

Godstransporter innen, til og fra Nordland og Nord-Norge

Olav Eidhammer
Inger Beate Hovi
Marit Killi

Denne publikasjonen er vernet etter åndsverklovens bestemmelser og Transportøkonomisk institutt (TØI) har eksklusiv rett til å råde over artikkelen/ rapporten, både i dens helhet og i form av kortere eller lengre utdrag.

Den enkelte leser eller forsker kan bruke artikkelen/rapporten til eget bruk med følgende begrensninger:

Innholdet i artikkelen/rapporten kan leses og brukes som kildemateriale.

Sitater fra artikkelen/rapporten forutsetter at sitatet begrenses til det som er saklig nødvendig for å belyse eget utsagn, samtidig som sitatet må være så langt at det beholder sitt opprinnelige meningsinnhold i forhold til den sammenheng det er tatt ut av. Det bør vises varsomhet med å forkorte tabeller og lignende. Er man i tvil om sitatet er rettmessig, bør TØI kontaktes. Det skal klart fremgå hvor sitatet er hentet fra og at TØI har opphavsretten til artikkelen/rapporten. Både TØI og eventuelt øvrige rettighetshavere og bidragsyttere skal navngis.

Artikkelen/rapporten må ikke kopieres, gjengis, eller spres utenfor det private område, verken i trykket utgave eller elektronisk utgave. Artikkelen/rapporten kan ikke gjøres tilgjengelig på eller via Internett, verken ved å legge den ut på Nettet, intra-nettet, eller ved å opprette linker til andre nettsteder enn TØIs nettsider. Dersom det er ønskelig med bruk som nevnt i dette avsnittet, må bruken avtales på forhånd med TØI. Utnyttelse av materialet i strid med åndsverkloven kan medføre erstatningsansvar og inndragning, og kan straffes med bøter eller fengsel.

Forord

Som en del av prosjektet ”Nordland næringslivs transportbehov” er det gjennomført en studie av godsstrømmene innen, til og fra Nordland. Studien har vært todelt med en makrostudie som har basert sine beregninger på bearbeiding av offentlig statistikk og en mer mikroorientert studie som har basert sine beregninger på innhentede data. Denne studien har vært avgrenset til å gjelde transporter fra fiskeri- og prosessindustrien.

Den makroorienterte studien som dette dokumentet omfatter er gjennomført ved Transportøkonomisk institutt, mens studien av transporter fra fiskeri- og prosessindustrien er gjennomført av SINTEF Bygg og miljø, Veg og samferdsel og er dokumentert i egne rapporter.

I samme periode ble det ved Transportøkonomisk institutt gjennomført andre varestrømsstudier med utgangspunkt i Nord- Norge. En del av innholdet i disse studiene kan også ha interesse for planleggere i Nordland fylkeskommune og er derfor samlet i denne dokumentasjonsrapporten.

De enkelte resultatene er ikke satt inn i en analysesammenheng, men er heller tenkt som et datagrunnlag eller bakteppe for analysebehov som måtte dukke opp.

En gjennomgang av dokumentene vil også gi et inntrykke av hvilke data som er tilgjengelige og hvilke problemer og analysemuligheter en har med utgangspunkt i bearbeiding av offentlig statistikk på det aggregeringsnivå som er benyttet i disse studiene.

Ved Transportøkonomisk institutt har cand oecon Olav Eidhammer vært prosjektleder for arbeidet for Nordland fylkeskommune. Medarbeidere ellers har vært cand oecon Marit Killi og cand oecon Inger Beate Hovi. Sekretær Laila Aastorp Andersen har vært ansvarlig for den endelige tekstbehandlingen.

Oslo, juni 2002

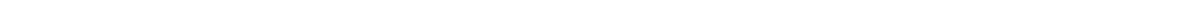
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe *Kjell Werner Johansen*
instituttssjef avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	I
Bakgrunn	1
Problemstilling	2
Vedlegg	
Vedlegg 1: Fisk og fiskeprodukter. En gjennomgang av fylkes- og transportmiddelfordeling	5
Vedlegg 2: Nærings sammensetning og varestrømmer i Nord-Norge. – Bakgrunnsdokument –	21
Vedlegg 3: Næringslivets transporter i, til/fra og gjennom Nordland	45

*Godstransporter innen, til og fra
Nordland og Nord-Norge*



1 Bakgrunn

Næringslivet i Nordland er svært eksportrettet med lange avstander til sine markeder. For å opprettholde og helst forbedre sin konkurranseevne er det derfor viktig med effektive transport- og logistikk-løsninger som kan sikre konkurranseevnen i forhold til konkurrenter som ligger nærmere markedene. Samtidig viser utviklingen at investeringene i transportinfrastruktur har vist en nedgang de siste 10 år. Spesielt gjelder dette vegsektoren. Sett fra Nordland synes det derfor som om at den verdiskapning næringslivet i fylket bidrar med blir lite verdsatt i nasjonal sammenheng.

Under arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 (Samferdselsdepartementet, 2000) ble det i Nordland avdekket et stort behov for å framskaffe bedre oversikt over næringslivets transportbehov i Nordland. Dette gjelder spesielt:

- Generell kunnskap om næringslivets transportbehov og spesielt transportbehov knyttet til fiskeindustrien som vurderes å være en næring med store utviklingsmuligheter.
- Kunnskap om og vurdering av foreliggende nyttekostnadsmetodikk med tanke på om den fanger opp alle relevante forhold for å kunne foreta en bedre prioritering mellom utbyggingsprosjekter i Nordland. Formålet er best mulig tilfredsstillelse av næringslivets behov for infrastruktur.
- Forskningsbasert kunnskap for bedre enn i dag å kunne dokumentere behovet for investeringer i Nordland sett i forhold til nasjonale prioriteringer.

Den sentrale problemstillingen for prosjektet som helhet har vært å dokumentere betydningen av gode transportløsninger for næringslivet, og spesielt få fram den betydning transportløsningene har for verdiskapningen i Nordland, også sett i nasjonal sammenheng. Denne rapporten tar spesielt for seg næringslivets transportbehov beskrevet i form av transportstrømmene til, fra og innen Nordland fylke. Både innenlands og grenseoverskridende transporter er behandlet i studien.

2 Problemstillinger og gjennomføring

Den sentrale problemstillingen for prosjektet som helhet har vært å dokumentere betydningen av gode transportløsninger for næringslivet, og spesielt få fram den betydning transportløsningene har for verdiskapningen i Nordland også sett i nasjonal sammenheng. Dette innebærer at vi i prosjektet har analysert og vurdert dagens transportstrømmer og –behov og bruken av nyttekostnadsverktøyet for regionale investeringsprosjekter, se TØI-rapport 527/2001 ”Nyttekostnadsanalyse som prioriteringsgrunnlag for infrastrukturinvesteringer i Nordland”.

I foreliggende rapport presenterer vi resultatene fra en analyse og bearbeiding av offentlig tilgjengelig godstransportstatistikk. Hovedvekten er lagt på å få fram det overordnede mønsteret for næringslivets transportene til, fra og innen Nordland fylke. Både innenlands og grenseoverskridende transport er behandlet, men det er lagt spesiell vekt på å få beskrevet eksporttransportene.

De innenlandske transportstrømmene beskrives ved transporterte mengder (tonn) og transportarbeid (tonnkm). Import og eksporttransportene beskrives ved transporterte mengder (tonn) og vareverdi i mill kr.

Det er lagt vekt på å lage en oversikt over følgende faktorer som beskriver transportstrømmene:

- Næringsstruktur i landsdelen
- Godsstrømmenes sammensetning
- Retningsbalanse
- Dagens transportmiddelfordelig av godstransportene

Eksporttransport av fisk og fiskeprodukter er behandlet noe mer utførlig enn de andre vareslagene som produseres i fylket.

Resultatene fra prosjektet presenteres i form av tre vedlegg:

- Vedlegg 1: Fisk og fiskeprodukter. En gjennomgang av fylkes- og transportmiddelfordeling. Vedlegg 1.
- Vedlegg 2: Nærings sammensetning og varestrømmer i Nord-Norge.
– Bakgrunnsdokument –
- Vedlegg 3: Næringslivets transport i, til/fra og gjennom Nordland

Vedlegg



Transportøkonomisk institutt

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefonnr: 22 57 38 00 Telefaxnr: 22 57 02 90

Arbeidsdokument av 23. januar 2001
O2633 Containerbaserte transportopplegg
til og fra Nord-Norge
Cand oecon Inger Beate Hovi

Vedlegg 1
TØ/1299/2001

Fisk og fiskeprodukter

En gjennomgang av fylkes- og transportmiddelfordeling

Innhold

1 Innledning	7
2 Datagrunnlag	8
3 Fisk etter ilandføringssted	8
4 Oppdrettsnæringen	10
5 Transportmiddelfordeling og varesammensetning	11
5.1 Fordeling etter eksportert kvantum.....	11
5.2 Fordeling etter eksportverdi.....	15
6 Alternative transportmetoder for fersk fisk	15
6.1 Problemer ved videre vekst i lastebiltransport	16
6.2 Alternative kjølemetoder for fersk fisk	16
6.3 Videre varegruppering for fisk	17

Tabellvedlegg

*Godstransporter innen, til og fra
Nordland og Nord-Norge*

1 Innledning

Fisk- og fiskeprodukter er et viktig produkt i Nord-Norge. Fylkesvis Nasjonalregnskap fra 1997 viser at fiske og fiskeprodukter utgjør ca 25 prosent av brutto-produksjonen i sum (målt i kroner) for vareproduserende næringer i Nord-Norge. Tilsvarende andel for Norge i alt er ca 3 prosent. Da fisk i prinsippet er flere varegrupper, med svært ulike krav til transportbehovet, har vi for eksport delt fisk- og fiskeprodukter inn i følgende syv grupper i dette dokumentet:

1. Fersk fisk
2. Frossen fisk
3. Bearbeidet fisk ikke frossen
4. Bearbeidet fisk frossen
5. Ferske bløtdyr krepsedyr
6. Frosne bløt- og krepsedyr
7. Bearbeidet bløt- og krepsedyr ikke frosne

En fullstendig oversikt over hvilke varegrupper som inngår i hver av disse syv gruppene er gjengitt i tabellvedlegget bakerst i dette vedlegget.

I dette dokumentet er det lagt vekt på å få fram hvordan fiskeprodukter fordeler seg mht til opprinnelsessted, eksportland og transportmiddel for disse produktene ved grensepassering. Dette fordi et avgjørende premiss ved etablering av et transportopplegg, er hvor godset har sin opprinnelse og destinasjon.

Det er innenfor oppdrettsnæringen at en spesielt forventer videre vekst, fordi størrelsen på fiskerinæringen for øvrig avhenger av anslått fiskebestand i havet, og utdeling av fangstkvoter.

For transport av fisk stilles det særlige krav til transportene, både med hensyn til transporttid, men ikke minst til transportkvalitet. Viktige krav til transportkvaliteten ved transport av fisk og fiskeprodukter er at transporten foregår raskt og at det er en uavbrutt kjøle- eller frysekjede fra opprinnelse til destinasjon.

Til sist i dette dokumentet kommer vi til å gå litt nærmere inn på en diskusjon om alternative transportmetoder for fisk og fiskeprodukter. En kjenner i dag til metoder som er under utvikling for at fisken skal kunne holde seg lenger fersk (uten å frysas). Dette er et avgjørende premiss for om fisketransporter på sikt skal kunne overføres til transportmetoder med noe lenger framføringstid enn dagens dør-til-dør-transporter med lastebil. En utfordring er imidlertid at sjø- og banetransporter i dag er mindre fleksible enn lastebiltransport. eksempelvis sender fiskeeksportørene i dag biler med fisk til kontinentet før lasten er solgt, fordi det er enkelt å kunne gi beskjed til sjåføren underveis når leveringsadressen er kjent.

2 Datagrunnlag

Dette dokumentet er basert på analyser av tre ulike statistikkilder:

Den første kilden er opplysninger fra Fiskeridirektoratet om ilandbrakt fangstmengde etter fylke/kommune og hovedfangstområde i 1999. Datamaterialet inneholder opplysninger om kvantum rundvekt i tonn og utbetalt verdi i 1.000 kr, for fangstmengder av fisk for norske fartøy i 1999 (foreløpige tall). Materialet er spesifisert på fangstområde og leveringsfylke/kommune. Det er svakheter knyttet til opplysninger om leveringskommune, fordi det i en del tilfeller blir registrert kjøperens kommune eller rederikommunen i stedet for faktisk landingskommune. Dette er statistikk som også utgis årlig av SSB, men på fylkesnivå. Datamaterialet fra Fiskeridirektoratet vil bli benyttet til å etablere OD-matriser for fisk fra fangstfelt til ilandføringskommune i transportmodellen NEMO.

Den andre kilden er opplysninger om fiskeoppdrett av laks og ørret som er hentet fra SSBs hjemmesider på internett. Opplysningen utgis årlig i publikasjonen NOS Fiskeoppdrett.

Den tredje statistikkilden er basert på spesialkjøringer fra SSBs Utenrikshandelsstatistikken fra 1999, der fisk og fiskeprodukter er inndelt i de syv gruppene som er nevnt foran i innledningen. Utenrikshandelsstatistikken fra SSB har blant annet opplysninger om mengde og verdi for varer i Norges utenrikshandel, etter produksjonsfylke eller tollstedsfylke, transportmiddel ved grensepassering og mottakerland.

3 Fisk etter ilandføringssted

Som nevnt innledningsvis er det et avgjørende premiss ved etablering av et transportsystem, hvor godset har sin opprinnelse og destinasjon. På grunnlag av informasjon om ilandbrakt fangstmengde etter fylke fra Fiskeridirektoratet, har vi satt opp tabellen under.

Møre og Romsdal, Rogaland og Sogn og Fjordane er de tre største ilandføringsfylkene for fisk. Nord-Norge står samlet for ca 25 prosent av ilandført fangstmengde, som er noenlunde tilsvarende mengden til Møre og Romsdal alene. Det kan imidlertid være skjevheter i datamaterialet som gjør at Møre og Romsdal får for høyt volum, fordi en kjenner til at fisk blir konsolidert i eksempelvis Åndalsnes og Måløy, for videre transporter herfra.

Tabell 1: Ilandbrakt fangstmengde etter fylke.

	Ilandført kvantum (tonn)	Prosent
Østlandet og Agder	21367	1 %
Rogaland	502653	19 %
Hordaland	156761	6 %
Sogn og Fjordane	379982	15 %
Møre og Romsdal	625100	24 %
Trøndelag	27190	1 %
Nordland	286157	11 %
Troms	236412	9 %
Finnmark	125019	5 %
Utlandet	233238	9 %
<i>Norge i alt</i>	<i>2593880</i>	<i>100 %</i>

Kilde: Fiskeridirektoratet og SSB

I tabellen under har vi oppgitt de tre viktigste ilandføringskommunene i hvert av fylkene i Nord-Norge:

Tabell 2: De tre største ilandføringskommunene for fisk i hvert fylke i Nord-Norge

	Fylke	Kvantum (i tonn)	% av Nord- Norge	Verdi (i 1000 kr)	% av Nord- Norge	Kr/kg fisk
Bodø	<i>Nordland</i>	100845	16 %	113604	3 %	1,127
Træna	"	21845	3 %	50368	1 %	2,306
Vågan	"	33547	5 %	251252	6 %	7,490
Tromsø	<i>Troms</i>	121354	19 %	609369	15 %	5,021
Berg	"	29337	5 %	176590	4 %	6,019
Karlsøy	"	21490	3 %	183027	4 %	8,517
Hammerfe	<i>Finnmark</i>	18620	3 %	163279	4 %	8,769
Nordkapp	"	16465	3 %	147103	4 %	8,934
Båtsfjord	"	18341	3 %	149177	4 %	8,134
<i>Sum</i>		<i>381842</i>	<i>59 %</i>	<i>1843768</i>	<i>44 %</i>	<i>4,829</i>

TØI rapport 574/2002

Det fremgår at Tromsø og Bodø er de klart viktigste enkeltkommunene for ilandføring av fisk i Nord-Norge, om lag en tredel av landet fangstmengde i landsdelen blir ilandført i disse to kommunene. I Finnmark er det ingen enkeltkommuner som skiller seg ut som klart størst.

I materialet fra Fiskeridirektoratet har vi opplysninger om landet fangstmengde for 37 kommuner i Nord-Norge. Fiskerihavnstrukturen er imidlertid slik at det kan være mer en én fiskerihavn i hver kommune. Dersom en bare ser på de viktigste fiskerihavnene (klassifisert som A,B eller C-havner i NOU 1990:29) finnes det i alt 53 slike fiskerihavner i Nord-Norge. Dette sammen med tabellen over viser at to tredeler av fangsmengden fordeler seg spredt etter hvor den ilandføres, over resten av landsdelen.

4 Oppdrettsnæringen

Utviklingen i fangstmengde for havfisket, avgjøres i første rekke av anslag av fiskebestanden i havet (for ulike artene), og tildeling av fiskerikvoter. Dette gjør at fisket kan svinge en del fra år til år, men at en ikke kan forvente noen sterk vekst for havfisket. For oppdrett av fisk og skalldyr, mv er situasjonen en annen. Oppdrett er den delen innenfor havbruksnæringen som har hatt størst vekst, og der en forventer fortsatt økt vekst. Det framgår av tabell 3 hvordan solgt mengde og førstehåndsverdien for fiskeoppdrett av laks og ørret fordeler seg etter fylke:

Tabell 3: Relativ endring i produksjon av oppdrettsfisk fra 1997 til 1999.

	I alt		Laks		Ørret	
	Mengde	Verdi	Tonn	Mengde	Tonn	Mengde
Nordland	1,409	1,478	1,381	1,444	19,887	23,493
Troms	1,884	1,922	1,872	1,904	29,500	57,290
Finnmark	2,345	2,649	2,345	2,649		
<i>Norge i alt</i>	<i>1,272</i>	<i>1,388</i>	<i>1,264</i>	<i>1,332</i>	<i>1,352</i>	<i>1,985</i>

Kilde: SSB

Økningen i oppdrettsnæringen har vært generelt høyere i Nord-Norge enn i noen av de andre fylkene. Spesielt har det vært en økning i oppdrettsnæringen i Finnmark der produksjonen er blitt mer enn fordoblet fra 1997 til 1999.

Oppdrettsnæringen i Nord-Norge utgjør i alt ca 35 prosent av Norges samlede lakseoppdrettet, men bare ca 7 prosent av ørretoppdrettet, regnet i mengde.

Tabell 4: Fiskeoppdrett av laks og ørret. Solgt mengde og førstehåndsverdi.

	I alt		Laks		Ørret	
	Tonn	1 000 kroner	Tonn	1 000 kroner	Tonn	1 000 kroner
Østlandet, Agder	6564	156208	6564	156208		
Rogaland	22285	480954	19614	421361	2671	59593
Hordaland	93426	2007706	81301	1717483	12125	290223
Sogn og Fjordane	50353	1009512	43874	857658	6479	151854
Møre og Romsdal	66289	1645775	47280	1020365	19009	625410
Trøndelag	75220	1616078	72451	767385	2669	694649
Nordland	87600	1908848	85671	1863107	1929	45741
Troms	40883	879753	40588	871446	295	8307
Finnmark	21416	482112	21416	482112		
<i>Hele landet</i>	<i>464034</i>	<i>10186943</i>	<i>418758</i>	<i>8936578</i>	<i>45276</i>	<i>1250365</i>

TØI rapport 574/2002

Nordland er nå Norges største laksefylke. I 1999 ble det solgt 85 000 tonn laks produsert i dette fylket. Oppdrettsnæringen utgjør om lag 15 prosent av samlet fangstmengde av fisk og fiskeoppdrett for Norge i alt, mens tilsvarende andel i Nord-Norge er 23 prosent. Med forventet vekst i oppdrettsnæringen er det klart at dette vil påvirke transportvolumet fra Nord-Norge.

I følge SSB har Finnmark og Troms hatt den største økningen i utsetting av laks, slik at en kan forvente fortsatt sterkere vekst i oppdrettsnæringa i disse fylkene enn for landsgjennomsnittet. Finnmark hadde dessuten for første gang i 1999 utsetting av ørretsmolt.

Kveite er den tredje viktigste arten i oppdrettsnæringa, men det er fortsatt langt fram til solgte mengder av laks og ørret. I 1999 ble det solgt 453 tonn kveite i alt for Norge.

Det er også knyttet stor optimisme til oppdrett av skalldyr. Antall konsesjoner har økt betydelig de siste par årene. Foreløpige tall fra SSB for 1999 viser at salg av oppdrettet skalldyr ennå ikke har tatt av. Blåskjell er den viktigste arten. 700 tonn blåskjell ble solgt i 1999

5 Transportmiddelfordeling og varesammensetning

På grunnlag av Utenrikshandelsstatistikken til SSB har vi sett på hvordan eksportert kvantum av fisk og fiskeprodukter fordeler seg på de syv varegruppene som ble trukket fram innledningsvis.

5.1 Fordeling etter eksportert kvantum

I 1999 ble det eksportert i alt ca 370 tusen tonn med fisk og fiskeprodukter fra Nord-Norge. Sammenliknet med antall tonn landet og oppdrettet fisk i landsdelen, gir det en eksportandel på 46 prosent. Rund vekt er vekten av fangsten før den blir sløyet, og bearbeidet, slik at det vil være et vesentlig avvik mellom fangstmengde og kvantum som videreselges, selv om noe går til landet for øvrig også. Rund vekt vil imidlertid være en illustrasjon på hvor mye som transporteres internt i landsdelen, dvs til slakterier og fiskeindustrien.

Tabell 5: Eksport av fisk og fiskeprodukter, bløt- og krepsedyr. Prosent av kvantum, etter varegruppe. Tall i prosent og tonn. 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	Nord-Norge i alt	% av Norge
Fersk fisk	54 %	22 %	23 %	141333	27 %
Frossen fisk	51 %	40 %	8 %	97198	12 %
Bearbeidet fisk ikke frossen	45 %	41 %	13 %	70520	20 %
Bearbeidet fisk frossen	51 %	11 %	38 %	54107	25 %
Ferske bløtdyr krepsedyr	32 %	8 %	60 %	266	10 %
Frosne bløt- og krepsedyr	18 %	60 %	21 %	5457	38 %
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne	0 %	100 %	0 %	6	0 %
<i>Sum</i>	51 %	30 %	20 %	368886	19 %

TØI rapport 574/2002

Nordland står for halvparten av eksporterte mengder av fisk og fiskeprodukter, mens Troms og Finnmark står for henholdsvis 30 og 20 prosent. Som enkeltprodukt er det eksport av fersk fisk som dominerer, og dette utgjør om lag 40 prosent av eksporterte fiskeprodukter.

Av tabell 6 under, framgår det at lastebil er det klart dominerende transportmiddel ved eksport av fersk fisk fra Nord-Norge; 60 prosent av all fersk fisk fra Nord-Norge går med lastebil, mens 11 prosent går med ferger. Da vi bare har opplysninger om transportmiddel ved grensepassering, er det sannsynlig å anta at for de transporter der ferger er transportmiddel ved grensepassering, er lastebil benyttet fra Nord-Norge til Østlandet, transport med ferger til Danmark eller Tyskland, og videre landverts transport med lastebil derfra til kontinentet.

Tabell 6: Transportmiddelfordeling for fisk, fiskeprodukter, bløt- og krepsedyr. Transportmiddel ved grensepassering. Tall i prosent og tonn. 1999.

Norge i alt	Skip	Ferge	Jernbane	Lastebil	Fly	Sum	Tonn
Fersk fisk	32 %	25 %	0 %	36 %	7 %	100 %	525595
Frossen fisk	92 %	3 %	0 %	4 %	0 %	100 %	792936
Bearbeidet fisk ikke frossen	83 %	6 %	0 %	10 %	0 %	100 %	361219
Bearbeidet fisk frossen	68 %	11 %	0 %	21 %	0 %	100 %	220723
Ferske bløtdyr krepsedyr	12 %	6 %	0 %	81 %	0 %	100 %	2595
Frosne bløt- og krepsedyr	92 %	4 %	0 %	3 %	0 %	100 %	14253
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne	79 %	7 %	0 %	12 %	2 %	100 %	3085
Sum	71 %	11 %	0 %	16 %	2 %	100 %	1920406
Nord-Norge							% av Norge
Fersk fisk	25 %	11 %	0 %	61 %	3 %	100 %	27 %
Frossen fisk	91 %	2 %	0 %	7 %	0 %	100 %	12 %
Bearbeidet fisk ikke frossen	82 %	4 %	0 %	14 %	0 %	100 %	20 %
Bearbeidet fisk frossen	69 %	8 %	0 %	23 %	0 %	100 %	25 %
Ferske bløtdyr krepsedyr	37 %	4 %	0 %	59 %	0 %	100 %	10 %
Frosne bløt- og krepsedyr	96 %	1 %	0 %	3 %	0 %	100 %	38 %
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne	0 %	0 %	0 %	10 %	90 %	100 %	0 %
Sum	61 %	7 %	0 %	31 %	1 %	100 %	19 %

TØI rapport 574/2002

Tabell 6 viser videre at 3 prosent av fersk fisk transporteres med fly fra Nord-Norge, mens tilsvarende tall for Norge i alt er 7 prosent. Alle fisketransporter med fly fra Nord-Norge er oversjøiske transporter, dvs enten til fjerne Østen, eller til USA.

Det framkommer også av tabellen under at 25 prosent av fersk fisk transporteres med skip fra Nord-Norge. For disse transportene har vi gått litt nærmere inn i datamaterialet, og det viser seg at dette utelukkende er eksport til Island og Russland.

I datamaterialet kan vi ikke finne at det er noen av fiskproduktene (i eksport) som ble transportert fra Nord-Norge med jernbane i 1999. Dette forholdet kan ha end-

ret seg nå, fordi NSB Gods opprettet høsten 2000 et nytt transporttilbud mellom Narvik og Padborg (ARE 2), nettopp med tenke på termotransporter mot kontinentet.

Totalt utgjør eksport av fisk og fiskeprodukter med mer fra Nord-Norge ca 365 tusen tonn. Av dette går 31 prosent med lastebil og 7 prosent utgjøres av vogntog på ferge, som har kjørt fra Nord til Sør-Norge på veg. Dersom en regner at en gjennomsnittlig last pr vogntog er ca 20 tonn pr tur, tilsvarer dette om lag 5600 vogntog med fisk og fiskeprodukter fra Nord-Norge pr år, men i tillegg kommer om lag 1300 vogntog på ferge. I sum tilsvarer dette 19 vogntog hver eneste dag hele året. Regner en alternativt femdagers virkeuke, 48 uker i året, blir antall vogntog med fiskeprodukter nær 30 pr dag.

Tabell 7: Transportmiddelfordeling for fisk og fiskeprodukter eksportert fra de tre nordligste fylkene. Transportmiddel ved grensepassering. Tall i prosent og tonn.

Nordland	Skip	Ferge	Jernbane	Lastebil	Fly	Sum
Fersk fisk	43 %	14 %	0 %	39 %	5 %	77016
Frossen fisk	90 %	3 %	0 %	8 %	0 %	49707
Bearbeidet fisk ikke frossen	78 %	5 %	0 %	17 %	0 %	32028
Bearbeidet fisk frossen	60 %	14 %	0 %	26 %	0 %	27664
Ferske bløtdyr krepsedyr	60 %	12 %	0 %	27 %	1 %	86
Frosne bløt- og krepsedyr	89 %	3 %	0 %	6 %	2 %	1002
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne						0
Sum	64 %	9 %	0 %	25 %	2 %	187504
Troms						
Fersk fisk	4 %	13 %	0 %	81 %	2 %	31539
Frossen fisk	93 %	1 %	0 %	5 %	0 %	39355
Bearbeidet fisk ikke frossen	88 %	2 %	0 %	10 %	0 %	29234
Bearbeidet fisk frossen	78 %	6 %	0 %	16 %	0 %	5990
Ferske bløtdyr krepsedyr	98 %	0 %	0 %	0 %	2 %	20
Frosne bløt- og krepsedyr	97 %	0 %	0 %	3 %	0 %	3289
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne	0 %	0 %	0 %	10 %	90 %	6
Sum	66 %	5 %	0 %	29 %	1 %	109433
Finnmark						
Fersk fisk	2 %	4 %	0 %	93 %	1 %	32778
Frossen fisk	83 %	3 %	0 %	14 %	0 %	8135
Bearbeidet fisk ikke frossen	73 %	8 %	0 %	19 %	0 %	9258
Bearbeidet fisk frossen	78 %	1 %	0 %	21 %	0 %	20453
Ferske bløtdyr krepsedyr	16 %	0 %	0 %	84 %	0 %	160
Frosne bløt- og krepsedyr	99 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1166
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne						0
Sum	44 %	4 %	0 %	52 %	0 %	71949

TØI rapport 574/2002

Tabell 7 er tilsvarende som tabell 6, men vi har delt Nord-Norge inn i de tre fylkene. Det som særlig framgår av tabell 7, er at andelen av eksport av fersk fisk som går med skip er meget betydelig for Nordland, mens det bare er ubetydelige mengder av ferskfisk som transporteres fra Troms og Finnmark. Dette skyldes utelukkende at eksportandelen til Russland og Island fra Nordland er vesentlig høyere enn for de to andre fylkene. Motsvarende viser tabell 7 at transport av fersk fisk fra Troms og Finnmark tilnærmet utelukkende transporteres med lastebil eller lastebil på ferge, henholdsvis 94 og 97 prosent.

I tabell 8 viser fordeling etter land som fisk og fiskeprodukter eksporteres til fra Nord-Norge. Russland og Danmark er de to klart største eksportlandene og utgjør om lag 35 prosent av eksporterte mengder fra den nordligste landsdelen. I Danmark finnes det store fiskeoppkjøpere, som videreselger fisken til kontinentet, slik at Danmark i første rekke er et transitland for fiskeproduktene. Viktige eksportmarkeder et kontinentet, Japan og USA. Det er forskjellige produkter som dominerer eksporten til de ulike landene. Til Spania og Portugal dominerer fisk som er bearbeidet men ikke frossen, og som trolig er klippfisk, mens eksport til Danmark, Frankrike og Finland domineres av fersk fisk. Eksport til Polen, Tyskland og USA domineres av bearbeidet frossenfisk.

Tabell 8: Fordeling etter land som fisk og fiskeprodukter eksporteres til fra Nordland, Troms og Finnmark.

	Fersk fisk	Frossen fisk	Bearbeidet fisk ikke frossen	Bearbeidet fisk frossen	Sum	Andel
Russland	42 %	56 %	0 %	1 %	70236	19 %
Danmark	85 %	4 %	7 %	4 %	57933	16 %
Frankrike	53 %	1 %	26 %	19 %	33663	9 %
Storbritannia	21 %	14 %	30 %	35 %	32913	9 %
Portugal	2 %	23 %	75 %	0 %	29540	8 %
Polen	9 %	38 %	2 %	51 %	19017	5 %
Tyskland	36 %	12 %	1 %	50 %	15689	4 %
Japan	25 %	71 %	0 %	2 %	13875	4 %
Spania	40 %	3 %	56 %	0 %	12628	3 %
Island	38 %	16 %	0 %	1 %	5383	3 %
Finland	69 %	5 %	14 %	13 %	9110	2 %
U S A	2 %	8 %	20 %	69 %	8846	2 %
Sverige	37 %	8 %	28 %	25 %	8123	2 %
Andre land	16 %	44 %	26 %	13 %	46202	13 %
Sum	38 %	26 %	19 %	15 %	363158	100 %

TØI rapport 574/2002

5.2 Fordeling etter eksportverdi

Tabell 9 er tatt med for å vise hvordan fordelingen av eksporterte mengder fordeler seg etter varenes verdi. Tabellen tilsvare tabell 5 foran, men er i millioner kroner i stedet for i tonn.

Tabell 9: Prosent av verdi, etter varegruppe. Av Norge i alt. Tall i prosent og millioner kr. 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	Nord-Norge i alt	% av Norge i alt
Fersk fisk	47 %	30 %	23 %	2589	27 %
Frossen fisk	48 %	36 %	16 %	838	12 %
Bearbeidet fisk, ikke frossen	41 %	44 %	16 %	1846	28 %
Bearbeidet fisk frossen	41 %	9 %	50 %	1588	34 %
Ferske bløtdyr krepsedyr	39 %	3 %	58 %	9	8 %
Frosne bløt- og krepsedyr	18 %	60 %	22 %	80	31 %
Bearbeidet bløt- og krepsedyr, ikke frosne	0 %	100 %	0 %	0	1 %
<i>Sum</i>	<i>44 %</i>	<i>30 %</i>	<i>26 %</i>	<i>6951</i>	<i>25 %</i>

TØI rapport 574/2002

Ved å sammenlikne de to tabellene, ser en at eksport av fersk fisk fra Troms har en høyere andel målt i verdi enn målt i eksportert kvantum, mens det omvendte er tilfellet for Nordland. Dette viser at verdi pr kg fisk er høyest i Troms, lavest i Nordland, mens den er omtrent på gjennomsnittet for Finnmark. Vanligvis er det slik at desto høyere verdi en vare har desto høyere betalingsvillighet er knyttet til transportene. Det vil si at siden gjennomsnittsverdien pr kg er høyere for fisk og fiskeprodukter fra Troms og Finnmark enn fra Nordland, kan være med på å forklare hvorfor andelen på bil var høyere for Troms og Finnmark enn fra Nordland. Mens eksport av fisk- og fiskeprodukter med mer, fra Nord-Norge, utgjør mer enn en firedel av landet samlede eksportvolum, er tilsvarende andel målt i verdi i underkant av en femtedel. Dette illustrerer at verdien pr kg av fiskeproduktene fra Nord-Norge i gjennomsnitt er lavere enn fra landet for øvrig. Dette gjelder imidlertid ikke eksport av fersk fisk, fordi her er andelen av Norge i alt lik enten en måler i kvantum eller i verdi.

6 Alternative transportmetoder for fersk fisk

Ved transport av fersk fisk, er to av de viktigste og mest avgjørende faktorene for valg av transportmiddel, transporttid og transportkvalitet. Kvaliteten for fersk fisk avtar som kjent raskt med tiden. Det er derfor viktig at transporten foregår raskt og effektivt uten at kjølekjeden blir brutt under transporten. Ved dør-til-dør transporter med lastebil vil det være mindre fare for at en kjølekjede blir avbrutt enn dersom en forsendelse omlastes underveis.

6.1 Problemer ved videre vekst i lastebiltransport

Det er flere forhold som gjør at alternative transportmidler bør vurderes opp mot dagens transportopplegg med lastebil dør-til-dør. For det første er det økende kapasitetsproblemer på vegnettet på kontinentet, noe som fører til at framkommelighetsproblemene på vegnettet bare vil øke, og at det derfor kan bli ytterligere restriksjoner mht til når og hvor tungtransporten kan ferdes. Dernest vurderer EU å innføre et avgiftssystem som er basert på at hvert transportmiddel skal betale en avgift som er knyttet opp mot den kostnad som transporten påfører samfunnet (eks miljø, ulykker, vegslitasje, med mer). Et slikt avgiftssystem vil føre til at vegtransport blir belagt med en relativt høyere avgift enn andre transportmidler, noe som igjen vil føre til at vegtransport blir relativt dyrere. Videre er det et stadig økende miljøfokus, som blant annet fører til at kunde etterspør et miljøvennlig produkt, og der transport er en av de faktorer som inngår her.

For transport av fersk fisk vil de transportformer som i første rekke kan være alternative til lastebiltransporter være fly, hurtigbåt eller jernbane, eventuelt en kombinasjon av disse. Ordinær skipsfart vil for eksport av fisk fra Nord-Norge ta for lang tid til at det kan være et reelt alternativ. Problemet med både fly og hurtigbåt er at dette er alternativer som ikke er særlig mer miljøvennlige enn lastebiltransport. For hurtigbåt er eksempelvis farten avgjørende for drivstofforbruket pr nautisk mil, slik at utslippet pr tonnkilometer øker med hastigheten.

6.2 Alternative kjølemetoder for fersk fisk

For fersk fisk er det som sagt svært viktig at transportkjeden foregår raskest mulig og at det ikke skjer brudd i kjøle- eller frysekjeden underveis i transporten. Det foregår imidlertid forskning på alternative kjølemetoder for fersk fisk med det formål å kunne opprettholde kvaliteten på fersk fisk over lenger tid enn i dag, blant annet med det for sikte at en på sikt bør benytte alternative transportere enn lastebiltransporter dør-til-dør ved frakt av fersk fisk.

En kjenner til tre alternative kjølemetoder til den tradisjonelle metoden som går ut på å pakke fisken mellom lag av knust is. De alternative metodene er som følger:

1. *Superkjøling*. Med dette menes at fisken kjøles ned før slakting til under -1°C . Det er fiskens eget blod som benyttes som kjøleveske ved denne metoden.
2. *Issørpe*. Fisken oversprøytes med en blanding av is og vann. Issørpe blir brukt til transport av fersk fisk fra Island med båt. I følge en artikkel i Norsk Havneavis (14/9-2000) eksporterte Icelandic Shellfish Company tidligere fersk fisk til England og kontinentet med fly, mens dette er transportere som nå er blitt overført til båt. Når ferskfisken transporteres med båt i stedet for med fly pakkes filetene ikke i kasser, men i poser. Posene med fiskefileter (ca 5 kg i hver) legges lagvis med flytende is i 1000-liters kar. Karene blir stablet i containere, som igjen lastes om bord på skip for sending til England eller kontinentet.

Containerne med ferskfisk-filetene lastes om bord på Island torsdag morgen, og er framme ved fiskemarkedene mandag morgen. I følge artikkelen i Norsk havneavis er kvaliteten av fiskeproduktene like god som om de skulle ha blitt sendt med fly. Vi har imidlertid vært i kontakt med Edgard Henriksen i Fiske-*rådgivning AS*, som trekker frem at denne kjølemetoden har sin svakhet i at fiskens visuelle inntrykk blir forringet. Med dette menes at fisken blir matt i overflaten og derfor blir fisk som har vært gjennom denne type behandling, vurdert av markedet til å ha lavere kvalitet enn fisk som ikke har vært gjennom denne behandlingen.

3. *Forandring av gassammensetningen i luften*, i form av at en øker innholdet av CO₂-gasser i luften i de beholdere som fisken transporteres i.

6.3 Videre varegruppering for fisk

I det videre arbeidet i prosjektet skal det videreutvikles en transportmodell for transporter til og fra Nord-Norge. Siden fisk er et viktig produkt for landsdelen, og fordi fisk ikke er en homogen varegruppe vil det være hensiktsmessig å innde-
le fisk i mer enn en varegruppe. Vår innfallsvinkel er spesielt knyttet til hvordan ulike varegrupper etterspør ulike transporttjenester. På den annen side stiller modellverktøyet som vi kommer til å benytte strenge krav til maksimalt antall varegrupper. Det vil derfor være lite hensiktsmessig å operere med de syv varegruppene som ble benyttet foran i de videre analyser, fordi det er en rekke andre varegrupper som skal inkluderes i analysen. Vi finner det derfor hensiktsmessig å heretter benytte følgende tre varegrupper for fisk og fiskeprodukter:

1. Fersk fisk, bløt og krepsedyr
2. Frossen fisk, bløt og krepsedyr, inkludert bearbeidet frossen fisk
3. Bearbeidet fisk, bløt og krepsedyr

Hver gruppe i denne inndelingen skiller seg fra de andre: Den første gruppen er kjølevarer, der det stilles strenge krav til transporttid og transportkvalitet. Den andre gruppen er frysevarer, der det stilles strenge krav til at ikke frysekjeden brytes underveis i transportkjeden, men der transporttiden ikke spiller en like stor rolle. Den tredje gruppen er bearbejdede produkter der det verken stilles strenge krav til transporttid eller til at det er en uavbrutt kjølekjede underveis i transporten. Dersom det viser seg i det videre modellarbeidet at dette blir for mange varegrupper å jobbe videre med kan den tredje varegruppen eventuelt slås sammen med en varegruppe for stykkgoods.

Med denne aggregeringen får vi med utgangspunkt i tabell 7 følgende fordeling å jobbe videre med:

Tabell 10: Fordeling av fisk og fiskeprodukter med mer etter fersk, frossen eller bearbeidet. Tall i tonn og prosent.

	Nordland	Troms	Finnmark	Sum
Fersk fisk med mer	77102	31559	32938	141599
Frossen fisk med mer	78373	48634	29754	156761
Bearbeidet fisk med mer	32028	29240	9258	70526
<i>Sum</i>	<i>187503</i>	<i>109433</i>	<i>71950</i>	<i>368886</i>
Fersk fisk med mer	0,411	0,288	0,458	0,384
Frossen fisk med mer	0,418	0,444	0,414	0,425
Bearbeidet fisk med mer	0,171	0,267	0,129	0,191
<i>Sum</i>	<i>1,000</i>	<i>1,000</i>	<i>1,000</i>	<i>1,000</i>

TØI rapport 574/2002

Tabellvedlegg til vedlegg I

Varegruppeinndeling for fisk. Fisk- og fiskeprodukter er inndelt i følgende syv grupper i dette dokumentet:

1. Fersk fisk
2. Frossen fisk
3. Bearbeidet fisk ikke frossen
4. Bearbeidet fisk frossen
5. Ferske bløtdyr krepsedyr
6. Frosne bløt- og krepsedyr
7. Bearbeidet bløt- og krepsedyr ikke frosne

Følgende varegrupper inngår i disse syv gruppene:

HS-kode	Underkapitler	Unntak	Vareslag
Fersk fisk	03.01 Alle 03.02 Alle 03.04 Alle		Fisk, levende Fisk, fersk eller kjølt, unntatt fiskefileter Fiskefileter og annet fiskekjøtt som er ferskt og/eller kjølt
Frossen fisk	03.03 Alle		Fisk fryst, unntatt fiskefileter
Bearbeidet fisk ikke frossen	03.05 Alle 16.04 Alle 15.04 Alle	.1902-.2004	Fisk, tørket, saltet eller i saltlake; røykt fisk, også varmrøkt; mel og pelletter av fisk til menneskeføde Fisk tilberedt eller konservert; kaviar og kaviar etterlikninger av rogn Fett og oljer samt deres fraksjoner av fisk eller sjøpattedyr
Bearbeidet fisk frossen	23.01 .2010-.2090 03.04 .2010-.9009 16.04 .1902-.2004		Mel eller pelletter av fisk, krepsedyr, bløtdyr, mv tilberedt til dyrefor Frysne fiskefileter Fisk, tilberedt, frossen
Ferske bløtdyr krepsedyr	03.06 .2100-.2409 03.07 .1000 .2100 .3100 .4100 .5100 .6000 .9100		Krepsedyr med eller uten skall, levende, ferske, kjølte, saltede eller i saltlake Østers Østers, levende, ferske eller kjølte Blåskjell Ti-armet blekksprut, herunder akkar Åtte-armet blekksprut Snegler Andre
Frosne bløt- og krepsedyr	03.06 .1100-.1409 .1900 03.07 .2901		Frosne skalldyr Andre Frosne
Bearbeidet bløt- og krepsedyr ikke frosne	03.06 .2900 03.07 .2909 .3900 .4900 .5900 .9900		Mel og pelletter av krepsedyr, egnet til menneskeføde Østers Blåskjell som ikke Ti-armet blekksprut, herunder akkar Åtte-armet blekksprut Snegler Andre



Transportøkonomisk institutt

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefonnr: 22 57 38 00 Telefaxnr: 22 57 02 90

Arbeidsdokument av 23. januar 2001
O-2654 Transport- og logistikkberedskap
Cand oecon Inger Beate Hovi

Vedlegg 2
TØ/1304/2001

Nærings sammensetning og varestrømmer i Nord-Norge - Et bakgrunnsdokument -

Innhold

1 Innledning	23
2 Datagrunnlag	23
3 Næringsstruktur	25
4 Varestrømmer til og fra landsdelen	26
5 Innenrikstransporter til og fra landsdelen	26
6 Utenrikshandel	29
6.1 Eksport fra landsdelen	29
6.2 Import til landsdelen	33
7 Containeromslag i nordnorske havner	37
8 Transporttilbud til og fra landsdelen	39
8.1 Sjø	39
8.1.1 Hurtigruta (Nor Cargo).....	39
8.1.2 Innenriks rutefart og linjefart	39
8.2 Jernbane	41
8.2.1 Nordlandsbanen.....	41
8.2.2 Arctic Rail Express (ARE).....	41
8.2.3 Baltic Rail Express	42
8.2.4 Gøteborg-Oslo Rail Express.....	42
8.2.5 Godstog Posisjonssystem (GPS) med avviksinformasjon.....	43
9 Referanser	44

*Godstransporter innen, til og fra
Nordland og Nord-Norge*

1 Innledning

Formålet med dette dokumentet er å gi en oversikt over transportstrømmer til, fra og internt i Nord-Norge så langt det lar seg dokumentere ved hjelp av offentlig statistikk. Det legges vekt på å lage en oversikt over følgende faktorer som beskriver godsstrømmene:

- næringsstruktur i landsdelen
- godsstrømmenes sammensetning
- retningsbalanse
- dagens transportmiddelfordelig for transport til, fra og internt i landsdelen

Dokumentet er et bakgrunnsdokument for det videre arbeid med prosjektet ”Containerbasert transportopplegg til og fra Nord-Norge” og ”Transport- og logistikkberedskap i Norge med hovedvekt på Nord-Norge”.

Det er også utarbeidet et tilsvarende dokument, som er spesifikt for fisketransporter fra Nord-Norge (arbeidsdokument TØ/1299/2000).

2 Datagrunnlag

I dokumentet er bruttoprodukt etter næring basert på SSBs fylkesvise nasjonalregnskap fra 1997.

Datamaterialet om godsstrømmer i Norge bygger på Lastebiltellingen og Sjøfartstellingen fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og data fra NSB Gods. Statistikken fra SSB er utvalgsstatistikk, noe som fører til at den ikke dekker transport mellom alle kommuner i Norge. Derfor er den komplementert med diverse statistikk fra SSB som angir produksjon og forbruk i kommuner og fylker (Primærnæringsstatistikk, Industristatistikk, Varehandelsstatistikk m.v.) Materialet er bearbeidet og satt sammen ved TØI, og utgjør en vesentlig del av datagrunnlaget for den nasjonale nettverksmodellen for godstransport, NEMO (Ingebrigtsen et al, 1997). Det må fremheves at det er usikkerhet knyttet til dette materialet og det gir ikke et eksakt bilde av godsstrømmer i Norge, men kan brukes for å få en grov oversikt.

Dataene er en kombinasjon av årene 1993-1996, som skyldes at det ikke har vært avholdt noen sjøfartstelling siden 1993. Dessuten har vi heller ikke nyere data enn fra 1995 fra NSB Gods som viser godsets opprinnelse, destinasjon og varegruppe. De sammensatte dataene skal representere aktiviteten i ett år.

I NEMO er godsstrømmene inndelt i fire varegrupper: Stykkgoods, tømmer- og trelast, tørrbulk og oljeprodukter. Dataene fra NSB Gods inkluderer ikke malmtrafikk på Ofotbanen. En del av NSBs spesialstrekninger med bulktransport inngår heller ikke i datamaterialet.

SSBs utenrikshandelstatistikk fra 1999 er benyttet til å studere transportmiddel- og varesammensetning ved import og eksport. Utenrikshandelstatistikken inneholder opplysninger om vareslag, transportmiddel ved grensepassering, og pro-

duksjonsfylke ved eksport, tollstedsfylke ved import og henholdsvis eksport- eller importland.

Til slutt har vi benyttet Norsk havneforbunds årlige statistikk over gods- og containeromslag i de offentlige trafikkhavnene. Denne statistikken avviker en del fra SSBs statistikk for Nord-Norge, men differansen kan relateres til Narvik havn, da godsomslaget i denne havnen ikke ser ut til å være inkludert i SSBs statistikk. En nærmere gjennomgang av utviklingen i containertrafikken vil bli behandlet i et eget dokument.

3 Næringsstruktur

Tabellen under viser næringsstruktur i landsdelen etter bruttoprodukt. Det framgår av tabellen at den desidert største enkeltnæring i Nord-Norge er fiske- og fiskeoppdrett. Denne næringen utgjør sammen med fiskeforedlingsindustrien mer enn 37 prosent av samlet bruttoproduksjon blant de vareproduserende næringene i landsdelen. Nest største enkeltnæring er metallindustrien, med jordbruksnæringen som nummer tre.

Ser en spesifikt på hvert fylke, er situasjonen noe anderledes: I Finnmark er fiske, fiskeoppdrett og fiskeforedlingsindustrien de viktigste vareproduserende næringer, mens i Nordland utgjør metallindustrien en like stor del av de vareproduserende næringer som fiske og fiskeoppdrett gjør.

Tabell 1: Bruttoproduct etter næring. Tall i mill kr.

	Norge	Nordland	Troms	Finnmark	Nord-Norge	Nord-norsk andel
Primærnæring	21702	1962	1373	710	4045	19 %
Fiske og fiskeoppdrett	7568	1361	847	630	2838	38 %
Jordbruk, jakt og viltstell	11275	547	496	78	1121	10 %
Skogbruk	2859	54	30	2	86	3 %
Olje og bergverk	172518	761	31	184	976	1 %
Olje og gassutvinning	170355	632	4		636	0 %
Bergverk	2163	129	27	184	340	16 %
Industri	120782	4145	1619	792	6556	5 %
Fiskeforedling	4020	632	392	463	1487	37 %
Metallindustri	8921	1355			1355	15 %
Nærings og nytelsesmiddelindustri ellers	13732	436	339	80	855	6 %
Forlag og grafisk industri	13569	284	238	82	604	4 %
Transportmiddelindustri	8654	231	179	60	470	5 %
Metallvareindustri	7259	216	98	15	329	5 %
Oljeraffinering og kjemisk industri	12508	276	11	3	290	2 %
Trelast og trevareindustri	4806	203	60	9	272	6 %
Mineralproduktindustri	4815	180	46	43	269	6 %
Maskinindustri	9842	110	69	15	194	2 %
Elektroteknisk og optisk industri	10421	113	30		143	1 %
Møbelindustri og annen industri	4730	50	25	22	97	2 %
Tekstil og bekledningsindustri	2280		94		94	4 %
Gummivare og plastindustri	2630	55	38		93	4 %
Treforedling	5004	4			4	0 %
Oljeplattformer	7591				0	0 %
Vareprod. næringer	315002	6868	3023	1686	11577	4 %
Alle næringer	977083	35633	23403	10100	69136	7 %

Kilde: SSB, Fylkesvis nasjonalregnskap1997

Næringsstrukturen målt etter bruttoprodukt sier noe om den økonomiske aktivitet og produksjon i et område. Utviklingen i bruttoproduksjonsverdi i de vareproduserende næringer (målt i faste priser) vil kunne ha en sammenheng med utviklingen i godsstrømmene og følgelig også i etterspørselen etter transporttjenester.

4 Varestrømmer til og fra landsdelen

På grunnlag av basismatrisene i den nasjonale nettverksmodellen for godstransport, NEMO, har vi hentet ut opplysninger om retningsbalansen for gods som skal til og fra Nord-Norge, fordelt på fire varegrupper. Dette er presentert i tabell 2 under.

Tabell 2: Godsmengder til og fra Nord-Norge. Alle tall i 1000 tonn. 1995/1997

	Import	Innenriks "import"	Sum import til Nord-Norge	Eksport	Innenriks "eksport"	Sum eksport fra Nord-Norge
Stykkgoods	338,1	745,9	1084,0	798,0	796,5	1594,5
Tømmer og trelast	139,8	43,8	183,6	4,7	152,4	157,1
Tørrbulk	2366,0	294,7	2660,7	3178,4	445,1	3623,5
Flytende bulk	65,0	1025,7	1090,7	5,5	44,7	50,2
<i>Sum</i>	<i>2908,9</i>	<i>2110,1</i>	<i>5019,0</i>	<i>3986,6</i>	<i>1438,7</i>	<i>5425,3</i>

TØI rapport 574/2002

Med innenriks import og innenriks eksport, mener vi det som transporteres til og fra Nord-Norge fra andre deler av landet, det vil si at internt transporter innenfor og mellom de tre nordligste fylkene er holdt utenfor. Det framkommer at det totalt sett transporteres mer ut enn det som transporteres til landsdelen, det vil si at det er et eksportoverskudd ut av landsdelen. Retningsbalansen varierer imidlertid for de fire varegruppene: Stykkgoods, tømmer og tørrbulk har alle et eksportoverskudd, mens det importeres langt mer våtbulk til enn det som eksporteres fra landsdelen. For å få økonomisk lønnsomhet i et transportopplegg er det viktig at ikke retningsbalansen er for skjev.

5 Innenrikstransporter til og fra landsdelen

Dette kapitlet er en gjennomgang av sammensetningen av dagens transportstrømmer til og fra landsdelen, med hensyn til hvor godset har sin opprinnelse og destinasjon i Norge og transportmiddelfordelingen på de ulike relasjoner. I det påfølgende kapittel har vi gjort tilsvarende fordelinger, men for utenrikstransportene. Tabell 3 under viser hvordan transportmengdene fra de tre nordligste fylkene fordeler seg etter henholdsvis transporter internt i landsdelen og transporter som går til andre landsdeler.

I alt utgjør internt transporter i den nordligste landsdelen ca 18 millioner tonn, noe som er mer enn det dobbelte av godsmengdene som går mellom Nord-Norge og resten av landet. Størst varevolum utenfor landsdelen finner vi på relasjonen til/fra Trøndelag og Møre og Romsdal, mens forbindelsen Nord-Norge og Oslo/-Akershus/Østfold skiller seg klart ut som den tyngste jernbanerelasjonen.

Tabell 3: Godsmengder internt og til/fra Nord-Norge, etter landsdel.
Alle tall i 1000 tonn. 1995.

Fra fylker	Til fylker								Sum
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Veg									
1 OslAkeØst						47,8	53,6	38,2	139,6
2 BusVesTelHedOppl						40,9	15,5	14,2	70,6
3 AgdRog						43,3	18,4	20,6	82,3
4 HordSoFj						23,8	12,3	16,1	52,2
5 TrøndMørRo						105,7	14,8	6,6	127,1
6 Nordland	47,5	62,6	11,7	14,8	140,4	12754,6	111,1	8,8	13151,5
7 Troms	22,1	28,5	5,4	5,4	29,5	154,4	4322,5	21,8	4589,6
8 Finnmark	10,9	10,7	2,5	2,5	5,5	4,7	13,7	3231,1	3281,6
<i>Sum</i>	<i>80,5</i>	<i>101,8</i>	<i>19,6</i>	<i>22,7</i>	<i>175,4</i>	<i>13175,2</i>	<i>4561,9</i>	<i>3357,4</i>	<i>21494,5</i>
Jernbane									
1 OslAkeØst						172,9	0	0	172,9
2 BusVesTelHedOppl						9,8	0	0	9,8
3 AgdRog						0,3	0	0	0,3
4 HordSoFj						0,3	0	0	0,3
5 TrøndMørRo						89,5	0	0	89,5
6 Nordland	143,1	1,9	2,1	0,1	47,6	25,7	0	0	220,5
7 Troms	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Finnmark	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Sum</i>	<i>143,1</i>	<i>1,9</i>	<i>2,1</i>	<i>0,1</i>	<i>47,6</i>	<i>298,5</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>493,3</i>
Sjø									
1 OslAkeØst						14,6	35,8	7,2	57,6
2 BusVesTelHedOppl						89,1	125	58,2	272,3
3 AgdRog						132,4	127,7	82,2	342,3
4 HordSoFj						106,2	194,4	72,7	373,3
5 TrøndMørRo						234,1	65,7	23,1	322,9
6 Nordland	41,1	21	185,6	138,9	317,3	924,4	192,2	33	1853,5
7 Troms	12,1	11,4	5,7	13,2	30	174,4	489,5	45,7	782
8 Finnmark	12,4	1,8	14,2	20	23	41	27,2	158,8	298,4
<i>Sum</i>	<i>65,6</i>	<i>34,2</i>	<i>205,5</i>	<i>172,1</i>	<i>370,3</i>	<i>1716,2</i>	<i>1257,5</i>	<i>480,9</i>	<i>4302,3</i>
Alle transportmidler									
1 OslAkeØst						235,4	89,3	45,4	370,1
2 BusVesTelHedOppl						139,8	140,5	72,4	352,7
3 AgdRog						175,9	146,1	102,8	424,8
4 HordSoFj						130,3	206,7	88,8	425,8
5 TrøndMørRo						429,3	80,5	29,8	539,6
6 Nordland	231,7	85,5	199,3	153,8	505,3	13704,7	303,3	41,9	15225,5
7 Troms	34,2	39,9	11,1	18,7	59,5	328,7	4812	67,5	5371,6
8 Finnmark	23,3	12,5	16,7	22,5	28,5	45,7	40,9	3389,9	3580
<i>Sum</i>	<i>289,2</i>	<i>137,9</i>	<i>227,1</i>	<i>195</i>	<i>593,3</i>	<i>15189,8</i>	<i>5819,3</i>	<i>3838,5</i>	<i>26290,1</i>

TØI rapport 574/2002

Tabell 4 viser transportmiddelfordelingen i prosent for hver relasjon, og er direkte avledet av tabellen over.

Tabell 4: Transportmiddelfordeling (i prosent) for gods som går til og fra de tre nordligste fylkene

Fra fylker	Til fylker							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Veg								
1 OslAkeØst						20 %	60 %	84 %
2 BusVesTelHedOppl						29 %	11 %	20 %
3 AgdRog						25 %	13 %	20 %
4 HordSoFj						18 %	6 %	18 %
5 TrøndMørRo						25 %	18 %	22 %
6 Nordland	21 %	73 %	6 %	10 %	28 %	93 %	37 %	21 %
7 Troms	65 %	71 %	49 %	29 %	50 %	47 %	90 %	32 %
8 Finnmark	47 %	86 %	15 %	11 %	19 %	10 %	33 %	95 %
Jernbane								
1 OslAkeØst						73 %	0 %	0 %
2 BusVesTelHedOppl						7 %	0 %	0 %
3 AgdRog						0 %	0 %	0 %
4 HordSoFj						0 %	0 %	0 %
5 TrøndMørRo						21 %	0 %	0 %
6 Nordland	62 %	2 %	1 %	0 %	9 %	0 %	0 %	0 %
7 Troms	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
8 Finnmark	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Sjø								
1 OslAkeØst						6 %	40 %	16 %
2 BusVesTelHedOppl						64 %	89 %	80 %
3 AgdRog						75 %	87 %	80 %
4 HordSoFj						82 %	94 %	82 %
5 TrøndMørRo						55 %	82 %	78 %
6 Nordland	18 %	25 %	93 %	90 %	63 %	7 %	63 %	79 %
7 Troms	35 %	29 %	51 %	71 %	50 %	53 %	10 %	68 %
8 Finnmark	53 %	14 %	85 %	89 %	81 %	90 %	67 %	5 %

TØI rapport 574/2002

Av transportene som går ut av landsdelen, er det gods fra Nordland som har lavest vegtransportandel. For transporter mellom Nordland og Oslo har jernbanen svært høy transportmiddelandel: Hele 73 prosent av godset som kommer fra Oslo går på jernbane, mens tilsvarende andel for godset som skal motsatt veg er 62 prosent. I og med at statistikken fra NSB er stasjon-til-stasjonstatistikk, innebærer dette at det i tallene for jernbane fra Nordland også er transporter med opphav eller destinasjon i Troms eller Finnmark, men som transporteres på veg til Narvik eller Bodø for videre jernbanetransport.

I tabell 5 har vi skilt ut henholdsvis fylkesinterne, landsdelsinterne og transporter til landet for øvrig, for å få fram hvordan transportmiddelfordelingen varierer mellom disse gruppene.

Tabell 5: Transportmiddelfordeling etter transportavstand. 1995.

	Nordland		Finnmark	Sum
Fylkesinterne transporter				
Veg	93 %	90 %	95 %	93 %
Jernbane	0 %	0 %	0 %	0 %
Sjø	7 %	10 %	5 %	7 %
Landsdelsinterne transporter				
Veg	90 %	83 %	91 %	89 %
Jernbane	0 %	0 %	0 %	0 %
Sjø	9 %	17 %	9 %	11 %
Transporter til landet forøvrig				
Veg	24 %	25 %	29 %	25 %
Jernbane	20 %	0 %	0 %	13 %
Sjø	56 %	75 %	71 %	62 %
<i>Sum</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>

TØI rapport 574/2002

Veg er det dominerende transportmiddel både for fylkes- og landsdelsinterne transporter, men også sjøtransport benyttes i noe grad, selv for fylkesinterne transporter i Nord-Norge. For transporter ut og inn av landsdelen er sjøtransport det dominerende transportmiddel: Mer enn 70 prosent av transportene fra Troms og Finnmark transporteres sjøvegen. For transporter fra Nordland er sjøtransportandelen betydelig lavere, men differansen tilsvarer nokså nøyaktig jernbanens andel av transportene.

6 Utenrikshandel

I dette kapittelet gis en oversikt over de viktigste varegrupper som eksporteres fra og importeres til de tre nordligste fylkene. Det er dessuten lagt vekt på å få fram transportvolum (målt i tonn), transportmiddelfordeling ved grensepassering og hvilke handelsland som dominerer for landsdelen. Alle dataene i dette kapittelet er basert på SSBs Utenrikshandelsstatistikk fra 1999, men vi har tatt med den relative utviklingen fra 1997. Ved å sammenlikne dataene fra 1997 med 1999, får vi en indikasjon på stabiliteten i datamaterialet de seneste årene, og om det har vært noen endring i varesammensetning og transportmiddelfordeling disse to årene.

Eksport fra landsdelen

Som det framgikk av tabell 2 foran i dette dokumentet er det et eksportoverskudd ut av landsdelen. Med det menes at det eksporteres mer fra landsdelen enn det som importeres. Dette innebærer igjen at det er eksporten som i første rekke er bestemmende for transportkapasiteten og følgelig også dimensjonerende for transportkostnadene i denne regionen.

I de to påfølgende tabeller har vi satt opp en fordeling av de viktigste varegruppene som eksporteres fra Nordland, Troms og Finnmark, målt etter kvantum og verdi.

Tabell 6: Eksport etter produksjonsfylke og vareslag. Tall i 1000 tonn og prosent. 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	Sum	Prosent	Endring 99/97
Metaller	984	26	0	1010	26 %	1,15
Råminerale og gjødningsstoff etc	522	5	322	848	22 %	0,90
Kjemiske produkter	681	10	0	691	18 %	0,80
Varer av ikke metalliske mineraler	407	0	12	420	11 %	1,11
Kunstgjødsel	390	0	0	390	10 %	1,80
Fisk og fiskevarer	169	118	74	362	9 %	1,05
Andre varer	129	21	9	159	4 %	0,44
Sum	3280	181	417	3878	100 %	
Endring 99/97	1,05	1,03	0,60	0,97	- 3 %	

TØI rapport 574/2002

Målt etter eksportvolum er Nordland det klart viktigste eksportfylket; 85 prosent av eksportert kvantum fra landsdelen er produsert i Nordland. De største eksportvolumene utgjøres av metaller, råminerale og gjødningsstoffer, som i sum for landsdelen utgjør omtrent like mye hver. Utviklingen fra 1997 til 1999 viser en liten økning i eksportvolumet for Nordland og Troms, mens i Finnmark er eksportvolumet nær halvert, noen som skyldes at det i perioden har vært nedlegging av gruvevirksomhet i Finnmark.

Eksport av råminerale og gjødningsstoffer og kjemiske produkter er de hovedvaregruppene som har hatt størst reduksjon fra 1997 til 1999, mens kunstgjødsel er den varegruppe som har økt mest i tilsvarende periode.

Tabell 7 viser eksport etter produksjonsfylke og vareslag i millioner kroner.

Tabell 7: Eksport etter produksjonsfylke og vareslag. Alle tall i mill kr og prosent. 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	Sum	Prosent	Endring 99/97
Fisk- og fiskevarer	2960	2839	1944	7744	56 %	1,32
Metaller	3776	118	0	3894	28 %	1,01
Kjemiske produkter	431	21	0	453	3 %	1,06
Kunstgjødsel	411	0	0	411	3 %	2,09
Råminerale og gjødningsstoffer	85	13	263	360	3 %	1,83
Varer av ikke metalliske mineraler	273	11	37	321	2 %	1,00
Andre varer	572	146	35	753	5 %	1,10
Sum	8508	3148	2280	13936	100 %	
Endring 99/97	1,14	1,31	1,30	1,20	+20 %	

TØI rapport 574/2002

Eksportsammensetningen gir en helt annen struktur, målt etter verdi. Produksjonen i landsdelen preges av råvarer som generelt har lav verdi. Fiskeindustrien utgjør mer enn halvparten av eksportverdien for varer produsert i Nord-Norge, men bare ca 10 prosent målt i kvantum.

Endringen fra 1997 til 1999 viser i sum en vekst på 20 prosent målt i verdi. Størst økning har det vært for eksport av kunstgjødsel, der verdien er mer enn fordoblet fra 1997 til 1999. Finnmark, som har hatt en reduksjon i eksportvolumet, har likevel hatt en økning i eksportverdi. Denne utviklingen skyldes at det har vært en økning i verdien av fisk- og fiskevarer og for råmineraler og gjødningsstoffer.

I tabell 8 har vi beregnet transportmiddelfordeling etter produksjonsfylke.

Tabell 8: Eksport etter produksjonsfylke og transportmiddel. Alle tall i prosent. 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	I alt
Sjø	88 %	69 %	89 %	87 %
Ferge	1 %	3 %	1 %	1 %
Jernbane	8 %	0 %	0 %	7 %
Veg	3 %	27 %	11 %	5 %
Fly	0 %	0 %	0 %	0 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %

TØI rapport 574/2002

Sjøtransport er det dominerende transportmiddel ved eksport fra Nord-Norge: Av all eksport som er produsert i landsdelen, blir 87 prosent transport med skip, 7 prosent med jernbane, 5 prosent med lastebil mens 1 prosent går med ferge.

Sjøtransport dominerer i sum for alle tre fylkene, men Troms har lavere sjøtransportandel enn de to andre fylkene. For innenrikstransport ut av landsdelen har derimot Nordland lavest sjøtransportandel, noe som oppveies av jernbanetransportene.

Troms fylke har høyest vegtransportandel, mens Nordland som er det eneste av de tre fylkene med jernbanetilnytting, har lavest andel av eksportgodset på veg, noe som delvis oppveies av jernbanetransportene.

Transportmiddelfordelingen varierer for de ulike varegruppene, noe som fremkommer av tabell 9.

Kunstgjødsel og ikke metalliske mineraler går tilnærmet bare med skip. Råmineraler og gjødningsstoffer skiller seg ut ved at jernbanetransport benyttes i utstrakt grad: 21 prosent av eksportgodset transporteres på jernbane.

Tabell 9: Transportmiddelfordeling ved grensepassering, etter vareslag. Eksport.
Alle tall i prosent. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Fly	Sum
Metaller	92 %	0 %	4 %	4 %	0 %	100 %
Råmineraler og gjødningsstoffer etc	78 %	0 %	21 %	1 %	0 %	100 %
Org.kjemiske prod	93 %	0 %	6 %	1 %	0 %	100 %
Varer av ikke metalliske mineraler	99 %	0 %	0 %	1 %	0 %	100 %
Kunstgjødsel	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Fisk og fiskevarer	57 %	7 %	0 %	34 %	1 %	100 %
Andre varer	84 %	0 %	0 %	16 %	0 %	100 %
Sum	87 %	1 %	7 %	5 %	0 %	100 %

TØI rapport 574/2002

Fisk og fiskevarer er den varegruppe der vegtransport benyttes i størst grad (34 prosent går med bil), og i tillegg går 7 prosent med ferge. Denne varegruppen utgjør dessuten nesten 99 prosent av flytransportene (for varer som er produsert i landsdelen), men flyfrakt utgjør bare 1,3 prosent av transportmengdene for fisk.

Vi har også valgt å ta med en tabell som viser transportmiddelfordeling etter eksportland. Denne fordelingen framgår av tabell 10:

Tabell 10: Transportmiddelfordeling etter eksportland. Alle tall i prosent og andel av eksport. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Fly	Sum	Andel av eksport
Tyskland	98 %	1 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,18
Sverige	48 %	0 %	43 %	9 %	0 %	100 %	0,14
Storbritannia og Irland	98 %	0 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,13
Nederland	99 %	0 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,12
Nord-Amerika	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,11
Finland	76 %	0 %	3 %	21 %	0 %	100 %	0,06
Danmark	65 %	5 %	0 %	30 %	0 %	100 %	0,04
Frankrike	84 %	3 %	0 %	13 %	0 %	100 %	0,04
Østen							0,03
Polen	96 %	0 %	2 %	1 %	0 %	100 %	0,03
Russland	85 %	0 %	8 %	6 %	0 %	100 %	0,03
Afrika	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,02
Andre land	90 %	2 %	2 %	5 %	1 %	100 %	0,08
Sum	87 %	1 %	7 %	5 %	0 %	100 %	1,00

TØI rapport 574/2002

Transportmiddelfordelingen avhenger i første rekke av landenes beliggenhet og varesammensetning. Sverige skiller seg klart ut som det landet med desidert høyest jernbaneandel. Transporter til Danmark, Finland og Frankrike, skiller seg ut som dem med høyest vegtransportandel (henholdsvis 30, 21 og 13 prosent).

Flytransporter er begrenset til oversjøiske transport, dvs i hovedsak til Østen, men også noe til Amerika.

Tabell 11 viser hvordan de ulike varegruppene fordeler seg mellom eksportland:

Tabell 11: Varegrupper etter eksportland. Alle tall i prosent. 1999.

	Metaller	Rå gjødnings- stoffer, malmer, etc	Kjemiske produk- ter	Varer av ikke- metalliske mineraler	Kunst- gjødsel	Fisk- og fiske- varer	Andre varer	Sum
Tyskland	23 %	12 %	47 %	0 %	0 %	4 %	1 %	100%
Sverige	11 %	29 %	17 %	0 %	4 %	3 %	5 %	100%
Storbritannia og Irland	15 %	12 %	0 %	0 %	41 %	9 %	19 %	100%
Nederland	2 %	15 %	28 %	3 %	14 %	2 %	21 %	100%
Nord- Amerika	4 %	0 %	0 %	81 %	7 %	4 %	1 %	100%
Finland	13 %	1 %	2 %	0 %	0 %	3 %	24 %	100%
Danmark	3 %	6 %	2 %	0 %	4 %	15 %	3 %	100%
Frankrike	4 %	4 %	1 %	0 %	5 %	7 %	5 %	100%
Østen	6 %	5 %	0 %	0 %	1 %	5 %	1 %	100%
Polen	2 %	3 %	0 %	0 %	9 %	5 %	0 %	100%
Russland	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	18 %	14 %	100%
Afrika	0 %	1 %	0 %	15 %	0 %	0 %	0 %	100%
Andre land	16 %	12 %	1 %	0 %	15 %	25 %	3 %	100%
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	0 %	100 %

TØI rapport 574/2002

Det framgår av tabellen at for de fleste varegrupper er bestemmelsessted konsentrert til en liten gruppe av land. Fisk skiller seg på den annen side klart ut ved at denne varegruppen eksporteres til langt flere land enn de øvrige produktene. Dette fører til at for fisk kreves det et atskillig mer komplisert transportsystem enn for de øvrige produktene. Også varer av metaller eksporteres til langt flere land enn de øvrige varegruppene.

6.2 Import til landsdelen

Vi går nå over til å gi en tilsvarende oversikt over importerte varer til Nord-Norge, og starter med å gi en oversikt over importens sammensetning etter hhv kvantum og verdi. For import har utenrikshandelsstatistikken bare oversikt over tollstedsfylke. Det er derfor viktig å være klar over at tollstedsfylke kan avvike fra endelig destinasjonssted, fordi tollsted er det fylket der varen blir tollbehandlet. Det forekommer derfor at tollbehandlingssted blir registrert ved grensepassering, eller på adressen til bedriftens hovedkontor.

Tabell 12: Import etter tollstedsfylke og vareslag. Tall i 1000 tonn og prosent. 1999

	Nordland	Troms	Finnmark	Sum	Prosent	Endring 99/97
Malmer og metallavfall	1160	14	0	1174	37 %	1,24
Råmineraler og gjødningsstoffer	406	38	22	466	15 %	1,01
Kull, koks, briketter	320	126	0	446	14 %	0,88
Kjemiske produkter	167	7	0	174	6 %	1,35
Metaller	161	3	1	164	5 %	0,76
Kunstgjødsel	139	0	0	139	4 %	1,02
Tømmer, trelast og kork	68	22	16	105	3 %	0,75
Fisk og fiskevarer	18	23	54	95	3 %	0,79
Andre varer	250	101	20	370	12 %	1,22
Sum	2688	333	113	3133	100 %	
Endring 99/97	1,09	0,99	1,02	1,08	+ 8 %	

TØI rapport 574/2002

Som for eksport er Nordland det største tollstedsfylket i Nord-Norge ved import. Det er mye de samme hovedvaregruppene som er dominerende for eksport som også inngår som de viktigste importproduktene, men rekkefølgen er forskjellig. Malmer og metallavfall og gjødningsstoffer og råmineraler er de to viktigste hovedvaregruppene (målt i kvantum) og utgjør i sum mer enn 50 prosent av importerte mengder. Dette er råvarer som inngår til produksjonsvirksomheten i Nordland.

Av tabellen framgår det også at Nord-Norge hadde noe import av fisk. Dette er i første rekke fisk som går til fiskeindustrien og som før til oppdrettsnæringen. I tillegg kommer fangst med russiske og islandske trålere som ilandføres i Norge, før den transporteres videre med reefers (termobåter) til havn i Russland og Island. Dette er imidlertid ren transittrafikk og blir derfor ikke registrert i Utenriks-handelsstatistikken.

Mens en for eksport fant en liten nedgang fra 1997 til 1999 i sum for Nord-Norge (målt i tonn), finner vi at importert kvantum har økt med 8 prosent for Nord-Norge i alt. Bare Troms har hatt en liten reduksjon i importerte mengder. Størst har økningen vært for malmer og metallavfall, kjemiske produkter og for samlegruppen andre varer, der en bl a finner mye ferdigvarer (herunder forbruksvarer). Import av metaller, tømmer/trelast og fisk er redusert med fra 20 til 25 prosent i perioden 1997 til 1999.

Tabell 13 viser verdi av import etter tollstedsfylke og vareslag:

Tabell 13: Import etter tollstedsfylke og vareslag. Tall i mill kr og prosent. 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	Sum	Prosent	Endring 99/97
Fisk og fiskevarer	293	271	788	1352	21 %	1,52
Malmer og metallavfall	756	4	0	760	12 %	4,69
Maskiner og elektroniske apparater	249	171	5	425	7 %	1,03
Metaller	397	19	4	420	6 %	0,83
Kull, koks og briketter	209	84	0	293	5 %	0,58
Tømmer og trelast	184	64	35	283	4 %	0,90
Fórstoffer for dyr	230	46	1	276	4 %	2,12
Lærvarer, pelsskinn, tekstilstoffer og -varer	183	69	20	272	4 %	0,28
Andre varer	1648	578	174	2399	37 %	0,93
<i>Sum</i>	<i>4148</i>	<i>1306</i>	<i>1027</i>	<i>6481</i>	<i>100 %</i>	
Endring 99/97	0,96	1,04	1,47	1,03	+3 %	

TØI rapport 574/2002

For import er varesammensetningen relativt lik enten den måles etter vekt eller verdi. Hovedforskjellen er at malmer og avfall av metall (som er den største varegruppen), utgjør relativt sett en mindre andel målt etter verdi enn etter vekt, noe som betyr at dette er råvarer med lavere enhetsverdi enn gjennomsnittet.

I perioden 1997 til 1999 har importen kun økt med 3 prosent i verdi, mens eksporten har økt med hele 20 prosent, målt i verdi, i tilsvarende periode.

Transportmiddelfordeling ved import etter produksjonsfylke, framgår av tabell 14:

Tabell 14: Import etter tollstedssfylke og transportmiddel. Alle tall i prosent av kvantum 1999.

	Nordland	Troms	Finnmark	I alt
Sjø	95 %	83 %	71 %	93 %
Ferge	0 %	0 %	0 %	0 %
Jernbane	1 %	0 %	0 %	1 %
Veg	4 %	17 %	29 %	6 %
Fly	0 %	0 %	0 %	0 %
<i>Sum</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>

TØI rapport 574/2002

Sjøtransport er enda mer dominerende ved import enn ved eksport for varer til Nord-Norge: 93 prosent av importerte varer til Nord-Norge kommer med båt, mens 6 prosent kommer med bil og bare en prosent med jernbane.

Tabell 15 viser hvordan transportmiddelfordelingen varierer med varegruppe:

Tabell 15: Transportmiddelfordeling etter vareslag. Import. Alle tall i prosent av kvantum. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Sum
Malmer og metallavfall	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Rå gjødningsstoff, etc	99 %	0 %	0 %	1 %	100 %
Kull, koks, briketter	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Kjemiske produkter	96 %	0 %	1 %	3 %	100 %
Metaller	93 %	0 %	2 %	6 %	100 %
Kunstgjødsel	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Tømmer, trelast og kork	10 %	0 %	1 %	89 %	100 %
Fisk og fiskevarer	98 %	0 %	0 %	2 %	100 %
Andre varer	72 %	0 %	5 %	22 %	100 %
<i>Sum</i>	<i>93 %</i>	<i>0 %</i>	<i>1 %</i>	<i>6 %</i>	<i>100 %</i>

TØI rapport 574/2002

Det er særlig en varegruppe som skiller seg ut fra de andre mht til transportmiddelfordelingen ved import, og det er gruppen tømmer, trelast og kork. Det framgår av tabell 17 (under) at denne varegruppen kommer fra Sverige og Russland. Også samlegruppen "andre varer" skiller seg ut med relativt mye vegtransport. Jernbanetransport er et lite benyttet transportalternativ for alle varegrupper.

Tabell 16: Transportmiddelfordeling etter importland. Alle tall i prosent. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Sum	Andel av import
Russland	97 %	0 %	0 %	3 %	100 %	0,18 %
Sør-Amerika	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,11 %
Danmark	99 %	0 %	0 %	1 %	100 %	0,09 %
Sverige	51 %	0 %	9 %	40 %	100 %	0,09 %
Afrika	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,08 %
Nederland	99 %	0 %	0 %	1 %	100 %	0,07 %
Tyrkia	100 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,06 %
Andre land	93 %	0 %	0 %	7 %	100 %	0,32 %
<i>Sum</i>	<i>93 %</i>	<i>0 %</i>	<i>1 %</i>	<i>6 %</i>	<i>100 %</i>	<i>100 %</i>

TØI rapport 574/2002

De viktigste importlandene, målt etter kvantum er Russland (18 prosent) og Sør-Amerika (11 prosent). For øvrig er importen mer spredt mht land enn hva tilfellet er for eksport.

Tabell 17: Varegrupper etter importland. Alle tall i prosent. 1999.

	Malmer og metall- avfall	Råmin. og gjødning	Kull, koks, briketter	Kjem. prod.	Me- taller	Kunst- gjødsel	Tømmer, trelast og kork	Andre varer	Sum
Russland	30 %	28 %	2 %	0 %	7 %	15 %	2 %	17 %	100 %
Sør-									
Amerika	97 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	100 %
Danmark	61 %	8 %	0 %	0 %	25 %	1 %	0 %	5 %	100 %
Sverige	0 %	29 %	1 %	2 %	2 %	11 %	26 %	30 %	100 %
Afrika	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Nederland	0 %	10 %	52 %	6 %	0 %	1 %	0 %	30 %	100 %
Tyrkia	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Andre									
land	6 %	23 %	39 %	19 %	6 %	3 %	3 %	0 %	100 %
Sum	40 %	16 %	15 %	6 %	6 %	5 %	4 %	0 %	100 %

TØI rapport 574/2002

Ved eksport fra Nord-Norge er landene på kontinentet en viktig del av markedet, mens det ved import er mer fjerntliggende land som varene kommer fra.

7 Containeromslag i nord-norske havner

Vi har benyttet Norsk havneforbunds årlige statistikk over gods- og containeromslaget¹ i trafikkhavnene, til å få et bilde av containeromslaget i havnene i Nord-Norge. Statistikken har imidlertid ingen informasjon om retningen for godset, hvor godset har sitt opprinnelses eller destinasjonssted, eller om det er i innenriks- eller utenrikstrafikk. I tillegg kommer havner som bare har containere med en annen dimensjon enn TEU², men disse inngår bare som stykk gods i denne statistikken.

Totalt er det 15 nordnorske havner som har TEU-containere, og av disse er det 6 av havnene som har et containeromslag som tilsvarer mer enn 1000 TEU pr år. Det er imidlertid store forskjeller i containeromslaget mellom disse seks havnene: Containeromslaget i Bodø utgjør mer enn halvparten av antall containere lastet og losset i landsdelen.

I perioden fra 1997 til 1998 økte containeromslaget i Norge med nesten 50.000 TEU, men var tilnærmet uendret fra 1998 til 1999. I tilsvarende periode var det til sammenlikning en liten reduksjon i antall TEU pr år i de Nord-Norske havnene. Alta og Hadsel er de to eneste havnene som hadde en økning i antall TEU-omslaget i denne perioden.

¹ Med gods - og containeromslag, menes henholdsvis det antall tonn og containere som blir omlastet i en havn i ett år.

² TEU (Twenty foot Equivalent Unit). Internasjonalt standardmål for enhetslaster tilsvarende 20 fot. En standard 40 fots enhet utgjør 2 TEU.

Tabell 18: Containeromslag i nord-norske trafikkhavner. 1997-1999. TEU.

	1999	1998	1997
Bodø	9703	11750	11578
Tromsø	2710	2180	3100
Alta	2142	1505	1564
Sortland	1800	260	1400
Harstad	1709	2045	1505
Hadsel	1436	1145	1084
Hammerfest	361	295	416
Vågan	158	175	195
Vardø	100	0	30
Kirkenes	78	242	
Narvik	70	82	65
Båtsfjord	63	30	
Brønnøy	51	41	
Nordkapp	45	60	35
Havøysund	36	39	45
Nord Norge i alt	20462	21707	21017
Landet for øvrig	494618	495909	449401
<i>Norge i alt</i>	<i>515080</i>	<i>517616</i>	<i>470418</i>

Kilde: Norsk havneforbund

Ved å beregne forholdet mellom det totale antall tonn stykkgoods omlastet i en havn, og antall containere som omlastes i den tilsvarende havnen, kan en få et grovt anslag på containeriseringsgraden. Det vil si at desto høyere tall en kommer ut med i disse beregningene, desto lavere er containeriseringsgraden. Ved å følge utviklingen over år, kan en få en indikasjon på hvilken retning containeriseringsgraden går i de ulike havnene. Disse beregningene er gjennomført i tabellen under:

Tabell 19: Containeriseringsgrad i nord-norske trafikkhavner. 1997-1999. Antall tonn pr TEU omlastet i havnen.

	1999	1998	1997
Bodø	17	19	20
Harstad	19	42	48
Hadsel	37	49	100
Sortland	42	281	280
Alta	29	80	79
Tromsø	46	135	100
Hammerfest	199	136	87
Vågan	222	171	159
Narvik	400	610	277
Kirkenes	436	145	
Havøysund	528	436	267
Vardø	530		
Brønnøy	843	780	
Båtsfjord	873	1767	
Nordkapp	1111	850	200
Nord Norge i alt	149	319	264
Landet for øvrig	38	39	35
<i>Norge i alt</i>	<i>43</i>	<i>44</i>	<i>40</i>

Kilde: Norsk havneforbund og egne beregninger.

Av tabellen følger det at containeriseringsandelen er betydelig lavere i Nord-Norge enn i landet for øvrig, men at containeriseringsgraden har økt i Nord-Norge fra 1997 til 1999, mens den har vært svakt nedadgående for landet forøvrig i samme periode. For de seks største containerhavnene i Nord-Norge er rekkefølgen noe annerledes dersom en sorterer etter antall containere eller etter containeriseringsgrad. Eksempelvis er Tromsø den nest største containerhavnen i Nord-Norge, men målt etter containeriseringsgrad er det langt fram til Bodø og Harstad som er de to havnene med høyest grad av containerisering. På den annen side er det slik at desto lavere containeriseringsandel i dag, desto større er potensialet for ytterligere containerisering i tiden fremover.

Noen årsaker til at containeriseringsgraden er lavere i Nord-Norge enn i landet for øvrig, skyldes i hovedsak at det er et mindre godsgrunnlag og at det kan skyldes blant annet at det er færre internasjonale linjer som anløper Nord-Norge, enn i havnene i Sør-Norge og at det spesielt er for gods som skal til fjerne destinasjoner at det er lønnsomhet ved å containerisere.

8 Transporttilbud på sjø og jernbane til, fra og innen Nord-Norge

Formålet med dette kapittelet er å gi en oversikt over transporttilbudet til, fra og i Nord-Norge. Opplysningene om sjø- og jernbanetilbudet baserer seg på opplysninger fra operatørene innhentet av TØI.

For transporttilbudet på veg vil det bli utarbeidet et eget dokument. Transporttilbudet gjelder kun sivilt transportmateriell.

8.1 Sjø

8.1.1 Hurtigruta (Nor Cargo)

Hurtigruta går fra Bodø til Kirkenes, en tur den bruker ca 1 uke på hver veg. Den anløper totalt 34 havner³ hver veg. Hurtigruta benyttes i dag til en viss grad både til distribusjon og feedertransporter.

8.1.2 Innenriks rutefart og linjefart

I det følgende har vi beskrevet rederienes virksomhet og flåte i Nord-Norge, avgrenset til godsbåter i rute- og linjefart. Opplysningene er fremkommet etter telefonsamtale med alle rederiene i januar 1998, men med noen suppleringer.

³ Bergen, Florø, Måløy, Torvik, Ålesund, Molde, Kristiansund, Trondheim, Rørvik, Brønnøysund, Sandnessjøen, Nesna, Ørnes, Bodø, Stamsund, Svolvær, Stokmarknes, Sortland, Risøyhamn, Harstad, Finnsnes, Tromsø, Skjervøy, Øksfjord, Hammerfest, Havøysund, Honningsvåg, Kjøllefjord, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Vadsø, Kirkenes

DK-NOR

DK-NOR har 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 er etter behov. Turen nordover tar 12 dager, og avgangsdagene er faste.

Jon Berg

Jon Berg har 3 båter som går fra Trondheim og nordover til Kirkenes, og som er 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

Namsos Trafikkselskap har en kystgodsbåt som trafikkerer 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.

Stavangerske linjefart

Stavangerske har 1 skip som går 14-dagers rundtur fra Sandnes til Tromsø (25 havner) og i retur (18 havner), og ett skip som går i 14-dagers rute fra Hirtshals til Oslo og nordover til Tromsø og tilbake (begge disse er samseilinger med Nor-Cargo). Disse skipene transporterer det meste av containere, stykkgoods og paller. Båtene har tungløftkraner og sideport.

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.

Seatrans ANS

Seatrans ANS har 2 båter som 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.

Seatrans har også en båt som går i tre-ukers fart fra Alta til England, Holland og Danmark og tilbake. Båten er på ca 4000 tonn.

DFDS Tollpost Globe

Rederiet har en 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 containere. Båten gjør tre slike turer pr. uke.

North Sea Containerline

Selskapet har en rute som mellom Bodø, Mo i Rana, i tillegg til 4 havner på Vestlandet, og Rotterdam og Immingham. Også andre havner kan anløpes på forespørsel. Båten anløper Bodø og Mo i Rana en gang hver 2.uke. Turen til Kontinentet tar ca en uke.

8.2 Jernbane

8.2.1 Nordlandsbanen

Nordlandsbanen er det ordinære jernbanetilbudet som knytter Nord-Norge sammen med resten av landet. Jernbaneverket investerer i dag i å utvide tunnelprofilene på Nordlandsbanen slik at det skal bli mulig å frakte semitrailere med pendeltogene som går på banestrekningen i dag.

8.2.2. Arctic Rail Express (ARE)

I september 1994 lanserte NSB Gods og SJ Gods "ARE 1" som et alternativt transporttilbud for næringslivet. ARE kjører strekningen Oslo - Narvik gjennom Sverige (1950 kilometer) på ca 27 timer. Siden 1996 omfatter transporttilbudet også Finnmark, der Gällivare i Sverige brukes til å koble til eller fra vogner for videretransport med bil til deler av fylket. I Sverige prioriteres fremføring av ARE foran persontogtrafikken, noe som ikke er hovedregelen for godstog forøvrig. ARE er Europas lengste direkte togrelasjon, og skal også være Europas raskeste grensepasserende godstog med en gjennomsnittshastighet på 73 km/t. ARE er i dag et godt etablert transporttilbud til de nordligste delene av Norge og har økende omsetning og markedsandeler.

ARE 2 er fra år 2000 innført som et tilbud bl.a. for termotransporter mot kontinentet. I første omgang er dette en videreutvikling av dagens ARE 1 mot sydsvenske fergeterminaler. Fra 4.8.00 kjøres ARE-toget fra Narvik til Malmö direkte videre til Padborg på 36 timer. Forlengelsen er kommet spesielt med tanke på å imøtekomme fisketransportørene.

Etter åpningen av Øresundbroen ble det også opprettet ett nytt pendeltog mellom Oslo og Padborg med blant annet fisk. I starten går toget bare hver fredag. Toget frakter containere, veksellak og semitrailere. Med avgang fra Alnabru i Oslo fre-

dag kveld til Padborg lørdag, er det god forbindelse videre til fiskemarkedene i Frankrike og Italia. Dette er en rute som spesielt er opprettet for å rekke de viktigste fiskemarkedene i Europa "over helgen". Returen fra Padborg til Alnabru er tilpasset slik at frukt og grønt kan være på markedene i Trondheim, Bergen, Stavanger og Oslo mandag morgen. Returtransporter samordnes med Arctic Rail-produktet.

8.2.3 Baltic Rail Express

Baltic Rail Express er et pendeltog mellom Oslo og Stockholm som frakter containere, vekselflak og semitrailere. Fra terminalen i Stockholm er det gode forbindelser til blant annet Åbo og Helsingfors i Finland, Tallinn i Estland, Riga i Latvia og Klaipeda i Litauen. Fra Alnabruterminalen i Oslo er det gode forbindelser videre til Bergen, Kristiansand, Stavanger, Åndalsnes, Trondheim, Bodø og Osloregionen. Baltic Rail Express er etablert i samarbeid mellom NSB Gods i Norge og Rail Combi AB i Sverige.

8.2.4 Gøteborg-Oslo Rail Express

Gøteborg-Oslo Rail Express (GORE) er et tog mellom Oslo og Gøteborg som frakter sjøcontainere. Fra høsten-2000 fraktes også semitrailere og vekselflak. Toget, som er et samarbeid mellom NSB Gods og Rail Combi AB, kjører direkte mellom Oslo og Gøteborg og har daglig avgang i begge retninger.

Med dette togtilbudet har Gøteborg havn fått en større nærhet til Norge. Gøteborg Havn har mer enn 200 ankomster/avganger pr. uke fra/til Kontinentet, Storbritannia, Asia og USA.

Terminalen i Oslo er et transportnav som tilbyr transporter i NSBs regi til Bergen, Kristiansand, Stavanger, Åndalsnes, Trondheim, Bodø, Narvik og i Oslo-regionen.

Tabell 20: Oversikt over rutetilbud for godstransport mellom Nord-Norge og resten av landet, samt mellom Nord-Norge og utenlandske destinasjoner.

	Fra	Til	Produkt	Avganger/uke (en vei)	Tid
Jernbane					
Nordlandsbanen	Bodø	Oslo	Vognlast	5 (4)	46 (40) t
Nordlandsbanen	Bodø	Oslo	CombiX	11	22 t
ARE I	Narvik	Oslo	CombiX	6	27 t
ARE II	Narvik	Padborg	CombiX	1	36 t
Scandinavian Rail Express	Oslo	Kontinentet (Malmö, Trave- münde, Rostock, Bochum, Neuss, Mannheim, München, Basel, Milano, Verona)	CombiX	5	36 t (Basel)
Baltic rail express	Oslo	Stockholm m/forbindelse til Finland, Russland, etc			
GORE	Oslo	Gøteborg (- transittid til Bodø) (- transittid til Narvik)	CombiX	5	10 t (35 t) (51 t)

TØI rapport 574/2002

8.2.5 Godstog Posisjonssystem (GPS) med avviksinformasjon

Fra januar 1999 har NSB Gods tilrettelagt en løsning for å kunne tilby kundene bedre informasjon om fremføringen av godstogene i Norge. Målet var å kunne tilby avviksrapportering via Internett ved hjelp av GPS (Global Positioning System). Gjennom Internett kan kundene følge med på hvor deres transportertil enhver tid befinner seg. NSB Gods er først ute i Europa med å ta dette systemet i bruk på jernbane. Prosjektet baseres på GPS, GSM telefoni med SMS-dataoverføring til Internettserver og kartinformasjon.

I tillegg til forbedret kundeinformasjon, skal systemet brukes internt til vedlikeholdskontroller, forbedret lokomotivdisponering og et elektronisk meldingssystem mellom stasjonært og kjørende personell.

Systemet blir videreutviklet og forbedret i samarbeid med utvalgte pilotkunder. Det blir utviklet en løsning der kundene kan spesifisere hva første Internettside skal inneholde. Gjennom denne siden kan de også komme i kontakt med transportledelsen ved hjelp av e-mail, slik at de kan holdes løpende orientert om sine transportert. Opplysninger om fremførings- og rutetider, når transporten skal stilles for lasting eller lossing osv. Av de informasjonene som GTPS kan gi kan kunden på denne måte sette fokus på den eller de opplysningene som for den enkelte kunde er viktigst.

9 Referanser

Barlaup, T (1998):

Norsk kystfart - En kunnskapsoversikt. TØI-notat 1099/1998. Oslo,
Transportøkonomisk institutt.

Ingebrigtsen S, Madslie, A og Sætermo I-A (1997):

Nasjonal nettverksmodell for godstransport (NEMO). TØI-rapport 348/1997.
Oslo, Transportøkonomisk institutt 1997.

Norsk Reiseinformasjon A/S (1998):

Rutebok for Norge. Oslo, 1998.



Transportøkonomisk institutt

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefonnr: 22 57 38 00 Telefaksnr: 22 57 02 90

Arbeidsdokument av 2. april 2001
O2648 Næringslivets transportbehov i Nordland
Cand oecon Marit Killi

Vedlegg 3
TØ/1324/2001

Næringslivets transporter i, til/fra og gjennom Nordland

Innhold

1	Registrering av næringslivets transporter.....	47
2	Overordnet kartlegging av godstransporter i og til/fra Nordland fylke ...	48
3	Godsmengder mellom Nordland og utlandet fordelt på transportmåte og varekategori.....	49
3.1	Eksport fra Nordland	50
3.2	Import til Nordland.....	53
4	Godsmengder mellom Nordland og andre landsdeler fordelt på transportmåte.....	56
5	Transittransporter	59

*Godstransporter innen, til og fra
Nordland og Nord-Norge*

1 Registrering av næringslivets transport

For bedre å kunne vurdere virkningene av infrastrukturinvesteringer vil vi i dette kapitlet gi en oversikt over transportstrømmer til og fra Nordland så langt det lar seg dokumentere ved hjelp av offentlig statistikk. Det legges vekt på å lage en oversikt over følgende faktorer som beskriver godsstrømmene:

- næringsstruktur i Nordland
- godsstrømmenes sammensetning
- retningsbalanse
- dagens transportmiddelfordelig for transport til og fra Nordland

Transportene på makronivå er beskrevet med hensyn til transport til/fra Nordland og transittransporter gjennom Nordland. Det overordnede mønsteret for transportene er supplert med opplysninger om transportene av de viktigste import- og eksportprodukter til og fra fylket i kapittel 3.2.

I dokumentet er bruttoprodukt etter næring basert på SSBs fylkesvise nasjonalregnskap fra 1997.

Datamaterialet om godsstrømmer i Norge bygger på Lastebiltellingen og Sjøfartstillingen fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og data fra NSB Gods. Statistikken fra SSB er utvalgsstatistikk, noe som fører til at den ikke dekker transport mellom alle kommuner i Norge. Derfor er den komplementert med diverse statistikk fra SSB som angir produksjon og forbruk i kommuner og fylker (Primærnæringsstatistikk, Industristatistikk, Varehandelsstatistikk m.v.) Materialet er bearbeidet og satt sammen ved TØI, og utgjør en vesentlig del av datagrunnlaget for den nasjonale nettverksmodellen for godstransport, NEMO (Ingebrigtsen et al, 1997). Det må fremheves at det er usikkerhet knyttet til dette materialet og det gir ikke et eksakt bilde av godsstrømmer i Norge, men kan brukes for å få en grov oversikt.

Dataene er en kombinasjon av årene 1993-1996, som skyldes at det ikke har vært avholdt noen sjøfartstelling siden 1993. Dessuten har vi heller ikke nyere data enn fra 1995 fra NSB Gods som viser godsets opprinnelse, destinasjon og varegruppe. De sammensatte dataene skal representere aktiviteten i ett år.

I NEMO er godsstrømmene inndelt i fire varegrupper: Stykkgoods, tømmer- og trelast, tørrbulk og oljeprodukter. Dataene fra NSB Gods inkluderer ikke malmtrafikk på Ofotbanen. En del av NSBs spesialstrekninger med bulktransport inngår heller ikke i datamaterialet.

SSBs utenrikshandelstatistikk fra 1999 er benyttet til å studere transportmiddel- og varesammensetning ved import og eksport. Utenrikshandelstatistikken inneholder opplysninger om vareslag, transportmiddel ved grensepassering, og produksjonsfylke ved eksport, tollstedsfylke ved import og henholdsvis eksport- eller importland.

2 Overordnet kartlegging av godstransporter i og til/fra Nordland fylke

For å få en forståelse av transportbehovet i Nordland har vi i tabell 3.1 sett på bruttoprodukt etter næring for Nordland sammenliknet med Nord-Norge under ett og for Norge. Næringsstrukturen målt etter bruttoprodukt sier noe om den økonomiske aktivitet og produksjon i et område. Utviklingen i bruttoproduksjonsverdi i de vareproduserende næringer (målt i faste priser) vil kunne ha en sammenheng med utviklingen i godsstrømmene og følgelig også i etterspørselen etter transporttjenester.

Tabell 1: Bruttoprodukt etter næring. Tall i mill kr.

	Norge	Nordland	Troms	Finmark	Nordland andel	Nordnorsk andel
Primærnæring	21702	1962	1373	710	9,0 %	19 %
Fiske og fiskeoppdrett	7568	1361	847	630	18,0 %	38 %
Jordbruk, jakt og viltstell	11275	547	496	78	4,9 %	10 %
Skogbruk	2859	54	30	2	1,9 %	3 %
Olje og bergverk	172518	761	31	184	0,4 %	1 %
Olje og gassutvinning	170355	632	4		0,4 %	0 %
Bergverk	2163	129	27	184	6,0 %	16 %
Industri	120782	4145	1619	792	3,4 %	5 %
Fiskeforedling	4020	632	392	463	15,7 %	37 %
Metallindustri	8921	1355			15,2 %	15 %
Nærings og nytelsesmiddelindustri ellers	13732	436	339	80	3,2 %	6 %
Forlag og grafisk industri	13569	284	238	82	2,1 %	4 %
Transportmiddelindustri	8654	231	179	60	2,7 %	5 %
Metallvareindustri	7259	216	98	15	3,0 %	5 %
Oljeraffinering og kjemisk industri	12508	276	11	3	2,2 %	2 %
Trelast og trevareindustri	4806	203	60	9	4,2 %	6 %
Mineralproduktindustri	4815	180	46	43	3,7 %	6 %
Maskinindustri	9842	110	69	15	1,1 %	2 %
Elektroteknisk og optisk industri	10421	113	30		1,1 %	1 %
Møbelindustri og annen industri	4730	50	25	22	1,1 %	2 %
Tekstil og bekledningsindustri	2280		94		0,0 %	4 %
Gummivare og plastindustri	2630	55	38		2,1 %	4 %
Treforedling	5004	4			0,1 %	0 %
Oljeplattformer	7591				0,0 %	0 %
<i>Vareprod næringer</i>	<i>315002</i>	<i>6868</i>	<i>3023</i>	<i>1686</i>	<i>2,2 %</i>	<i>3 %</i>
Alle næringer	977083	35633	23403	10100	3,6 %	7 %

Kilde SSB Fylkesvis nasjonalregnskap1997.

Vi ser her at de klart største enkelt næringene i Nordland er fiske og fiskeoppdrett, fiskeforedling og metallindustrien. Metallindustrien er, i motsetning til de andre nordligste fylkene, en viktig næring i Nordland sammen med fiskeindustrien. Fiske- og fiskeoppdrett utgjør sammen med fiskeforedlingsindustrien 29 prosent av samlet bruttoproduksjon blant de vareproduserende næringer i Nordland, mens metallindustrien alene utgjør 20 prosent. Bergverk og jordbruksnæringen er

også viktige næringer i Nordland. Alle disse næringene har relativt sett et høyere bruttoprodukt i Nordland og Nord-Norge enn gjennomsnittet for hele landet.

På grunnlag av basismatrisene i den nasjonale nettverksmodellen for godstransport, NEMO, har vi hentet ut opplysninger om retningsbalansen for gods som skal til og fra Nordland, fordelt på fire varegrupper. Dette er presentert i tabell 2 under.

Tabell 2: Godsmengder til og fra Nordland. Alle tall i 1000 tonn.

	Import	Innenriks "import"	Sum import til Nordland	Eksport	Innenriks "eksport"	Sum eksport fra Nordland	Retningsbalansen
Stykkgoods	157	586	743	543	678	1221	-478
Tømmer og trelast	97	36	133	5	137	142	-9
Tørrbulk	2168	400	2568	2571	598	3169	-601
Flytende bulk	39	404	443	0	41	41	402
Sum	2461	1426	3887	3119	1454	4573	-686

TØI rapport 574/2002

For godsstrømmer internt i Nordland ble det transportert 13.700.000 tonn i 1996.

Med innenriks import og innenriks eksport, mener vi det som transporteres til og fra Nordland fra andre deler av landet, det vil si at transport innenfor fylket er holdt utenfor. Det framkommer at det totalt sett transporteres mer ut enn det som transporteres til Nordland, men at retningsbalansen varierer for de fire varegruppene: Stykkgoods, tømmer og tørrbulk har alle et eksportoverskudd ut av landsdelen, mens det importeres mer våtbulk til enn det som eksporteres fra landsdelen. For å få økonomisk lønnsomhet i et transportopplegg er det viktig at ikke retningsbalansen er for skjev.

3 Godsmengder mellom Nordland og utlandet fordelt på transportmåte og varekategori

I dette kapittelet gis det en oversikt på de viktigste varegruppene som eksporteres fra og importeres til Nordland fylke. Det er dessuten lagt vekt på å få fram transportmiddelfordeling ved grensepassering, transportvolum (målt i tonn) og hvilke handelsland som er de viktigste for Nordland. Alle dataene her er hentet fra den nyeste Utenrikshandelsstatistikken som er fra 1999, men vi har også i noen tilfeller sett på den relative utviklingen fra 1997. Dette har vi gjort for å få en indikasjon på stabiliteten i datamaterialet de seneste årene, og om det har vært noen endring i varesammensetning og transportmiddelfordeling disse to årene.

3.1 Eksport fra Nordland

Som vi ser av tabell 2 eksporteres det mer fra Nordland enn det som importerer. At det er et eksportoverskudd ut fra Nordland innebærer at det er eksporten som i første rekke er bestemmende for transportkapasiteten og følgelig også dimensjonerende for transportkostnadene i Nordland.

I de to påfølgende tabeller har vi satt opp en fordeling av de viktigste varegruppene som eksporteres fra Nordland, målt etter kvantum og verdi.

Tabell 3: Eksport fra Nordland etter vareslag. Tall i 1000 tonn og prosent. 1999.

	Nordland	Prosent	Endring 99/97
Metaller	984	30,0	1,12
Kjemiske produkter	681	20,8	0,79
Råmineraler og gjødningsstoff etc	522	15,9	0,94
Ikke metalliske mineraler m.m.	407	12,4	1,12
Kunstgjødsel	390	11,9	1,81
Fisk og fiskevarer	169	5,1	1,21
Andre varer	129	3,9	1,26
Sum	3280	100%	1,05

TØI rapport 574/2002

Målt etter eksportvolum er metaller, kjemiske produkter og råmineraler og gjødningsstoffer de viktigste vareslagene for Nordland. Samtidig har eksport av kjemiske produkter hatt den største reduksjonen fra 1997 til 1999. Med unntak av råmineraler og gjødningsstoff har alle de andre vareslagene hatt en økning i eksporten. Kunstgjødsel har hatt den største økningen. Eksport av kunstgjødsel fra Nordland er nesten blitt fordoblet fra 1997 til 1999. Vi ser at totalt sett har eksporten fra Nordland økt med 5 % i tilsvarende periode.

Tabell 4: Eksport fra Nordland etter vareslag. Alle tall i mill kr og prosent. 1999.

	Nordland	Prosent	Endring 99/97
Metaller	3776	44,4	0,98
Fisk- og fiskevarer	2960	34,8	1,35
Kjemiske produkter	431	5,1	1,04
Kunstgjødsel	411	4,8	2,09
Varer av ikke-metalliske mineraler	273	3,2	1,07
Råmineraler og gjødningsstoffer	85	1,0	1,05
Andre varer	572	6,7	1,20
Sum	8508	100%	
<i>Endring 99/97</i>	<i>1,14</i>	<i>14%</i>	

TØI rapport 574/2002

Vi ser av tabell 4 at eksportsammensetningen gir en ganske annen struktur, målt etter verdi. Med unntak av metaller preges produksjonen i Nordland av råvarer

som generelt har lav verdi. Fiskeindustrien utgjør mer enn en tredjedel av eksportverdien for varer produsert i Nordland, men bare 5 prosent av målt kvantum.

Endringen fra 1997 til 1999 viser en vekst på 14 prosent målt i verdi. Størst vekst har det vært for eksport av kunstgjødning, der verdien er mer enn fordoblet fra 1997 til 1999.

I tabell 5 har vi sett på transportmiddelfordelingen etter varegruppe. Vi ser at varer av ikke metalliske mineraler, malmer og avfall av metall og kunstgjødning går tilnærmet bare med skip. Råmineraler og gjødningsstoffer skiller seg ut ved at jernbanetransport benyttes i utstrakt grad: 35 prosent av eksportgodset transporteres på jernbane. Fisk og fiskevarer er den varegruppen som i størst grad transporteres på veg, og i tillegg går 10 prosent med ferge. Dette skyldes at det stilles særlige krav til transport av fisk, både med hensyn til transporttid, men ikke minst at det er en uavbrutt kjøle- eller frysekjede fra opprinnelse til destinasjon. Denne varegruppen utgjør dessuten nesten hele flytransporten for varer som produseres i Nordland, men flyfrakt utgjør bare 2 prosent av transportmengdene for fisk.

Tabell 5: Transportmiddelfordeling ved grensepassering, etter vareslag. Eksport. Alle tall i prosent. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Fly	Sum
Råmineraler og gjødningsstoffer etc	64	0	35	1	0	100 %
Metaller	92	0	4	4	0	100 %
Kjemiske prod	93	0	6	1	0	100 %
Varer av ikke metalliske mineraler	99	0	0	1	0	100 %
Fisk og fiskevarer	60	10	0	27	2	100 %
Malmer og avfall av metall	99	0	1	1	0	100 %
Kunstgjødning	100	0	0	0	0	100 %
Andre varer	86	0	0	14	0	100 %
Sum	88	1	8	3	0	

TØI rapport 574/2002

Tabell 6 viser transportmiddelfordeling etter eksportland. Vi ser her at hele 88 prosent av all eksport fra Nordland er sjøtransport. Jernbanen utgjør 8 prosent, mens veg utgjør 3 prosent. Transportmiddelfordelingen avhenger i første rekke av landenes beliggenhet og varesammensetning. Sverige skiller seg klart ut som det landet med desidert høyest jernbaneandel. Russland er det landet med nest størst jernbaneandel (10 prosent). Transporter til Danmark, Finland og Frankrike foruten Sverige, skiller seg ut som dem med høyest vegtransportandel (henholdsvis 16, 14, 8 og 7 prosent).

Flytransporter er begrenset til oversjøiske transport, dvs i hovedsak til Østen.

Tabell 6: Transportmiddelfordeling etter eksportland. Alle tall i prosent og andel av eksport. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Fly	Sum	Andel av eksport
Tyskland	98 %	1 %	0 %	1 %	0 %	100 %	0,19
Sverige	49 %	0 %	44 %	7 %	0 %	100 %	0,16
Storbritannia og Irland	99 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,13
Nord-Amerika	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,12
Nederland	99 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,11
Finland	83 %	0 %	3 %	14 %	0 %	100 %	0,06
Danmark	79 %	5 %	0 %	16 %	0 %	100 %	0,04
Østen	96 %	1 %	0 %	0 %	3 %	100 %	0,03
Russland	86 %	0 %	10 %	5 %	0 %	100 %	0,03
Frankrike	89 %	3 %	0 %	8 %	0 %	100 %	0,03
Polen	96 %	0 %	3 %	1 %	0 %	100 %	0,03
Afrika	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0,02
Andre land	92 %	1 %	3 %	4 %	1 %	100 %	0,06
Sum	88 %	1 %	8 %	3 %	0 %	100 %	1,00

TØI rapport 574/2002

Tabell 7 viser hvordan varegruppene fordeler seg mellom de viktigste eksportlandene.

Det framgår av tabellen at for de fleste varegrupper er bestemmelsessted konsentrert til en liten gruppe av land. Fisk skiller seg på den annen side klart ut ved at denne varegruppen eksporteres til langt flere land enn de øvrige produktene. Dette fører til at for fisk kreves det et atskillig mer komplisert transportsystem enn for de øvrige produktene. Også metaller eksporteres til flere land enn de øvrige varegruppene.

Tabell 7: Varegrupper etter eksportland. Alle tall i prosent. 1999.

	Metaller	Kjem. prod.	Rå gjødn.stoffer, malmer, etc	Varer av ikke-metalliske mineraler	Kunst-gjødsel	Fisk- og fiske-varer	Andre varer	Sum
Tyskland	25 %	48 %	7%	0 %	0 %	6 %	0 %	19 %
Sverige	12 %	18 %	49%	1 %	4 %	3 %	5 %	16 %
Storbritannia og Irland	16 %	0 %	12%	0 %	42 %	4 %	22 %	13 %
Nord-Amerika	3 %	0 %	0%	83 %	7 %	1 %	2 %	12 %
Nederland	2 %	28 %	14%	0 %	14 %	2 %	22 %	11 %
Finland	15 %	2 %	2 %	0 %	0 %	2 %	23 %	6 %
Danmark	3 %	1 %	9 %	0 %	4 %	13 %	3 %	4 %
Østen	7 %	0 %	2 %	0 %	1 %	6 %	1 %	3 %
Russland	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	34 %	16 %	3 %
Frankrike	4 %	1 %	0 %	0 %	6 %	6 %	4 %	3 %
Polen	2 %	0 %	2 %	0 %	9 %	9 %	0 %	3 %
Afrika	0 %	0 %	2 %	16 %	0 %	1 %	0 %	2 %
Andre land	11 %	1 %	0 %	0 %	13 %	14 %	2 %	6 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	0 %	100 %

TØI rapport 574/2002

3.2 Import til Nordland

Vi vil nå gi en oversikt over import til Nordland. For import har utenrikshandelsstatistikken bare oversikt over tollstedsfylke. Det er derfor viktig å være klar over at tollstedsfylke kan avvike fra endelig destinasjonssted, fordi tollsted er det fylket der varen blir tollbehandlet. Det forekommer derfor at tollbehandlingssted blir registrert ved grensepassering, eller på adressen til bedriftens hovedkontor.

I tabell 8 og 9 har vi sett på import etter vareslag, målt etter henholdsvis volum og verdi. I tabell 8 ser vi at det er flere av de samme hovedvaregruppene som er dominerende for eksport som også inngår som de viktigste importproduktene, men rekkefølgen er forskjellig. Malmer og metallavfall og råminerale og gjødningsstoffer er de to viktigste hovedvaregruppene (målt i kvantum) og utgjør i sum mer enn 50 prosent av importerte mengder. Dette er råvarer som inngår til produksjonsvirksomheten i Nordland.

Av tabellen framgår det også at Nordland har noe import av fisk. Dette er i første rekke fisk som går til fiskeindustrien og som fôr til oppdrettsnæringen. I tillegg kommer fangst med russiske og islandske trålere som ilandføres i Norge, før den transporteres videre med reefers (termobåter) til havn i Russland og Island. Dette er imidlertid ren transitttrafikk og blir derfor ikke registrert i Utenrikshandelsstatistikken.

Tilsvarende som for eksport økte importen fra 1997 til 1999 i sum for Nordland (målt i tonn), men økningen i importen var noe lavere enn økningen i eksporten. Størst har økningen vært for samlegruppen andre varer der en bl a finner mye ferdigvarer (herunder forbruksvarer) og malmer og metallavfall. Import av metaller, tømmer/trelast og fisk er redusert med fra 23 til 36 prosent i perioden 1997 til 1999.

Tabell 8: Import til Nordland etter vareslag. Tall i 1000 tonn og prosent. 1999.

	Nordland	Prosent	Endring 99/97
Malmer og metallavfall	1160	43	1,25
Råminerale og gjødningsstoffer	406	15	1,07
Kull, koks, briketter	320	12	1,10
Kjemiske produkter	167	6	0,78
Metaller	161	6	0,77
Kunstgjødsel	139	5	1,02
Tømmer, trelast og kork	68	3	0,70
Fisk og fiskevarer	18	1	0,64
Andre varer	250	9	1,42
Sum	2688	100	1,09

TØI rapport 574/2002

Tabell 9 viser verdi av import etter vareslag. Vi ser at når vi måler importen etter verdi er det flere vareslag som utgjør 3 prosent eller mer av importen enn når den måles etter volum. Den største forskjellen ser vi for malmer og metaller som er det viktigste vareslaget uansett om vi måler etter volum eller verdi, men som etter volum utgjør 43 prosent av importen, mens den bare utgjør 18 prosent av im-

porten når vi måler etter verdi. Dette betyr at dette er varer med lavere enhetsverdi enn gjennomsnittet.

I perioden 1997 til 1999 har importen økt med 6 prosent i verdi, mens eksporten har økt med 14 prosent, målt i verdi, i tilsvarende periode.

Tabell 9: Import til tollstedsfylke Nordland etter vareslag. Tall i mill kr og prosent. 1999.

	Nordland	Prosent
Malmer og avfall av metall	756	18
Metaller	397	10
Fisk, krepsedyr og bløtdyr	293	7
Maskiner og elektroniske apparater	249	6
Forstoffer for dyr	230	6
Kull, koks og briketter	209	5
Post uspes, div ferdigvarer, prefab. bygn. etc	196	5
Kjemiske produkter	195	5
Tømmer og trelast	184	4
Lær-, pels-, og stoffvarer	183	4
Industrimaskiner og utstyr	138	3
Kunstgjødsel	137	3
Råmineraler og gjødningsstoffer	135	3
Andre varer	848	20
Sum	4148	100
<i>Endring 99/97</i>	<i>1,06</i>	<i>6</i>

TØI rapport 574/2002

I tabell 10 ser vi på transportmiddelfordeling etter vareslag. Sjøtransport er enda mer dominerende ved import enn ved eksport for varer til Nordland. Hele 95 prosent av importerte varer til Nordland kommer med båt, mens 4 prosent kommer med bil og bare 1 prosent med jernbane.

Det er særlig en varegruppe som skiller seg ut fra de andre mht til transportmiddelfordelingen ved import, og det er gruppen tømmer, trelast og kork. Det framgår av tabell 11 (under) at denne varegruppen kommer fra Sverige. Vegtransport er et transportalternativ som benyttes relativt mye fra Sverige, noe fra Russland og Tyskland og for samlegruppen andre land (som blant annet inkluderer Danmark).

Tabell 10: Transportmiddelfordeling etter vareslag. Import. Alle tall i prosent av kvantum. 1999.

	Sjø	Ferge	Veg	Jernbane	Sum
Malmer og metallavfall	100	0	0	0	100
Rå gjødningsstoff, etc	99	0	1	0	100
Kull, koks, briketter	100	0	0	0	100
Kjemiske produkter	97	0	2	2	100
Metaller	94	0	4	2	100
Kunstgjødsel	100	0	0	0	100
Tømmer, trelast og kork	14	0	84	2	100
Andre varer	78	0	15	7	100
Sum	95	0	4	1	100

TØI rapport 574/2002

Tabell 11: Transportmiddelfordeling etter importland. Alle tall i prosent. 1999.

	Sjø	Ferge	Jernbane	Veg	Sum	Andel
Russland	99	0	0	1	100	0,17
Sør-Amerika	100	0	0	0	100	0,13
Tyskland	99	0	0	1	100	0,11
Afrika	100	0	0	0	100	0,09
Sverige	54	0	10	35	100	0,09
Tyrkia	100	0	0	0	100	0,07
Nederland	100	0	0	0	100	0,07
Spania	100	0	0	0	100	0,04
Ukraina	100	0	0	0	100	0,04
Nord-Amerika	100	0	0	0	100	0,02
Storbritania	100	0	0	0	100	0,2
Andre land	95	0	0	5	100	0,15
Sum	95	0	1	4	100	1,00

TØI rapport 574/2002

De viktigste importlandene for Nordland er Russland (17 prosent), Sør-Amerika (13 prosent) og Tyskland (11 prosent).

Til slutt i dette kapittelet har vi sett på varegrupper etter importland. Ved å sammenlikne tabell 7 med tabell 12 ser vi at ved eksport fra Nord-Norge er landene på kontinentet en viktig del av markedet, mens det ved import er mer fjerntliggende land som varene kommer fra.

Tabell 12: Varegrupper etter importland. Alle tall i prosent. 1999.

	Malmer og metall- avfall	Råmin. og gjødn.	Kull, koks, briketter	Kjem. prod.	Me- taller	Kunst- gjøds	Tømmer, trelast og kork	Andre varer	Sum
Russland	34	35	0	0	8	19	0	4	100
Sør-Amerika	97	0	0	0	0	0	0	3	100
Tyskland	63	6	0	0	26	1	0	4	100
Afrika	100	0	0	0	0	0	0	0	100
Sverige	0	34	1	2	1	12	24	26	100
Tyrkia	100	0	0	0	0	0	0	0	100
Nederland	0	12	57	7	0	1	0	23	100
Spania	0	100	0	0	0	0	0	0	100
Ukraina	0	0	0	100	0	0	0	0	100
Nord- Amerika	0	0	54	28	8	0	0	10	100
Storbritania	0	0	89	0	0	0	0	11	100
Andre land	10	8	27	9	11	6	3	26	100
Sum	43	15	12	6	6	5	3	10	100

TØI rapport 574/2002

4 Godsmengder mellom Nordland og andre landsdeler fordelt på transportmåte

I dette kapitlet ser vi på sammensetningen av dagens transportstrømmer til og fra Nordland, med hensyn til hvor godset har sin opprinnelse og destinasjon i Norge og transportmiddelfordelingen på de ulike relasjoner. Tabell 13 under viser hvordan transportmengdene fra Nordland fylke fordeler seg etter henholdsvis transporter internt i fylket og transporter som går til andre landsdeler.

I alt utgjør internttransporter i Nordland 13,7 millioner tonn, mens det går 3 millioner tonn mellom Nordland og resten av landet. Størst varevolum finner vi på relasjonen til/fra Trøndelag, Møre og Romsdal og Troms, mens forbindelsen Nordland og Oslo/Akershus/Østfold skiller seg klart ut som den tyngste jernbane-relasjonen.

Tabell 13: Godsmengder internt og til/fra Nordland, etter fylke.
Alle tall i 1000 tonn.1995.

Fra fylker	Til fylker								Sum
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Veg									
1 OslAkeØst						47,8			
2 BusVesTelHedOppl						40,9			
3 AgdRog						43,3			
4 HordSoFj						23,8			
5 TrøndMørRo						105,7			
6 Nordland	47,5	62,6	11,7	14,8	140,4	12754,6	111,1	8,8	13151,5
7 Troms						154,4			
8 Finnmark						4,7			
Sum						13175,2			
Jernbane									
1 OslAkeØst						172,9			
2 BusVesTelHedOppl						9,8			
3 AgdRog						0,3			
4 HordSoFj						0,3			
5 TrøndMørRo						89,5			
6 Nordland	143,1	1,9	2,1	0,1	47,6	25,7	0	0	220,5
7 Troms						0			
8 Finnmark						0			
Sum						298,5			
Sjø									
1 OslAkeØst						14,6			
2 BusVesTelHedOppl						89,1			
3 AgdRog						132,4			
4 HordSoFj						106,2			
5 TrøndMørRo						234,1			
6 Nordland	41,1	21	185,6	138,9	317,3	924,4	192,2	33	1853,5
7 Troms						174,4			
8 Finnmark						41			
Sum						1716,2			
Alle transportmidler									
1 OslAkeØst						235,4			
2 BusVesTelHedOppl						139,8			
3 AgdRog						175,9			
4 HordSoFj						130,3			
5 TrøndMørRo						429,3			
6 Nordland	231,7	85,5	199,3	153,8	505,3	13704,7	303,3	41,9	15225,5
7 Troms						328,7			
8 Finnmark						45,7			
Sum						15189,8			

TØI rapport 574/2002

Tabell 14 viser transportmiddelfordelingen i prosent for hver relasjon, og er direkte avledet av tabellen over.

Tabell 14: Transportmiddelfordeling (i prosent) for gods som går til og fra Nordland.

Fra Fylker	Til fylker							
	1	2	3	4	5	6	7	
Veg								
1 OslAkeØst						20 %		
2 BusVesTelHedOppl						29 %		
3 AgdRog						25 %		
4 HordSoFj						18 %		
5 TrøndMørRo						25 %		
6 Nordland	21 %	73 %	6 %	10 %	28 %	93 %	37 %	21 %
7 Troms						47 %		
8 Finnmark						10 %		
Jernbane								
1 OslAkeØst						73 %		
2 BusVesTelHedOppl						7 %		
3 AgdRog						0 %		
4 HordSoFj						0 %		
5 TrøndMørRo						21 %		
6 Nordland	62 %	2 %	1 %	0 %	9 %	0 %	0 %	0 %
7 Troms						0 %		
8 Finnmark						0 %		
Sjø								
1 OslAkeØst						6 %		
2 BusVesTelHedOppl						64 %		
3 AgdRog						75 %		
4 HordSoFj						82 %		
5 TrøndMørRo						55 %		
6 Nordland	18 %	25 %	93 %	90 %	63 %	7 %	63 %	79 %
7 Troms						53 %		
8 Finnmark						90 %		

TØI rapport 574/2002

Av transportene som går ut av landsdelen (dvs Nord-Norge), viser det seg at det er gods fra Nordland som har lavest vegtransportandel. For transporter mellom Nordland og Oslo har jernbanen svært høy transportmiddelandel: Hele 73 prosent av godset som kommer fra Oslo går på jernbane, mens tilsvarende andel for godset som skal motsatt veg er 62 prosent. I og med at statistikken fra NSB er stasjons-til-stasjonsstatistikk, innebærer dette at det i tallene for jernbane fra Nordland også er transporter med opphav eller destinasjon i Troms eller Finnmark, men som transporteres på veg til Narvik eller Bodø for videre jernbanetransport.

I tabell 15 har vi skilt ut henholdsvis fylkesinterne, landsdelsinterne (Nord-Norge) og transportert til landet for øvrig, for å få fram hvordan transportmiddelfordelingen varierer mellom disse gruppene.

Tabell 15: Transportmiddelfordeling etter transportavstand. 1995.

	Nordland	Troms	Finnmark	Sum
Fylkesinterne transportert				
Veg	93 %	90 %	95 %	93 %
Jernbane	0 %	0 %	0 %	0 %
Sjø	7 %	10 %	5 %	7 %
Landsdelsinterne transportert				
Veg	90 %	83 %	91 %	89 %
Jernbane	0 %	0 %	0 %	0 %
Sjø	9 %	17 %	9 %	11 %
Transportert til landet for øvrig				
Veg	24 %	25 %	29 %	25 %
Jernbane	20 %	0 %	0 %	13 %
Sjø	56 %	75 %	71 %	62 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %

TØI rapport 574/2002

Veg er det dominerende transportmiddel både for fylkes- og landsdelsinterne transportert, men også sjøtransport benyttes i noe grad, selv for fylkesinterne transportert i Nord-Norge. For transportert ut og inn av landsdelen er sjøtransport det dominerende transportmiddel: Mer enn 70 prosent av transportene fra Troms og Finnmark transporteres sjøvegen. For transportert fra Nordland er sjøtransportandelen betydelig lavere, men differansen tilsvarer nokså nøyaktig jernbanens andel av transportene.

5 Transittransportert

Det vil også være interessant å se på hvor stor andel av transporten i Nordland som er transittransportert, det vil si transportert som både har sin opprinnelse og destinasjon utenfor Nordland, men som kjører gjennom Nordland. Det vil her kun være aktuelt å se på gods som går på veg, siden jernbanen ikke går lenger nord enn Narvik. I tabell 16 nedenfor har vi oversikt over godsmengder som går til og fra de tre nordligste fylkene, målt i 1000 tonn.

Tabell 16: Godsmengder internt og til/fra Nord-Norge, etter fylke.
Alle tall i 1000 tonn. 1995.

Fra	Til fylker								Sum
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Veg									
1 OslAkeØst						47,8	53,6	38,2	139,6
2 BusVesTelHedOppl						40,9	15,5	14,2	70,6
3 AgdRog						43,3	18,4	20,6	82,3
4 HordSoFj						23,8	12,3	16,1	52,2
5 TrøndMørRo						105,7	14,8	6,6	127,1
6 Nordland	47,5	62,6	11,7	14,8	140,4	12754,6	111,1	8,8	13151,5
7 Troms	22,1	28,5	5,4	5,4	29,5	154,4	4322,5	21,8	4589,6
8 Finnmark	10,9	10,7	2,5	2,5	5,5	4,7	13,7	3231,1	3281,6
Sum	80,5	101,8	19,6	22,7	175,4	13175,2	4561,9	3357,4	21494,5

TØI rapport 574/2002

Av tabellen ser vi at i 1995 ble det transportert 210 300 tonn fra fylker sør for Nordland til Troms og Finnmark, mens det ble transportert 123 000 tonn til fylker sør for Nordland fra Troms og Finnmark, hvorav det meste kom fra Oslo, Akershus og Østfold og skulle til Troms og Finnmark. Det er nærliggende å tro at det meste av denne transporten har gått gjennom Nordland. En annen mulighet er at varene er transportert over Skibotn, gjennom Sverige, og derfra inn i Norge igjen sør for Nordland. Ved hjelp av NEMO fant vi at disse transportene utgjorde en svært liten del av de innenlandske transitttransportene gjennom Nordland. Av transporten fra Tromsø og Finnmark gikk 160 tonn via Sverige, mens kun 86 tonn gikk til Tromsø og Finnmark via Sverige.

Vi kan dermed konkludere med at innenlands transitttransport for Nordland i 1995 var ca 433 000 tonn.

Når det gjelder transitttransport gjennom Nordland som kommer fra eller skal til utlandet viser tall vi har funnet i NEMO at dette er tilnærmet lik null. Godstransport på veg som skal til/fra Troms eller Finnmark fra/til utlandet går via Sverige, Finland eller Russland.