector of changes in the coastal traffic

Project manager: Anne Madslie

Quality manager: Olav Eidhammer

Key words:

Coastal traffic; Transport by sea; Regular service; Liner trade; Freight transport

Summary:

This report summarizes information about domestic freight transport by sea, and compares the amount of freight transport by the different modes over time. From 1980 to 1996 sea and rail transport have lost significant shares of the total domestic transport volume to road transport. In 1980 13 per cent of the freight volumes were transported by sea, decreasing to 7 per cent in 1996. For domestic transport, sea had a market share of 58 per cent of the tonkilometres in 1980, while road had a share of 32 per cent. In 1996 35 per cent of the tonkilometres carried out by sea and 55 per cent by road. Rail has had a constant share of 9-10 per cent of the tonkilometres in this period.

Language of working report: Norwegian

Notatet kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 100

The working report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 100

Forord

Transportøkonomisk Institutt (TØI) gjennomfører med finansiering fra Norges forskningsråd, program for Nærskipsfart, prosjektet: ”Virkninger for samferdselssektoren av endret tilbud i norsk kystfart. Scenarier for kystfarten”. Også Fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Rederienes Landsforening deltar med midler i prosjektet.

Hovedmålet for prosjektet er å studere de transportmessige virkninger (transportmiddelfordeling, transportarbeid, transportkostnader mv) av et endret tilbud i kystfarten. Beregningene gjennomføres ved hjelp av den nasjonale nettverksmodellen for godstransport, NEMO. Resultatene fra analysen skal sammenstilles med kunnskap om miljøutslipp, ulykker osv, og brukes i enkle nyttekostnadsberegninger.

For at modellen skal gi et mest mulig realistisk bilde av norsk kystfart, og for å kunne utvikle realistiske analysescenarier, har en behov for et allsidig datagrunnlag om kystfarten. Oppdatert informasjon om denne transportgrenen har vært spredd i ulike typer statistikk og i forskjellige forskningsmiljøer. Det er derfor behov for å samle data i én publikasjon, noe vi har forsøkt å gjøre i foreliggende kunnskapsoversikt.

I notatet har vi lagt vekt på å plassere innenriks godstrafikk på sjø i en større sammenheng, blant annet i forhold til andre transportmidler og annen sjøtransport. Vi har også sett konkret på hvem som er aktører i rute- og linjefarten og hva virksomheten deres går ut på.

Notatet er skrevet av siv øk Torhild L Barlaup. Prosjektleder for prosjektet er siv ing Anne Madslie. Endelig tekstbehandling er gjennomført av sekretær Laila Aastorp Andersen.

Oslo, april 1998
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Olav Eidhammer
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	I
1 Innledning og problemstilling	1
2 Sjøtransportens andel av innenlands godstransport	2
3 Oversikt over Norges handelsflåte	8
4 Innenriks sjøfart	10
4.1 Innenlands rutefart	10
4.2 Innenlands leie- og egentransport.	12
5 Godsruter på kysten	21
5.1 Rute- og linjefart	21
5.2 Rederier og skip i innenlands rute- og linjefart	21
Litteraturliste	26
Vedlegg:	27
Oversikt over hva som inngår i kategorien ”stykk gods”, basert på NST/R-kode:	27

Sammendrag:

Norsk kystfart - en kunnskapsoversikt -

Kunnskapsoversikten om norsk kystfart er gjort som et ledd i prosjektet "Virksomheter for samferdselssektoren av endret tilbud i norsk kystfart", finansiert av Norges forskningsråds program for Nærskipsfart, sammen med Fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Rederienes Landsforening.

Hovedmålet i prosjektet er å studere transportmessige virkninger (transportmid-delfordeling, transportarbeid, transportkostnader mv) av et endret tilbud i kystfar-ten. Beregningene gjennomføres ved hjelp av den nasjonale nettverksmodellen for godstransport, NEMO. Resultatene fra analysen skal sammenstilles med kunnskap om miljøutslipp, ulykker osv, og brukes i enkle nyttekostnadsberegninger.

For at modellen skal gi et mest mulig realistisk bilde av norsk kystfart, og for å kunne utvikle realistiske analysescenarier, har en behov for et allsidig datagrunnlag om kystfarten. Oppdatert informasjon om denne transportgrenen har tidligere vært spredd i ulike typer statistikk og i forskjellige forskningsmiljøer. Det var derfor behov for å samle dataene i én publikasjon, noe vi har forsøkt å gjøre i foreliggende kunnskapsoversikt.

Sjøtransportens andel av innenlands godstransport

Av total innenlands *godsmengde* som ble transportert i 1996, gikk 91 prosent på veg, mens bare henholdsvis 7 og 2 prosent ble transportert på sjø og bane. Vi holder da oljetransporter fra kontinentalsokkelen og bilferger utenom tallene for sjø-transport. Fra 1980 til i dag har det vært en klar vridning fra sjø- og jernbanetransporter og over på vegtransport. Jernbanen har halvert sin markedsandel i perioden, fra 4 til 2 prosent av godsmengden, mens sjøtransportene er redusert fra 13 prosent av godsmengden i 1980 til 7 prosent i 1996 (Rideng, 1997). Vegtransporten har økt fra 83 prosent av total godsmengde i 1980 til 91 prosent i 1996.

Ser en på det samlede *godstransportarbeidet* i 1996, hadde vegtransport en andel på 55 prosent, mens sjøtransport hadde 35 prosent og jernbanen ca 10 prosent. Vi skal ikke lenger tilbake enn til 1992-93 for å finne at sjø- og vegtransport hadde like stort transportarbeid, og i 1980 var transportarbeidet på sjø 80 prosent høyere enn på veg! Jernbanen har ligget stabilt på 9-10 prosent av totalt transportarbeid hele perioden.

Årsaker til at kystfarten har tapt markedsandeler til spesielt vegtransport de siste årene kan være endringer på tilbudssiden (f eks vegutbygging), endringer i varesammensetning (ulikt gods stiller ulike krav til transporten), og endrede krav fra

Notatet kan bestilles fra:

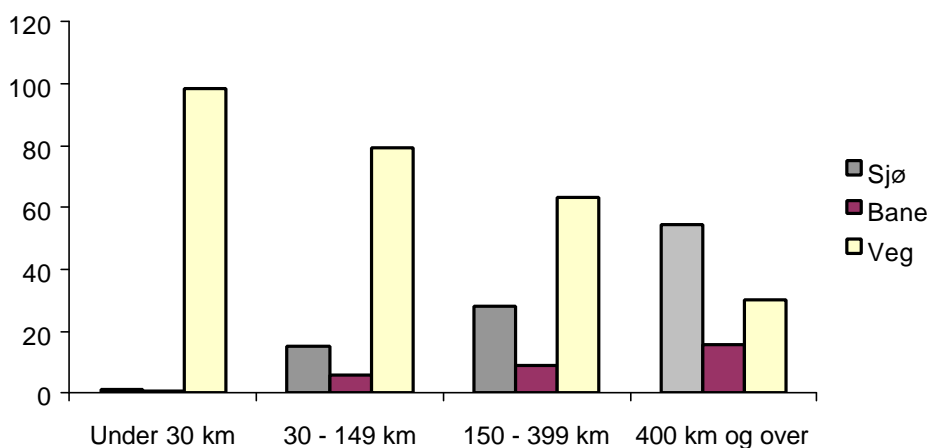
Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90

transportkjøperne (f eks just-in-time med mindre forsendelser og krav om hyppig frekvens og rask fremføring).

For innenlands godstransport har det i perioden 1980 til 1996 vært en kraftig økning i gjennomsnittlig transportavstand for alle transportformene, mest for jernbane hvor avstanden er mer enn fordoblet. I 1996 var gjennomsnittlig transportavstand for vegtransport 44 kilometer, for sjøtransport 349 kilometer og for jernbanetransport 374 kilometer (Rideng, 1997).

63 prosent av de totale godsmengder fraktes kortere enn 30 kilometer, og 88 prosent transporteres under 150 kilometer. Kun 5 prosent av godsmengdene transporteres lengre enn 400 kilometer. Av figur 1 ser vi at sjøtransportens andel av godstransporter øker med økt distanse. På transportavstander lengre enn 400 kilometer står sjøtransport for 55 prosent av de transporterte mengder.



Figur 1. Transportmidlenes andel av innenlands tonnmenge i avstandsgrupper. Prosent. 1993 (Skarstad, 1996)

Totalt sett har vegtransporten sin relative styrke på kortere distanser. Men også på de lengre distansene har biltransportens andel vært økende. Båt og jernbane er likevel fortsatt viktig på lengre avstander (Skarstad,1996).

For øvrig er transportmiddelfordelingen sterkt varierende med hensyn på godstype eller vareslag. Vi har foretatt en grovdeling av godset i to kategorier, henholdsvis

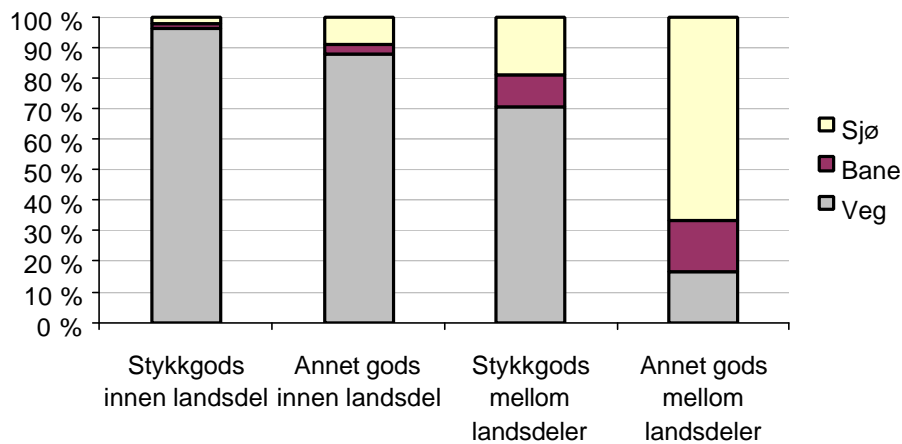
- stykkgoods
- alt annet gods (fast og flytende bulk, samt tømmer og trelast)

hvorav ”alt annet gods” volummessig er dobbelt så stor som stykkgoods.

Inndelingen i hhv stykkgoods og annet gods går i denne sammenheng på *vareslag*, ikke lastbærer (container osv).

Som figur 2 viser, har vegtransporten en særlig sterk stilling innen stykkgoods-transport, med hele 96 prosent av transportmengdene *innen* landsdeler og ca 70 prosent av transportmengdene *mellom* landsdelene. Figuren viser også at skip totalt sett har en klart større andel enn jernbanen, både ved transport innen landsdeler og

mellom landsdeler. For bulkliggende transporter mellom landsdeler har sjøtransport en andel på ca. 67 prosent.



Figur 2. Transportmiddelfordeling innen og mellom landsdeler etter godsmengde. Stykk gods og annet gods. (Skarstad, 1996)

Norges handelsflåte

Statistikken deler handelsflåten inn etter hvor skipene er registrert.

- NOR står for Norsk Ordinært Skipsregister, og skipene er bundet til norske tariffier og overenskomster.
- NIS står for Norsk Internasjonalt Skipsregister, opprettet i 1987 for å gjøre norskflagget skipsfart internasjonalt konkurransedyktige gjennom gode driftsbetingelser.
- Den norskkontrollerte utenlandsregistrerte handelsflåten er skip under fremmed flagg, men i norsk eie.

Tabell 1 viser at 43 prosent av de norske skipene er registrert i NOR, men disse utgjør bare 7 prosent av den samlede bruttotonnasjen (BT). 32 prosent av skipene er registrert i NIS og representerer 58 prosent av BT. Resten av de norskkontrollerte skipene seiler under utenlandsk flagg (25% av skipene, 35% av tonnasje).

Tabell 1. Den norskeide handelsflåtens registrering og sammensetning 31.12.95 (skip på 100 bruttotonn og over for frakt av passasjerer og gods).

	NOR		NIS		Utenlandsk flagg ¹	
	Antall	Tonnasje 1000 BT ²	Antall	Tonnasje 1000 BT ²	Antall	Tonnasje 1000 BT ²
Sum	920	2 245	677	18 590	524*	11 296*
Passasjerskip og ferger	385	533	20	363	32	465
Kombinasjonsskip	2	4	47	1 471	16	1 099
Bulkskip	-	-	102	3 291	57	1 684
Kjøle- og fryseskip	7	9	13	103	33	285
Forsyningsskip ³	89	160	4	8	27	47
Andre tørrlastskip	387	290	216	2 596	174	2 928
Tankskip	50	1 248	275	10 758	185	5 182

- 1 Den norskkontrollerte utenlandskregistrerte handelsflåten: med norskkontrollerte skip menes at den kontrollerende interessen, eller moderselskapet, er norsk. Opplysningene om eierskap bygger på informasjon og vurderinger hentet fra Lloyd's Maritime Information Service Limited.
 - 2 Bruttotonn (BT): Kapasitetsmål som gir grunnlag for bemanningsregler, sikkerhetsforskrifter, registreringsavgift, og ofte havneavgifter. Blir beregnet med utgangspunkt i blant annet volum av skipets lukkede rom. Dødvekttonn (dwt) er derimot det viktigste kommersielle målet, og angir den største vekt skipet kan bære av last og beholdninger.
 - 3 Forsyningsskip for oljevirkosomhet
- * Antall skip etter 1. kvartal 1997 er øket til 560 og bruttotonnasjen til 12,7 millioner BT.

Kilde: Statistisk Sentralbyrå, 1996

Innenriks sjøfart

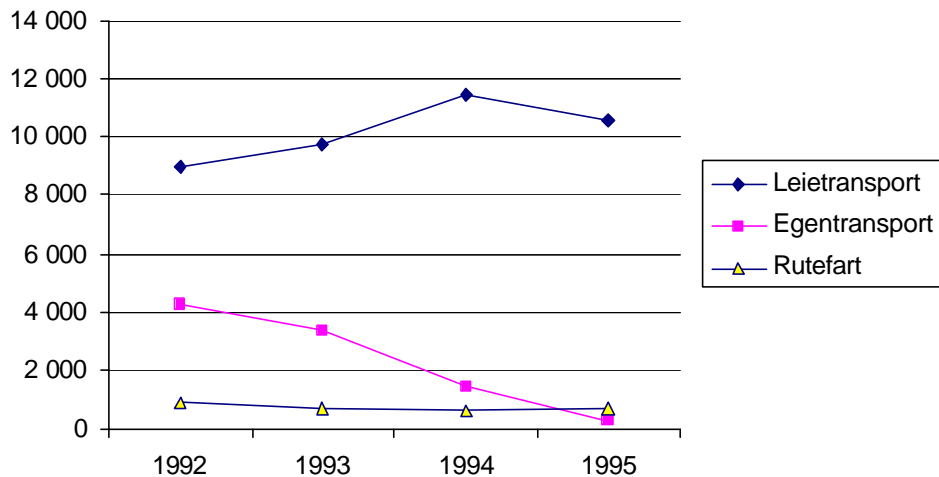
Statistisk Sentralbyrå deler sjøtransporten inn i innenlands rutefart og godstransport med skip i innenlands leie- og egentransport.

Innenlands rutefart består av alle ruter med konsesjon for passasjertransport, samt godsruiter som mottar tilskudd til driften. I denne kategorien inngår kystruter (Hurtigruten Bergen-Kirkenes), lokalruter og bilfergeruter. Godstransporten på Hurtigruten viser en synkende tendens, det samme er tilfellet for lokalrutene, som i 1994 hadde en samlet godsmengde på 158 000 tonn fordelt på 140 skip (SSB, 1996). Lokalrutene omfatter båter som kun driver persontransport, båter med kombinert person- og godstransport, samt rene godsruiter som drives med tilskudd.

Innenlands leie- og egentransport består av:

- Godsruiter uten offentlig tilskudd
- Leietransport utenom rute
- Egentransport

Figur 3 viser utviklingen i innenriks transportmengde for de tre kategoriene.



Figur 3. Utvikling i innenriks transportmengde fra 1992-1995 etter skipsgruppe (SSB, 1997). Tusen tonn.

Godsruter på kysten

Med godsruter forstår vi seilinger med godsruteskip mellom bestemte steder etter en offentliggjort ruteplan. Flere av godsrutene på norskekysten foregår i et sam-seilingssystem mellom Nor-Cargo, Stavangerske linjefart, og Mørerutene. Rutesystemet strekker seg fra polske, tyske, engelske, danske og svenske havner og langs hele norskekysten til Kirkenes. Enkelte rederier har godsåter i både rute- og linjefart.

Avgrensingen mellom rute- og linjefart er ikke helt klar. Med linjefart forstår vi vanligvis skip som anløper de samme stedene regelmessig, men uten å være bundet til bestemt dag og tid på samme måte som ruteskipene. Eksempler på rederier som har linjefart, eventuelt i tillegg til rutefart, er JP Strøm Shipping og Seatrans. Linjeskipene går alle i utenriks fart, dvs. at de går mellom utenlandske og innenlandske havner.

En annen karakteristisk forskjell på rute- og linjeskipene er at de siste i langt høyere grad anløper private industrikaier. En stor del av de linjebundne transportene består av regelmessige sendinger for store industrikunder (f eks innsatsvarer inn, halvfabrikata og råvarer ut).

I 1994 var det i følge en undersøkelse fra MARINTEK (Heimdal, 1997) 15 rederier eller speditører med egne skip som opererte i rutefart langs norskekysten. 11 av disse opererer også i dag. Tre selskaper har sluttet med rene godsruter, og konsentrerer seg om ferge- og landtransport. Dette gjelder Rogaland Trafikkselskap, Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap (FFR) og Fosen Trafikklag. Bergen Shipping har heller ikke godsruter lenger, men opererer båter i spot-markedet. De andre aktørene har bare mindre endringer i sin virksomhet.

Av de 11 aktørene er Nor-Cargo den desidert største målt både etter godsmengde og antall skip i rute. Dette gjelder også når de 11 hurtigruteskipene holdes utenfor.

De 11 aktørene disponerer totalt 16 skip i ren norsk godstransport i rute. Et felles-trekk for mange av rederiene er at de i tillegg har skip i linjefart med ett eller flere anløp i utenlandske havner. Det rutegående transporttilbudet langs kysten dekker derfor en dobbelt funksjon ved at det i tillegg til transport mellom havner i Norge ofte representerer direkte forbindelse for import fra og eksport til våre viktigste nærmarkeder. Denne trenden er økende (Heimdal, 1994). Tar vi med skipene som i tillegg til norskekysten går utenriks, er vi totalt oppe i 36 skip. Tas Hurtigrutene med er antallet 47.

Tabell 2 viser antall skip som i dag disponeres av hver enkelt gruppering. Tabellen inkluderer ikke de 11 hurtigruteskipene som alle opererer innenfor Nor-Cargo systemet.

Tabell 2. Antall skip i norsk rute- og linjefart fordelt etter eiere. 1998.

Eier/rederi	Antall skip
<i>DK-NOR</i>	3
<i>Fylkesbåtane</i>	1
<i>HSD</i>	1
<i>JP Strøm</i>	2
<i>Jon Berg</i>	6
<i>Mørerutene</i>	2
<i>Namsos Trafikkselskap</i>	1
<i>Nor-Cargo</i>	10
<i>Seatrans</i>	4
<i>Stavangerske linjefart</i>	5
<i>Tollpost Globe</i>	1

1 Innledning og problemstilling

Kunnskapsoversikten om norsk kystfart er gjort som et ledd i prosjektet ”Virkninger for samferdselssektoren av endret tilbud i norsk kystfart. Scenarier for kystfarten”. Prosjektet er finansiert av Norges forskningsråds program for Nærskipsfart, sammen med Fiskeridepartementet, Samferdselsdepartementet og Rederiernes Landsforening.

For å kunne utvikle realistiske analysescenarier, samtidig som modellverktøyet som benyttes skal inneholde mest mulig informasjon om dagens kystfart og transportmarkedet generelt, har en behov for et allsidig datagrunnlag om kystfarten. Oppdatert informasjon om denne transportformen har vært spredd i ulike typer statistikk og i forskjellige forskningsmiljøer. Det er derfor behov for å samle data i én publikasjon, noe vi har forsøkt å gjøre i foreliggende kunnskapsoversikt.

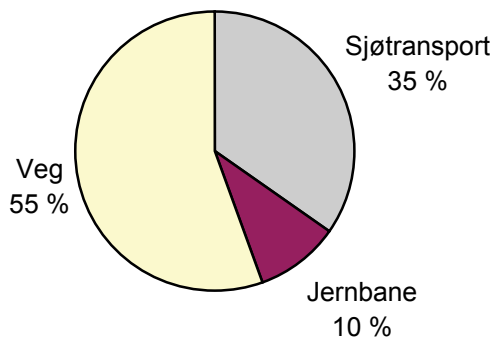
Vi har i denne sammenheng lagt vekt på å plassere innenlands godstransport på sjø i en større sammenheng. I kapittel 2 gir vi en oversikt over sjøtransportens plass i norsk samferdsel, både i form av konkurranseflater mot andre transportmidler og utvikling i transportmengde og transportarbeid. Kapittel 3 beskriver omfang og inndeling av den norske handelsflåten, mens kapittel 4 går nærmere inn på norsk innenlands sjøfart (kystfarten). En ser her på inndeling i ulike skips kategorier, flåtens utvikling, godssomfang, transportavstand, vareslag, lastbærere osv. Avslutningsvis gir vi i kapittel 5 en oversikt over aktørene i norsk rute- og linjefart, og en beskrivelse av den virksomhet de driver.

2 Sjøtransportens andel av innenlands godstransport

Sammenlignet med andre nordiske land har sjøtransport en meget sterk stilling i Norge, også når vi ser bort fra oljetransporter fra kontinentalsokkelen. Dette har en naturlig sammenheng med Norges lange kystlinje, men også at Norge har et sterkt innslag av råvarebasert industri som krever billige transport.

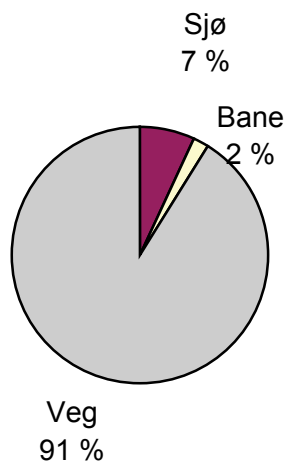
Det samlede innenlands godstransportarbeid i 1996 var 19,4 milliarder tonn-kilometer. Oljetransporter fra kontinentalsokkelen er da holdt utenom, det samme er transportarbeid på norsk jord av transport til og fra utlandet. Vegtransport var størst med 10,7 milliarder tonnkm, deretter fulgte sjø- og jernbanetransport med henholdsvis 6,9 og 1,8 milliarder tonnkm. Dersom bilfergene holdes utenom sjøtransporten fås 6,7 milliarder tonnkilometer på sjø. I resten av notatet velger vi å holde transport på bilferge utenom den ordinære sjøtransport, da fergene snarere er å betrakte som en del av vegnettet i Norge.

Nedenfor vises de enkelte transportmidlers andel av transportarbeid i Norge.



Figur 2.1. Innenlands godstransport (andel tonnkilometer) i Norge etter transportgren, 1996 (Rideng, 1997).

Bildet er et noe annet når vi ser på tallene for innenlands tonnmenge etter transportmiddel. Dette er vist i figur 2.2 under.



Figur 2.2. Innenlands tonnmenge etter transportmiddel. Prosent .1996 (Rideng, 1997).

Som vi ser transporteres 91 prosent av godset i Norge på veg, mens sjø og bane har henholdsvis 7 og 2 prosent av den totale godsmengde. Årsaken til at vegtransport har en mye større andel av transportmengde enn av transportarbeid, er at vegtransportene gjennomgående er kortere enn for de andre transportmidlene. Dette kommer vi tilbake til senere i kapitlet.

I tabell 2.1 vises utviklingen i markedsandeler av innenlands transportarbeid for hver av transportformene i perioden 1980 til 1996.

Tabell 2.1. Markedsandeler i innenlands godstransportarbeid 1980-1996. Prosent. (Rideng, 1997).

År	Sjø ¹⁾	Bane	Veg	Mill. tonnkm ¹⁾
1980	58	10	32	16538
1985	52	10	37	17299
1990	47	9	44	18682
1991	45	9	46	18130
1992	46	9	45	18744
1993	46	10	44	18556
1994	43	9	48	18223
1995	37	9	54	17989
1996	35	10	55	19168

¹⁾ Eksklusive oljetransporter fra kontinentalsokkelen og bilferger.

Tabellen viser at sjøtransport var klart størst i transportarbeid første halvdel av 80-tallet. Rundt 1990 ble den tatt igjen av vegtransport, og de siste årene har vegtransporten gått kraftig forbi. I 1996 var transportarbeidet på veg 20 prosentpoeng større enn på sjø. Det har altså vært en dramatisk endring i fordelingen mellom sjø- og vegtransport på 1990-tallet. Transportarbeidet på jernbane har holdt seg stabilt på 9-10 prosent av totalmarkedet. Totalt transportarbeid har imidlertid hatt en viss vekst i perioden.

Årsaker til at kystfarten har tapt markedsandeler til spesielt vegtransport de siste årene kan være endringer på tilbudssiden (f eks vegutbygging), endringer i varesammensetning (ulikt gods stiller ulike krav til transporten), og endrede krav fra transportkjøperne (f eks just-in-time, mindre forsendelser og krav om hyppig frekvens og rask fremføring).

I tabell 2.2 vises utviklingen i markedsandeler for transportmidlene når det gjelder transporterte godsmengder. Også her er bilferger og oljetransporter fra kontinentalsokkelen holdt utenom sjøtransportene.

Tabell 2.2. *Markedsandeler for transporterte godsmengder innenlands 1980-1996. Prosent. (Rideng, 1997).*

År	Sjø ¹⁾	Bane	Veg	Mill. tonn ¹⁾
1980	13	4	83	252,0
1985	11	4	85	254,0
1990	10	3	87	264,0
1991	9	3	88	256,3
1992	10	2	88	252,5
1993	10	2	88	236,2
1994	10	2	88	249,0
1995	8	2	90	246,4
1996	7	2	91	267,6

¹⁾ Eksklusive oljetransporter fra kontinentalsokkelen og bilferger.

Også for transporterte godsmengder ser vi en vridning fra sjø og jernbane over på vegtransport. Den største relative endringen i markedsandel har jernbanen hatt, med en halvering i perioden 1980 til 1996.

I tabell 2.3 er vist hvordan gjennomsnittlig transportavstand for innenlands transporter har utviklet seg for hver av transportmåtene i perioden 1980 til 1996.

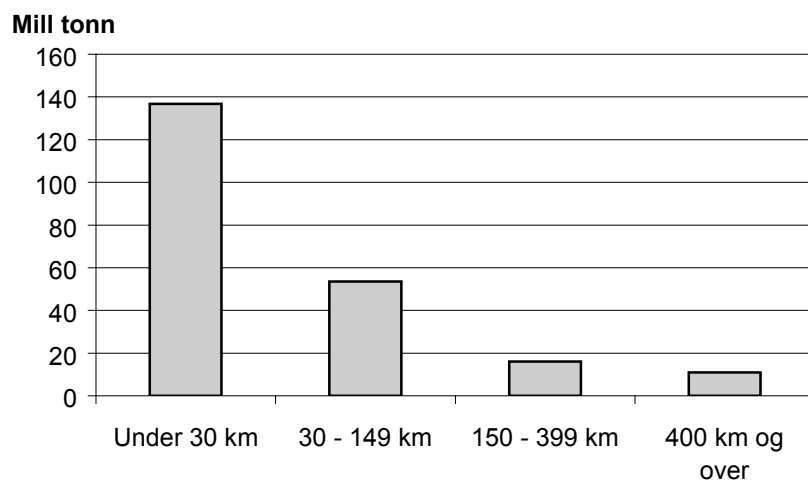
I 1996 var gjennomsnittlig transportavstand for vegtransporter 44 kilometer, mens tallene for sjø- og jernbanetransport var henholdsvis 349 og 374 kilometer. Gjennomsnittlig transportavstand har økt for alle transportmidlene i perioden, mest på jernbane hvor den er mer enn fordoblet.

Tabell 2.3. Gjennomsnittlig transportavstand etter transportmåte 1980-1996. Kilometer. (Rideng, 1997).

År	Sjø ¹⁾	Bane	Veg
1980	297	176	25
1985	319	195	30
1990	335	240	36
1991	345	253	37
1992	353	291	38
1993	354	317	40
1994	323	326	40
1995	349	366	43
1996	349	374	44

¹⁾ Eksklusive oljetransporter fra kontinentalsokkelen og bilferger.

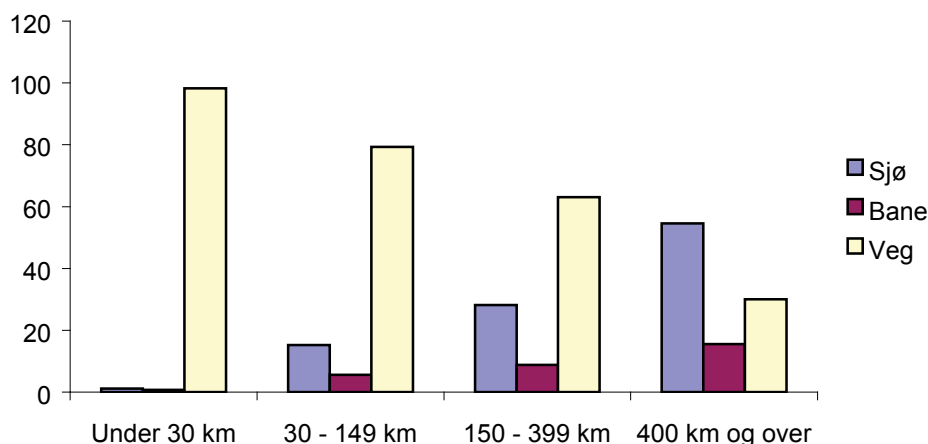
De enkelte transportgrenene er i ulik grad rettet inn mot de forskjellige delene av transportmarkedet. Dette gjelder vareslag, sendingsstørrelse, krav til framføringstid og godshåndtering. Som vi har sett tidligere er også transportavstand en vesentlig faktor. Nedenfor er transportene delt inn i 4 avstandsgrupper.



Figur 2.3. Innenlands transportmengde i avstandsgrupper, Millioner tonn, 1993. (Skarstad, 1996)

I 1993 fordelte innenlands godsmengder seg på avstandsgrupper slik figur 2.3 viser. Den største andelen av godset, 63 prosent, ble fraktet mindre enn 30 kilometer, mens 25 prosent hadde en fraktavstand på mellom 30 og 149 kilometer. 88 prosent av godset ble altså transportert under 150 kilometer, og kun 5 prosent over 400 kilometer.

I figur 2.4 er transportmidlenes andel i de ulike avstandsgrupper illustrert.



Figur 2.4. Transportmidlenes andel av innenlands tonnmenge i avstandsgrupper. Prosent. 1993 (Skarstad, 1996)

Vegtransporten er helt dominerende i godstransport over korte avstander, med oppunder 100 prosent av transportene under 30 km, og nesten 80 prosent mellom 30 og 150 km. Jernbanen har en relativt beskjeden andel av godsmengden i denne avstandsgruppen (6 prosent), mens sjøtransportens andel har vært avtakende og ligger rundt 15 prosent.

Også på distanser fra 150 til 400 km har bilene en dominerende stilling, med over 60 prosent av tonnmengden. Sjøtransportens andel er nærmere 30 prosent (samlet for løsfart og rutefart), mens jernbanen ligger rundt 9 prosent.

I avstandsgruppen over 400 km er sjøtransporten volummessig størst, med ca 55 prosent av godsmengden. Biltransport følger deretter med rundt 30 prosent, mens jernbanen har ca 15 prosent.

Totalt sett har vegtransporten sin relative styrke på kortere distanser. Men også på de lengre distansene har biltransportens andel vært økende. Båt og jernbane er likevel fortsatt viktig på lengre avstander.

For transporter *mellom landsdeler* er transportmidlene langt mer jamstilte med hensyn på godsmengder. Mest gods går på sjø, men samlet transporterer bil og bane litt større mengde enn skip.

For øvrig er transportmiddelfordelingen sterkt varierende med hensyn på godstype eller vareslag. Vi har foretatt en grovdeling av varer i to godskategorier, henholdsvis

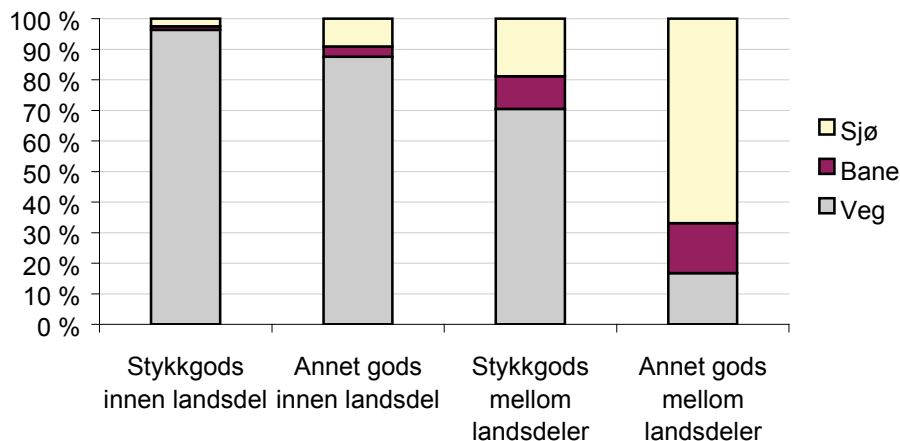
- stykkgoods
- alt annet gods (fast og flytende bulk, samt tømmer og trelast)

hvorav ”alt annet gods” volummessig er dobbelt så stor som stykkgoods.

Inndelingen i stykkgoods og annet gods bygger på inndeling etter *vareslag*, ikke etter lastbærer (container osv). I vedlegg 1 er vist hva som i denne sammenheng inngår i kategorien ”stykkgoods”.

Som figur 2.5 viser, har vegtransporten en særlig sterk stilling innen stykkgoods-transport, med hele 96 prosent av transportmengdene *innen* landsdeler og ca 70 prosent av transportmengdene *mellom* landsdelene. Skip har en klart større andel enn jernbanen, både ved transport innen landsdeler og mellom landsdeler.

Figur 2.5. Transportmiddelfordeling innen og mellom landsdeler etter godsmengde.



Stykkgoods og annet gods (Skarstad, 1996).

Også for annet gods enn stykkgoods (bulk mv) er vegtransporten dominerende når det gjelder transporter *innen* landsdeler, med ca 88 prosent av tonnmengden. Sjøtransporten har vel 9 prosent av mengden, mens kvanta for jernbanen er små (og stort sett begrenset til spesielle lokale transporter, f eks malmtransporter). For bulkliggende transporter *mellom* landsdeler er bildet helt annerledes, i og med at sjøtransporten har ca 67 prosent og veg og jernbane 16-17 prosent hver.

Figur 2.5 viser klart at transportmiddelfordelingen varierer sterkt med transportområde og godstype.

3 Oversikt over Norges handelsflåte

Offisiell statistikk over norsk sjøfart er utarbeidet gjennom en årrekke, men er imidlertid publisert på flere måter gjennom tiden, delvis i egne publikasjoner, delvis sammen med annen statistikk. Statistikk over skipsfarten mellom Norge og utlandet har vært utarbeidet periodisk siden 1860. Statistikk for skip i innenriksfart er utarbeidet først i årene etter andre verdenskrig (SSB, 1996). I denne litteraturstudien har vi hovedsakelig brukt NOS Sjøfart 1995 som gir en sammenfatning av sjøfartsstatistikken utarbeidet av SSB (Statistisk sentralbyrå) og andre institusjoner.

Vi ser først på statistikk for den norske handelsflåten uten å dele opp i uten- og innenriksfart. Skipene kategoriseres i det følgende etter hvilket skipsregister de tilhører:

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) ble opprettet 1. juli 1987 med målsetting om å gjøre norskflagget skipsfart internasjonalt konkurransedyktig igjen. Det sentrale har vært å få driftsbetingelser som er minst like gode som det utenlandske konkurrenter har. Særlig gjelder det bruk av arbeidstakere på sine hjemlands tariffen (Lyng, 1991). I 1995 utgjorde besetningen av asiater (filippinere, indere osv) nesten 80% av det totale mannskapet (SSB, 1996). Målsettingen med opprettelsen av NIS er åpenbart oppnådd, da den norskregistrerte flåten ved utgangen av 1994 var den tredje største i Europa, etter Hellas og Kypros, og hadde den sjettede største tonnasjen i verden (SSB, 1996).

Motivasjonen for å velge NIS-registeret er at større skip blir kostnadmessig konkurransedyktige med utenlandske skip.

Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) er bundet til norske tariffen og overenskomster. NOR-skip har derfor vesentlig høyere mannskapskostnader enn skip som er registrert i NIS eller under fremmed flagg. For å hindre at NIS-skip konkurrerer med NOR-skip, er NIS-skip avskåret fra å føre last eller passasjerer mellom norske havner og fra å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn. Etter påtrykk fra de øvrige landene i Norden er denne begrensningen også utvidet til å omfatte fast rute med passasjerer mellom havner i andre nordiske land (Lyng, 1991).

Norskregistrerte skip (NOR+NIS) over 25 bruttotonn var i 1995 på 4 277 skip og totalt 21,4 millioner bruttotonn, mens tilsvarende tall over 100 bruttotonn var 1 597 skip og totalt 20,8 millioner bruttotonn (SSB, 1996).

Den norskkontrollerte utenlandsregistrerte handelsflåten er skip under fremmed flagg, men i norsk eie. For disse skipene eksisterer ingen fartsbegrensninger, dvs. at de også kan ta last mellom norske havner. Dette er en årsak til at f eks norske bulkskipsrederier registrerer sine skip under utenlandsk flagg. De er dermed gitt et konkurransemessig fortrinn fremfor NIS-skip og fremfor alt foran NOR-skip i fart mellom Norge og utlandet (Lyng, 1991).

På skip under fremmed flagg er det ofte utelukkende utenlandsk besetning. (NIS-skip må ha norsk skipsfører, men dispensasjon blir gitt.) For mindre skip kan forskjellen i kostnader mellom norsk og utenlandsk skipsfører være utslagsgivende for valg av skipsregister.

Tabell 3.1. Den norske handelsflåten registrert og sammensetning 31.12.95. (Skip på 100 bruttotonn og over for frakt av passasjerer og gods.)

	NOR		NIS		Utenlandsk flagg ¹	
	Antall	Tonnasje 1000 BT ²	Antall	Tonnasje 1000 BT ²	Antall	Tonnasje 1000 BT ²
Sum	920	2 245	677	18 590	524*	11 296*
Passasjerskip og ferge	385	533	20	363	32	465
Kombinasjonsskip	2	4	47	1 471	16	1 099
Bulkskip	-	-	102	3 291	57	1 684
Kjøle- og fryserskip	7	9	13	103	33	285
Forsyningsskip ³	89	160	4	8	27	47
Andre tørrlastskip	387	290	216	2 596	174	2 928
Tankskip	50	1 248	275	10 758	185	5 182

1 Den norskkontrollerte utenlandsregistrerte handelsflåten: med norskkontrollerte skip menes at den kontrollerende interessen, eller moderselskapet, er norsk. Opplysningene om eierskap bygger på informasjon og vurderinger hentet fra Lloyd's Maritime Information Service Limited.

2 Bruttotonn (BT): Kapasitetsmål som gir grunnlag for bemanningsregler, sikkerhetsforskrifter, registreringsavgift, og ofte havneavgifter. Blir beregnet med utgangspunkt i blant annet volum av skipets lukkede rom. Dødvekttonn (dwt.) er derimot det viktigste kommersielle målet, og angir den største vekt skipet kan bære av last og beholdninger.

3 Forsyningsskip for oljevirkosomhet

* Antall skip i denne gruppen er etter 1. kvartal 1997 øket til 560 og bruttotonnasjen til 12,7 millioner BT.

Kilde: Statistisk sentralbyrå, 1996

43 prosent av norske skip er registrert i NOR, men disse utgjør bare 7 prosent av den samlede bruttotonnasjen (BT). 32 prosent av skipene er registrert i NIS og representerer 58 prosent av BT. Resten av de norskkontrollerte skipene seiler under utenlandsk flagg (25% av skipene, 35% av tonnasjen).

Det er i statistikken ikke oppgitt hvor mange skip i registrene som er beskjeftiget med henholdsvis innenriks og utenriks sjøfart. Vi vet imidlertid at NIS-skip ikke kan delta i innenriks transport av gods og varer. Skip i NOR-registeret driver hovedsakelig med ren innenlands fart. I 1990 var 73% av disse skipene kun i innenlands sjøtransport (Lyng, 1991). Det er disse transportene som er fokus for denne kunnskapsoversikten.

4 Innenriks sjøfart

Et grunnleggende skille i norsk sjøtransport går mellom utenriks og innenriks fart.

Utenriks fart kan enten være ”Cross trade”, dvs at skipene ikke anløper norske havner, eller fart mellom Norge og utlandet. Her er det praktisk å skille mellom oversjøisk fart og nærsjøfart. I begge tilfeller foregår transportene i form av tramp-, kontrakt- eller linjefart. Passasjertrafikk utenom cruisefart er i dag begrenset til nærsjøfart, og skjer i form av rutegående transport med bil- og passasjerferjer (Lyng, 1991).

Innenriks fart er et samlebegrep for all sjøtransport som bare utføres innenfor Norges grenser.

SSB deler innenriks sjøtransport inn i to hovedgrupper:

- innenlands rutefart
- godstransport med skip i innenlands leie- og egentransport:

I de følgende avsnitt omtales hver av disse nærmere.

4.1 Innenlands rutefart

Denne kategorien omfatter alle ruter med konsesjon for passasjertransport og dessuten ”rene godsruiter” som selskapene mottar tilskudd for å drive. Statistisk deles rutefarten inn i:

- Kystruter (Hurtigruten)
- Lokalruter
- Bilferjeruter (på innsjøer inkludert)

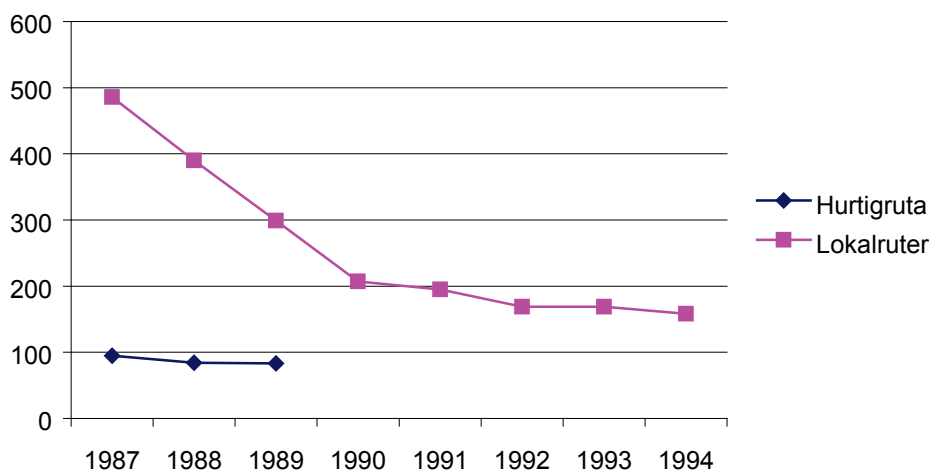
Rene kystgodsruter over 100 tonn som selskapene ikke mottar tilskudd for å drive er med i statistikken over innenlands leie- og egentransport, og blir beskrevet senere.

Kystruter i SSB-kategorien ”innenlands rutefart” består i praksis utelukkende av Hurtigruten Bergen-Kirkenes. Det er 11 hurtigruteskip registrert i 1998. Når det gjelder godstransporten på Hurtigruten, er den i statistikker kun oppgitt frem til 1989, slik det går frem av figur 4.1 nedenfor. I 1989 er godstransporten oppgitt til 83 000 tonn. Mellom Samferdselsstatistikken og Sjøfartsstatistikken er det i 1993 en differanse i transportert mengde med lokalruter på 78 000 tonn. Dette er i (Thune-Larsen m.fl, 1997) tolket som Hurtigrutens godstransport. Ut fra dette tallet og figur 4.1, ser vi at det er en svakt nedadgående trend i godstrafikken på Hurtigruten. Dette til tross for at antall hurtigruteskip har vært tilnærmet konstant og bruttotonnasjen har økt de siste årene.

Lokalrutene betjener anløpssteder i et fylke eller deler av dette. Selskapene opererer gjerne på områdekonsesjoner, dvs. de har ansvaret for rutegående sjøtransport innenfor sitt konsesjonsområde. Etter 1987 kreves det bare konsesjon for persontransport i rute. Oversiktene over rutefart omfatter derfor bare ruter med konsesjon for persontransport. For ruter der passasjertransporten drives kombinert med godstransport (vesentlig Hurtigruten) er også godstransporten tatt med i statistikken. Kystruten Bergen-Stavanger er tatt med under lokalruter.

Bilferjeruter er i prinsippet ruter som er basert på transport av personer, kjøretøyer og gods i riksveg- eller fylkesvegsamband. Ferjerutene utgjør en del av vegnettet, og vi omtaler derfor ikke disse transportene videre i denne oversikten.

Nedenfor vises utviklingen i godstransport for lokalruter og Hurtigruten.



Figur 4.1. Innenlands rutefart. Godstrafikk etter routeslag 1987-1994 i 1000 tonn. Hurtigruten Bergen og Kirkenes omfattes med gods i statistikken kun frem til 1989. I tallene for lokalruter ligger også kystruten Bergen-Stavanger.

Når det gjelder lokalrutene omfatter statistikken 140 skip og ca. 27 000 bruttotonn registrert i 1994. Ikke helt uventet dreier dette seg altså om relativt små skip (192 BT i snitt). For denne rutetransporten var det en kraftig nedgang i godstransportene på slutten av 80-tallet, for deretter å synke gradvis frem til og med 1994. Dette har skjedd til tross for at samlet bruttotonnasje for skipene i lokaltransport faktisk har økt i perioden.

Området Rogaland – Sogn og Fjordane har størst antall skip i lokalruter, med 68 skip av totalt 140 og 14 000 bruttotonn. Skipene er gjennomsnittlig på 208 BT, som er noe høyere enn for lokalrutene totalt.

I 1994 ble det fraktet totalt 158 000 tonn gods på lokalrutene. Området Rogaland - Sogn og Fjordane hadde 56 prosent av dette.

4.2 Innenlands leie- og egentransport

I tillegg til den godstransport som SSB kategoriserer under ”innenlands rutefart”, har en det som kalle ”innenlands leie- og egentransport på sjøen”.

Disse sistnevnte godstransportene langs kysten er av tre hovedtyper:

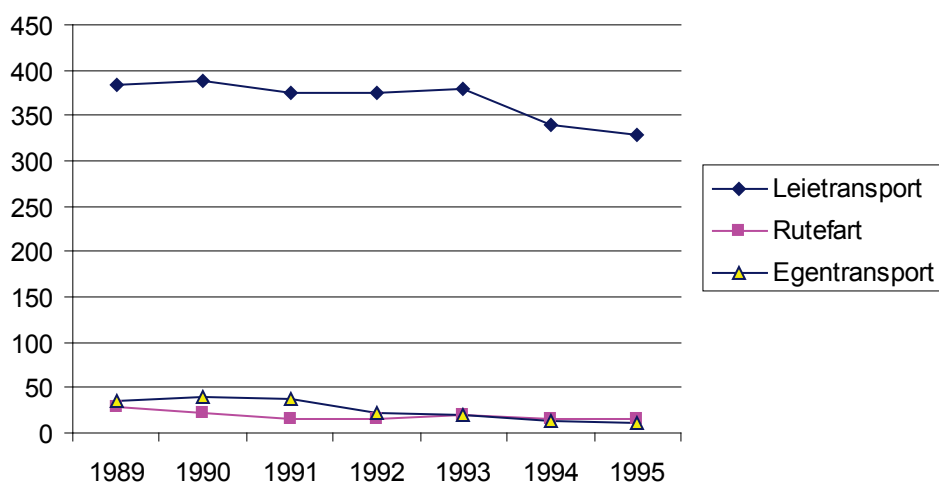
- Godsruter uten offentlig tilskudd
- Leietransport utenom rute
- Egentransport

Mens ruteskip som regel transporterer varer for en rekke forskjellige transportbrukere samtidig, er det vanlig at de ikke rutegående skipene (leie- og egentransport) fører last fra én eller et begrenset antall avsendere eller mottakere på den enkelte tur. Dette henger i første rekke sammen med at ruteskipene hovedsakelig frakter stykk gods, mens de ikke rutegående skip gjerne transporterer partilaster og masse gods (Foss, 1980).

Nærsejøfart er småskipsfart. Det har vært vanlig å regne skip opp til 3000 brutton tonn som ”småskip”. Størrelsen på skip generelt har økt gjennom årene, også når det gjelder småskipene. Den tekniske og lastemessige utviklingen som har foregått frem til i dag, gjør at man i moderne småskipsfart også snakker om skip opp i 7-10 000 tonn størrelse. Statistikken over innenlands rutefart og godstransport på kysten omfatter imidlertid kun skip mellom 100 og 3000 BT. Slepebåter ned til 25 BT er også tatt med.

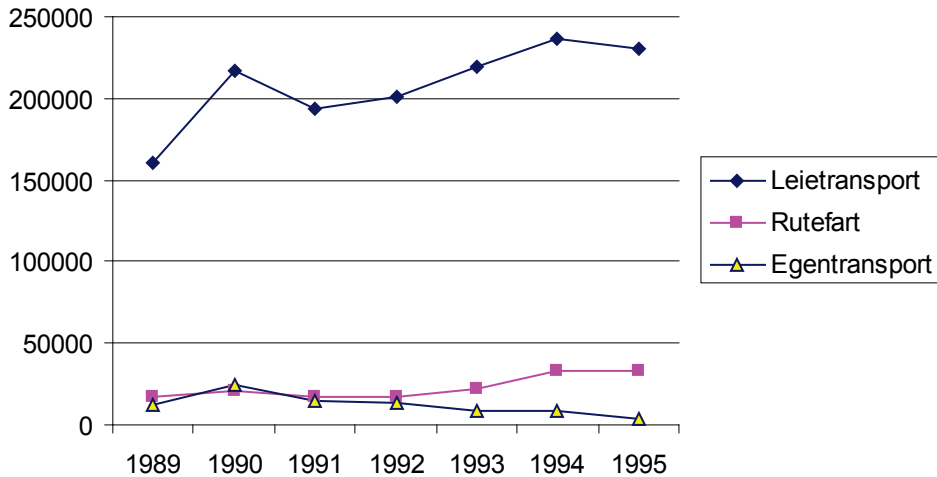
Statistikken omfatter norskregistrerte skip (NOR). Bare skip som har fraktet minst én last mellom to norske havner, inkludert norsk kontinentalsokkel er tatt med. Statistikken omfatter også skip i rute som ikke mottar offentlige tilskudd. Skip som bare gikk i fart mellom Norge og utlandet er ikke tatt med i undersøkelsen, det samme gjelder fiskefartøyer.

Figur 4.2 viser utviklingen i antall skip i innenlands leie- og egentransport etter skipsgruppe.



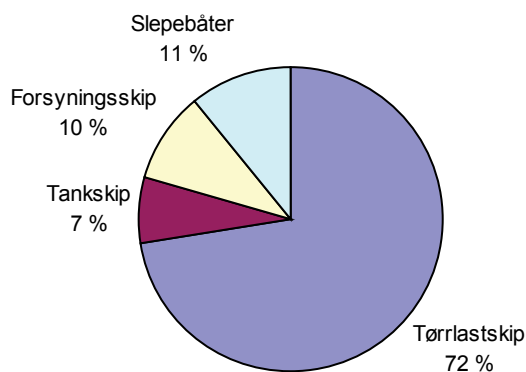
Figur 4.2. Utvikling i antall skip i innenlands leie- og egentransport etter skipsgruppe. 1995 (SSB, 1997).

Vi ser av figuren foran at det store flertallet av skipene går i leietransport, 328 skip mot henholdsvis 16 og 10 i rutefart og egentransport (1995). Alle kategorier har imidlertid hatt en nedgang i antall skip i perioden. Som figur 4.3 nedenfor viser, er ikke utviklingen i bruttotonn like markant, bortsett fra ved egentransport som fra 1994 til 1995 opplevde en nedgang på over 60 prosent. Samlet bruttotonnasje for alle kategoriene var i 1995 på i overkant av 267 000.



Figur 4.3. Skip i innenlands leie- og egentransport – bruttotonn etter skipsgruppe. 1995 (SSB, 1997).

Skip i innenlands leie- og egentransport hadde følgende sammensetning av skipsgrupper (totalt 354 skip):



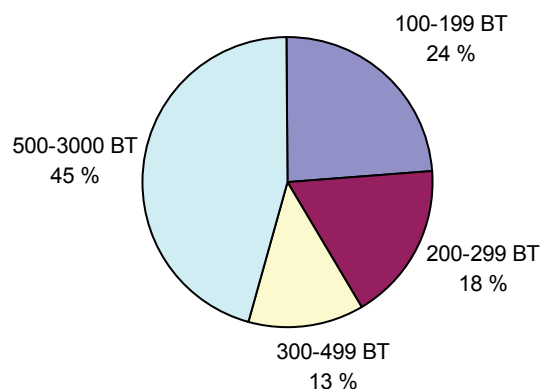
Figur 4.4. Sammensetning av skipsgrupper for skip i innenlands leie- og egentransport. 1995.

Den aktive flåten ble redusert fra 370 til 354 skip i 1995. Av denne reduksjonen stod forsyningsskipene for halvparten. I bruttotonn utgjorde reduksjonen 10 800, en reduksjon på ca 4 prosent (SSB, 1997).

Det er stor variasjon i gjennomsnittlig størrelse på skipene; 700 bruttotonn i leietransport, 2100 BT i rutefart og 360 BT i egentransport.

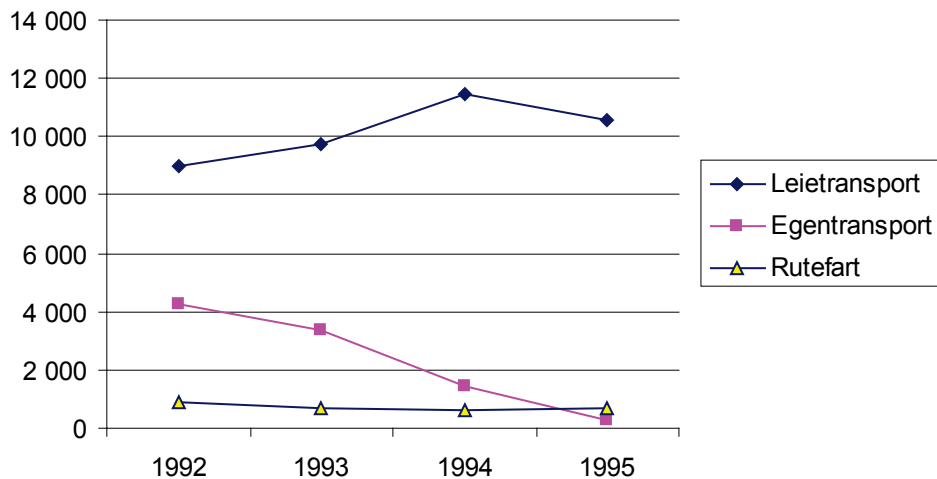
Som vi ser av fig. 4.4 er 72 prosent av skipene tørrlastskip.

I fremstillingen nedenfor tar vi derfor utgangspunkt i tørrlastskipene. 50 prosent av den totale bruttotonasje er tørrlastskip i leietransport.



Figur 4.5. Fordeling av totalt 234 aktive tørrlastskip i leietransport etter skipets bruttotonasje. 1995.

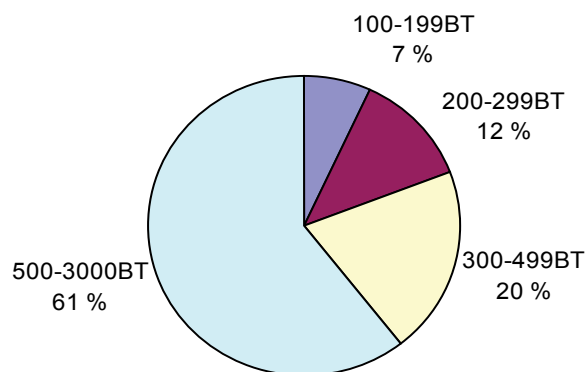
Når det gjelder transportert mengde, er statistikken for innenlands leie og egentransport delt inn i tørrlastskip og tankskip, som igjen er splittet i utenriks og innenriksfart. 19 prosent av denne transportmengden er tilknyttet utenriksfarten og 81 prosent innenriksfart. Totalt var innenriksfarten på 11,5 millioner tonn, en nedgang på 15 prosent fra året før. 57 prosent av denne reduksjonen stod egentransporten for. Figur 4.6 viser utviklingen i innenriks godsmengde for de ulike skipsgruppene.



Figur 4.6. Utvikling i innenriks transportmengde fra 1992-1995 etter skipsgruppe. Tusen tonn (SSB, 1997).

Målt i transportmengde foretas 17 prosent av innenriks godstransport på skip av tankskip og 83 prosent av tørrlastskip. Denne transportmengden kan igjen fordeles på leietransport, egentransport og rutefart. 92 prosent av transportmengden fraktes av skip i leietransport (SSB, 1996).

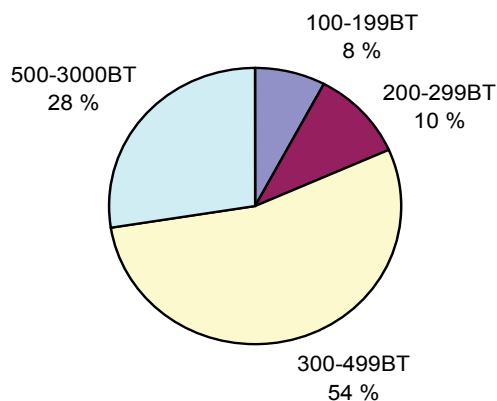
I følgende figur vises hvordan transportert mengde med tørrlastskip i leietransport fordeler seg på skipsstørrelser:



Figur 4.7. Fordeling av transportmengde med tørrlastskip i leietransport (234 stk) på ulike skipsstørrelser (SSB, 1997).

Av en total godsmengde på 8,6 millioner tonn transporteres 61% på skip mellom 500 og 3000 bruttotonn.

I figur 4.8 nedenfor vises tilsvarende fordeling for egentransporten.



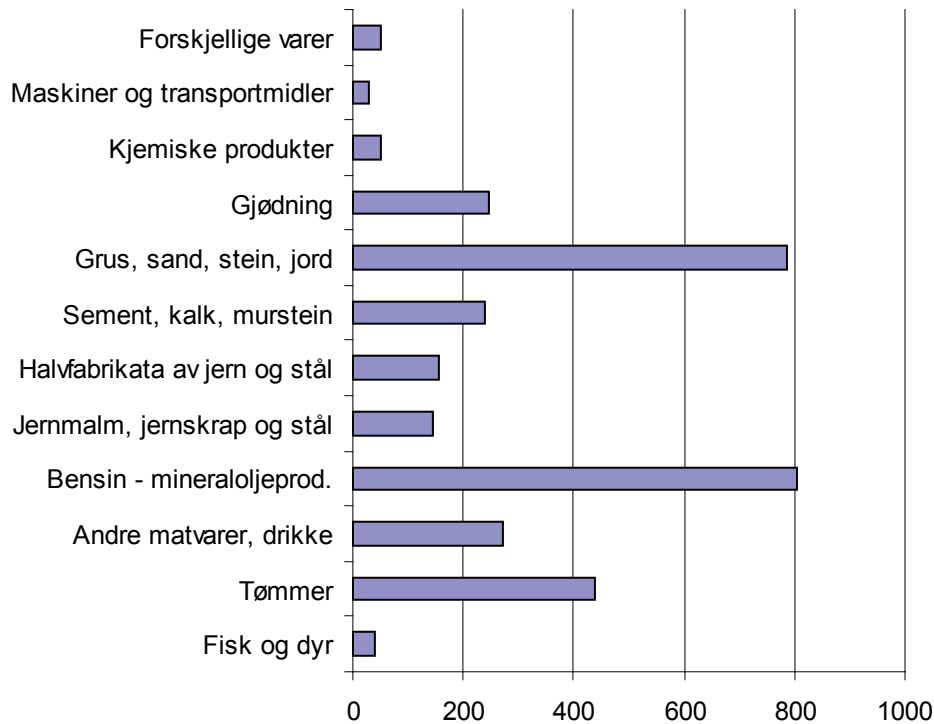
Figur 4.8. Fordeling av transportmengde med tørrlastskip i egentransport (7 stk) på ulike skipsstørrelser (SSB, 1997).

I kategorien tørrlastskip i egentransport fraktes totalt 279 000 tonn gods. Det meste av dette (54%) fraktes med skip som har en kapasitet på 300 til 499 bruttonn, dvs mindre skip enn i leietransporten.

I rutefart konsentrerte hele transportmengden (652 000 tonn) seg på skip med en størrelse på mellom 500 og 3000 BT (16 skip).

Det er mye som tyder på at transportmengden vi opererer med i rutefart er alt for lav. I følge undersøkelser gjort av Marintek (Heimdal, 1994) er innenriks godsmengde i rutefart på nærmere 1,2 millioner tonn. En feilkilde kan være at SSB har registrert rutebåter inn i kategorien egen- og leietransport, eller at svarinngangen fra rutebåtene rett og slett har vært for dårlig.

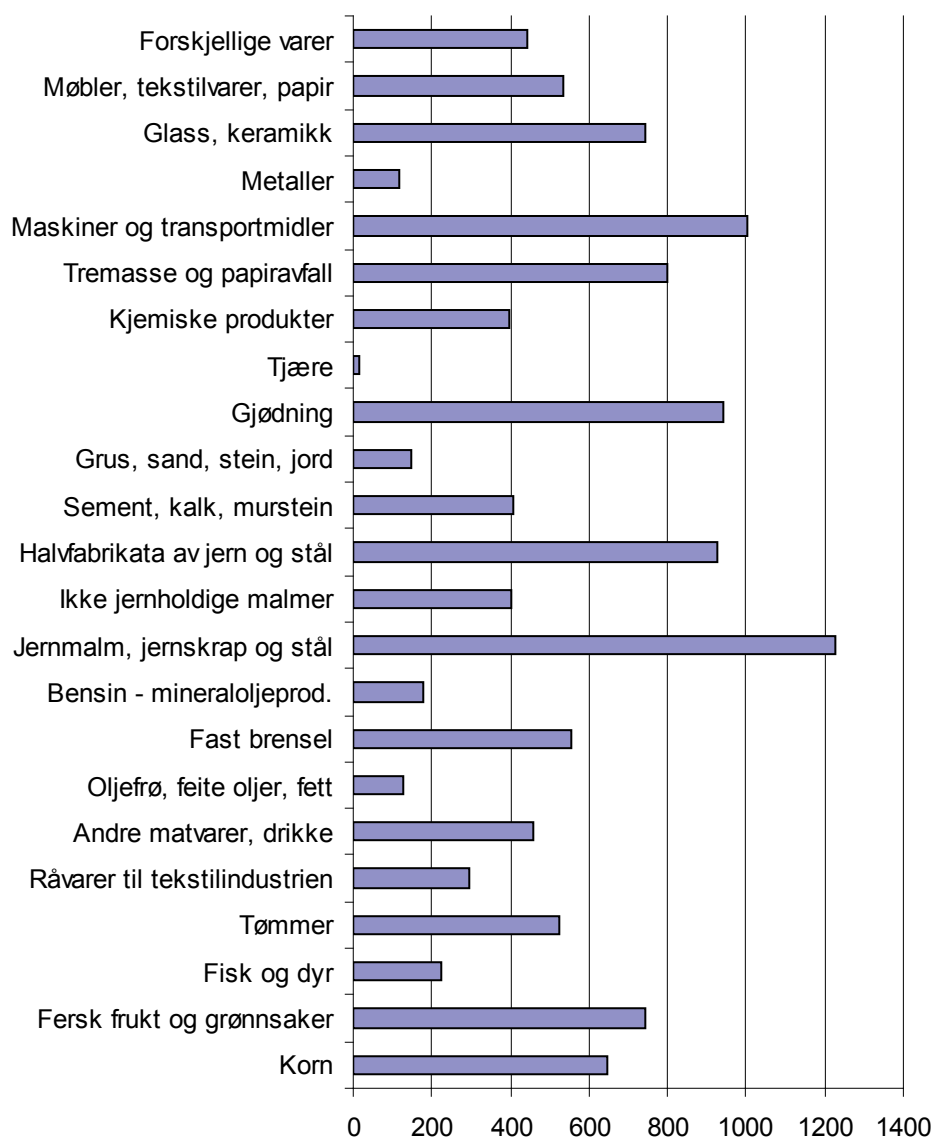
Følgende figur viser transportarbeid på sjø, i form av antall tonnkilometer, for ulike vareslag.



Figur 4.9. Millioner tonnkilometer etter vareslag. Innenlands transporter. Tørrlast- og tankskip 100-3000 BT. 1993 (SSB, 1996).

I figur 4.9 er transportarbeidet for de tolv vareslagene med flest tonnkilometer illustrert. Vi ser at bensin og andre mineraloljeprodukter har flest tonnkilometer med 803 millioner, etterfulgt av grus, sand osv med 788 millioner tonnkm. Oversikten gjelder kun for tørrlast- og tankskip. Gods på rutegående skip er således ikke med.

Figur 4.10 nedenfor viser gjennomsnittlig transportavstand i km på sjø for ulike vareslag. Også her er kun tørrlast- og tankskip med.

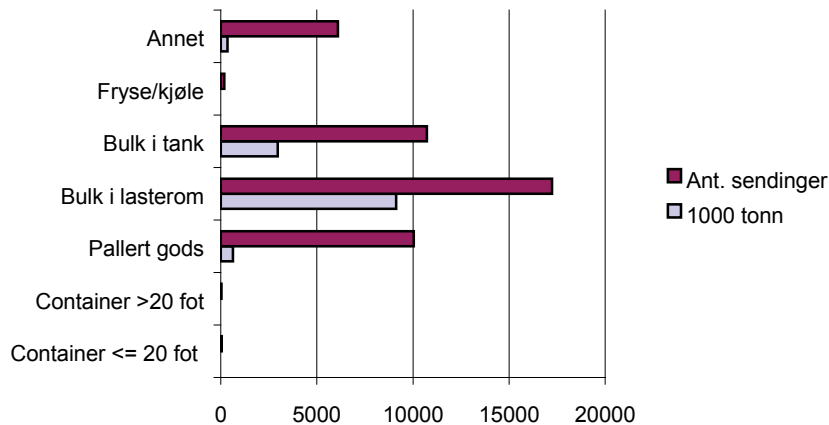


Figur 4.10. Gjennomsnittlig transportavstand i km etter vareslag. Innenlands transporter. Tørrlast- og tankskip 100-3000 BT. 1993 (SSB, 1996).

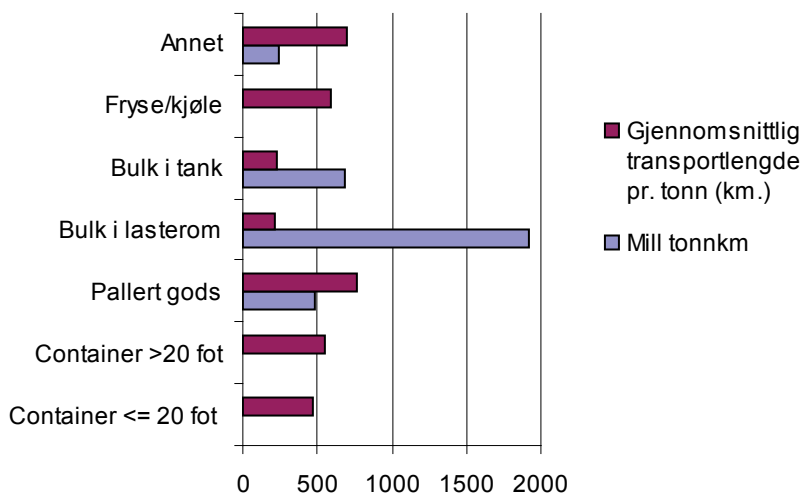
Gjennomsnittlig transportlengde for de ulike vareslagene varierer fra 15 kilometer for tjære opp til 1 228 km for jernmalm og skrap av jern og stål. Maskiner og transportmidler fraktes også langt med et snitt på 1 004 km. Gjennomsnittet for alle varegruppene ligger på 254 kilometer.

I figur 4.11 nedenfor er vist transportert mengde og antall sendinger med last for ulike lastbærere. Rutegående skip er ikke med i oversikten. Vi kan trekke den ikke uventede konklusjonen at en på tørrlast- og tankskip (utenom rute) har minimalt med containertransport. Kun 73 sendinger totalt har gått med container, mindre

enn 0,2 prosent av totalt antall sendinger. Flest sendinger fraktes som bulk i lasterom (39%). Andelen sendinger som er palletert og bulk i tank er på henholdsvis 23 og 24 prosent. Tilsvarende opplysninger om fordeling etter lastbærer for den rutegående godstransporten er ikke oppgitt i statistikken. Containertransporten er imidlertid betydelig større for godsrukseskip.



Figur 4.11. Antall innenlands sendinger med last og transportmengde etter lastbærer (1 000 tonn). Tørrlast og tankskip 100-3000 BT. 1993 (SSB, 1996). NB. Rutegående skip er ikke med i oversikten.



Figur 4.12. Gjennomsnittlig transportlengde pr. tonn og transportarbeid (millioner tonnkm) etter lastbærer. Innenlands transport. Tørrlast og tankskip 100-3000 BT. 1993.

Når det gjelder transportmengden er bildet litt annerledes. 70 prosent av godset sendes som bulk i lasterom, 23 prosent som bulk i tank, og 5 prosent av godset er palletert. Bare 1 tonn gods ble sendt i container.

Når vi snakker om gjennomsnittlig transportlengde kommer ikke de forskjellige lastbærerne så ulikt ut. Palletert gods fraktes gjennomsnittlig lengst med 759 kilometer. Også fryse- og kjøletransporten fraktes over lengre avstander (584 km). Gjennomsnittet ligger på 254 km, og kortest transportlengde har bulk i lasterom med 210 km.

Transportarbeidet for bulk i lasterom utgjør 1 916 av totalt 3 326 tonnkilometer (58%). Selv om gjennomsnittlig transportlengde er lavest for denne lastbæreren, fås et høyt transportarbeid på grunn av det store godsvolumet som fraktes på denne måten (70% av totalen).

5 Godsruter på kysten

5.1 Rute- og linjefart

Med godsruter forstås vi seilinger med godsruτεςkip mellom bestemte steder etter en offentliggjort ruteplan. Flere av godsrutene på kysten foregår i et samseilings-system mellom Nor-Cargo, Stavangerske linjefart, og Mørerutene. Rutesystemet spenner fra polske, tyske, engelske, danske og svenske havner og hele norskekysten til Kirkenes. Enkelte rederier har godsbåter i både rute- og linjefart.

Avgrensingen mellom rute- og linjefart er ikke helt klar. Med linjefart forstås vi vanligvis skip som anløper de samme stedene regelmessig, men uten å være bundet til bestemt dag og tid på samme måte som ruteskipene. Eksempler på rederier som har linjefart, eventuelt i tillegg til rutefart, er JP Strøm Shipping og Seatrans. Linjeskipene går alle i utenriks fart, dvs at de går mellom utenlandske og innenlandske havner.

En annen karakteristisk forskjell på rute- og linjeskipene er at de siste i langt høyere grad anløper private industrikaier. En stor del av de linjebundne transportene består av regelmessige sendinger for store industrikunder (f eks innsatsvarer inn, halvfabrikata og råvarer ut).

5.2 Rederier og skip i innenlands rute- og linjefart

En undersøkelse fra MARINTEK (Heimdal, 1997) angir at 15 rederier eller speditører opererte i rutefart langs norskekysten med egne skip i 1994. Vi har kontaktet disse 15 rederiene/speditørene for å gjøre en meget grov kartlegging av godsruter langs norskekysten i 1998. Vi har imidlertid ikke utarbeidet en fullstendig oversikt over rutetilbudet på kysten i 1998.

11 av de 15 rederiene eller speditørene har i dag rutefart langs norskekysten. Tre selskaper har sluttet med rene godsruter, og konsentrerer seg om ferge- og landtransport. Dette gjelder Rogaland Trafikkselskap, Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap (FFR), og Fosen Trafikklag. Bergen Shipping har også gått bort fra drift av godsruter, men operer båter i spot-markedet. De andre aktørene har bare mindre endringer i sin virksomhet.

Av de 11 aktørene er Nor-Cargo den desidert største, målt både etter godsmengde og antall skip i rute. Dette gjelder også når de 11 hurtigruteskipene som alle opererer innen Nor-Cargo systemet holdes utenfor.

Aktørene disponerer totalt 16 skip i ren norsk godstransport i rute. Et fellestrekk for mange av rederiene er at de i tillegg har skip i linjefart med ett eller flere anløp i utenlandske havner. Det rutegående transporttilbudet langs kysten dekker derfor en dobbelt funksjon ved at det i tillegg til transport mellom havner i Norge ofte representerer direkte forbindelse for import fra og eksport til våre viktigste

nærmarkeder. Denne trenden er økende (Heimdal, 1997). Tar vi med skipene som i tillegg til norskekysten går utenriks, er vi oppe i totalt 36 skip. Tas Hurtigrutene med er antallet 47. Det er 6 færre enn i MARINTEKs undersøkelse fra 1994 (Heimdal, 1997). Årsaker til nedgangen kan både være at vi nå ser på færre rederier, men også måten skipene klassifiseres på.

Tabell 5.1 viser antall skip som i dag disponeres av hver enkelt gruppering. Tabellen inkluderer ikke de 11 hurtigruteskipene i Nor-Cargo systemet.

Tabell 5.1. Antall skip i norsk rute- og linjefart fordelt etter eiere. 1998

Eier/rederi	Antall skip
DK-NOR	3
Fylkesbåtane	1
HSD	1
JP Strøm	2
Jon Berg	6
Mørerutene	2
Namsos Trafikkselskap	1
Nor-Cargo	10
Seatrans	4
Stavangerske linjefart	5
Tollpost Globe	1

I det følgende har vi beskrevet rederienes virksomhet og flåte, avgrenset til gods-båter i rute- og linjefart. Opplysningene er fremkommet etter telefonsamtale med alle rederiene i januar 1998.

DK-NOR

- 3 båter med lastekapasitet på 800 til 1200 dwt (dødvekttonn) og lengde på mellom 50 og 60 meter. Båtene frakter hovedsakelig paller, men en av båtene tar også containere. Konseptet er ren rutefart på nordgående turer og i hovedsak rene industrilaster sammen med fiskeprodukter på sydgående. Båtene går fra Mariager og Holbæk i Danmark til Fredrikstad og videre opp kysten til Tromsø. Totalt anløpes 23 havner, hvorav 8 av disse kun etter behov. Turen nordover tar 12 dager, og avgangsdagene er faste.

Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane

- 1 industrirute som går i området Stavanger – Bergen – Sogn – Nordfjord. Ruteopplegget vil endres fullstendig i mars 1998. Båten frakter alt av industri-gods, for det meste stykkgoods. Kundene er mange og hovedsakelig faste.

Hardanger-Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD)

- 1 kystbåt som går fra Bergen via flere havner til Haugesund og Stavanger. Båten går tre ganger i uken. Lasten er stykkgoods og partilast, med mulighet for å ta containere.

JP Strøm Shipping

- 2 båter som går to ganger ukentlig til Belgia og Holland. England betjenes også. Båtene samler først opp gods i flere norske havner. De starter i Stavanger/Sandnes og anløper flere havner nordover mot Trondheim før de går utenlands. Lasten er containere, stykkgoods og pallelast.

Jon Berg

- 3 båter som går i rute på Vestlandet, helt syd til Stavanger. Anløper de fleste havner hvis det finnes gods.
- 3 båter som går fra Trondheim og nordover til Kirkenes, innom små og større havner. Lasten er mye fisk, gjødning, fiskefor osv.

Alle båtene går ukentlig på turer som tar 14 dager. Hvis ledig kapasitet tas ekstra turer til havner utenom ruten. Flertallet av båtene er sideportbåter. Hovedsakelig er lasten stykkgoods/partigods, en god del i containere. Båtene er på mellom 50 og 70 meter med full utrustning.

Namsos Trafikkselskap

- 1 kystgodsbåt som trafikerer kysten fra Trondheim til Lofoten. Anløper 32 havner nordover. Sydover anløpes 13 nye havner. De fleste havner anløpes kun hvis det er lastegrunnlag. Ukentlige avganger med varighet på en uke. Båten er på 977 BT, og er ca 50 meter lang. Båten tar alle typer industrigods. Kapasitet til 10 containere på 20 fot.

Mørerutene

- 1 båt i linjefart som er innom to havner i henholdsvis Sverige og Danmark før den går oppover norskekysten. Er innom 22 havner fra Kristiansand mot Stavanger, Bergen, Trondheim og Steinkjer, før den går samme rute sydover igjen. En hel rundtur tar 14 dager.

- 1 båt i innenlands rute med anløp i 20 havner. Den starter i Stavanger og går videre mot Bergen, Ålesund og Trondheim før den går sydover igjen.

Begge båtene tar paller, stykkgoods og containere. Godset er hovedsakelig industri-gods sendt av mange små kunder. Båtene seiler i Nor-Cargo systemet, i samseiling med Stavangerske linjefart sine båter (dvs felles rutesystem).

Stavangerske linjefart

Dette rederiet har 5 båter i rute- og linjefart, hvorav tre av dem går i samseiling med Mørerutene og Nor-Cargo. De transporterer det meste av containere, stykk-gods og paller. Båtene har tungløftkraner og sideport.

- 1 skip som går 14-dagers rundtur fra Sandnes til Tromsø (25 havner) og i retur (18 havner). (Samseiling med Nor-Cargo)
- 1 skip går i 14-dagers rute fra Hirtshals til Oslo og nordover til Tromsø og tilbake. (Samseiling med Nor-Cargo.)
- 1 skip går i linje fra Danmark til Sverige og videre til Kristiansand opp mot Trondheim/Steinkjer. Runden tar 14 dager. (Samseiling med Mørerutene).
- 1 skip går ukentlig fra Danmark til Sverige via Østlandet til Bergen. Dette er en ro-ro båt.
- 1 skip går i 14-dagers rute fra Szczecin (Stettin) i Polen og til Rostock i Tyskland for så å seile mot Øst- og Vest-Norge.

Nor-Cargo

Nor-Cargo har 10 egne båter i sitt system, i tillegg til båtene fra Stavangerske linjefart og Mørerutene (totalt 7 stk) som også seiler i Nor-Cargo systemet:

- 2 båter går fra Hirtshals til Oslo og nordover kysten mot Hammerfest og tilbake i 14 dagers turer.
- 1 båt samseiler med Stavangerske linjefarts båt fra Hirtshals til Oslo og 24 havner nordover kysten til Tromsø og tilbake.
- 1 båt samseiler med en båt fra Stavangerske linjefart fra Sandnes til Tromsø og retur over 14 dager.
- 3 båter går i 14 dagers rute fra Grimsby i Danmark til Sandnes og nordover til Kirkenes og tilbake.
- 1 båt går fra Grimsby og Hirtshals i Danmark og videre til Stavanger, Hauge-sund, Bergen og Florø og i retur. Dette tar en uke og båten betjener da også Aberdeen.
- 1 båt går hver uke fra Amsterdam, til Aberdeen, Stavanger, Haugesund, Bergen og tilbake.

- 1 båt går fra Cuxhaven og Hamburg i Tyskland til Sandnes, Stavanger, Bergen og Ålesund. Den er også innom flere andre norske havner på vei sydover. Ruten tar 1 uke.

Seatrans ANS

Rederiet har 29 båter, men kun fire av disse er i rute- og linjefart.

- 2 båter går i ren kysttrafikk langs norskekysten fra Oslo til Hammerfest. 20 havner blir anløpt. Båtene går ukentlig. Lasten er personbiler, pallelast og stykkgoods. Båtene er på ca 2000 tonn.

To båter går i kombinert linje- og rutefart:

- 1 båt går hver 14. dag fra Trondheim til Antwerpen, London og i retur til Øst-Norge og flere havner på Vestlandet før den når Trondheim. Båten er på ca 4000 tonn, og har to sideporter. Lasten består hovedsakelig av containere, stykkgoods og paller.
- 1 båt går i tre-ukers fart fra Alta til England, Holland og Danmark og tilbake. Båten er på ca 4000 tonn.

Tollpost Globe

- 1 båt som går fra Bodø til Alta og tilbake. Ruten er Bodø – Stokmarknes (kun helgeavgang) – Harstad – Finnsnes – Tromsø – Alta. Samme rute tilbake. Dette er en containerbåt som tar ca 70 containere om gangen. Gods samlastes i containere og sendes på bil til Bodø før det lastes på båten. Gods sendes også mellom havnene på ruten, men alt må i container. Båten gjør tre slike turer pr. uke.

Det finnes også en rekke aktører som ikke er nevnt over, blant annet flere redere som opererer i linjefart mellom Norge og utlandet, som Lys-Line og Fred-Olsen. De er ikke tatt med her, da vi har holdt oss til de aktører som var med i MARINTEKs undersøkelse fra 1994 (Heimdal, 1997), samtidig som vi i denne omgang primært har vært interessert i de som også har rene kystruter innenlands.

Av de totalt 36 båtene som er beskrevet ovenfor går 15 i ren innenriks rutefart, mens 21 i tillegg går innom en eller flere utenlandske havner.

Litteraturliste

Foss, Bjørn:

”Oversikt over innenriks sjøtransport”. Møre og Romsdal distriktshøgskole, Molde, 1980, ISBN 82-90347-06-5.

Heimdal, Sverre Inge:

”Innenriks godstransport med rutegående skip 1994”. Marintek rapport – SF 630310.00.01, Trondheim 1997.

Lyng, Bjarne:

”Utviklingstrekk i norsk småskipsfart”. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 0983/1991.

Rideng, Arne:

”Transportytelser i Norge 1946-1996”. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 364/1997. ISBN 82-480-0017-6.

Skarstad, Odd:

”Konkurransflater i godstransport 1994”. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 323/1996. ISBN 82-7133-969-9.

Statistisk Sentralbyrå, 1996:

Sjøfart 1995. Oslo-Kongsvinger, ISBN-82-537-4324-6.

Statistisk Sentralbyrå, 1997:

”Årsstatistikk for norskregistrerte skip i innenriksfart, 1995”. Ukens statistikk nr.3 1997.

Thune-Larsen, Harald m.fl.:

”Energieffektivitet og utslipp i transport”. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1087/1997.

Vedlegg 1

Oversikt over hva som inngår i kategorien ” stykkgoods”, basert på NST/R-kode:

Tall i parentes angir NST/R₍₂₎-kode.

- (02) Fersk frukt og grønnsaker
- (03) Dyr, levende
- (05) Råvarer til tekstilindustrien
- (06) Andre matvarer, drikkevarer og tobakk, dyrefôr
- (07) Oljefrø, fete oljer, fett
- (13) Halvfabrikata av jern og stål
- (20) Maskiner og transportmidler
- (21) Metaller
- (22) Glass, keramikk m v.
- (23) Møbler, tekstilvarer, papirvarer m v.
- (24) Forskjellige varer, uspesifisert

