

*Øystein Linnestad og
Geir Morten Mosleth*

**Forprosjekt «Godstransport på
kysten»**

Notater

Innhold

Innhold	1
Figuroversikt.....	2
Tabelloversikt	2
Sammendrag	3
Kapittel 1 - Innledning	4
Kapittel 2 - Om havnestatistikken	5
Kapittel 3 - Kort beskrivelse av PORTwin	6
Kapittel 4 - Havnestatistikken.....	9
4.1 Godsmengde etter lastetype	9
4.2 Godsmengde etter retning	13
4.3 Godsmengde etter lastetype og retning	14
4.4 Gods med Hurtigruta	16
4.5 Lokaltrafikk	17
Kapittel 5 - Speilbildeanalyse	20
5.1 Fra/til matriser over godsmengde	21
5.2 Fra/til matrise over godsmengde etter lastetype	26
5.2.1 Våt bulk	26
5.2.2 Tørr bulk	27
5.2.3 Containere	28
5.2.4 Stykkgoods	30
Kapittel 6 - Årsaksforklaring	33
6.1 Viktigste årsaker til avvik	33
6.2 Eksempel på feilregistrering i PORTwin	35
6.3 Konklusjoner	37
6.4 Ny godsstrømsundersøkelse?	37
6.4.1 Utnytte PORTwin-data?	37
6.4.2 Direkte datafangst	38
6.5 Oppfølging og videre arbeid	39
6.5.1 Tiltak for å forbedre kvaliteten	39
6.5.2 Oppfølging av rapporten	40
6.5.3 Planlagt publisering	40
6.5.4 Andre analyser	40
Vedlegg.....	41
De sist utgitte publikasjonene i serien Notater.....	65

Figuroversikt

Figur 3.1 Anløpsvindu i PORTwin	7
Figur 3.2 Lasting / lossing - registreringsdel.....	8

Tabelloversikt

Tabell 4.1 Total godsmengde over norske havner i 2004. Tonn	9
Tabell 4.2 Total godsmengde per havn og godsmengde eksklusiv våt bulk. 2004. Tonn.....	10
Tabell 4.3 Gods i våt bulk per havn. 2004. Tonn.....	10
Tabell 4.4 Gods i tørr bulk per havn. 2004. Tonn	11
Tabell 4.5 Antall containere i TEU med og uten last og godsmengde per havn. 2004. Tonn.....	11
Tabell 4.6 Stykkgoods per havn. 2004. Tonn og prosent.....	12
Tabell 4.7 Godsmengde etter retning per havn. 2004. Tonn	13
Tabell 4.8 Godsmengde i prosent etter retning per havn. 2004. Prosent.....	13
Tabell 4.9 Godsmengde etter lastetype. 2004. Tonn	14
Tabell 4.10 Godsmengde etter lastetype. 2004. Prosent.....	14
Tabell 4.11 Godsmengde etter lastetype og havn. 2004. Tonn	15
Tabell 4.12 Antall TEU-containere etter havn. 2004	16
Tabell 4.13 Godsmengde med Hurtigruta etter rapporterende havn. 2004. Tonn.....	16
Tabell 4.14 Godsmengde i lokaltrafikk. 2004. Tonn.....	18
Tabell 4.15 Godsmengde etter lastetype og havn i lokaltrafikk. 2004. Tonn.....	19
Tabell 5.1 Godsmengde etter fartstype og andel av godset som transporteres fra/til andre rapporterende havner. 2004. Tonn.....	20
Tabell 5.2 Fra/til matrise over godsmengde etter retning. 2004. Tonn	22
Tabell 5.3 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner etter lastetype. 2004. Tonn.....	23
Tabell 5.4 Stratifiserte terskelverdier til Eurostat.....	23
Tabell 5.5 Fra/til matrise over godsmengde. Avvik i prosent på rapportert godsmengde etter retning	25
Tabell 5.6 Fra/til matrise over godsmengde i våt bulk. 2004. Tonn.....	26
Tabell 5.7 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner. Våt bulk. 2004. Tonn.....	26
Tabell 5.8 Fra/til matrise over godsmengde i våt bulk. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent	27
Tabell 5.9 Fra/til matrise over godsmengde i tørr bulk. 2004. Tonn.....	27
Tabell 5.10 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner. Tørr bulk. 2004. Tonn.....	28
Tabell 5.11 Fra/til matrise over godsmengde i tørr bulk. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent	28
Tabell 5.12 Fra/til matrise over antall TEU-containere med gods. 2004	29
Tabell 5.13 Antall containere uten gods. 2004.....	29
Tabell 5.14 Fra/til matrise over godsmengde i TEU-containere. 2004. Tonn.....	30
Tabell 5.15 Fra/til matrise over godsmengde i TEU-containere. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent	30
Tabell 5.16 Fra/til matrise over godsmengde i stykkgoods. 2004. Tonn	31
Tabell 5.17 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner. Stykkgoods. 2004. Tonn	31
Tabell 5.18 Fra/til matrise over godsmengde i stykkgoods. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent	32
Tabell 6.1 Aggregert godsmengde per relasjon på ett skip. Tørr bulk. 2004. Tonn.....	35
Tabell 6.2 Aggregert godsmengde per relasjon på ett skip. Våt bulk. 2004. Tonn	36

Sammendrag

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Kystverket, og har som formål å evaluere kvaliteten i havnestatistikken. Kvaliteten på datamaterialet fra datasystemet PORTwin skal evalueres gjennom å identifisere og årsaksforklare avvik i registrerte godsmengder, samt å gi en oversikt over omfanget av lokaltrafikken i havnene. Videre har rapporten til formål å vurdere om PORTwin-data kan benyttes i en ny godsstrømsundersøkelse.

I speilbildeanalysen i kapittel 5 undersøkes hva to havner har registrert på samme strekning/relasjon. En relasjon blir brukt som betegnelse på transport av en vare-/godsforsendelse mellom to havner. Ved å kartlegge det som registreres av godsmengde mellom norske havner har en avdekket til dels store avvik mellom lastet og losset gods på samme relasjon.

I kapittel 6 kommer en gjennomgang av hva som kan være årsak til de avvikene funnet i speilbildeanalysen. Mange ulike årsaksforklaringer kom frem når vi kontaktet havnene for tilbakemelding på enkeltrelasjoner, og den mest nevnte årsaken var at neste-/forrige anløpshavn for skipet blir brukt som laste-/lossehavn på godsregistreringene.

Det som kan trekkes av konklusjoner av denne rapporten er at registrerte godsmengder i PORTwin på neste-/forrige laste-/lossehavn er av så dårlig kvalitet at en godsstrømanalyse basert på eksisterende PORTwin data vil være av begrenset verdi.

SSB ønsker å følge opp de erfaringer og konklusjoner fra denne rapporten for å understreke og tydeliggjøre oppgaveplikten som er pålagt havnene. Bedre informasjon og tydeliggjøring av databehovet for statistikkformål er viktig for den løpende havnestatistikken og en eventuell framtidig godsstrømundersøkelse. SSB anbefaler at man utnytter de informasjonsteknologiske som fins med å utvikle standardiserte elektroniske meldinger, og dermed forenkle dataflyten mellom ulike aktører og instanser.

Kapittel 1 - Innledning

Statistisk sentralbyrå (SSB) produserer og publiserer den norske offisielle havnestatistikken. Havnestatistikken beskriver struktur, omfang og utvikling av sjøtransport i Norge. Statistikken gir tall på både gods- og passasjertransport. Statistikken baserer seg på havneterminalenes gods- og passasjerhåndteringer. Statistikken skal gi grunnlag for sammenligninger av transportytelser med andre transportformer, og internasjonale sammenligninger. Foreløpig lages ikke passasjerstatistikk på bilferjer og andre passasjerbåter i lokal eller kystfart. På oppdrag for Samferdselsdepartementet utvikler SSB en ny kollektivtransportstatistikk for alle transportmåter, inkludert sjø. Denne statistikken kan gi noen aggregerte størrelser som kan utnyttes i havnestatistikken, men dette er foreløpig usikkert da arbeidet enda ikke er ferdigstilt. SSB vil i løpet av 2006 undersøke mulighetene med å utnytte ferjedatabasen i Statens Vegvesen. SSB planlegger å publisere anløpstall i løpet av 2006.

Denne rapporten er skrevet på oppdrag for Kystverket, og har som formål å evaluere kvaliteten i havnestatistikken gjennom å identifisere og årsaksforklare avvik i godsmengden mellom havner samt å gi en oversikt over omfanget av lokaltrafikken i havnene. Videre har rapporten til formål å vurdere om PORTwin-data kan benyttes i en ny godsstrømsundersøkelse. I hele rapporten brukes begrepet PORTwin som en samlebetegnelse på havnenes administrative datasystem, selv om ikke alle havnene har PORTwin og benytter andre systemer i stedet for.

Det mangler omfattende statistiske undersøkelser av transportytelser og godsstrømmer av sjøtransport i Norge, og rapporten har til hensikt å undersøke om havnestatistikken kan brukes til å gjennomføre en ny godsstrømsundersøkelse (sjøfartstelling). Siste undersøkelse ble gjennomført i 1993. Ny godsstrømsundersøkelse er etterspurt av mange statistikkbrukere, og er bl.a. tenkt brukt som grunnlagsdata i modellarbeidet knyttet til NEMO og nasjonal transportplan. Havnene selv er svært interessert i en ny godsstrømsundersøkelse. En ny godsstrømsundersøkelse må kunne gi et troverdig bilde av godsstrømmer langs kysten samt godsstrømmer til og fra utlandet. Sistnevnte er ikke omfattet i denne rapporten da utarbeidelse av speilbilde over godsstrømmer fra/til utlandet krever detaljerte data fra Eurostat (eller andre lands statistikkbyråer). Rapporten konsentrerer seg utelukkende om innenriks transport.

Opplysninger om hvor godset transporteres og hvor skipene går er viktig for å forstå struktur og godsflyt i sjøtransport, og havnestatistikken skal gi et komplementerende bilde av norsk godstransport i forhold til andre transportstatistikker. Beskrivelse av konkurranseflater mellom sjøtransport og lastebiltransport er viktig her, og statistikken vil bli brukt som input i diskusjonen om gods skal transporteres på veg eller til sjøs .

Kapittel 2 - Om havnestatistikken

Havnestatistikken lages på bakgrunn av Rådskdirektiv 95/64/EF av 8. desember 1995 om statistiske oppgaver over transport av gods og passasjerer til sjøs og fire påfølgende kommisjonsbeslutninger. Rettsaktene finner du i vedlegg 1. Gjennom EØS avtalen er Norge forpliktet til å følge statistikkdirektivene fra Eurostat (EU's statistikkbyrå). Rådskdirektivet gir klare regler om hva som skal rapporteres til Eurostat, og utgjør således minstekravet i produksjon av den norske havnestatistikken. SSB rapporterer kvartalsvis til Eurostat, og statistikken oppfyller kravene i direktivet (med unntak av passasjertransport og bilferjer i innenriksfart). Direktivet har til hensikt å lage sammenlignbar, pålitelig, samordnet og regelmessig sjøtransportstatistikk som viser omfang og utvikling av transporten av gods og passasjerer til sjøs til og fra EØS-området og innen medlemsstatene. EUs maritime statistikkdirektiv gir grunnlag for at transportstatistikken av gods og passasjerer til sjøs er sammenlignbar mellom medlemsstater og mellom de ulike transportsystemer. De andre transportformene har tilsvarende statistikkdirektiver/forordninger på sine områder. Transportstatistikkene mellom landene er likevel utarbeidet på vidt forskjellige måter, men dette tas ikke opp i denne rapporten. Eurostat har påbegynt prosessen med å utarbeide en ny og oppdatert rettsakt som erstatter alle tidligere rettsakter. Den nye rettsakten vil forenkle prosessen med eventuelle framtidige endringer i nye rettsakter (som for eksempel diverse kodelister).

Statistisk sentralbyrå innhenter data fra norske havner med hjemmel i Statistikkloven av 16. juni 1989 §§ 2-1, 2-2, 2-3 og 3-2. Dette betyr at SSB har pålagt havnene oppgaveplikt på et sett forhåndsdefinerte variable/kjennemerker, og kan ilegge oppgavegivere tvangsmulkt ved overtredelse av oppgaveplikten. Oppgaveplikten er differensiert etter havnenes størrelse. Oppgavegivere skal rapportere for all trafikk innenfor deres geografiske område .

Det ble ikke laget statistikk som tilfredstilte kravene i det maritime statistikkdirektivet før 2002. Norge fikk fritak for rapportering i overgangsperioden fram til og med 1999. Fram til 1999 laget SSB en forenklet havnestatistikk basert på 14 trafikkhavner. Rutefartsundersøkelsen og Leie- og egentransportundersøkelsen, som ble produsert til og med 1999, ble samkjørt i 2000 og 2001 gjennom Sjøtransportundersøkelsen. Fra og med 2002 overtok den nye havnestatistikken alle tidligere undersøkelser om transport av gods og passasjerer til sjøs. Rutefartsundersøkelsen, Leie- og egentransportundersøkelsen og Sjøtransportundersøkelsen er nedlagt. Årsaken til at det ikke ble laget statistikk etter kravene i det maritime statistikkdirektivet var at SSB ventet på at utviklingen av PORTwin skulle ferdigstilles.

Havnestatistikken er todelt; en kvartalsvis og en årlig statistikk. Den kvartalsvise består av store trafikkhavner med årlig over 1 million tonn godsmengde. Dette er trafikkhavner med status som nasjonalhavn, samt enkelte spesielt utvalgte havner. I 2006 er det 34 havner i den kvartalsvise statistikken, av dette 26 offentlige havner og 8 private havner. Den årlige havnestatistikken omfatter i tillegg alle mindre havner, både offentlige havner og private. I 2004 var det 41 offentlige havner og 22 private havner som kun rapporterte til den årlige statistikken. Den årlige havnestatistikken gir tall på aggregerte volumstørrelser, og er en tilnærmet fulltelling (vi har dog ikke en fullstendig oversikt over alle kaier langs kysten). Kvartalsstatistikken er utvalgsbasert, men populasjonstall blir ikke estimert.

Havnestatistikken omfatter ikke fiskerihavner eller landing av fisk på fastlandet. SSB er i dialog med Fiskeridirektoratet om å etablere et filuttrekk fra deres databaser for rapportering av landing av fisk. Når dette er på plass, og Fiskeridirektoratet har kvalitetssikret sine data, kan statistikk over landing av fisk publiseres. Når dette kan skje er enda uklart.

Transport til og fra oljeinstallasjoner på norsk sokkel inngår i statistikken, både oljetankskip og supplybåter. Transport fra norsk sokkel til utlandet er ikke med i den norske havnestatistikken, men fanges opp av andre lands havnestatistikk. Foreløpig er ikke anløpsstatistikk publisert, men det arbeides med å utvikle en slik statistikk. Planen er å publisere denne i løpet av 2006.

Kapittel 3 - Kort beskrivelse av PORTwin

De fleste store trafikkhavner i Norge gikk i 1994 sammen om å utvikle et felles administrativt datasystem. Det maritime statistikkdirektivet som trådte i kraft fra 1995/1996 var med og initierte utviklingen av PORTwin. Målsettingen med datasystemet var bl.a. å forenkle rapporteringen av statistiske opplysninger til SSB. I 2002 ble det etablert et system for filuttrekk fra PORTwin for å imøtekomme oppgaveplikten SSB påla havnene. Uttrekket gjaldt gods- og passasjeropplysninger. I 2003 ble filuttrekk revidert, og et nytt filuttrekk ble etablert på anløpsdata.

PORTwin er et datasystem havnene bruker til bl.a.:

- administrasjon av skipsanløp, havnetjenester og godshåndtering.
- registrering og vedlikehold av grunndata om blant annet kunder, fartøy, objekter og tjenester.
- fakturering av anløps- og kaiavgifter, tjenester, vareavgifter og andre fordringer.
- produksjon av statistikk og rapporter.

SSB har distribuert et rettledningsnotat til havnene for hvordan de skal registrere i PORTwin. Utfordringen i PORTwin systemet er ut ifra et statistikkperspektiv å kunne få til en konsistent og harmonisert dataregistrering i PORTwin av samtlige havner. Statistikkens kvalitet avhenger av havnenes registrering av skipsanløp og gods- og passasjeropplysninger. Filuttrekket og rettledningsnotatet definerer hvilke variable som er underlagt oppgaveplikt (jf kapittel 1). Notatet beskriver kort hva som er statistikkrelevant i PORTwin.

Vedlegg 2 inneholder klassifikasjoner som definerer hvilke koder/kjennemerker på variablene skipstype, lastetype og varegruppe. Rettsaktene og kodelistene beskriver først og fremst hva SSB skal rapportere til Eurostat. Utover det kan det gjøres nasjonale tilpasninger. De tre nevnte kodelister er tatt inn i PORTwin, og havnene registrerer på disse kodene.

Alle registreringer i PORTwin er i dag manuelle. Figurene 3.1 og 3.2 viser kort skjermapplikasjonene i forbindelse med skipsanløp og lasting/lossing av gods.

Når et skip nærmer seg eller har ankommet havnen blir dette registrert i PORTwin. Skipets navn (all informasjon om skipet vil da automatisk komme opp fra PORTwins interne fartøysregister), status (forventet anløp) og antatt anløpsdato registreres (se figur 3.1). Forrige og neste anløpshavn for skipet spesifiseres også.

Detaljinformasjon om anløp

Anløpsnr.: 8440 Avslutt periodisk avgift: ☐ Sist endret: 21.10.05 14:39 HK

FartøysID: 8910057 Antall (\$): 1 Status: Forventet

Fartøysnavn: MSC GRACE Ref. anløp: BT: 13 861 Tlf: 1 797 30

Trafikktype: Utenriks rutefart

Ankomst: 24.10.05 07:00:00 Fra havn: Rauma

Avgang: 24.10.05 21:00:00 Til havn: Antwerpen

Lasteplan finnes: ☒ Merknad: Avfallsone(\$): Avfallsone EU

Kunde: 10001 Tlf: Arbo Hægg & Co AS Provisjon: ☐ Ikke belast avfallsgebyr(\$):

Avg. behandling(\$): Reg. anløpsavg(\$): Standard anløpsavgift Reg. anløpsavg(\$): Standard kaiavgift

% av anløpsavg(\$): 70

Kalbeakt: Tjenester Lastehaler Tillegg faktura Avfall faktura Interne notater

Ankomst	Avgang	Fortøyningssted	Ant. sikt	Hen- kode	Fort. ass.	Loss. ass.	Avg. beh.	% av kaiavg.	Status	Kunde	Sist endret
24.10.05 07:00:00	24.10.05 21:00:00	50	1	L				70	Bestil	10001	21.10.05 14:39 HK

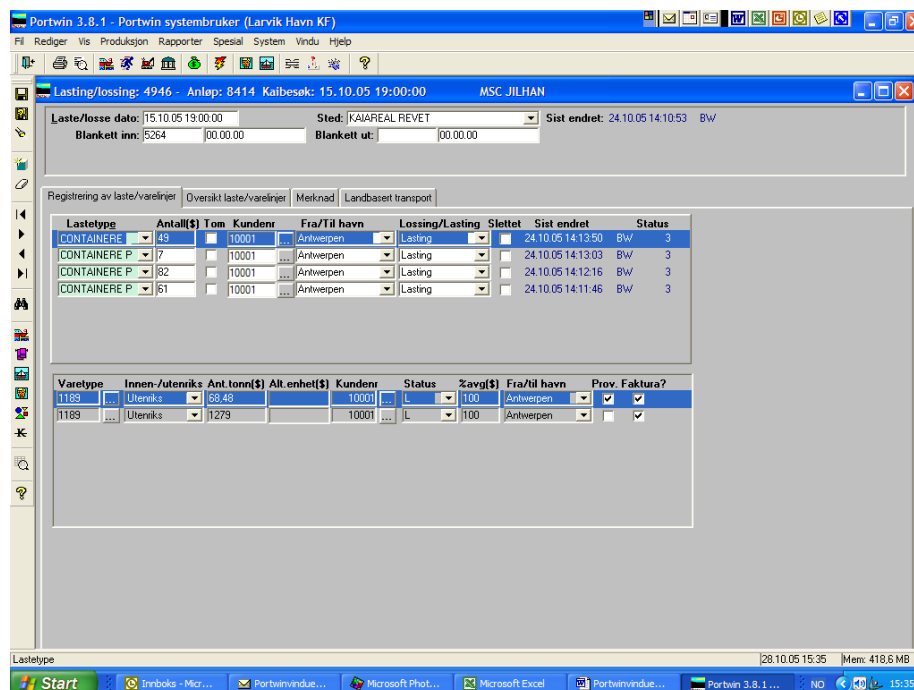
Innkrevningstype for avfallsavgift: 28.10.05 15:33 Mem: 430.6 MB

Figur 3.1 Anløpsvindu i PORTwin

Når skipet ankommer havnen/kaia endres status til ankommet, riktig anløpstid blir lagt inn, hvilken kai skipet anløper og hensikten med anløpet (f.eks. lasting / lossing). Anløp kan registreres som enten enkeltanløp, samleanløp eller langtidsanløp. I tillegg kan det opprettes rutetabeller på enkelte fartøyer slik at forventede anløp genereres automatisk.

I laste-/lossevinduet (figur 3.2) registreres opplysninger vedrørende godset og/eller passasjerene. Disse opplysningene baseres på rapportering fra havnebrukerne. Her spesifiseres lastetype, antall enheter, varegruppe og godsmengde. I laste-/lossevindu skal godsets laste-/lossehavn spesifiseres. Denne informasjonen er både tids- og ressurskrevende for havnene å registrere, ofte har ikke havnene denne informasjonen. I dette feltet kommer skipets neste-/forrige anløpshavn opp som default verdi (fra anløpsvindu). Godsets laste-/lossehavn kan være forskjellig fra skipets forrige-/neste anløpshavn (avhengig av type gods), og skal dette komme fram i statistikken må havnene her korrigere dette feltet. Det gjøres ikke ofte. Gods registreres i tonn eller valgfritt alternativ med tilhørende omregningsfaktor.

Et ikke uvesentlig moment i kvaliteten på statistikken er relatert til havnenes avgiftsstruktur. Havnenes registreringer av gods- og passasjeropplysninger avhenger ofte av hvorvidt en type tjeneste eller varegruppe er avgiftsbelagt. Havnene er flinke til å registrere opplysninger om skipsanløp eller volumstørrelse som er belagt med avgift, dvs. tjenester som knytter seg til havnenes inntektsside. Havnenes registreringer blir mindre presise når det ikke berører inntekter og fakturering. Det er her utfordringene ligger for gjennomføring av ny godsstrømsundersøkelse med PORTwin som grunnlagsdata (mer om dette i kapittel 6).



Figur 3.2 Lasting / lossing - registreringsdel.

Når alle registreringer for ett kvartal er lagt inn kan havnene enkelt generere gods- og anløpsfiler til SSB. Filbeskrivelse av disse to uttrekkene er lagt ved i vedlegg 3.

Statistikkens pålitelighet avhenger av havnenes evne til å få inn godsopplysninger fra sine havnebrukere og hvordan disse opplysningene blir lagt inn i PORTwin. Registreringene i PORTwin følger i stor grad kodelister fra det maritime statistikkdirektivet. De viktigste kodelistene som er lagt direkte inn i PORTwin er disse:

- Kodeliste over norske og utenlandske havner. Denne brukes til å definere laste-/lossehavn, samt forrige og neste anløpshavn for skipet. Kodelisten baserer seg på UNLOCODE standarden, og det er de ulike lands statistikkontor som avgjør hvor mange offisielle havnekoder landet skal ha
- Kodeliste for lastetype
- Kodeliste for varegruppe - NST/R nomenklatur (som erstattes med ny nomenklatur fra 2008)

SSB mottar gods- og anløpsfiler fra havnene regelmessig hvert kvartal. Frist for innsending av filene er to måneder etter kvartalets utløp. Filene lastes inn i en database, og gjennomgår både maskinelle og manuelle kontroller (på for eksempel skipstype, lastetype, varegruppe, havkystsoner, skipets registreringsnasjonalitet og havnekoder). Data fra hver enkelt havn blir revidert. Det tas kontakt med oppgavegiver ved manglende opplysninger eller ved alvorlige feil. Enkelte typer feil eller manglende opplysninger kan utledes ved bruk av andre kjennemerker fra oppgavegiveren, av opplysninger fra andre oppgavegivere eller bruk av andre registre og databaser SSB er i besittelse av. Godsmengde og antall enheter blir derimot sjelden korrigert uten kontakt med oppgavegiver.

Havnene sender også samme statistikkfiler til andre statlige og ikke-statlige enheter (vi kjenner ikke til om dette skjer regelmessig eller periodisk). SSB foretar betydelig revisjon av innsamlete data før statistikken blir publisert. Andres bruk av de samme data vil ikke nødvendigvis gi samme bilde av statistikken. Deres konklusjoner bør derfor tolkes med varsomhet.

Kapittel 4 - Havnestatistikken

De to foregående kapitlene dokumenterer i korte trekk havnestatistikken. Denne informasjonen fins også under "Om statistikken" på www.ssb.no/havn. Havnestatistikken blir publisert her. I dette kapittelet presenteres havnestatistikken. Denne presentasjonen er på ingen måte ment å være uttømmende og fullstendig. For mer detaljert statistikk henviser vi til vår publisering på internett og Statistikkbanken. Framstillingen er lagt opp slik at leseren selv aktivt må lese tabeller. En tekstlig beskrivelse av alle tabeller vil bli for omfattende. Av plasshensyn bruker vi kun havnenes kortnavn i tabellene, og ikke foretakets fullstendige navn. Vedlegg 4 gir en oversikt over hvilke offentlige havner som var med i den kvartalsvise havnestatistikken for 2004, og hvilke mindre offentlige havner som var med i den årlige havnestatistikken for 2004. Av konfidensialitetshensyn kan ikke SSB frigi hvilke private selskaper som er med i havnestatistikken.

4.1 Godsmengde etter lastetype

I 2004 ble det transportert 198 millioner tonn gods over de norske havnene, en økning på 6 prosent fra 2003. Om lag 2/3 av total godsmengde er gods til/fra utlandet, og om lag 1/3 er innenriks. Både de store kvartalsvise havnene og de mindre havnene er inkludert i tallene.

Tabell 4.1 Total godsmengde over norske havner i 2004. Tonn

	Sum	Våt bulk	Tørr bulk	Containere - lolo	Containere - roro	Roro selvgående	Roro ikke selvgående	Annet stykkgoods
Totalt	198 205 860	106 253 613	62 970 733	4 505 533	172 167	4 733 889	1 157 452	18 412 473
Innenriksfart	66 625 735	34 291 661	22 551 979	727 966	43 863	2 711 174	20 221	6 278 871
Utenriksfart	129 764 576	71 670 899	39 335 340	3 773 930	128 304	2 022 674	1 137 231	11 696 198
Ukjent	1 815 549	291 053	1 083 414	3 637	-	41	-	437 404

Våt bulklast inkluderer flytende gass, råolje, petroleumsprodukter og annen flytende bulklast. Tørr bulk inkluderer malm, kull, landbruksprodukter og annen tørrlast. Stykkgoods inkluderer skogbruksprodukter, jern- og stålprodukter, tømmer og annen stykkgoods. Se vedlegg 2 for en bedre oversikt over lastetypene.

Våt bulk utgjør den største andelen av total godsmengde, etterfulgt av tørr bulk og stykkgoods. Fordelingen prosentvis mellom lastetypene er omtrentlig lik i innenriksfart og utenriksfart. På aggregert nivå er det kun 0,9 prosent som oppgis med ukjent laste- eller lossehavn. Type fart blir gruppert etter havnenes rapportering av laste- og lossehavn på godset. Ukjent havn i Norge eller i utlandet blir regnet som henholdsvis innenriks og utenriksfart.

Tabell 4.2 viser sum godsmengde per havn og deres relative og akkumulerte andel av total godsmengde, med og uten våt bulk. Bergen og Omland havnevesen (Bergen) er den klart største havnen totalt sett med hele 38 prosent av transportert gods, men er fjerde største havn når vi ser bort ifra gods i våt bulk. De ti største offentlige havnene utgjør hele 3/4 av den totale godsmengden.

Tabell 4.2 Total godsmengde per havn og godsmengde eksklusiv våt bulk, 2004. Tonn

Havn	Sum godsmengde	Prosent	Akkumulert	Godsmengde ekskl våt bulk	Prosent	Akkumulert
Bergen	75 635 336	38,16 %	38,16 %	4 201 682	4,57 %	4,57 %
Narvik	15 568 790	7,85 %	46,01 %	15 568 790	16,93 %	21,50 %
Karmsund	13 360 803	6,74 %	52,76 %	4 744 427	5,16 %	26,66 %
Tønsberg	10 521 810	5,31 %	58,06 %	169 017	0,18 %	26,84 %
Grenland	9 656 639	4,87 %	62,94 %	6 926 328	7,53 %	34,38 %
Oslo	6 141 927	3,10 %	66,04 %	4 139 392	4,50 %	38,88 %
Kristiansund	4 546 209	2,29 %	68,33 %	2 961 129	3,22 %	42,10 %
Stavanger	4 305 996	2,17 %	70,50 %	3 330 954	3,62 %	45,72 %
Mo i Rana	3 648 194	1,84 %	72,34 %	3 644 824	3,96 %	49,69 %
Borg	3 476 888	1,75 %	74,10 %	2 368 505	2,58 %	52,26 %
Drammen	2 823 301	1,42 %	75,52 %	2 576 561	2,80 %	55,06 %
Brønnøy	2 113 206	1,07 %	76,59 %	2 103 149	2,29 %	57,35 %
Kristiansand	1 943 269	0,98 %	77,57 %	1 549 706	1,69 %	59,04 %
Larvik	1 711 862	0,86 %	78,43 %	1 666 655	1,81 %	60,85 %
Indre Trondheimsfjord	1 611 309	0,81 %	79,24 %	1 554 563	1,69 %	62,54 %
Trondheim	1 547 888	0,78 %	80,02 %	996 827	1,08 %	63,62 %
Ålesund	1 264 313	0,64 %	80,66 %	761 822	0,83 %	64,45 %
Moss	1 119 360	0,56 %	81,23 %	1 038 459	1,13 %	65,58 %
Flora	1 078 948	0,54 %	81,77 %	644 692	0,70 %	66,28 %
Nordfjord	779 699	0,39 %	82,16 %	667 514	0,73 %	67,01 %
Tromsø	767 082	0,39 %	82,55 %	559 731	0,61 %	67,62 %
Eigersund	737 704	0,37 %	82,92 %	663 963	0,72 %	68,34 %
Bodø	661 157	0,33 %	83,26 %	389 566	0,42 %	68,76 %
Sandefjord	295 326	0,15 %	83,41 %	295 326	0,32 %	69,08 %
Private foretak og mindre offentlige havner	32 888 844	16,59 %	100,00 %	28 428 665	30,92 %	100,00 %
Totalt	198 205 860	100,00 %		91 952 247	100,00 %	

Tabell 4.3-4.6 viser godsmengde per havn etter lastetype. Tabell 4.3 og 4.4 viser konsentrasjonen innen bulktransport. De tre største havnene håndterer 85 prosent av våt bulk. Tørr bulk er jevnere fordelt. Narvik og Grenland skiller seg klart ut med henholdsvis 15,5 millioner tonn og 5,6 millioner tonn.

Tabell 4.3 Gods i våt bulk per havn, 2004. Tonn

Havn	Godsmengde	Prosent	Akkumulert
Bergen	71 433 654	67,23 %	67,23 %
Tønsberg	10 352 793	9,74 %	76,97 %
Karmsund	8 616 376	8,11 %	85,08 %
Grenland	2 730 311	2,57 %	87,65 %
Oslo	2 002 535	1,88 %	89,54 %
Kristiansund	1 585 080	1,49 %	91,03 %
Borg	1 108 383	1,04 %	92,07 %
Stavanger	975 042	0,92 %	92,99 %
Trondheim	551 061	0,52 %	93,51 %
Ålesund	502 491	0,47 %	93,98 %
Flora	434 256	0,41 %	94,39 %
Kristiansand	393 563	0,37 %	94,76 %
Bodø	271 591	0,26 %	95,02 %
Drammen	246 740	0,23 %	95,25 %
Tromsø	207 351	0,20 %	95,44 %
Nordfjord	112 185	0,11 %	95,55 %
Moss	80 901	0,08 %	95,62 %
Eigersund	73 741	0,07 %	95,69 %
Indre Trondheimsfjord	56 746	0,05 %	95,75 %
Larvik	45 207	0,04 %	95,79 %
Brønnøy	10 057	0,01 %	95,80 %
Mo i Rana	3 370	0,00 %	95,80 %
Private foretak og mindre offentlige havner	4 460 179	4,20 %	100,00 %
Totalt	106 253 613	100,00 %	

Tabell 4.4 Gods i tørr bulk per havn. 2004. Tonn

Havn	Godsmengde	Prosent	Akkumulert
Narvik	15 502 193	24,62 %	24,62 %
Grenland	5 600 410	8,89 %	33,51 %
Karmsund	2 464 764	3,91 %	37,43 %
Kristiansund	2 166 797	3,44 %	40,87 %
Brønnøy	2 092 201	3,32 %	44,19 %
Bergen	1 982 241	3,15 %	47,34 %
Mo i Rana	1 928 580	3,06 %	50,40 %
Borg	1 553 862	2,47 %	52,87 %
Stavanger	1 280 801	2,03 %	54,90 %
Oslo	1 250 267	1,99 %	56,89 %
Drammen	832 390	1,32 %	58,21 %
Indre Trondheimsfjord	739 165	1,17 %	59,38 %
Trondheim	619 397	0,98 %	60,37 %
Kristiansand	576 801	0,92 %	61,28 %
Moss	511 757	0,81 %	62,09 %
Nordfjord	498 291	0,79 %	62,89 %
Eigersund	419 400	0,67 %	63,55 %
Larvik	381 574	0,61 %	64,16 %
Ålesund	272 127	0,43 %	64,59 %
Tromsø	238 524	0,38 %	64,97 %
Flora	219 593	0,35 %	65,32 %
Bodø	191 344	0,30 %	65,62 %
Tønsberg	144 073	0,23 %	65,85 %
Private foretak og mindre offentlige havner	21 504 181	34,15 %	100,00 %
Totalt	62 970 733	100,00 %	

Tabell 4.5 viser antall containere målt i TEU (tjue fots containere) med og uten last og godsmengde per havn. I tallene inngår både roro og lolo containere. Oslo er desidert største containerhavn, og står for om lag 1/3 av containertransporten. Halvparten av antall containere håndteres av Oslo, Borg og Larvik. Grenland håndterer 6 prosent av containerne med last, og 11 prosent av containerne uten last. Også Ålesund har svak retningsbalanse på containerne.

Tabell 4.5 Antall containere i TEU med og uten last og godsmengde per havn. 2004. Tonn

Havn	Containere med last	Prosent	Akkumulert	Containere uten last	Prosent	Akkumulert	Gods-mengde	Prosent	Akkumulert
Oslo	130 282	33,9 %	33,9 %	47 016	29,5 %	29,5 %	1 226 822	27,8 %	27,8 %
Borg	31 945	8,3 %	42,2 %	9 122	5,7 %	35,3 %	371 102	8,4 %	36,2 %
Larvik	29 324	7,6 %	49,8 %	12 317	7,7 %	43,0 %	426 792	9,7 %	45,9 %
Kristiansand	28 731	7,5 %	57,3 %	10 854	6,8 %	49,8 %	378 070	8,6 %	54,5 %
Moss	23 472	6,1 %	63,4 %	8 269	5,2 %	55,0 %	227 455	5,2 %	59,6 %
Grenland	22 903	6,0 %	69,4 %	17 101	10,7 %	65,8 %	396 556	9,0 %	68,6 %
Ålesund	19 642	5,1 %	74,5 %	15 433	9,7 %	75,5 %	232 503	5,3 %	73,9 %
Bergen	18 375	4,8 %	79,2 %	7 663	4,8 %	80,3 %	163 270	3,7 %	77,6 %
Tromsø	16 234	4,2 %	83,5 %	18	0,0 %	80,3 %	35 724	0,8 %	78,4 %
Bodø	14 471	3,8 %	87,2 %	5 176	3,3 %	83,5 %	118 164	2,7 %	81,1 %
Stavanger	12 608	3,3 %	90,5 %	8 626	5,4 %	89,0 %	119 833	2,7 %	83,8 %
Flora	12 017	3,1 %	93,6 %	80	0,1 %	89,0 %	84 146	1,9 %	85,7 %
Trondheim	5 920	1,5 %	95,2 %	4 291	2,7 %	91,7 %	76 384	1,7 %	87,5 %
Kristiansund	4 990	1,3 %	96,5 %	2 498	1,6 %	93,3 %	101 468	2,3 %	89,8 %
Karmsund	4 224	1,1 %	97,6 %	3 422	2,1 %	95,4 %	61 073	1,4 %	91,2 %
Nordfjord	3 661	1,0 %	98,5 %	3 256	2,0 %	97,5 %	51 303	1,2 %	92,3 %
Indre Trondheimsfjord	1 781	0,5 %	99,0 %	112	0,1 %	97,5 %	15 837	0,4 %	92,7 %
Eigersund	1 594	0,4 %	99,4 %	1 731	1,1 %	98,6 %	21 958	0,5 %	93,2 %
Mo i Rana	1 159	0,3 %	99,7 %	1 110	0,7 %	99,3 %	39 461	0,9 %	94,1 %
Narvik	1 142	0,3 %	100,0 %	1 066	0,7 %	100,0 %	33 143	0,8 %	94,8 %
Drammen	-	-	-	10	0,0 %	100,0 %	-	-	94,8 %
Private foretak og mindre offentlige havner	-	-	-	-	-	-	228 481	5,2 %	100,0 %
Totalt	384 475			159 171			4 409 545		

Flora, Stavanger og Kristiansund er store på 10 fots containere forbundet hovedsakelig til transport til/fra forsyningsbasene. Det er totalt transportert om lag 80 000 små containere, hvorav Flora har 34 000 og Stavanger 29 000. Kristiansund har om lag 17 000 små containere.

Tabell 4.6 viser at de 9 største havnene står for halvparten av godsmengden på stykkgoods. Stykkgoods er uemballert gods, tømmertransport og annet diverse som ikke kan klassifiseres på andre lastetyper i henhold til kodeliste for lastetype i det maritime statistikkdirektivet. Det er blant annet stykkgoods som representerer gods som kan containeriseres og styres inn i en eventuell intermodal transportkjede. Mindre offentlige havner og private foretak med egen kai står for mesteparten av stykkgodset med 36 prosent. I Drammen er det tømmertransport som utgjør størstedelen av stykkgodset.

Tabell 4.6 Stykkgoods per havn. 2004. Tonn og prosent

Havn	Godsmengde	Prosent	Akkumulert
Bergen	1 952 202	10,60 %	10,60 %
Mo i Rana	1 676 783	9,11 %	19,71 %
Drammen	1 636 469	8,89 %	28,60 %
Karmsund	937 840	5,09 %	33,69 %
Indre Trondheimsfjord	799 561	4,34 %	38,03 %
Kristiansund	645 070	3,50 %	41,54 %
Grenland	554 129	3,01 %	44,55 %
Oslo	473 381	2,57 %	47,12 %
Borg	443 541	2,41 %	49,53 %
Larvik	431 538	2,34 %	51,87 %
Stavanger	410 595	2,23 %	54,10 %
Moss	298 433	1,62 %	55,72 %
Trondheim	293 603	1,59 %	57,32 %
Tromsø	283 601	1,54 %	58,86 %
Ålesund	257 059	1,40 %	60,25 %
Flora	231 009	1,25 %	61,51 %
Kristiansand	203 525	1,11 %	62,61 %
Nordfjord	117 285	0,64 %	63,25 %
Bodø	79 337	0,43 %	63,68 %
Narvik	33 415	0,18 %	63,86 %
Eigersund	26 197	0,14 %	64,00 %
Tønsberg	24 938	0,14 %	64,14 %
Brønnøy	10 939	0,06 %	64,20 %
Private foretak og mindre offentlige havner	6 592 023	35,80 %	100,00 %
Totalt	18 412 473	100,00 %	

For de mindre offentlige havnene er 59 prosent av deres totale godsmengde gods i tørr bulk, 27 prosent er stykkgoods og 12 prosent gods i våt bulk. For de private foretakene med egen kai er 68 prosent av deres totale godsmengde gods i tørr bulk, 17 prosent er stykkgoods og 14 prosent er gods i våt bulk.

4.2 Godsmengde etter retning

For en nærmere spesifisering av datagrunnlaget hvor bl.a. godsets retning tas hensyn til, et det bare PORTwin data som kan brukes videre. Derfor tas kun havner som er med i den kvartalsvise havnestatistikken med videre. Det er 24 offentlige havner og 8 private havner.

Tabell 4.7-4.8 er en detaljering av tabell 4.2 med kjente og ukjente laste-/lossehavner i innenriks- og utenriksfart. Tabell 4.7 gir tall på godsmengde i tonn, og tabell 4.8 godsets prosentvise fordeling. Selv om mesteparten av godset registreres på kjente havner kan det likevel være usikkerhet i tallene. Dette tas opp i neste kapittel.

Tabell 4.7 Godsmengde etter retning per havn. 2004. Tonn

Havn	Losset					Lastet				
	Kjent havn i		Ukjent havn			Kjent havn i		Ukjent havn		
	Totalt	Norge	utlandet	i Norge		Totalt	Norge	utlandet	i Norge	
I alt	57 669 751	33 976 936	20 945 667	2 513 255	233 893	123 138 922	18 070 795	100 728 254	2 758 217	1 581 656
Borg	1 879 033	260 512	1 530 684	85 640	2 197	1 597 855	505 889	1 027 506	64 460	-
Moss	585 602	209 364	356 400	19 163	675	533 758	203 871	311 836	15 399	2 652
Oslo	4 701 096	1 855 378	2 733 613	33 869	78 236	1 440 831	312 306	1 079 430	48 423	672
Drammen	1 656 939	257 008	1 387 111	11 005	1 815	1 166 362	695 772	295 971	25 758	148 861
Tønsberg	5 562 193	4 778 827	773 405	8 848	1 113	4 959 617	1 291 562	3 356 850	213 619	97 586
Sandefjord	171 296	-	171 296	-	-	124 030	-	124 030	-	-
Larvik	489 780	11 186	467 347	10 034	1 213	1 222 082	55 039	1 140 932	25 396	715
Grenland	4 266 630	1 225 004	3 029 503	1 600	10 523	5 390 009	1 226 088	4 162 817	-	1 104
Kristiansand	1 334 641	401 320	905 988	27 333	-	608 628	53 662	543 714	5 757	5 495
Eigersund	192 095	58 618	127 794	5 683	-	545 609	46 616	489 485	8 953	555
Stavanger	2 795 793	2 037 006	648 462	66 872	43 453	1 510 203	1 304 508	134 435	61 756	9 504
Karmsund	2 973 897	1 367 664	1 195 438	393 665	17 130	10 386 906	1 945 798	8 231 237	125 044	84 827
Bergen	17 627 803	14 968 108	2 085 756	573 579	360	58 007 533	4 810 372	51 648 111	1 540 250	8 800
Flora	481 186	309 080	160 664	4 353	7 089	597 762	523 131	49 988	21 803	2 840
Nordfjord	163 173	76 490	12 778	73 874	31	616 526	118 334	482 586	15 606	-
Alesund	853 307	515 866	207 571	84 471	45 399	411 006	97 808	261 507	16 183	35 508
Kristiansund	1 893 315	811 488	923 988	146 041	11 798	2 652 894	1 326 508	1 145 851	175 423	5 112
Trondheim	1 219 358	758 120	404 875	56 363	-	328 530	223 448	82 972	21 961	149
Indre Trondheimsfjord	483 141	210 629	211 839	60 673	-	1 128 168	183 460	899 421	45 287	-
Brønnøy	29 111	17 266	307	11 538	-	2 084 095	2 079 680	-	4 415	-
Mo i Rana	2 025 019	620 370	1 302 383	99 750	2 516	1 623 175	117 587	1 214 358	71 698	219 532
Bodø	469 772	257 282	27 578	183 594	1 318	191 385	79 721	34 267	74 163	3 234
Narvik	444 780	375 016	74	69 442	248	15 124 010	428 173	13 795 730	532	899 575
Tromsø	538 546	41 684	5 793	485 865	5 204	228 536	21 652	4 028	159 310	43 546
Foretak med egen havn	4 832 245	2 553 650	2 275 020	-	3 575	10 659 412	419 810	10 211 192	17 021	11 389

Tabell 4.8 Godsmengde i prosent etter retning per havn. 2004. Prosent

Havn	Losset					Lastet				
	Kjent havn		Ukjent havn			Kjent havn		Ukjent havn		
	Totalt	i Norge	i utlandet	i Norge		Totalt	i Norge	i utlandet	i Norge	
I alt	57 669 751	58,92 %	36,32 %	4,36 %	0,41 %	123 138 922	14,68 %	81,80 %	2,24 %	1,28 %
Borg	1 879 033	13,86 %	81,46 %	4,56 %	0,12 %	1 597 855	31,66 %	64,31 %	4,03 %	-
Moss	585 602	35,75 %	60,86 %	3,27 %	0,12 %	533 758	38,20 %	58,42 %	2,89 %	0,50 %
Oslo	4 701 096	39,47 %	58,15 %	0,72 %	1,66 %	1 440 831	21,68 %	74,92 %	3,36 %	0,05 %
Drammen	1 656 939	15,51 %	83,72 %	0,66 %	0,11 %	1 166 362	59,65 %	25,38 %	2,21 %	12,76 %
Tønsberg	5 562 193	85,92 %	13,90 %	0,16 %	0,02 %	4 959 617	26,04 %	67,68 %	4,31 %	1,97 %
Sandefjord	171 296	-	100,00 %	-	-	124 030	-	100,00 %	-	-
Larvik	489 780	2,28 %	95,42 %	2,05 %	0,25 %	1 222 082	4,50 %	93,36 %	2,08 %	0,06 %
Grenland	4 266 630	28,71 %	71,00 %	0,04 %	0,25 %	5 390 009	22,75 %	77,23 %	-	0,02 %
Kristiansand	1 334 641	30,07 %	67,88 %	2,05 %	-	608 628	8,82 %	89,33 %	0,95 %	0,90 %
Eigersund	192 095	30,52 %	66,53 %	2,96 %	-	545 609	8,54 %	89,71 %	1,64 %	0,10 %
Stavanger	2 795 793	72,86 %	23,19 %	2,39 %	1,55 %	1 510 203	86,38 %	8,90 %	4,09 %	0,63 %
Karmsund	2 973 897	45,99 %	40,20 %	13,24 %	0,58 %	10 386 906	18,73 %	79,25 %	1,20 %	0,82 %
Bergen	17 627 803	84,91 %	11,83 %	3,25 %	0,00 %	58 007 533	8,29 %	89,04 %	2,66 %	0,02 %
Flora	481 186	64,23 %	33,39 %	0,90 %	1,47 %	597 762	87,51 %	8,36 %	3,65 %	0,48 %
Nordfjord	163 173	46,88 %	7,83 %	45,27 %	0,02 %	616 526	19,19 %	78,28 %	2,53 %	-
Alesund	853 307	60,45 %	24,33 %	9,90 %	5,32 %	411 006	23,80 %	63,63 %	3,94 %	8,64 %
Kristiansund	1 893 315	42,86 %	48,80 %	7,71 %	0,62 %	2 652 894	50,00 %	43,19 %	6,61 %	0,19 %
Trondheim	1 219 358	62,17 %	33,20 %	4,62 %	-	328 530	68,01 %	25,26 %	6,68 %	0,05 %
Indre Trondheimsfjord	483 141	43,60 %	43,85 %	12,56 %	-	1 128 168	16,26 %	79,72 %	4,01 %	-
Brønnøy	29 111	59,31 %	1,05 %	39,63 %	-	2 084 095	99,79 %	-	0,21 %	-
Mo i Rana	2 025 019	30,64 %	64,31 %	4,93 %	0,12 %	1 623 175	7,24 %	74,81 %	4,42 %	13,52 %
Bodø	469 772	54,77 %	5,87 %	39,08 %	0,28 %	191 385	41,65 %	17,90 %	38,75 %	1,69 %
Narvik	444 780	84,31 %	0,02 %	15,61 %	0,06 %	15 124 010	2,83 %	91,22 %	0,00 %	5,95 %
Tromsø	538 546	7,74 %	1,08 %	90,22 %	0,97 %	228 536	9,47 %	1,76 %	69,71 %	19,05 %
Foretak med egen havn	4 832 245	52,85 %	47,08 %	-	0,07 %	10 659 412	3,94 %	95,80 %	0,16 %	0,11 %

Det lastes over dobbelt så mye som det losses, 123,1 millioner mot 57,7 millioner tonn gods. Importen er på 20,9 millioner tonn gods, mens eksporten er på hele 100,7 millioner tonn. Innenriks ble det registrert 36,5 millioner tonn losset og 20,8 millioner tonn lastet. Ukjent laste/losse sted blir ikke brukt på mer enn ca 1 prosent av den totale godsmengden som transporteres over norske havner.

4.3 Godsmengde etter lastetype og retning

Tabell 4.9 spesifiserer tabell 4.7 med å inkludere lastetype. Våt bulklast inkluderer flytende gass, råolje, petroleumsprodukter og annen flytende bulklast. Tørr bulk inkluderer malm, kull, landbruksprodukter og annen tørrlast. Stykkgoods inkluderer skogbruksprodukter, jern- og stålprodukter, tømmer og annen stykkgoods. Se vedlegg 2 for en bedre oversikt over lastetypene.

Tabell 4.9 Godsmengde etter lastetype. 2004. Tonn

Lastetype	Losset					Lastet				
	Totalt	Kjent havn i Norge	Kjent havn i utlandet	Ukjent havn i Norge	Ukjent havn	Totalt	Kjent havn i Norge	Kjent havn i utlandet	Ukjent havn i Norge	Ukjent havn
I alt	57 669 751	33 976 936	20 945 667	2 513 255	233 893	123 138 922	18 070 795	100 728 254	2 758 217	1 581 656
Våt bulk	29 807 028	23 852 061	5 244 045	603 030	107 892	75 312 858	7 478 372	66 272 770	1 378 555	183 161
Tørr bulk	15 943 445	6 902 280	7 573 173	1 379 145	88 847	34 239 134	6 651 166	25 790 074	803 327	994 567
Containere	1 811 165	216 008	1 572 353	20 334	2 470	2 638 054	448 873	2 159 301	28 713	1 167
RORO - selvgående	2 437 253	1 284 625	1 125 721	26 866	41	2 200 124	1 277 436	896 953	25 735	-
RORO - ikke selvgående	671 891	4 421	667 388	82	-	478 093	13 092	464 255	746	-
Stykkgoods	6 998 969	1 717 541	4 762 987	483 798	34 643	8 270 659	2 201 856	5 144 901	521 141	402 761

Tabell 4.10 angir godsmengden etter lastetype og godsets retning i prosent. Den høye andelen av losset våt bulk skyldes selvfølgelig oljetransport fra norsk sokkel, og salget av raffinerte oljeprodukter skjer hovedsakelig til utlandet. På tørr bulk er fordelingen mellom innenriks og utenriks jevnt på losset gods, mens på lastet gods sendes mesteparten til utlandet. Over 80 prosent av containerne kommer fra eller sendes til utlandet. Roro (roll on, roll of) er splittet mellom selvgående og ikke selvgående, mens nesten alt som ikke er selvgående kommer fra eller går til utlandet er det som er selvgående jevnt fordelt mellom Norge og utlandet. 60 prosent av stykkgodset går til eller fra en utenlandsk havn. Det brukes forholdsmessig mer ukjent havn som neste-/ forrige laste-/lossehavn innen tørr bulk og stykkgoods enn innen de andre lastetypene.

Tabell 4.10 Godsmengde etter lastetype. 2004. Prosent

Lastetype	Losset					Lastet				
	Totalt	Kjent havn i Norge	Kjent havn i utlandet	Ukjent havn i Norge	Ukjent havn	Totalt	Kjent havn i Norge	Kjent havn i utlandet	Ukjent havn i Norge	Ukjent havn
I alt	57 669 751	58,92 %	36,32 %	4,36 %	0,41 %	123 138 922	14,68 %	81,80 %	2,24 %	1,28 %
Våt bulk	29 807 028	80,02 %	17,59 %	2,02 %	0,36 %	75 312 858	9,93 %	88,00 %	1,83 %	0,24 %
Tørr bulk	15 943 445	43,29 %	47,50 %	8,65 %	0,56 %	34 239 134	19,43 %	75,32 %	2,35 %	2,90 %
Containere	1 811 165	11,93 %	86,81 %	1,12 %	0,14 %	2 638 054	17,02 %	81,85 %	1,09 %	0,04 %
RORO - selvgående	2 437 253	52,71 %	46,19 %	1,10 %	0,00 %	2 200 124	58,06 %	40,77 %	1,17 %	-
RORO - ikke selvgående	671 891	0,66 %	99,33 %	0,01 %	-	478 093	2,74 %	97,11 %	0,16 %	-
Stykkgoods	6 998 969	24,54 %	68,05 %	6,91 %	0,49 %	8 270 659	26,62 %	62,21 %	6,30 %	4,87 %

Tabell 4.11 gir en oversikt over de største havnene etter godsets retning og lastetype. For å begrense størrelsen på tabellen er kun de ti største havnene på håndtering av innenriks gods tatt med.

Bergen som er den største på våt bulk, håndterer 68 prosent av den totale mengden våt bulk over norske havner. Totalt transporteres det 105 millioner tonn flytende bulklast over norske havner i 2004. Innen håndtering av tørrlast er Grenland havn den største havnen med 11 prosent av den totale mengden på 50,2 millioner tonn. Av den totale godsmengden er 32 prosent innenriks. Det kom 1,6 millioner tonn gods på containere inn fra utlandet i 2004. Oslo havn mottar 784 tusen tonn av dette, en

andel på ca 50 prosent. Innenriks transporteres det 714 tusen tonn over de norske havnene, 16 prosent av den totale mengden på 4,4 millioner tonn. Kun 8 av de ti havnen håndterer containere i 2004. Bergen er den største havnen på innenriks stykkgods med 1,3 millioner tonn, en andel på 26 prosent av den totale mengden innenriks på 4,9 millioner tonn. Stykkgods som går innenriks utgjør 32 prosent av den totale mengden.

Tabell 4.11 Godsmengde etter lastetype og havn. 2004. Tonn

Lastetype og havn	Losset					Lastet				
	Kjent havn		Kjent havn		Ukjent havn	Kjent havn		Kjent havn		Ukjent havn
	Totalt	i Norge	i utlandet	i Norge		Totalt	i Norge	i utlandet	i Norge	
Våt bulk										
Oslo	1 981 893	1 057 982	871 661	1 021	51 229	20 642	7 046	981	12 615	-
Drammen	244 888	91 401	153 487	-	-	1 852	1 852	-	-	-
Tønsberg	5 488 378	4 720 584	764 162	2 519	1 113	4 864 415	1 282 242	3 272 798	211 789	97 586
Grenland	1 584 476	917 546	666 930	-	-	1 145 835	22 152	1 123 683	-	-
Stavanger	735 851	464 573	228 225	9 115	33 938	239 191	210 518	19 889	5 325	3 459
Karmsund	371 450	213 417	146 107	1 726	10 200	8 244 926	970 574	7 209 317	9 294	55 741
Bergen	16 257 787	14 474 345	1 524 197	259 245	-	55 175 867	3 907 294	50 209 297	1 050 476	8 800
Kristiansund	388 207	241 459	128 380	16 468	1 900	1 196 873	390 477	795 596	7 146	3 654
Trondheim	489 749	464 342	20 875	4 532	-	61 312	61 312	-	-	-
Brønnøy	10 057	10 057	-	-	-	-	-	-	-	-
Tørr bulk										
Oslo	1 009 173	703 444	259 667	20 812	25 250	241 094	203 140	13 933	24 021	-
Drammen	347 999	75 361	271 038	1 600	-	484 391	390 067	90 815	2 109	1 400
Tønsberg	54 916	47 949	899	6 068	-	89 157	7 590	79 767	1 800	-
Grenland	2 088 532	257 655	1 824 006	1 600	5 271	3 511 878	1 069 306	2 441 468	-	1 104
Stavanger	1 063 210	784 279	230 340	43 573	5 018	217 591	172 377	10 400	31 034	3 780
Karmsund	1 563 837	484 673	721 626	355 487	2 051	900 927	263 430	582 950	39 000	15 547
Bergen	360 948	91 972	72 547	196 429	-	1 621 293	162 717	1 015 309	443 267	-
Kristiansund	1 212 057	417 343	711 743	73 808	9 163	954 740	776 115	32 585	144 835	1 205
Trondheim	533 217	244 255	265 382	23 580	-	86 180	57 302	20 280	8 598	-
Brønnøy	12 532	6 363	-	6 169	-	2 079 669	2 079 669	-	-	-
Containere										
Oslo	786 638	2 300	784 146	163	29	440 184	2 588	436 848	701	47
Drammen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grenland	60 291	4 466	55 825	-	-	336 265	72 455	263 810	-	-
Stavanger	102 419	22 139	80 201	79	-	128 666	91 522	36 250	532	362
Karmsund	16 484	1 133	14 901	24	426	44 595	500	43 119	218	758
Bergen	96 127	1 122	94 896	109	-	67 143	32 167	34 280	696	-
Kristiansund	49 289	28 443	19 554	1 157	135	99 967	29 420	69 609	938	-
Trondheim	31 553	382	31 171	-	-	44 847	2 483	42 016	348	-
Brønnøy	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Stykkgods										
Oslo	240 111	90 488	136 613	11 323	1 687	233 270	99 021	123 058	10 566	625
Drammen	964 108	90 080	862 808	9 405	1 815	672 361	303 207	198 044	23 649	147 461
Tønsberg	18 899	10 294	8 344	261	-	6 039	1 730	4 279	30	-
Grenland	309 497	45 293	258 952	-	5 252	244 632	62 163	182 469	-	-
Stavanger	189 811	92 225	79 068	14 021	4 497	220 784	156 534	37 482	24 865	1 903
Karmsund	381 171	60 231	305 060	11 427	4 453	556 669	113 043	379 217	51 628	12 781
Bergen	853 121	400 669	334 296	117 796	360	1 099 081	703 190	350 080	45 811	-
Kristiansund	243 762	124 243	64 311	54 608	600	401 308	130 496	248 061	22 498	253
Trondheim	160 745	48 700	83 854	28 191	-	132 858	101 405	18 376	12 928	149
Brønnøy	6 514	838	307	5 369	-	4 425	10	-	4 415	-

Tabell 4.12 angir antall TEU-containerer (tjue fots containere) etter havn og retning. Tabellen viser antallet TEU-containerer med last og uten last som registreres over de kvartalvise havnene. Andelen som går innenriks er bare ca 15 prosent av TEU-containerer med last og ca 25 prosent av TEU-containerer uten last. Oslo er den desidert største havnen på containertrafikk med over 177 tusen håndterte TEU-containerer. Deretter kommer havnene i Larvik, Borg, Grenland og Kristiansand som alle håndterer rundt 40 tusen TEU-containerer.

Tabell 4.12 Antall TEU-containere etter havn. 2004

Havn	Losset					Lastet				
	Kjent havn		Kjent havn		Ukjent havn	Kjent havn		Kjent havn		Ukjent havn
	Totalt	i Norge	i utlandet	i Norge		Totalt	i Norge	i utlandet	i Norge	
Med last										
I alt	191 504	21 313	167 744	2 276	169	192 968	29 412	160 055	3 443	55
Borg	11 038	122	10 794	-	122	20 907	1 071	19 836	-	-
Moss	12 199	2	12 197	-	-	11 273	2	11 264	7	-
Oslo	91 407	307	91 074	21	4	38 875	248	38 512	109	6
Larvik	7 740	74	7 666	-	-	21 583	538	21 045	-	-
Grenland	4 502	136	4 366	-	-	18 401	3 943	14 457	-	-
Kristiansand	11 935	159	11 775	1	-	16 796	255	16 539	1	-
Eigersund	40	-	40	-	-	1 554	2	1 552	-	-
Stavanger	9 170	131	9 031	8	-	3 438	407	3 030	-	-
Karmsund	1 191	70	1 097	2	22	3 033	43	2 930	11	49
Bergen	10 524	240	10 272	12	-	7 851	3 214	4 570	67	-
Flora	5 309	4 246	1 063	-	-	6 707	5 841	866	-	-
Nordfjord	395	55	328	12	-	3 266	113	3 143	10	-
Ålesund	3 890	221	3 654	10	5	15 752	301	15 395	56	-
Kristiansund	1 238	644	562	31	1	3 752	645	2 956	151	-
Trondheim	3 015	36	2 978	-	-	2 905	176	2 710	19	-
Indre Trondheimsfjord	638	-	638	-	-	1 143	3	1 140	-	-
Mo i Rana	60	23	-	22	15	1 099	1 098	-	1	-
Bodø	5 551	3 195	209	2 147	-	8 919	5 804	104	3 011	-
Narvik	1 116	1 116	-	-	-	26	20	6	-	-
Tromsø	10 546	10 536	-	10	-	5 688	5 688	-	-	-
Uten last										
I alt	83 140	21 382	60 083	1 637	38	76 029	18 283	57 112	589	44
Borg	7 087	872	6 215	-	-	2 035	17	2 018	-	-
Moss	2 753	1 120	1 624	9	-	5 516	2 931	2 559	26	-
Oslo	7 656	659	6 947	49	1	39 360	5 685	33 509	124	42
Drammen	10	1	9	-	-	-	-	-	-	-
Larvik	8 842	507	8 335	-	-	3 474	144	3 330	-	-
Grenland	13 634	7 376	6 258	-	-	3 467	2 157	1 309	-	-
Kristiansand	7 186	3 808	3 378	-	-	3 667	985	2 682	-	-
Eigersund	1 714	54	1 660	-	-	17	-	16	1	-
Stavanger	1 891	243	1 619	11	18	6 735	1 807	4 793	135	-
Karmsund	2 599	329	2 256	14	-	823	146	647	28	2
Bergen	2 339	410	1 925	4	-	5 324	1 888	3 370	66	-
Flora	36	32	4	-	-	44	2	42	-	-
Nordfjord	2 927	287	2 602	38	-	329	131	170	28	-
Ålesund	14 032	510	13 503	15	4	1 401	411	889	101	-
Kristiansund	2 016	107	1 774	135	-	482	382	56	44	-
Trondheim	2 248	475	1 743	30	-	2 043	460	1 578	5	-
Indre Trondheimsfjord	106	-	106	-	-	6	-	6	-	-
Mo i Rana	1 064	1 063	-	1	-	46	15	-	31	-
Bodø	4 982	3 529	125	1 328	-	194	56	138	-	-
Narvik	-	-	-	-	-	1 066	1 066	-	-	-
Tromsø	18	-	-	3	15	-	-	-	-	-

4.4 Gods med Hurtigruta

Hurtigruta er en viktig transportåre langs kysten, spesielt for mindre havnene som ikke er med i tabellen. Det er hovedsakelig stykkgoods som transporteres med Hurtigruta. Likevel gir tabellen et bilde av hvordan de forskjellige havnene registrerer gods med Hurtigruta. Mens Bergen registrerer godset på bestemte havnekoder, angir Ålesund, Brønnøy, Bodø og Tromsø kun ukjent havn i Norge som neste-/forrige laste-/lossehavn.

Tabell 4.13 Godsmengde med Hurtigruta etter rapporterende havn. 2004. Tonn

Havn	Losset				Lastet			
	Kjent havn i		Kjent havn i		Kjent havn i		Kjent havn i	
	Totalt	Norge	utlandet	i Norge	Totalt	Norge	utlandet	i Norge
I alt	59 081	23 907	116	35 058	68 892	29 815	428	38 649
Bergen	13 199	13 199	-	-	13 165	12 900	-	265
Flora	2 320	2 289	-	31	5 929	5 817	20	92
Nordfjord	2 048	826	116	1 106	2 167	625	344	1 198
Ålesund	4 915	-	-	4 915	6 903	-	-	6 903
Kristiansund	2 492	560	-	1 932	1 302	89	-	1 213
Trondheim	7 029	7 029	-	-	10 400	10 381	19	-
Brønnøy	3 215	4	-	3 211	2 199	3	-	2 196
Bodø	7 666	-	-	7 666	4 337	-	45	4 292
Tromsø	16 197	-	-	16 197	22 490	-	-	22 490

4.5 Lokaltrafikk

Havnene grupperer trafikken etter lokalfart, kystfart og utenriksfart. Trafikktype er et kjennemerke som havnene har brukt i mange år, og som ble videreført da PORTwin kom. Lokaltrafikk er trafikk innen havnedistriktets eller kommunens grenser og fra/til nærliggende kommuner. Kysttrafikk er trafikk mellom norske havner som ikke regnes som lokaltrafikk, og utenrikstraftikk er trafikk mellom norske og utenlandske havner.

I starten var lokalfarten ikke med i havnestatistikken. I det første rettleidningsnotatet SSB sendte ut ble det klargjort at lokalfart kun var trafikk innenfor havnedistriktet. Trafikk mellom havnedistriktene ble tatt med. Av ulike årsaker var det vanskelig å få en samstemmig og konsistent definisjon av lokalfart. Havner registrerte lokalfarten forskjellig, og havnedistriktene ble utvidet gjennom større interkommunalt samarbeid. Definisjon av trafikk innenfor havnedistriktet ble derfor mindre relevant, og den opprinnelige avgrensningen av lokalfart ble derfor gjort gjeldende igjen.

Det maritime statistikkdirektivet opererer ikke med trafikktyper. I utgangspunktet skal all trafikk inkluderes i statistikken, uavhengig av type trafikk. Direktivet avgrenser omfanget av statistikken til ikke å inkludere transport på indre vannveier, skip under 100 bruttotonn samt spesialfartøy.

I Eurostats "Methodology on maritime statistics 2005" heter det (først engelsk tekst deretter dansk tekst):

"Maritime transport is the carriage of goods and passengers in sea-going vessels. In the context of the Directive, sea-going vessels are vessels other than those which navigate exclusively in inland waters or in waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply. A journey from an inland port to the sea, across the sea and then up a river or canal to another inland port is included within the scope of the Directive. There is an overlap between maritime transport and inland waterway transport since those parts of the journey on inland waterways between the ports and the sea are also part of inland waterway transport. In principle, the extent of overlap can be calculated in tonne-kilometres from the geographical position of each port and waterway access to the sea. Journey carrying goods between inland ports without going to sea are not included within maritime transport, but are part of inland waterway transport, even where these journeys are carried out by ships which are able to go to sea.

Søtransport defineres som transport af gods og befording af passagerer med søgående skibe. I direktivet defineres søgående skibe som ethvert skib med undtagelse af skibe, der udelukkende sejler i indre farvande eller i smult vande, i områder, hvor havnebestemmelser finder anvendelse, eller i områder, som grænser umiddelbart op hertil. En sejlads fra en havn i indre farvande over havet og derpå op ad en flod eller kanal til en anden havn i indre farvande er omfattet af direktivets anvendelsesområde. Der er en overlapning mellem søtransport og transport ad indre vandveje, da dele af sejladsen på de indre vandveje, som foregår mellem havnene og havet, også er en del af transporten ad indre vandveje. Omfanget af denne overlapning kan i princippet beregnes i ton/km efter den enkelte havns geografiske beliggenhed og vandvejen til havet. Godssejlads mellem havne i indre farvande, uden at skibet tilbagelægger en strækning på havet, er ikke omfattet af søtransporten. En sådan sejlads indgår i transport ad indre vandveje, selv om den udføres af skibe, som kan være søgående."

Eurostat gir ingen videre definisjoner eller beskrivelse av indre vannveier, men SSB legger til grunn at dette gjelder transport på elver og innsjøer. Trafikk langs kysten, selv i fjorder og innaskjærs, går ikke inn under begrepet indre vannveier.

Havnene ga klar tilbakemelding i forbindelse med skrivingen av denne rapport at all godstransport, uavhengig av trafikktype, er med i statistikkrapporteringen til SSB. Ingen havner var uklare på dette

punkt, i motsetning til passasjertransport. Ikke alle havner registrerer innenriks passasjertransport og bilferjer.

Følgende havner gjør registreringer på innenriks passasjertransport og/eller bilferjer:

- Stavanger
- Karmsund
- Trondheim
- Nordfjord
- Florø.

Vi er usikre på hvor stor andel av lokaltrafikken som ikke blir registrert i PORTwin. Det er derfor vanskelig å gi en god oversikt over omfanget av passasjertransport og bilferjer i innenriksfart i og med at det totale omfanget er ukjent. Denne transporten kan både være lokalfart og kystfart. Variabelen trafikktype er lite egnet til å skille ut passasjertransport og bilferjer. I havnestatistikken blir denne variabelen kun brukt som hjelpevariabel i revisjon. Avgrensning av passasjertransport og bilferjer skjer gjennom andre variable i datamaterialet.

Vi vil i løpet av 2006 undersøke om det er mulig å utnytte alternative datakilder for å fange opp denne transporten, bl.a. ny kollektivtransportstatistikk og fergedatabasen til Statens Vegvesen. Foreløpig tror vi at beste datakilde er rederiene selv, men dette vil vi komme tilbake til i 2006.

Det er til nå ikke publisert noe statistikk på antall anløp, verken for lokalfart, kystfart eller utenriksfart. Datamaterialet på anløp er ikke ferdig bearbeidet, og tallene er for usikre til å bli presentert her. Det er planlagt publisering av anløpstall i løpet av 2006.

Tall på godsmengde i lokalfart vises i tabell 4.14 og 4.15. Det er viktig å være klar over at avgrensningen av trafikktype her er utelukkende basert på havnenes registrering og oppfattelse av lokalfart. Trafikktypen blir ikke revidert. Det er 948 024 tonn gods i lokalfart. PORTwin havnene hadde et godsslag på 180,8 millioner tonn i 2004. Av dette utgjør gods i lokalfart 0,5 prosent. På godssiden er det ti av 24 offentlige havner som ikke har registrert gods på lokalfart. Nesten 40 prosent av lokalgodset er i Drammen. Også i Bergen og Stavanger er det en del lokal godstransport. De tre havnene som har registrert størst andel av egne godsregistreringer innen lokalfart er Drammen, Bodø og Stavanger med henholdsvis 13,0, 4,4 og 3,6 prosent av total godsmengde.

Tabell 4.14 Godsmengde i lokaltrafikk. 2004. Tonn

	Godsmengde
Totalt	948 024
Borg	7 870
Moss	9 787
Oslo	44 959
Drammen	366 829
Tønsberg	
Sandefjord	
Larvik	22 725
Grenland	
Kristiansand	
Eigersund	
Stavanger	154 163
Karmsund	45 139
Bergen	244 858
Flora	1 179
Nordfjord	
Ålesund	2 085
Kristiansund	17 542
Trondheim	491
Indre	
Trondheimsfjord	
Brønnøy	1 257
Mo i Rana	
Bodø	29 140
Narvik	
Tromsø	

Tabell 4.15 viser godsmengden i lokalfart fordelt på lastetype. Drammen, Bergen og Stavanger er de med størst godsmengde i lokalfart. Lastetypen i disse havnene er i hovedsak stykk gods i Drammen, våt bulk i Bergen og tørr bulk i Stavanger.

Tabell 4.15 Godsmengde etter lastetype og havn i lokaltrafikk. 2004. Tonn

Havn	I alt	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro-enheter (selvgående)	Annet stykk gods
Totalt	948 024	277 274	234 990	54	43 680	392 026
Borg	7 870	-	7 870	-	-	-
Moss	9 787	706	9 081	-	-	-
Oslo	44 959	-	44 959	-	-	-
Drammen	366 829	1 984	2 272	-	-	362 573
Larvik	22 725	1 125	292	-	-	21 308
Stavanger	154 163	11 414	142 564	-	-	185
Karmsund	45 139	139	-	-	43 680	1 320
Bergen	244 858	244 713	145	-	-	-
Flora	1 179	120	-	-	-	1 059
Ålesund	2 085	-	2 085	-	-	-
Kristiansund	17 542	14 500	-	54	-	2 988
Trondheim	491	-	-	-	-	491
Brønnøy	1 257	-	1 257	-	-	-
Bodø	29 140	2 573	24 465	-	-	2 102

Kapittel 5 - Speilbildeanalyse

Dette kapittelet viser registrerte godsmengder av rapporterende havner per relasjon. En relasjon blir brukt som betegnelse på transport av en vare-/godsforsendelse mellom to havner. Hensikten er å identifisere avvik i godsregistreringen mellom havner gjennom å se på registrerte godsmengder i et speilbildeperspektiv. I speilbildeanalysen undersøkes hva to havner har registrert på samme strekning/relasjon. Tabellene i kapittelet viser godsmengde mellom havner som er med i den kvartalsvise havnestatistikken, og tallene vil derfor avvike fra kapittel 4 hvor alle havnene var med. Havnene er benevnt med deres korte navn, og ikke deres offisielle navn (det er gjort av hensyn til plassmangel i tabellenes forspalte). Det er viktig å forstå at denne analysen baserer seg på hva havnene har gjort av registreringer i PORTwin. Det er altså fullt mulig at den korrekte godsstrømmen mellom to havner er forskjellig fra hva havnene har registrert.

Tabell 5.1 viser total godsmengde og godsmengden etter fartstype per havn, havnenes andel av godsmengde i innenriksfart og havnens andel av gods i innenriksfart som går fra/til andre rapporterende havner.

Tabell 5.1 Godsmengde etter fartstype og andel av godset som transporteres fra/til andre rapporterende havner. 2004. Tonn

	Total godsmengde	Godsmengde i utenriksfart	Godsmengde i innenriksfart	Godsmengde ukjent havn	Gods fra -/til rapporterende havner	Dekningsgrad innenriks av total godsmengde	Dekningsgrad kvartals havner av innenriks godsmengde
Sum	198 205 860	129 764 576	66 625 735	1 815 549	27 724 079	33,6 %	41,6 %
Borg	3 476 888	2 558 190	916 501	2 197	514 098	26,4 %	56,1 %
Moss	1 119 360	668 236	447 797	3 327	302 189	40,0 %	67,5 %
Oslo	6 141 927	3 813 043	2 249 976	78 908	2 018 798	36,6 %	89,7 %
Drammen	2 823 301	1 683 082	989 543	150 676	844 688	35,0 %	85,4 %
Tønsberg	10 521 810	4 130 255	6 292 856	98 699	1 578 121	59,8 %	25,1 %
Sandefjord	295 326	295 326	-	-	-		
Larvik	1 711 862	1 608 279	101 655	1 928	49 066	5,9 %	48,3 %
Grenland	9 656 639	7 192 320	2 452 692	11 627	2 245 547	25,4 %	91,6 %
Kristiansand	1 943 269	1 449 702	488 072	5 495	435 364	25,1 %	89,2 %
Eigersund	737 704	617 279	119 870	555	94 336	16,2 %	78,7 %
Stavanger	4 305 996	782 897	3 470 142	52 957	2 580 528	80,6 %	74,4 %
Karmsund	13 360 803	9 426 675	3 832 171	101 957	3 069 429	28,7 %	80,1 %
Bergen	75 635 336	53 733 867	21 892 309	9 160	4 941 720	28,9 %	22,6 %
Flora	1 078 948	210 652	858 367	9 929	382 637	79,6 %	44,6 %
Nordfjord	779 699	495 364	284 304	31	156 031	36,5 %	54,9 %
Ålesund	1 264 313	469 078	714 328	80 907	479 667	56,5 %	67,1 %
Kristiansund	4 546 209	2 069 839	2 459 460	16 910	870 164	54,1 %	35,4 %
Trondheim	1 547 888	487 847	1 059 892	149	820 949	68,5 %	77,5 %
Indre Trondheimsfjord	1 611 309	1 111 260	500 049	-	299 578	31,0 %	59,9 %
Brønnøy	2 113 206	307	2 112 899	-	2 087 629	100,0 %	98,8 %
Mo i Rana	3 648 194	2 516 741	909 405	222 048	438 479	24,9 %	48,2 %
Bodø	661 157	61 845	594 760	4 552	285 698	90,0 %	48,0 %
Narvik	15 568 790	13 795 804	873 163	899 823	336 575	5,6 %	38,5 %
Tromsø	767 082	9 821	708 511	48 750	42 605	92,4 %	6,0 %
Private foretak	32 888 844	20 576 867	12 297 013	14 964	2 850 183	37,4 %	23,2 %

Tabell 5.1 viser hvor mye av godsmengden som vil bli fanget opp i en eventuell ny godsstrømsundersøkelse med PORTwin som datakilde. Litt over halvparten av godset over Borg går til andre rapporterende havner i havnestatistikken. Derimot går nesten 90 prosent av all gods i innenriksfart over Oslo til andre rapporterende havner i havnestatistikken. Ni av tjuefire havner (samt alle private havner) håndterer under halvparten av godset fra/til andre rapporterende havner. Tre havner har dekningsgrad på rundt 48 prosent av godset fra/til andre kvartalsvise rapporterende havner.

5.1 Fra/til matriser over godsmengde

På neste side presenteres fra/til matrise over lastet og losset godsmengde per relasjon. Matrisen gir oversikt over samlet godsmengde. I neste avsnitt vises samme matrise for hver hovedlastetype. Tabell 5.2 er bygd opp med rapporterende havn i forspalten, og korresponderende havn i tabellhodet. Med rapporterende havn menes havn som kvartalsvis rapporterer detaljert havnestatistikk til SSB. Med korresponderende havn menes den havn som rapporterende havn oppgir godset er sendt til. Tabellene 5.2 og 5.3 må sees i sammenheng. Tabell 5.2 viser faktiske tallstørrelser over registrerte godsmengder, mens tabell 5.3 gir en oversikt over de største avvikene i registrert godsmengde per relasjon. En relasjon er transport av en vare-/godsforsendelse mellom rapporterende havn og korresponderende havn. Videre bruker vi begrepet havnebrukere som en samlebetegnelse for speditører, agenter, vareeiere, osv.

I tabell 5.2 er "Lastet" den rapporterende havns registrerte lastede godsmengde, mens "Losset" blir den korresponderende havns registrerte lossede godsmengde på samme relasjon. For eksempel på relasjonen mellom Oslo og Moss hvor Oslo er rapporterende havn og Moss er korresponderende havn, har Oslo lastet 2 622 tonn som skal til Moss mens Moss bare har losset 1 687 tonn som kommer fra Oslo. Speilbildeperspektivet kommer fram ved at alle havner er både rapporterende og korresponderende havn. Tabell 5.2 må leses aktivt. De største avvikene i tabell 5.2 er listet opp i tabell 5.3. Det vil ta opp for mye plass å gå gjennom avvikene på alle relasjoner. I tabell 5.3 er de største avvikene tatt med. For en komplett avviksliste viser vi til vedlegg 5.

Tabell 5.3 gir en oversikt over de største avvikene, og viser hva "lastehavnen" har rapportert sendt til "lossehavnen" og hva "lossehavnen" har rapportert mottatt fra "lastehavnen". Differansen mellom disse godsmengdene på en relasjon gir avviket. Prosenten er så utledet fra hvor stort dette avviket er i forhold til gjennomsnittet av godsmengden på aktuelle relasjon. Tabellen gir samtidig en oversikt over hvilken lastetype avviket skyldes. Er avviket positivt betyr det at lastet havn har rapportert mer gods enn hva losset havn har rapportert på en relasjon, er avviket negativt så er det motsatt. Avvik i prosent beregnes ved å ta differansen i godsmengden mellom to havner i forhold til gjennomsnittlig godsmengde i disse to havner. Metoden er konsistent med speilbildeanalyser foretatt av Eurostat.

Tabell 5.2 Fra/til matrise over godsmengde etter retning, 2004. Tonn

Rapporterende havn	Korresponderende havn															
	Borg		Moss		Oslo		Drammen		Tønsberg		Larvik		Grenland		Kristiansand	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Borg	-	4203	18897	-	13771	-	31783	8272	3660	8239	1800	1507	20740	56291	9167	12934
Moss	-	734	-	-	-	684	2334	11905	720	550	-	181	14522	3575	14554	21599
Oslo	566	7122	2622	1687	386	5284	3856	8407	7207	27806	777	3749	6137	84601	707	7212
Drammen	1542	24023	2119	550	7071	252964	523712	48923	3742	46159	-	97	5377	673	51087	41385
Tønsberg	120919	127656	18685	19740	480258	474978	51106	46848	-	-	-	-	54131	31633	106337	113341
Larvik	2395	3754	1928	953	5154	1586	1228	4012	46	-	-	-	7968	5263	2267	75
Grenland	779998	54915	16022	34161	228709	341648	5933	31635	-	988	67455	289	8996	-	10062	64191
Kristiansand	54	716	314	-	1858	1947	25	6533	163	308	275	672	8949	4890	-	-
Eigersund	-	2130	-	-	800	-	661	-	2558	-	-	-	-	-	-	-
Stavanger	1032	-	473	4190	11337	16551	248	5971	2200	-	335	92	9095	5842	9688	7545
Karmsund	1850	1586	691	-	853	1617	42	-	6885	6872	-	-	793833	854887	2025	531
Bergen	125	2633	1	706	441860	583695	-	17969	243206	202696	1533	1868	126621	-	89990	99260
Flora	-	1800	-	-	-	781	-	-	-	-	-	-	78	-	28	8
Nordfjord	2	-	2	-	-	-	188	-	-	-	76	-	-	-	5	-
Ålesund	100	-	-	-	312	-	37	-	-	-	16	-	-	800	188	82
Kristiansund	-	14450	-	-	9262	-	7633	-	-	-	-	-	-	1735	-	3
Trondheim	-	2655	-	2900	-	-	-	1490	6212	2499	-	-	7262	1661	72	2174
Indre Trondheimsfjord	-	-	-	-	-	-	-	3878	-	-	-	-	-	-	260	25
Brønnøy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Mo i Rana	-	-	-	-	41416	59432	-	-	-	623	-	-	3961	6132	-	65
Bodø	-	-	-	-	-	800	-	-	-	-	-	-	-	500	-	171
Narvik	-	-	-	-	2998	2998	-	-	-	-	-	-	-	1542	-	22
Tromsø	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	987	-	72
Private foretak	1398	-	86145	86972	47895	71078	-	3980	-	-	-	-	3080	12698	11389	21533

Rapporterende havn	Korresponderende havn															
	Eigersund		Stavanger		Karmsund		Bergen		Flora		Nordfjord		Ålesund		Kristiansund	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Borg	-	-	61891	64209	7391	7770	3041	3964	1300	4003	-	-	-	1151	1280	80
Moss	-	-	61388	65283	960	-	-	607	3405	6037	-	-	-	200	-	-
Oslo	-	74	63380	81846	-	49	4842	-	-	2093	-	-	-	1225	-	-
Drammen	-	-	11352	10069	-	2423	165	3788	4346	9919	-	-	-	83	1485	1680
Tønsberg	-	-	64174	55692	25	105	216715	150401	-	-	-	-	31107	35795	417	385
Larvik	-	584	11161	10728	-	-	-	-	8275	2304	-	224	-	3676	-	-
Grenland	-	497	17978	102843	1506	13199	1515	9352	1132	3814	-	-	-	10398	-	4222
Kristiansand	-	35	281	32662	104	82	5066	171	105	-	116	43	411	536	253	135
Eigersund	-	-	12596	13898	6727	11228	2903	-	3705	7760	713	-	19	1	5792	1837
Stavanger	4720	6712	17568	5785	687747	635644	21104	12170	5029	13230	833	1734	982	2036	19148	29008
Karmsund	783	1077	693420	752666	95244	83575	167605	63249	38446	32199	45	54	2929	1619	43424	41424
Bergen	15310	39349	283839	366442	181216	315688	1540353	858818	29601	75282	60966	28572	127386	227750	124065	191173
Flora	-	-	53172	2705	19132	3127	83262	21946	1512	4753	14920	4018	1523	844	18305	18271
Nordfjord	4517	3526	4621	11058	1082	607	89	140	3883	12875	2901	3250	718	3645	18091	12077
Ålesund	2	28	323	2004	554	2315	8060	6680	465	1630	7862	5482	-	-	16116	33717
Kristiansund	-	-	7865	10706	2984	5250	19388	6057	11485	7991	1472	153	65357	50242	168554	173323
Trondheim	78	32	1230	16762	2562	20	11883	18077	450	2429	108	267	301	49297	34167	29078
Indre Trondheimsfjord	196	276	1702	1698	266	100	17339	1991	59	-	-	-	44	404	944	106
Brønnøy	-	-	-	17	-	-	-	-	-	191	-	1	-	5	2	991
Mo i Rana	-	-	-	3613	-	2406	109	3163	-	-	-	2	-	6275	-	430
Bodø	-	-	-	581	-	804	1783	30128	-	2617	-	724	1627	23944	-	2203
Narvik	-	-	-	6	11319	-	985	-	-	-	-	-	-	926	-	-
Tromsø	-	-	-	1118	-	-	-	5439	-	29	-	1506	-	8507	-	1193
Private foretak	-	-	16427	107820	4182	108194	-	4957	-	972	1285	1	5982	2934	4523	17196

Rapporterende havn	Korresponderende havn															
	Trondheim		Indre Trondheimsfjord		Brønnøy		Mo i Rana		Bodø		Narvik		Tromsø		Private foretak	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Borg	35482	15911	7281	10362	-	-	-	48237	50268	-	-	-	-	-	-	-
Moss	11370	4945	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41077	-
Oslo	10772	9254	4316	7620	-	-	-	95969	100117	988	-	-	130	-	-	-
Drammen	5016	3221	2875	8447	-	-	-	23783	27027	-	-	-	-	-	1193	-
Tønsberg	137507	126904	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Larvik	189	3735	-	313	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grenland	3412	72884	3501	-	-	-	-	4228	8892	-	-	-	-	-	21390	1718
Kristiansand	6410	1267	3186	7838	105	-	-	12278	11646	758	-	410	-	1687	323	-
Eigersund	3581	1509	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2091	-
Stavanger	16730	13012	1424	11646	647	-	-	10987	14930	821	3989	546	-	5592	32031	900
Karmsund	20211	7010	560	4	-	-	-	1999	1027	16	-	-	-	-	5982	303
Bergen	273511	318501	18978	27063	-	4235	20783	13187	69263	123232	29	-	84887	6796	7099	3556
Flora	216	426	-	-	226	-	-	1843	62	-	-	-	-	63	304	10
Nordfjord	1560	2663	3151	-	1	-	-	-	26	-	67470	-	1588	-	29	1500
Ålesund	7716	10138	214	1	46	-	-	2717	5903	1067	2573	585	-	1561	-	233
Kristiansund	8041	8646	3313	3180	-	38	-	3518	4492	-	-	-	-	417	264	2346
Trondheim	873	844	17352	24817	3078	1520	-	46673	34411	5254	52	3207	16859	12524	4339	1928
Indre Trondheimsfjord	4995	978	19264	2577	-	78	-	92466	54195	-	6	-	54	2359	431	343
Brønnøy	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	671	-	-	-	-	2079669
Mo i Rana	2667	5479	-	-	1054	-	-	1745	15	1800	35052	32646	-	1289	9762	1290
Bodø	1126	2834	-	-	-	2087	-	2329	3441	1	6635	63	28370	50484	20450	6183
Narvik	-	167	-	-	-	-	-	1005	1633	1810	1533	-	-	4	-	3748
Tromsø	7	1440	-	-	-	-	-	-	1238	8725	52346	-	681	-	-	-
Private foretak	20240	53966	56750	55473	-	-	-	1020	8448	-	29265	101282	236096	-	-	12295

Tabell 5.3 er sortert etter største positive avvik (lastet mengde større enn losset mengde), deretter største negative avvik (losset mengde er større enn lastet mengde). Tabellen viser de relasjonene som har et avvik i godsmengde på mer enn 50 000 tonn. En komplett oversikt over alle avvikene kan sees i vedlegg 5. Størst avvik er det på relasjoner hvor gods er lastet hos Grenland, Bergen og Drammen og losset hos henholdsvis Borg, Bergen og Drammen. Ved å ta disse avvikene og se dem i sammenheng med lastet/losset mengde og prosenten kan en få et bilde av hvor mye avvikene utgjør av rapportert mengde. Mens avviket mellom Bergen og Bergen er bare halvparten så stort (56 %) som gjennomsnittlig rapportert, er avvikene mellom Grenland og Borg og mellom Drammen og Drammen mer enn 1,5 ganger (174 % og 166 %) større enn gjennomsnittet av rapportert godsmengde. Dette selv om avviket i reell mengde mellom Bergen og Bergen er mellom de andre to avvikene i størrelse.

Tabell 5.3 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner etter lastetype. 2004. Tonn

Laste-havn	Losse-havn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykksgods
Grenland	Borg	779998	54 915	725 083	173,7 %	-14 679	735 562	3801	-	399
Bergen	Bergen	1540353	858 818	681 535	56,8 %	667 546	12 013	-	-	1 976
Drammen	Drammen	523712	48 923	474 789	165,8 %	-	255 462	-	-	219 327
Brønnøy	Private foretak	2079669	1 901 325	178 344	9,0 %	-	178 344	-	-	-
Bergen	Grenland	126621	-	126 621	200,0 %	126 621	-	-	-	-
Karmsund	Bergen	167605	63 249	104 356	90,4 %	96 459	31 571	55	26	-23 755
Bergen	Tromsø	84887	6 796	78 091	170,4 %	62 903	-	529	-	14 659
Nordfjord	Narvik	67470	-	67 470	200,0 %	-	67 442	25	-	3
Grenland	Larvik	67455	289	67 166	198,3 %	-	-	66905	-	261
Tønsberg	Bergen	216715	150 401	66 314	36,1 %	66 064	-	-	-	250
Flora	Bergen	83262	21 946	61 316	116,6 %	11 431	14 518	29550	-	5 817
Stavanger	Karmsund	687747	635 644	52 103	7,9 %	-2 428	-9 775	-51	71939	-7 582
Flora	Stavanger	53172	2 705	50 467	180,6 %	14 245	31 847	475	-	3 900
Drammen	Oslo	7071	252 964	-245 893	-189,1 %	-70	-246 095	-	-1139	1 411
Private foretak	Private foretak	12295	253 404	-241 109	-181,5 %	-	-248 585	-	-	7 476
Kristiansund	Private foretak	2346	175 334	-172 988	-194,7 %	2 346	-175 334	-	-	-
Bergen	Oslo	441860	583 695	-141 835	-27,7 %	-139 682	-2 153	-	-	-
Private foretak	Narvik	101282	236 096	-134 814	-79,9 %	-	-236 096	-	-	101 282
Bergen	Karmsund	181216	315 688	-134 472	-54,1 %	-45 927	-97 875	-139	-	9 469
Narvik	Private foretak	3748	133 605	-129 857	-189,1 %	-	3 748	-	-	-133 605
Grenland	Oslo	228709	341 648	-112 939	-39,6 %	8 470	-157 952	648	-25	35 920
Private foretak	Karmsund	4182	108 194	-104 012	-185,1 %	-11 046	-94 544	-	-	1 578
Bergen	Ålesund	127386	227 750	-100 364	-56,5 %	-103 979	-15 275	14449	-6	4 447
Private foretak	Stavanger	16427	107 820	-91 393	-147,1 %	-3 301	-88 013	-7	-	-72
Grenland	Stavanger	17978	102 843	-84 865	-140,5 %	816	-81 314	803	-	-5 170
Bergen	Stavanger	283839	366 442	-82 603	-25,4 %	-75 027	-6 376	-955	114	-359
Oslo	Grenland	6137	84 601	-78 464	-172,9 %	-16 058	-64 180	38	53	1 683
Grenland	Trondheim	3412	72 884	-69 472	-182,1 %	-	-69 933	-	-	461
Bergen	Kristiansund	124065	191 173	-67 108	-42,6 %	-59 256	-10 384	-213	-	2 745
Karmsund	Grenland	793833	854 887	-61 054	-7,4 %	-65 897	4 680	-	-	163
Karmsund	Stavanger	693420	752 666	-59 246	-8,2 %	6 455	13 404	109	-81986	2 772
Grenland	Kristiansund	10062	64 191	-54 129	-145,8 %	-300	-56 007	-49	-2848	5 075
Bergen	Bodø	69263	123 232	-53 969	-56,1 %	-56 569	2 600	-	-	-

En godsstrømsanalyse basert på PORTwin data vil aldri kunne bli helt perfekt. Ambisjonen om å ha fullstendig samsvar mellom lastet og losset godsmengde er ikke realistisk. Vi må akseptere en viss grad av usikkerhet i tallene for i det hele tatt å kunne gjennomføre en slik analyse. Eurostat utfører også tilsvarende godsstrømsanalyser som i denne rapporten. De opererer med ulike terskler for hva som bør gjennomgås en nærmere kontroll og oppfølging (revisjon). Disse tersklene er vist i tabellen under. Eurostat har foreløpig ikke gjort noen vurderinger av hva som er akseptable feilgrenser i en slik godsstrømsanalyse.

Tabell 5.4 Stratifiserte terskelverdier til Eurostat

Sum av lastet og losset godsmengde per relasjon	Avvik i prosent av gjennomsnittlig godsmenge
> 1 000 000	>= 5%
< 1 000 000 og >= 500 000	>= 10%
< 500 000 og >= 100 000	>= 10%
< 100 000 og >= 10 000	>= 15%

Tabell 5.5 gir oversikt over de avvikene i prosent av gjennomsnittlig godsmengde per relasjon, og gir en heldekkende matrise av avvikene uttrykt i prosent fra tabell 5.3. Tabellen viser altså forskjell i rapportert godsmengde på en relasjon i prosent av gjennomsnittlig godsmengde på samme relasjon. Det vil si forskjell i rapportert godsmengde mellom det rapporterende havn har lastet og hva korresponderende havn har rapportert losset på samme relasjon. Positivt tall betyr at rapporterende havn har registrert mer lastet gods enn hva korresponderende havn har registrert er losset. Tabell 5.5 supplerer tabell 5.2 og 5.3, og kan ikke leses uavhengig av disse to tabeller.

Avvik på 200 prosent betyr at kun én havn som har registrert gods på denne relasjonen. Avviksprosent på 100 betyr at forskjellen i registrert godsmengde mellom to havner er like stort som den gjennomsnittlige godsmengden på disse to havnene. Bergen har rapportert 69 263 tonn gods lastet til Bodø, mens Bodø har rapportert 123 232 tonn gods losset fra Bergen. Forskjellen i registrert godsmengde på denne relasjonen er -53 696 (69 263-123 232), og uttrykt i gjennomsnittlig registrert godsmengde er avviket på -56 prosent $(-53\,696/(69\,263+123\,232)/2)$. Forskjellen i registrert godsmengde utgjør -56 prosent av gjennomsnittlig godsmengde for begge havnene.

Grenland har rapportert 779 998 tonn gods til Borg. Tilsvarende har Borg registrert 54 915 tonn gods fra Grenland. Avviket blir da på 174 prosent av gjennomsnittlig rapportert godsmengde på denne relasjonen.

Over halvparten av avvikene i godsregistreringer på relasjoner mellom avsender og mottaker er like store eller større enn gjennomsnittlig godsmengde dem imellom. På 151 av disse relasjonene er det kun den ene havnen som har gjort registreringer. I 63 tilfeller er det et avvik på mellom 50 og 100 prosent, i 65 tilfeller er avviket mellom 10 og 50 prosent og i 33 tilfeller er avviket under 10 prosent. Relasjoner hvor gods er lastet i Tønsberg skiller seg kraftig ut. Hele 60 prosent av avvikene her er under 10 prosent. For totalen så er det kun 13 prosent av avvikene som er under 10 prosent.

Tabell 5.5 Fra/til matrise over godsmengde. Avvik i prosent på rapportert godsmengde etter retning

Rapporterende havn	Korresponderende havn											
	Borg	Moss	Oslo	Drammen	Tønsberg	Larvik	Grenland	Kristiansand	Eigersund	Stavanger	Karmsund	Bergen
Borg	-200,0 %	200,0 %	200,0 %	117,4 %	-77,0 %	17,7 %	-92,3 %	-34,1 %	-	-3,7 %	-5,0 %	-26,4 %
Moss	-200,0 %	-	-200,0 %	-134,4 %	26,8 %	-200,0 %	121,0 %	-39,0 %	-	-6,1 %	200,0 %	-200,0 %
Oslo	-170,6 %	43,4 %	-172,8 %	-74,2 %	-117,7 %	-131,3 %	-172,9 %	-164,3 %	-200,0 %	-25,4 %	-200,0 %	200,0 %
Drammen	-175,9 %	117,6 %	-189,1 %	165,8 %	-170,0 %	-200,0 %	155,5 %	21,0 %	-	12,0 %	-200,0 %	-183,3 %
Tønsberg	-5,4 %	-5,5 %	1,1 %	8,7 %	-	-	52,5 %	-6,4 %	-	14,2 %	-123,1 %	36,1 %
Larvik	-44,2 %	67,7 %	105,9 %	-106,3 %	200,0 %	-	40,9 %	187,2 %	-200,0 %	4,0 %	-	-
Grenland	173,7 %	-72,3 %	-39,6 %	-136,8 %	-200,0 %	198,3 %	200,0 %	-145,8 %	-200,0 %	-140,5 %	-159,0 %	-144,2 %
Kristiansand	-171,9 %	200,0 %	-4,7 %	-198,5 %	-61,6 %	-83,8 %	58,7 %	-	-200,0 %	-196,6 %	23,7 %	186,9 %
Eigersund	-200,0 %	-	200,0 %	200,0 %	200,0 %	-	-	-	-	-9,8 %	-50,1 %	200,0 %
Stavanger	200,0 %	-159,4 %	-37,4 %	-184,0 %	200,0 %	113,8 %	43,6 %	24,9 %	-34,8 %	100,9 %	7,9 %	53,7 %
Karmsund	15,4 %	200,0 %	-61,9 %	200,0 %	0,2 %	-	-7,4 %	116,9 %	-31,6 %	-8,2 %	13,1 %	90,4 %
Bergen	-181,9 %	-199,4 %	-27,7 %	-200,0 %	18,2 %	-19,7 %	200,0 %	-9,8 %	-88,0 %	-25,4 %	-54,1 %	56,8 %
Flora	-200,0 %	-	-200,0 %	-	-	-	200,0 %	111,1 %	-	180,6 %	143,8 %	116,6 %
Nordfjord	200,0 %	200,0 %	-	200,0 %	-	200,0 %	-	200,0 %	24,6 %	-82,1 %	56,2 %	-44,5 %
Alesund	200,0 %	-	200,0 %	200,0 %	-	200,0 %	-200,0 %	78,5 %	-173,3 %	-144,5 %	-122,8 %	18,7 %
Kristiansund	-200,0 %	-	200,0 %	200,0 %	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	-30,6 %	-55,0 %	104,8 %
Trondheim	-200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	85,2 %	-	125,5 %	-187,2 %	83,6 %	-172,7 %	196,9 %	-41,3 %
Indre Trondheimsfjord	-	-	-	-200,0 %	-	-	-	164,9 %	-33,9 %	0,2 %	90,7 %	158,8 %
Brønnøy	-	-	-	-	-	-	-	-200,0 %	-	-200,0 %	-	-
Mo i Rana	-	-	-35,7 %	-	-200,0 %	-	-43,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	-200,0 %	-186,7 %
Bodø	-	-	-200,0 %	-	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	-200,0 %	-177,7 %
Narvik	-	-	0,0 %	-	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	200,0 %	200,0 %
Tromsø	-	-	-200,0 %	-	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	-	-200,0 %
Private foretak	200,0 %	-1,0 %	-39,0 %	-200,0 %	-	-	-121,9 %	-61,6 %	-	-147,1 %	-185,1 %	-200,0 %

Rapporterende havn	Korresponderende havn											
	Flora	Nordfjord	Alesund	Kristiansund	Trondheim	Indre Trondheimsfjord	Brønnøy	Mo i Rana	Bodø	Narvik	Tromsø	Private foretak
Borg	-101,9 %	-	-200,0 %	176,5 %	76,2 %	-34,9 %	-	-4,1 %	-	-	-	-
Moss	-55,8 %	-	-200,0 %	-	78,8 %	-	-	-	-	-	-	200,0 %
Oslo	-200,0 %	-	-200,0 %	-	15,2 %	-55,4 %	-	-4,2 %	200,0 %	-	200,0 %	-
Drammen	-78,1 %	-	-200,0 %	-12,3 %	43,6 %	-98,4 %	-	-12,8 %	-	-	-	200,0 %
Tønsberg	-	-	-14,0 %	8,0 %	8,0 %	-	-	-	-	-	-	-
Larvik	112,9 %	-200,0 %	-200,0 %	-	-180,7 %	-200,0 %	-	-	-	-	-	-
Grenland	-108,5 %	-	-200,0 %	-200,0 %	-182,1 %	200,0 %	-	-71,1 %	-	-	-	170,3 %
Kristiansand	200,0 %	91,8 %	-26,4 %	60,8 %	134,0 %	-84,4 %	200,0 %	5,3 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %
Eigersund	-70,7 %	200,0 %	180,0 %	103,7 %	81,4 %	-	-	-	-	-	-	200,0 %
Stavanger	-89,8 %	-70,2 %	-69,8 %	-41,0 %	25,0 %	-156,4 %	200,0 %	-30,4 %	-131,7 %	200,0 %	200,0 %	189,1 %
Karmsund	17,7 %	-18,2 %	57,6 %	4,7 %	97,0 %	197,2 %	-	64,2 %	200,0 %	-	-	180,7 %
Bergen	-87,1 %	72,4 %	-56,5 %	-42,6 %	-15,2 %	-35,1 %	-200,0 %	44,7 %	-56,1 %	200,0 %	170,4 %	66,5 %
Flora	-103,5 %	115,1 %	57,4 %	0,2 %	-65,4 %	-	200,0 %	-200,0 %	200,0 %	-	-131,3 %	200,0 %
Nordfjord	-107,3 %	-11,3 %	-134,2 %	39,9 %	-52,2 %	200,0 %	200,0 %	-	200,0 %	200,0 %	200,0 %	-192,4 %
Alesund	-111,2 %	35,7 %	-	-70,6 %	-27,1 %	198,1 %	200,0 %	-73,9 %	-82,7 %	200,0 %	200,0 %	-144,5 %
Kristiansund	35,9 %	162,3 %	26,2 %	-2,8 %	-7,3 %	4,1 %	-200,0 %	-24,3 %	-	-	44,9 %	-194,7 %
Trondheim	-137,5 %	-84,8 %	-197,6 %	16,1 %	3,4 %	-35,4 %	67,8 %	30,2 %	196,1 %	-136,1 %	97,1 %	200,0 %
Indre Trondheimsfjord	200,0 %	-	-160,7 %	159,6 %	134,5 %	152,8 %	-200,0 %	52,2 %	-200,0 %	-200,0 %	138,2 %	200,0 %
Brønnøy	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-199,2 %	-200,0 %	-	-	-	-200,0 %	-	-	9,0 %
Mo i Rana	-	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-69,0 %	-	200,0 %	-200,0 %	-196,7 %	7,1 %	-200,0 %	153,3 %
Bodø	-200,0 %	-200,0 %	-174,5 %	-200,0 %	-86,3 %	-	-200,0 %	-38,5 %	-199,9 %	-199,1 %	84,7 %	105,6 %
Narvik	-	-	-200,0 %	-	-200,0 %	-	-	-47,6 %	16,6 %	-	200,0 %	-189,1 %
Tromsø	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-198,1 %	-	-	-200,0 %	-142,9 %	-200,0 %	-	-
Private foretak	-200,0 %	199,7 %	68,4 %	-116,7 %	-90,9 %	2,3 %	-	-156,9 %	-200,0 %	-79,9 %	-	-181,5 %

Tabell 5.5 viser klart at det er store relative forskjeller i godsmengden som registreres på enkeltrelasjoner. Det er få relasjoner der avviket i registrert godsmengde er på under 10 prosent i forhold til gjennomsnittlig godsmengde på gjeldende relasjoner.

Vedlegg 6 gir oversikt over den totale godsmengden lastet og losset per relasjon. Tabellen er aggregert opp fra tabell 5.2. Vedlegg 7 viser forskjell i den registrerte totale godsmengden per relasjon i prosent av gjennomsnittlig godsmengde på samme relasjon, og er tilsvarende aggregert opp fra tabell 5.3. For eksempel lastet Drammen 5 377 tonn til Grenland, mens Grenland losset 31 635 tonn fra Drammen. Den totale godsmengden mellom Drammen og Grenland, som Drammen har rapportert, er 37 012 tonn gods. Tilsvarende for Grenland. Grenland lastet 5 933 tonn gods til Drammen, mens Drammen losset 673 tonn gods fra Grenland. Den totale godsmengden mellom Grenland og Drammen, som Grenland har rapportert, er 6 606 tonn gods.

5.2 Fra/til matrise over godsmengde etter lastetype

I dette avsnittet presenteres fra/til matriser over godsmengden per lastetype i innenriksfart. For å avgrense omfanget og tabellstørrelser har vi valgt å ta med de ti største havnene for hver lastetype. Fra/til matrisene kan bearbeides til å omfatte alle havnene. Vi har i rapporten valgt ikke å presentere fra/til matriser på varegruppenivå, men det er også mulig å få til. Alle tabeller er bygd opp på tilsvarende måte som tabellene 5.2-5.5 i forrige avsnitt, og er en detaljering av forrige avsnitt.

5.2.1 Våt bulk

Tabell 5.6 gir oversikt over de ti største havnene på håndtering av innenriks våt bulk. Det er her registrert gods på 70 av 100 mulige relasjoner (10 rapporterende *10 korresponderende i tabellen). Av disse 70 er det 27 hvor kun den ene havnen har registrert gods. For det meste er dette små godsmengder. Gjennomsnittvekt på de 27 er på 8 814 tonn, mens gjennomsnittet på alle registreringer er på 91 241 tonn. 7 av de registrerte relasjonene har et avvik på under 10 prosent.

Tabell 5.6 Fra/til matrise over godsmengde i våt bulk. 2004. Tonn

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Borg		Oslo		Tønsberg		Grenland		Stavanger	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Borg	-	4 203	-	-	-	1	11 989	3 000	1 570	6 347
Oslo	-	4 581	-	-	7 046	26 565	-	16 058	-	3 500
Tønsberg	120 697	127 330	480 258	473 829	-	-	54 131	31 343	63 454	55 184
Grenland	-	14 679	8 470	-	-	-	2 958	-	1 296	480
Stavanger	-	-	4 180	-	2 200	-	-	-	11 830	1 171
Karmsund	-	1 087	21	-	6 885	6 872	788 990	854 887	34 763	28 308
Bergen	125	302	441 860	581 542	243 206	202 696	126 621	-	266 939	341 966
Ålesund	-	-	260	-	-	-	-	-	-	1 150
Kristiansund	-	-	9 262	-	-	-	-	-	869	1 367
Trondheim	-	-	-	-	6 212	2 499	-	-	-	1 200

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Karmsund		Bergen		Ålesund		Kristiansund		Trondheim	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Borg	5 510	7 523	2 600	-	-	-	1 280	80	-	-
Oslo	-	-	-	-	-	830	-	-	-	-
Tønsberg	-	-	216 465	150 401	31 107	35 795	-	-	137 507	126 904
Grenland	1 006	8 862	1 485	-	-	-	-	-	-	-
Stavanger	19 954	22 382	5 452	3 795	-	-	-	10 470	-	6 005
Karmsund	1 657	1 507	105 919	9 460	-	1 042	5 002	9 589	1 941	-
Bergen	106 062	151 989	1 496 515	828 969	104 209	208 188	118 131	177 387	219 863	316 048
Ålesund	-	-	6 345	-	-	-	12 170	13 368	3 628	6 613
Kristiansund	1 265	830	16 905	1 347	1 000	1 454	15 783	951	3 520	1 000
Trondheim	-	-	6 536	-	155	44 671	13 967	11 263	290	-

Tabell 5.7 viser de største avvikene i registrert godsmengde på utvalgte relasjoner. Vi har tatt med de relasjoner der avviket er på over 50 000 tonn. Det største avviket er transport innen Bergen og omegn havnedistrikt. Registrert lastet og losset godsmengde avviker med 57,4 prosent av gjennomsnittlig godsmengde på denne relasjonen. Videre kan vi utlede av tallene at det er registrert 1,8 ganger så mye lastet gods enn registrert losset gods. Sagt på en annen måte, det er 0,6 ganger losset gods i forhold til lastet gods.

Tabell 5.7 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner. Våt bulk. 2004. Tonn

Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Lastet/Losset	Losset/Lastet
Bergen	Bergen	1 496 515	828 969	667 546	57,4 %	1,8	0,6
Bergen	Grenland	126 621	-	126 621	200,0 %		
Karmsund	Bergen	105 919	9 460	96 459	167,2 %	11,2	0,1
Tønsberg	Bergen	216 465	150 401	66 064	36,0 %	1,4	0,7
Bergen	Tromsø	69 699	6 796	62 903	164,5 %	10,3	0,1

Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Lastet/Losset	Losset/Lastet
Bergen	Oslo	441 860	581 542	-139 682	-27,3 %	0,8	1,3
Bergen	Ålesund	104 209	208 188	-103 979	-66,6 %	0,5	2,0
Bergen	Trondheim	219 863	316 048	-96 185	-35,9 %	0,7	1,4
Bergen	Stavanger	266 939	341 966	-75 027	-24,6 %	0,8	1,3
Karmsund	Grenland	788 990	854 887	-65 897	-8,0 %	0,9	1,1
Bergen	Kristiansund	118 131	177 387	-59 256	-40,1 %	0,7	1,5
Bergen	Bodø	66 663	123 232	-56 569	-59,6 %	0,5	1,8

Tabell 5.8 er tilsvarende tabell som tabell 5.5 med prosentvise avvik i registrert godsmengde per relasjon. Tønsberg – Oslo og Karmsund – Tønsberg har svært lave avvik på henholdsvis 1,3 og 0,2 prosent. Normalt er avvikene betydelig større. Som vi ser blir ikke avvikene særlig mindre når vi ser på fra/til matrise på et mer detaljert nivå.

Tabell 5.8 Fra/til matrise over godsmengde i våt bulk. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Borg	Oslo	Tønsberg	Grenland	Stavanger	Karmsund	Bergen	Alesund	Kristiansund	Trondheim
Borg	-200,0 %	-	-200,0 %	119,9 %	-120,7 %	-30,9 %	200,0 %	-	176,5 %	-
Oslo	-200,0 %	-	-116,1 %	-200,0 %	-200,0 %	-	-	-200,0 %	-	-
Tønsberg	-5,3 %	1,3 %	-	53,3 %	13,9 %	-	36,0 %	-14,0 %	-	8,0 %
Grenland	-200,0 %	200,0 %	-	200,0 %	91,9 %	-159,2 %	200,0 %	-	-	-
Stavanger	-	200,0 %	200,0 %	-	164,0 %	-11,5 %	35,8 %	-	-200,0 %	-200,0 %
Karmsund	-200,0 %	200,0 %	0,2 %	-8,0 %	20,5 %	9,5 %	167,2 %	-200,0 %	-62,9 %	200,0 %
Bergen	-82,9 %	-27,3 %	18,2 %	200,0 %	-24,6 %	-35,6 %	57,4 %	-66,6 %	-40,1 %	-35,9 %
Alesund	-	200,0 %	-	-	-200,0 %	-	200,0 %	-	-9,4 %	-58,3 %
Kristiansund	-	200,0 %	-	-	-44,5 %	41,5 %	170,5 %	-37,0 %	177,3 %	111,5 %
Trondheim	-	-	85,2 %	-	-200,0 %	-	200,0 %	-198,6 %	21,4 %	200,0 %

5.2.2 Tørr bulk

Tabell 5.9 viser de ti største på tørr bulk innenriks. Gjennomsnittlig vekt registrert her er på 29 525 tonn, noe som er en del lavere enn for våt bulk. Det er registrert gods på 59 av 100 mulige relasjoner. På 22 av disse er det kun registrert gods på den ene havnen. 6 av avvikene er på under 10 prosent, 10 av dem er på mellom 10 og 50 prosent og 10 er mellom 50 og 100 prosent. På godskorridorene fra Narvik til henholdsvis Mo i Rana og Oslo er avviket lik null.

Tabell 5.9 Fra/til matrise over godsmengde i tørr bulk. 2004. Tonn

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Moss		Oslo		Drammen		Grenland		Karmsund	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Moss	-	-	-	-	2 334	-	12 265	1 144	960	-
Oslo	1 420	1 678	-	5 032	1 631	1 550	3 796	67 976	-	-
Drammen	900	550	1 499	247 594	304 385	48 923	3 497	-	-	-
Grenland	15 970	31 818	176 759	334 711	2 200	7 793	3 000	-	500	3 965
Karmsund	-	-	832	1 617	-	-	4 680	-	63 556	54 791
Stavanger	-	4 190	6 994	16 551	-	5 971	7 815	4 346	6 347	16 122
Bergen	-	-	-	2 153	-	-	-	-	51 128	149 003
Kristiansund	-	-	-	-	-	-	-	1 735	810	4 320
Mo i Rana	-	-	-	3 640	-	-	3 501	5 831	-	-
Narvik	-	-	2 998	2 998	-	-	-	1 542	11 319	-

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Stavanger		Bergen		Kristiansund		Mo i Rana			
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Moss	61 388	64 413	-	-	-	-	-	-	-	-
Oslo	61 609	77 719	3 885	-	-	-	5 862	-	-	-
Drammen	7 688	9 850	-	830	-	-	23 783	-	-	-
Grenland	12 758	94 072	-	250	-	4 222	-	2 613	-	-
Karmsund	77 101	63 697	33 419	1 848	31 277	30 634	-	-	-	-
Stavanger	5 381	4 550	1 135	370	8 816	11 939	-	-	-	-
Bergen	10 818	17 194	27 549	15 536	1 188	11 572	-	-	-	-
Kristiansund	2 415	4 936	122	42	152 042	167 817	920	-	-	-
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	-	1 745	-	-
Narvik	-	-	-	-	-	-	398	398	-	-

Tabell 5.10 viser relasjoner med avvik på over 50 000 tonn. Det er flere relasjoner med avvik på over 50 000 tonn hvor losset gods er større enn lastet gods.

Tabell 5.10 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner. Tørr bulk. 2004. Tonn

Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Lastet/Losset	Losset/Lastet
Grenland	Borg	775 797	40 235	735 562	180,3 %	19,3	0,1
Drammen	Drammen	304 385	48 923	255 462	144,6 %	6,2	0,2
Brønnøy	Private foretak	2 079 669	1 901 325	178 344	9,0 %	1,1	0,9
Nordfjord	Narvik	67 442	-	67 442	200,0 %		

Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Lastet/Losset	Losset/Lastet
Private foretak	Private foretak	-	248 585	-248 585	-200,0 %		
Drammen	Oslo	1 499	247 594	-246 095	-197,6 %	0,0	165,2
Private foretak	Narvik	-	236 096	-236 096	-200,0 %		
Kristiansund	Private foretak	-	175 334	-175 334	-200,0 %		
Grenland	Oslo	176 759	334 711	-157 952	-61,8 %	0,5	1,9
Bergen	Karmsund	51 128	149 003	-97 875	-97,8 %	0,3	2,9
Private foretak	Karmsund	-	94 544	-94 544	-200,0 %		
Private foretak	Stavanger	12 260	100 273	-88 013	-156,4 %	0,1	8,2
Grenland	Stavanger	12 758	94 072	-81 314	-152,2 %	0,1	7,4
Grenland	Trondheim	2 951	72 884	-69 933	-184,4 %	0,0	24,7
Oslo	Grenland	3 796	67 976	-64 180	-178,8 %	0,1	17,9
Grenland	Kristiansund	4 365	60 372	-56 007	-173,0 %	0,1	13,8

Tabell 5.11 er tilsvarende tabell som tabell 5.5 med prosentvis avvik i registrert godsmengde per relasjon. Transport innad i havnedistriktet blir registrert forskjellig. Fra diagonalen i tabell 5.11 ser vi at enkelte havner i utgangspunktet virker flinkere til å fange opp både lastet og losset godsmengde enn andre.

Tabell 5.11 Fra/til matrise over godsmengde i tørr bulk. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent

Rapporterende havn	Korresponderende havn								
	Moss	Oslo	Drammen	Grenland	Karmsund	Stavanger	Bergen	Kristiansund	Mo i Rana
Moss	-	-	200,0 %	165,9 %	200,0 %	-4,8 %	-	-	-
Oslo	-16,7 %	-200,0 %	5,1 %	-178,8 %	-	-23,1 %	200,0 %	-	200,0 %
Drammen	48,3 %	-197,6 %	144,6 %	200,0 %	-	-24,7 %	-200,0 %	-	200,0 %
Grenland	-66,3 %	-61,8 %	-111,9 %	200,0 %	-155,2 %	-152,2 %	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %
Karmsund	-	-64,1 %	-	200,0 %	14,8 %	19,0 %	179,0 %	2,1 %	-
Stavanger	-200,0 %	-81,2 %	-200,0 %	57,1 %	-87,0 %	16,7 %	101,7 %	-30,1 %	-
Bergen	-	-200,0 %	-	-	-97,8 %	-45,5 %	55,8 %	-162,8 %	-
Kristiansund	-	-	-	-200,0 %	-136,8 %	-68,6 %	97,6 %	-9,9 %	200,0 %
Mo i Rana	-	-200,0 %	-	-49,9 %	-	-	-	-	-200,0 %
Narvik	-	0,0 %	-	-200,0 %	200,0 %	-	-	-	0,0 %

5.2.3 Containere

Tabellene 5.12 - 5.15 gir en oversikt over transport med containere for de ti største havnene på innenriks containertrafikk samt Oslo. Oslo er tatt med fordi de er klart størst på den totale containerhåndteringen (se tabell 4.12). Fra tabell 4.12 ser en at innenriks containerhåndtering er bare en liten del av den totale containerhåndteringen til havnene. Tabell 5.12 viser antall TEU-containere med gods per relasjon for 2004, mens tabell 5.13 er samme tabell for tomme containere. Tabell 5.12 viser store forskjeller i registreringene på Grenland-Larvik, Florø-Bergen og Bodø-Tromsø. Det er lite containertransport mellom disse havner, og dette er trolig feilregistreringer.

Tabell 5.12 Fra/til matrise over antall TEU-containere med gods. 2004

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Oslo		Larvik		Grenland		Stavanger		Bergen	
	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter
Oslo	-	-	38	28	105	17	-	-	-	-
Larvik	323	43	-	-	8	118	-	19	-	-
Grenland	84	-	3 398	-	-	-	45	-	-	-
Stavanger	-	-	-	-	-	-	4	3	20	1
Bergen	-	-	-	-	-	-	15	9	-	-
Flora	-	-	-	-	-	-	70	-	1 469	-
Kristiansund	-	-	-	-	-	-	-	2	-	4
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Narvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tromsø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	62

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Flora		Kristiansund		Bodø		Narvik		Tromsø	
	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter
Oslo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Larvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stavanger	-	57	8	75	-	-	-	-	-	-
Bergen	110	819	-	8	-	-	-	-	86	-
Flora	-	-	136	-	-	-	-	-	-	-
Kristiansund	-	7	-	34	-	-	-	-	-	-
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	1 098	1 088	-	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	24	5 800	10 434
Narvik	-	-	-	-	20	-	-	-	-	-
Tromsø	-	-	-	-	2 790	3 194	-	4	-	-

Tabell 5.13 Antall containere uten gods. 2004

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Oslo		Larvik		Grenland		Stavanger		Bergen	
	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter
Oslo	20	-	1 475	443	1 032	2 656	-	-	-	-
Larvik	42	70	-	-	8	3 924	-	-	-	-
Grenland	44	20	1 606	-	-	-	-	-	-	-
Stavanger	-	-	-	-	-	-	-	-	247	13
Bergen	-	-	-	-	-	-	3	91	-	-
Flora	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Kristiansund	-	-	-	-	-	-	4	74	19	-
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Narvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tromsø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Flora		Kristiansund		Mo i Rana		Bodø		Tromsø	
	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter	Enheter	Speil-enheter
Oslo	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-
Larvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stavanger	111	1	8	-	-	-	-	-	-	-
Bergen	-	31	86	-	-	-	83	-	22	-
Flora	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kristiansund	20	-	44	-	-	-	-	-	-	-
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Narvik	-	-	-	-	1 047	1 054	19	-	-	-
Tromsø	-	-	-	-	-	-	-	3 480	-	-

Tabellene 5.14 og 5.15 gir oversikt over godsmengde i TEU-containere. Tabell 5.14 viser fra/til matrise med de ti største havnene på innenriks containertrafikk samt Oslo, og er en detaljering av tabell 4.11. Fra tabell 4.11 ser vi at mesteparten av godshåndteringen i containere er fra/til utlandet, spesielt gjelder dette Oslo.

Tabell 5.14 Fra/til matrise over godsmengde i TEU-container. 2004. Tonn

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Oslo		Larvik		Grenland		Stavanger		Bergen	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Oslo	-	-	203	389	465	427	-	-	908	-
Larvik	3 587	526	-	-	25	4 035	-	380	-	-
Grenland	648	-	66 905	-	-	-	803	-	-	-
Stavanger	-	-	-	-	-	-	80	20	126	22
Bergen	-	-	-	-	-	-	58	1 013	-	-
Flora	-	-	-	-	-	-	471	-	26 261	-
Kristiansund	-	-	-	-	-	-	-	301	-	39
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Narvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tromsø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	114

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Flora		Kristiansund		Bodø		Narvik		Tromsø	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Oslo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Larvik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Grenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stavanger	-	1 930	61	1 724	-	-	-	-	-	-
Bergen	1 048	4 906	-	213	-	-	-	-	529	-
Flora	-	247	744	-	-	-	-	-	-	-
Kristiansund	-	107	-	755	-	-	-	-	-	-
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	35 052	32 640	-	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	404	46 248	20 450
Narvik	-	-	-	-	38	-	-	-	-	-
Tromsø	-	-	-	-	8 725	26 208	-	1	-	-

Tabell 5.15 Fra/til matrise over godsmengde i TEU-container. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Oslo	Larvik	Grenland	Stavanger	Bergen	Flora	Kristiansund	Bodø	Narvik	Tromsø
Oslo	-	-63 %	9 %	-	200 %	-	-	-	-	-
Larvik	149 %	-	-198 %	-200 %	-	-	-	-	-	-
Grenland	200 %	200 %	-	200 %	-	-	-	-	-	-
Stavanger	-	-	-	120 %	141 %	-200 %	-186 %	-	-	-
Bergen	-	-	-	-178 %	-	-130 %	-200 %	-	-	200 %
Flora	-	-	-	200 %	200 %	-200 %	200 %	-	-	-
Kristiansund	-	-	-	-200 %	-200 %	-200 %	-200 %	-	-	-
Mo i Rana	-	-	-	-	-	-	-	-	7 %	-
Bodø	-	-	-	-	-	-	-	-	-200 %	77 %
Narvik	-	-	-	-	-	-	-	200 %	-	-
Tromsø	-	-	-	-	-200 %	-	-	-100 %	-200 %	-

5.2.4 Stykkgoods

Tabell 5.16 og 5.18 viser fra/til matrise med de ti største havnene innen håndtering av stykkgoods i innenriksfart. Det er registrert gods på 80 av 100 relasjoner. Gjennomsnittlig vekt er på 9 028 tonn. I 25 av tilfellene er det kun den ene havnen som har registrert stykkgoods. Blant de resterende er det 20 tilfeller av avvik mellom 100 og 200 prosent, 14 mellom 50 og 100 prosent, 14 mellom 10 og 50 prosent og 6 tilfeller med et avvik på under 10 prosent.

Tabell 5.16 Fra/til matrise over godsmengde i stykkgoods. 2004. Tonn

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Oslo		Drammen		Karmsund		Stavanger		Bergen	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Oslo	-	252	2 011	1 067	-	49	1 771	625	49	-
Drammen	5 572	4 161	219 327	-	-	2 271	3 664	136	165	2 958
Karmsund	-	-	42	-	8 166	5 437	5 087	2 315	28 186	51 941
Stavanger	158	-	248	-	3 073	10 655	277	44	11 125	7 983
Bergen	-	-	-	-	23 993	14 524	5 897	6 256	16 289	14 313
Flora	-	-	-	-	13 226	2 127	6 005	2 105	24 967	19 150
Kristiansund	-	-	-	-	678	100	4 520	4 102	2 217	4 629
Trondheim	-	-	-	-	1 472	20	496	525	2 147	17 547
Mo i Rana	41 416	55 792	-	-	-	2 406	-	3 613	109	1 210
Tromsø	-	100	-	-	-	-	-	994	-	5 131

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Flora		Kristiansund		Trondheim		Mo i Rana		Tromsø	
	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset	Lastet	Losset
Oslo	-	325	-	-	-	65	90 107	100 117	130	-
Drammen	-	-	1 485	1 680	-	-	-	27 027	-	-
Karmsund	4 723	466	7 145	1 119	17 630	6 094	1 909	1 027	-	-
Stavanger	1 225	4 327	9 218	4 875	3 343	1 543	10 981	14 930	2 492	-
Bergen	8 419	6 648	4 746	2 001	34 159	2 370	3 430	13 187	14 659	-
Flora	1 101	1 407	10 438	7 710	200	421	-	1 843	63	304
Kristiansund	1 404	1 439	729	3 800	3 945	2 922	2 598	4 492	17	264
Trondheim	445	2 429	2 196	2 394	583	102	33 220	33 032	11 125	4 339
Mo i Rana	-	-	-	430	50	474	-	-	-	440
Tromsø	-	29	-	93	7	1 428	-	336	-	-

De største avvikene mellom lastet og losset godsmengde er listet opp i tabell 5.17. Alle avvik over 10 000 tonn er tatt med. For Narvik ser vi at vi ikke har klart å fange opp en del av transporten fra/til private havner. Den største enkeltfeilen finner vi for godstransport innad i Drammen havnedistrikt. Se kapittel 6 for mulige forklaringer for det. I vedlegg 5 ser vi at det er svært mange små avvik på stykkgoods. Det er få store avvik, og mange små avvik. Stykkgoods er uemballert gods, tømmer og annet diverse gods, og det er vanskelig for havnene å fange opp all transport av stykkgoods. Det er et utall forsendelser av stykkgoods, og resultatet fra disse tabellene er som forventet. Det er svært vanskelig for havnene å registrere alle vareforsendelser riktig med laste-/lossehavn i og med at det krever et voldsomt puncharbeid. Ofte er disse havnene også ukjente for rapportørene.

Tabell 5.17 Avvik i godsmengde på utvalgte relasjoner. Stykkgoods. 2004. Tonn

Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Lastet/Losset	Losset/Lastet
Drammen	Drammen	219 327	-	219 327	200,0 %		
Private foretak	Narvik	101 282	-	101 282	200,0 %		
Grenland	Oslo	42 832	6 912	35 920	144,4 %	6,2	0,2
Bergen	Trondheim	34 159	2 370	31 789	174,0 %	14,4	0,1
Borg	Moss	14 954	-	14 954	200,0 %		
Bergen	Tromsø	14 659	-	14 659	200,0 %		
Indre Trondheimsfjord	Bergen	13 926	1 991	11 935	150,0 %	7,0	0,1
Karmsund	Trondheim	17 630	6 094	11 536	97,3 %	2,9	0,3
Flora	Karmsund	13 226	2 127	11 099	144,6 %	6,2	0,2
Drammen	Kristiansund	46 722	36 241	10 481	25,3 %	1,3	0,8

Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Lastet/Losset	Losset/Lastet
Narvik	Private foretak	-	133 605	-133 605	-200,0 %		
Bodø	Narvik	41	27 966	-27 925	-199,4 %	0,0	682,1
Drammen	Mo i Rana	-	27 027	-27 027	-200,0 %		
Karmsund	Bergen	28 186	51 941	-23 755	-59,3 %	0,5	1,8
Grenland	Drammen	839	17 842	-17 003	-182,0 %	0,0	21,3
Private foretak	Oslo	4 125	20 294	-16 169	-132,4 %	0,2	4,9
Trondheim	Bergen	2 147	17 547	-15 400	-156,4 %	0,1	8,2
Mo i Rana	Oslo	41 416	55 792	-14 376	-29,6 %	0,7	1,3
Oslo	Mo i Rana	90 107	100 117	-10 010	-10,5 %	0,9	1,1

Tabell 5.18 bekrefter at det ikke er samsvar mellom hva rapporterende og korresponderende havn registrerer av stykkgoods. Avvikene i prosent av gjennomsnittlig godsmengde per relasjon er større enn på andre lastetyper.

Tabell 5.18 Fra/til matrise over godsmengde i stykkgoods. Avvik i prosent av registrerte godsmengder i forhold til gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. 2004. Prosent

Rapporterende havn	Korresponderende havn									
	Oslo	Drammen	Karmsund	Stavanger	Bergen	Flora	Kristiansund	Trondheim	Mo i Rana	Tromsø
Oslo	-200,0 %	61,3 %	-200,0 %	95,7 %	200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	-10,5 %	200,0 %
Drammen	29,0 %	200,0 %	-200,0 %	185,7 %	-178,9 %	-	-12,3 %	-	-200,0 %	-
Karmsund	-	200,0 %	40,1 %	74,9 %	-59,3 %	164,1 %	145,8 %	97,3 %	60,1 %	-
Stavanger	200,0 %	200,0 %	-110,5 %	145,2 %	32,9 %	-111,7 %	61,6 %	73,7 %	-30,5 %	200,0 %
Bergen	-	-	49,2 %	-5,9 %	12,9 %	23,5 %	81,4 %	174,0 %	-117,4 %	200,0 %
Flora	-	-	144,6 %	96,2 %	26,4 %	-24,4 %	30,1 %	-71,2 %	-200,0 %	-131,3 %
kristiansund	-	-	148,6 %	9,7 %	-70,5 %	-2,5 %	-135,6 %	29,8 %	-53,4 %	-175,8 %
Trondheim	-	-	194,6 %	-5,7 %	-156,4 %	-138,1 %	-8,6 %	140,4 %	0,6 %	87,8 %
Mo i rana	-29,6 %	-	-200,0 %	-200,0 %	-166,9 %	-	-200,0 %	-161,8 %	-	-200,0 %
Tromsø	-200,0 %	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-198,0 %	-200,0 %	-

Kapittel 6 - Årsaksforklaring

Kartleggingen av registrert godsmengde mellom norske havner har avdekket til dels store avvik mellom lastet og losset gods på samme relasjon. Tabell 5.3 viser de største avvikene i registrert godsmengde på enkelte relasjoner.

6.1 Viktigste årsaker til avvik

Vi kontaktet de største trafikkhavnene for å få forklart avvikene i registrert godsmengde. Tabeller ble sendt ut med oversikt over avvik mellom hva enkelthavner har registrert av gods etter lastetype på en relasjon, og hva korresponderende havn har registrert av gods på samme relasjon (speilbilde). I tillegg sendte vi ut lister over alle registreringer som var gjort på en lastetype mellom disse havnene. Vi ønsket svar fra havner på samme relasjoner for å sammenligne deres forklaringer. Vi fikk ikke svar fra alle havner da de ikke kunne ta seg tid til å gå igjennom tabellmaterialet vi sendte ut. Der vi fikk tilbakemelding fra begge havner på enkeltrelasjoner var det samsvar mellom disse forklaringene. Tilbakemeldingene er likevel tilstrekkelige for å danne et inntrykk av årsakene til avvik i registrerte godsmengder.

- Den hyppigst nevnte forklaring til avvik er at neste/forrige anløpshavn for skipet blir brukt som laste-/lossehavn på godsregistreringene. Det kan være flere grunner til at dette blir gjort. Siden anløpshavn kommer opp som en default verdi i laste-/lossevindu i PORTwin (se kapittel 3) kan det være tidsbesparende å bruke denne havnen på godset selv om en har informasjon om hvor godset skal. Et eksempel på dette finnes i tabell 5.3 på relasjonen Grenland – Larvik. I visse tilfeller brukes anløpshavn isteden for ukjent havn ved godsregistrering.
- Ukjent havn brukes når det er uklar opprinnelses- eller destinasjonshavn på godset av ulike årsaker. Dette vil føre til avvik i registrert godsmengde mellom to havner. Omfanget av bruk av ukjent havn vises i tabell 4.7 hvor 9,2 prosent av gods i innenriksfart blir registrert med ukjent havn. Informasjonen havnene får fra havnebrukerne kan være mangelfull, og det vil være ressurskrevende for de som registrerer godset å undersøke dette nærmere. For eksempel at havnebetjentene, som ofte er de som registrerer i PORTwin, ikke spør havnebrukerne om dokumentasjon på vareforsendelsen i etterkant.
- Når gods lastes eller losses kan hele godsmengden bli registrert som en lasteenhet, selv om godset har flere laste-/lossehavner. For eksempel kan et oljetankskip ha flere lossehavner, men likevel kan hele volumet i noen tilfeller bli registrert på én lossehavn. I PORTwin kan havnene legge inn fast laste-/lossehavn på et skip i fartøysregisteret. I laste-/losselinjene i PORTwin blir dette altså ikke endret til reelle laste-/lossehavner, ofte som følge av at havnene mottar periodiske laste-/losselister fra sine havnebrukere der faktiske laste-/lossehavner er utelatt. Informasjonen som kommer inn til havnene kan også inneholde feil vedrørende destinasjon eller opprinnelse på godset. Ofte får havnene inn periodiske (månedlige) lastelister, og det er ikke uvanlig at et skip/lekter skal innom mange lossesteder. Det medfører altfor mye manuell registreringsarbeid å få registrert alle lossehavner. Havnene har ikke kapasitet til dette, og i stedet blir lossingen ført enten på en bestemt lossehavn eller på et fåtall havner.
- Er lastet mengde større enn losset mengde kan avviket skyldes at skipet har vært innom andre havner som ikke rapporterer til SSB. Tilsvarende dersom losset mengde er større enn lastet mengde kan skipet ha tatt med seg gods fra andre havner som heller ikke rapporterer til SSB.

- I rutetrafikk ser vi at dersom forrige/neste anløpshavn blir laste-/lossehavn på godset bidrar det til store avvik i registret godsmengde. Videre dersom flere skip trafikkerer en rute ser vi ofte at en havn registrer all trafikk i form av passasjerer og gods på ett skip, mens korresponderende havn kan registrere trafikken på alle skip.
- Destinasjonshavn på godset er ikke alltid bestemt før skipet legger fra kai. Meglere kjøper og selger lasten etter at skipet er lastet, i hovedsak gjelder dette tankskip. I mange tilfeller er det også umulig å kjenne avsenderhavn av varen, spesielt på innenriks trafikk.
- Uklare grenser mellom havnedistriktene kan føre til at noen kaianlegg blir plassert i feil havnedistrikt, og kan dermed gi et avvik. Det at godset registreres ned på varegruppe og lastetype kan også i visse tilfeller gi avvik ved at det kan være ulik oppfatning av hvilken varegruppe og lastetype som skal brukes. En havn mente at avgiftssystemet som brukes i havnene kunne ha en innvirkning på hva godset ble registrert som, dette var de fleste andre havnene ikke enig i.
- Havnebrukerne har mange forskjellige datasystemer som ikke er tilpasset opplysninger til statistikkformål, og det er vanskelig å få disse til å endre sine systemer. Data til statistikkformål er bare en av mange oppgaver og krav til opplysninger som havnene må forholde seg til.
- Havnene registrerer etter deres faktureringsbehov og ikke etter statistikkformål. Produsenter av havnetjenester og deres forhold til kundene kan ha noe å si når det gjelder hva havnene kan føle de kan kreve av "tilleggsopplysninger" utover det de selv må ha til fakturering.

De fleste havnene fortalte om de samme årsakene til avvik i godsmengder, noe som kan tyde på at dette gjelder alle havner generelt. Tilbakemeldingene fra havnene er oppsummert i ballpunktene over. Årsaksforklaringer på avvik i godsvolum mellom havner er sammensatte, og flere av de nevnte årsakene over gjelder samtidig. Det har ikke vært mulig å rangere årsakene, men vi indikerer de vanligste årsakene etter de svarene vi har fått. Det er vanskelig å få havnene til å bli konkrete på hva som er årsak til differanser mellom hva havnene registrerer av godsmengder. Noen forklaringene følger som en konsekvens av oppbygningen av PORTwin. PORTwin som datasystem er utviklet gjennom flere år, og er etter hvert "et lappetepp" av forskjellige moduler, og det er ikke gitt at alle formål med PORTwin virker slik det opprinnelig var tenkt. PORTwin var tenkt å dekke kravene til statistikkformål, men dette kan ha blitt nedtonet i forhold til andre prioriteringer havnene har hatt. SSB delfinansierte utviklingen av det maskinelle filuttrekket fra PORTwin, men SSB har ingen innflytelse i utviklingen av PORTwin. Havnene har ikke hatt kapasitet eller ressurser til å hjelpe oss med å undersøke og kvantifisere avvik i godsregistreringene. Havnene har heller ikke mulighet til å gå tilbake til sine havnebrukere for nærmere undersøkelser.

Alle havner mener de registrerer riktig. Med ett unntak mente havnene at de får den informasjon de trenger for riktig registrering i PORTwin. SSB har ikke tidligere fulgt opp avvik i registrert godsmengde på enkeltrelasjoner da dette er ressurskrevende arbeid. Havnene sender statistikkfiler til SSB to måneder etter statistikkperioden (kvartalet). Det tar om lag to måneder å bearbeide og revidere innkomne statistikkfiler. Det vil gå fire måneder fra statistikkperioden til havnene kan få tilbakemeldinger på deres registreringer i relevante periode. Det vanskeliggjør for havnene å gå tilbake til sine havnebrukere for å få mer detaljerte opplysninger.

Generelt har havnene små muligheter til å fange opp unøyaktigheter og feil i rapporteringen uten å bruke store ressurser på kontroll og oppfølging av sine havnebrukere. Havnene stoler på de opplysningene de får, og de etterlyser i liten grad manglende opplysninger fra havnebrukerne for å registrere riktig i PORTwin.

6.2 Eksempel på feilregistrering i PORTwin

Et typisk eksempel på feilregistrering i PORTwin er avviket på 725 000 tonn gods i tabell 5.3. I Grenland ble det i 2004 lastet 779 998 tonn og i Borg ble det losset 54 915 tonn gods. Mesteparten av avviket er gods i tørr bulk. Avviket har vi sporet tilbake til registreringer på to skip som frakter sement/kalk/byggevarer, og all gods ut av Grenland føres på Borg. Ingenting av godset blir reelt losset i Borg. Godset losses i Oslo, Kristiansand, Stavanger, Florø, Trondheim og i andre havner. Det er viktig å legge merke til at motagende havner av dette godset registrerer riktig hvor godset kommer fra. Vi kan bruke korresponderende havners rapportering for å korrigere oppgitt lossehavn fra Grenland. I dette eksempelet får Grenland månedlige lastelister med antall tonn lastet. De reelle lossehavner er ikke spesifisert fra Grenland. Tabell 6.1 viser aggregerte føringer på ett av disse skipene. Summert lastet godsmengde (retning = 2) er 211 767 tonn, mens losset godsmengde (retning = 1) er 191 187 tonn.

Tabell 6.1 viser to karakteristiske forhold; a) summert lastet og losset godsmengde avviker, og b) godsmengden på enkeltrelasjoner stemmer ikke. Når det gjelder a) kan godsmengden også bli registrert på andre skip enn de som reelt transporterer det, og dette bidrar til usikkerhet i en fra/til matrise. Når det gjelder b) har Grenland i dette tilfelle lagt inn en forhåndsdefinert lossehavn på dette skipet. Godsmengden registrert av lossehavnene i tabell 6.1 er trolig riktig, vi har ikke funnet noen indikasjoner på feil her. Tabell 6.1 er aggregerte størrelser. I rapporteringen fra havnene fins disse størrelser helt ned på datonivå, og det er nesten 900 recorder og registreringer på dette skipet for 2004.

Tabell 6.1 Aggregert godsmengde per relasjon på ett skip. Tørr bulk. 2004. Tonn

År	Rapp havn	Retning	Forrige/Neste laste-/lossehavn	Lastetype	Varegrp	Vekt
2004	NOGVL	2	NOBRG	29	12	5341
2004	NOGVL	2	NOBRG	29	14	199442
2004	NOTRD	2	NOGVLBVK	29	14	4469
2004	NOVER	2	NOBGO	29	14	1286
2004	NOVER	2	NOSAS	29	14	1229
2004	NODRM	1	DKAAL	29	14	1500
2004	NODRM	1	NOGVLBVK	29	15	5521
2004	NOFRO	1	NOFDE	29	15	537
2004	NOFRO	1	NOGVL	29	14	1137
2004	NOFRO	1	NOGVL	29	15	946
2004	NOKRS	1	NOGVLBVK	29	14	10987
2004	NOKSU	1	NO888KYS	29	14	649
2004	NOKSU	1	NOAES	29	14	650
2004	NOKSU	1	NOGVLBVK	29	14	2969
2004	NOKSU	1	NOMOL	29	14	700
2004	NOOSL	1	EE888	29	14	5036
2004	NOOSL	1	NO888	29	14	5365
2004	NOOSL	1	NOGVLBVK	29	14	36401
2004	NOOSL	1	NOOSL	29	14	5032
2004	NOOSL	1	NOTYF	29	14	3098
2004	NOOSL	1	NOVIS	29	14	2245
2004	NOOSL	1	SESLI	29	14	5340
2004	NOSVG	1	NOGVLBVK	29	14	18098
2004	NOSVG	1	NOKASKMY	19	14	1338
2004	NOSVG	1	NOKASKMY	29	14	816
2004	NOSVG	1	NOKRS	29	14	3000
2004	NOTRD	1	NOAES	29	14	3122
2004	NOTRD	1	NOASK	29	14	4393
2004	NOTRD	1	NOGVLBVK	29	14	52253
2004	NOTRD	1	NOKSU	29	14	4724
2004	NOTRD	1	NORNA	29	14	2416
2004	NOTRD	1	NOTYF	29	14	1979
2004	NOVER	1	NO400	29	14	10935

I tabell 6.2 under vises et annet eksempel på avvik mellom lastet og losset godsmengde på enkeltrelasjoner. Vi har tatt utgangspunkt i avviket mellom Bergen og Oslo på 139 682 tonn gods i våt bulk, jf. tabell 5.7. Gods i våt bulk blir målt både ved lastning og lossing. Det vil likevel være et avvik, men likevel i en størrelsesorden under 1 prosent slik at dette ikke skal gi noe stort utslag på avvikene i vår analyse. Avvikene i vår analyse må skyldes noe annet enn målefeil ved lastning og lossing. Ved å undersøke rådataene nærmere finner vi at 87 633 tonn skyldes avvik i registreringer på ett skip. Igjen

ser vi at summert lastet godsmengde over alle havner på dette skipet er 1 096 969 tonn, og summert losset godsmengde er 905 059 tonn. Bergen har registrert 147 527 tonn er lastet som skal transporteres til Oslo. Oslo derimot har registrert en losset mengde på 235 160 tonn. Videre er det viktig å legge merke til at størstedelen av lastet godsmengde i Bergen har oppgitt ukjent lossehavn. Dette poengterer at skipet kan gå innom flere havner for å losse underveis og likevel også losse i Oslo. Så den summerte godsmengden lastet/losset på en enkeltrelasjon kan være riktig, men disse variabler blir ikke alltid registrert riktig i PORTwin. I tabell 6.2 ser vi at Ålesund registrerer 25 437 tonn gods fra Bergen, mens Bergen ikke har registrert noe gods til Ålesund. Bergen har registrert 66 461 tonn gods lastet som skal til Trondheim. Trondheim har registrert losset godsmengde på 174 090 tonn.

Tabell 6.2 Aggregert godsmengde per relasjon på ett skip. Våt bulk. 2004. Tonn

År	Rapp havn	Retning	Forrige/Neste laste-/lossehavn	Lastetype	Varegrp	Vekt
2004	NOBGO	2	NO888	13	10	15018
2004	NOBGO	2	NO888KYS	13	10	355603
2004	NOTON	2	NO888KYS	13	9	200418
2004	NOBGO	2	NOALF	13	10	25291
2004	NOTON	2	NOBGO	13	9	111648
2004	NOBGO	2	NOHRD	13	10	70818
2004	NOTRD	2	NOKSU	13	10	1597
2004	NOBGO	2	NOOSL	13	10	147527
2004	NOTON	2	NOOSL	13	9	23922
2004	NOBGO	2	NOSVG	13	10	11862
2004	NOBGO	2	NOSVGLA	13	10	36035
2004	NOBGO	2	NOTOS	13	10	30769
2004	NOBGO	2	NOTRD	13	10	66461
2004	NOAES	1	NO888	13	10	11250
2004	NOAES	1	NO888	13	10	33750
2004	NOBOO	1	NO888	13	10	6608
2004	NOTOS	1	NO888	13	10	111453
2004	NOBGO	1	NO888KYS	13	10	13680
2004	NOTON	1	NO888KYS	13	9	2519
2004	NOAES	1	NOBGO	13	10	3182
2004	NOAES	1	NOBGOMON	13	10	22255
2004	NOBGO	1	NOBGOMON	13	10	13838
2004	NOBOO	1	NOBGOMON	13	10	50589
2004	NOOSL	1	NOBGOMON	13	10	235160
2004	NOSVG	1	NOBGOMON	13	10	46800
2004	NOTRD	1	NOBGOMON	13	10	174090
2004	NOAES	1	NOBOO	13	10	21343
2004	NOBGO	1	NOBOO	13	10	30128
2004	NOBOO	1	NOHRD	13	10	4632
2004	NOTON	1	NORYG	13	9	1446
2004	NOAES	1	NOSLX	13	10	2365
2004	NOBGO	1	NOTONSLG	13	10	70839
2004	NOOSL	1	NOTONSLG	13	10	24963
2004	NOBOO	1	NOTOS	13	10	11543
2004	NOAES	1	NOTRD	13	10	12636

Avvikene er relativt enkle å identifisere per relasjon som vist i kapittel 5. Ekstreme avvik er mulig å korrigere, og tilfellet med Grenland - Borg er det fulgt opp overfor havnene og korrigert. Det er i utgangspunktet mulig å korrigere datamaterialet for å få på plass en mer riktig fra/til matrise, men arbeidet er svært omfattende og ressurskrevende. Det er et stort datamaterialet som må gås igjennom for å finne matchende og reelle laste- og lossehavner. Det er ikke realistisk å kunne gjøre dette på hele datamaterialet. Både tabell 6.1 og 6.2 viser aggregerte størrelser, og er aggregert opp fra detaljerte datafiler. Tabell 6.1 og 6.2 er aggregert opp fra henholdsvis flere tusen og 900 registreringer i PORTwin. For gods i containere, roro og stykkgoods er det ikke praktisk mulig å korrigere de detaljerte datafiler. På disse lastetyperne er det mindre volum og betydelig flere registreringer, og det er vanskelig å finne matchende registreringer på vareforsendelsene på en relasjon. Det er også lite realistisk for havnene å gå tilbake til havnebrukerne for å hente inn mer detaljert og riktige laste-/losselister. Havnene registrerer den informasjonen de har.

Registrering på ukjent havn bidrar ikke til mer usikkerhet i datamaterialet mellom to havner. Det er fullt mulig å registrere på ukjente laste-/lossehavner dersom disse virkelig er ukjente. Dersom en rapporterende havn kjenner laste-/lossehavn mens korresponderende ikke kjenner til laste-/lossehavn, er dette mer riktig enn om at rapporterende havn registrerer på feil laste-/lossehavn. Det er bedre å

kjenne til reelle godsstrømmer og få opplysninger om disse enn at man ”konstruerer” kunstige godsstrømmer som ikke fins (jf tabell 6.1). Det er lettere å korrigere godsmengden i et speilbildeperspektiv dersom en havn registrerer riktige godsstrømmer og korresponderende havn registrerer på ukjent havn, enn at ukjent havn blir registrert på feil laste-/lossehavn.

6.3 Konklusjoner

Godsstrømmmatriser er presentert i kapittel 5. Matrisene er laget på et aggregert nivå, men kan bearbeides videre til også å omfatte for eksempel varegrupper og skipstyper. Formålet med rapporten er å vurdere hvorvidt PORTwin data kan anvendes som grunnlagsdata i en større godsstrømsundersøkelse. Datamaterialet fra PORTwin omfatter ikke passasjertrafikk og bilferjer i innenriksfart. I tillegg er det også underdekning av privateide kaier i havnedistrikter og større privateide kaier utenfor havnedistriktene.

Det er to konklusjoner som kan trekkes av denne analysen:

- Registrerte godsmengder over egen havn er riktig.
- Registrerte godsmengder på neste/forrige laste-/lossehavn er av dårlig kvalitet.

Det vi med stor grad av sikkerhet vet er at registreringer som vedrører havners fakturering og inntektsgrunnlag er riktig. I stor grad er dette relatert til godsvolum og/eller antall enheter. De ulike aktørene har mye statistikk som vedrører deres inntekts- og kostnadsgrunnlag. Opplysninger utover dette er det mindre av. Av tilbakemeldinger fra havnene og undersøkelser av tabellsett er det med stor grad av sikkerhet vi kan si at lastet eller losset godsmengde er riktig. De volumstørrelser som SSB publiserer i havnestatistikken ser altså ut til å være troverdige. Det kan dog være underdekning av volumstørrelser som følge av at en privat industribedrift ikke rapporterer, men de størrelsene som rapporteres til SSB er riktige. Den største usikkerheten i datamaterialet knytter seg til godsets destinasjonshavn. Som vist i kapittel 5 er det usikkerhet i speilbilde tallene, og det er vanskelig å kvantifisere denne usikkerheten. Årsakene til dette er forklart i avsnittene over.

SSB er av den mening at de eksisterende PORTwin data per i dag ikke har den kvalitet som er nødvendig for å gjennomføre en større godsstrømsundersøkelse. En slik undersøkelse basert på PORTwin data vil være av begrenset verdi fordi registrerte avsender- og mottakerhavn på godset er usikre, og det er store avvik i registrert godsmengde mellom enkelte havner (selv om registrerte godsmengder i rapporterende havner er riktig).

6.4 Ny godsstrømsundersøkelse?

En godsstrømsundersøkelse vil alltid ha en viss usikkerhet ved seg. Usikkerheten vil normalt øke med detaljeringsnivået. Det er vanskelig å få fram riktige volumstørrelser i en fra/til matrise. Dersom vi tar hensyn til varegrupper i tillegg vil trolig usikkerheten øke i og med at denne informasjonen allerede i dag er mangelfull. Det bør klarlegges til hvilke formål en ny undersøkelse skal ha, og hvilke behov som skal dekkes ved en ny undersøkelse.

Vi har avdekket store forskjeller i havnenes godsmengder per relasjon. Spørsmålet er da hvorvidt havnenes registreringer i PORTwin er konsistente og nøyaktige nok til at en slik undersøkelse basert på PORTwin data vil gi et riktig bilde av de reelle godsstrømmer langs kysten. Det skisseres kort noen tenkte løsninger.

6.4.1 Utnytte PORTwin-data?

På en relasjon mellom to havner med forskjellig registrert godsmengde, hvilken godsmengde er da korrekt? Bruker en den laveste registrerte godsmengde som den riktige mengden, vil sannsynligvis mye av godset ikke bli regnet med, siden en av havnene kan ha ført gods mellom to havner på en

annen korresponderende havn. Ved derimot å bruke den høyeste registrerte godsmengden som den riktige, vil sannsynligvis mye av godset bli regnet dobbelt opp, siden det en havn har ført av gods mellom to havner kan være en oppsamling av gods fra eller til andre havner. En løsning kan være å bruke gjennomsnittlig godsmengde mellom to havner. Et problem med gjennomsnittsmengden er at de mindre offentlige havnene og private havner ikke bruker PORTwin og vi ikke har detaljert havnestatistikk fra dem. Et skip på vei mellom to store offentlige havner kan også ha anløp i mindre havner underveis, og både laster og losser gods slik at gjennomsnittsmengden ikke nødvendigvis blir korrekt mellom de to store havnene. Så gjennomsnittsmengden kan også være usikker. Derfor vil muligheten til å lage en godsstrømanalyse bli en avveining på hvor nøyaktig analysen skal være, skal den være så korrekt til at en kan stole på de eksakte tallene, eller skal den bare være en antakelse av hva godsstrømmene er.

Det er mulig å korrigere PORTwin data der vi med sikkerhet kan utlede riktige laste-/lossehavner ut fra andre havners rapportering. For eksempel er det mulig å håndtere ekstreme avvik på våt eller tørr bulk, mens de små avvikene som det er mange flere av, er det umulig å håndtere.

Generelt som et utgangspunkt kan man korrigere de største avvikene per lastetype-/varegruppe inntil et forhåndsbestemt avviksnivå (for eksempel 30 000 tonn per relasjon), og under dette avviksnivået benyttes en gjennomsnittlig godsmengde per relasjon. Et eksempel på differensierte revisjonsgrenser er tersklene Eurostat bruker for nærmere etterkontroll (se tabell 5.4). Det er viktig å presisere at dette arbeidet vil bli omfattende og ressurskrevende, uten at vi i denne omgang har gjort noen vurderinger av ressursbruken. Det er viktig å erkjenne at usikkerheten med å benytte PORTwin som grunnlagsdata aldri vil elimineres. Krav til nøyaktighet i en eventuell slik undersøkelse bør klarlegges før igangsetting av undersøkelsen.

Hvilke tiltak bør iverksettes for å kunne bruke PORTwin data i en godsstrømanalyse? Stikkordet er informasjonsflyt. Opplysningene som trengs for å registrere riktig i PORTwin fins, det er et spørsmål om å gjøre disse mer tilgjengelig. Opplysningene fins i mange ulike datasystemer, men det er vanskelig å få dette gjort tilgjengelig på en effektiv og kostnadsbesparende måte.

Et viktig redskap for bedre registrering i PORTwin har fra SSBs side vært utarbeidelse av en rettleiding for hvordan havnene skal registrere i PORTwin. Kystverket bør bidra til å bedre rapporteringen fra havnebrukere til havnene. Arbeidsgruppen for sjøtransportstatistikk i regi av Kystverket ba Norsk Havneforbund en stund tilbake ta et initiativ for en opplysningskampanje for statistikk overfor sine medlemshavner. Dette bør følges opp. Den beste løsningen vil være om havnene og Kystverket sammen med andre offentlige og private aktører går sammen om å utvikle elektronisk meldingssystem som kan håndtere informasjonsflyten på en effektiv og kostnadsbesparende måte. Med dette kan en vareforsendelse bli registrert ett sted. Dette siste forslag krever at betydelige ressurser stilles til rådighet. En overordnet enhet bør lede og ta initiativ i en slik prosess da det tydelig er manglende koordinering blant havnene. Det vises ellers til Kystverkets eget notat om statistikkbehov, -utvikling og ansvar datert 24. mai 2004.

Et eksempel på ovennevnte er VITSAR prosjektet. Gjennom VITSAR prosjektet prøver man å få til en enklere informasjons- og dataflyt mellom de mange aktører som er involvert i tilknytning til en havneterminal. Det er viktig at data til statistikkformål blir ivaretatt i slike utviklingsprosjekter.

6.4.2 Direkte datafangst

Den forrige godsstrømsundersøkelsen var basert på skjemaatafangst. Skipet var observasjonsenheten, og et skjema fulgte skipet i hele telleperioden på 3 måneder. Det er kommet forslag på å hente data direkte fra vareeiere i stedet for via skip eller havnene. En slik undersøkelse vil være en "tradisjonell" vareflytundersøkelse. Til å begynne med kan det tenkes å gjennomføre en undersøkelse i mindre skala, for eksempel våt og tørr bulk i en bestemt geografisk region.

I utgangspunktet er SSBs holdning at de store skjemaundersøkelsenes tid er over. Det er et overordnet mål å gjennomføre slik undersøkelser elektronisk (for eksempel gjennom uttrekk fra databaser og administrative datasystemer). Papir-/webbaserte undersøkelser er svært ressurskrevende for oppgavegivere, og gods-/varestrømsundersøkelser bidrar til en betydelig økning av oppgavebyrden. Papir-/webbaserte undersøkelser bidrar til målefeil, som gjennom kartleggingen av godsstrømmer i denne rapporten, ikke er et helt uvesentlig poeng. Ulike brukere har også forskjellige målsettinger med slike undersøkelser. I varestrøms-/godsstrømsundersøkelser til forskningsformål og modellarbeid har man behov for data på et mer disaggregert nivå, både når det gjelder varegruppenivå og geografisk stedfestelse. Beslutninger om gjennomføring av godsstrømsundersøkelser bør ikke utelukkende være basert på krav om et svært disaggregert detaljeringsnivå. For realistisk å kunne gjennomføre store undersøkelser som dette bør det vurderes om for eksempel lastetype og kommune er tilstrekkelig.

Et annet alternativ er å gjennomføre samme telling som forrige godsstrømsundersøkelse i 1993. Det er viktig å huske på at utenlandsk registrerte skip ikke kan omfattes av en slik undersøkelse. 1/3 av alt gods i innenriksfart transporteres av utenlandsk registrerte skip. Hvorvidt populasjonsstørrelser kan estimeres basert på utvalget av alle norskregistrerte skip er ikke vurdert her.

Havnene er interessert i analyser om godsstrømmer langs kysten. Havnene står overfor en nytte-/kostnadsvurdering av en slik undersøkelse. Det tar mye tid og krever betydelige kostnader å få registrert alle de nødvendige opplysninger som må til for å kunne bruke PORTwin som kilde i en godsstrømsundersøkelse. Sett fra en havns perspektiv er kostnadene betydelig større enn nytten, og en slik vurdering bør løftes opp på nasjonalt nivå. Flere havner påpeker overfor SSB at de savner lovhjemmel for å kunne pålegge sine brukere oppgaveplikt slik at denne informasjonen kommer frem. Brukerne har sine egne datasystemer som ivaretar deres behov, og det er vanskelig å tilpasse disse systemene til de mange ulike informasjonsbehov og krav til rapportering som fins i dag. Havne- og farvannsloven innehar ikke en tilstrekkelig lovhjemmel for pålegging av oppgaveplikt overfor havnebrukerne. Statistikkloven gjelder overfor SSBs oppgavegivere. SSB har påpekt dette overfor Kystverket tidligere (jf tidligere møter i arbeidsgruppen for havnestatistikk), og vi anmoder Kystverket til å jobbe videre med dette. En egen lovhjemmel for havnene vil lettere rettferdiggjøre havnenes krav til tilleggsopplysninger fra sine havnebrukere uten at deres kundeforhold blir skadelidende.

SSB har ikke alternativ metode for gjennomføring av en ny godsstrømsundersøkelse. Det er kommet forslag til å kontakte selskaper direkte istedenfor å gå via havnene. Det kan tenkes en godsstrømsundersøkelse i mindre skala med å ta for seg deler av transportsegmenter som for eksempel våt og tørr bulk, og vente med containere og stykkgod. Det må arbeides videre med dette. Samarbeid med Kystverket og andre aktører er viktig for å få til en god undersøkelse.

6.5 Oppfølging og videre arbeid

SSB vil følge opp erfaringer og konklusjoner fra denne rapporten. Arbeidet som er nedlagt i rapporten er verdifullt selv om ikke PORTwin data kan benyttes i en godsstrømsundersøkelse.

6.5.1 Tiltak for å forbedre kvaliteten

SSB vil se på rettledningsnotatet til havnene på nytt, og understreke og tydeliggjøre oppgaveplikten som er pålagt havnene. Bedre informasjon og tydeliggjøring av databehovet for statistikkformål er viktig både for den løpende havnestatistikken og en eventuell framtidig godsstrømsundersøkelse. Videre vil SSB ta kontakt med de havner som vi vet registrerer på feil måte, og følge opp disse direkte. For å forebygge framtidige feilregistreringer i PORTwin bør havnene få løpende tilbakemeldinger på deres registreringer i PORTwin. SSB vil vurdere å etablere en rutine for slike periodevis tilbakemeldinger til havnene. Dette er ressurskrevende arbeid som krever en del planlegging.

6.5.2 Oppfølging av rapporten

Rapporten bør diskuteres i arbeidsgruppen for sjøtransportstatistikk ledet av Kystverket. Det er viktig at andre aktører og interessenter blir involvert i arbeidet med å heve kvaliteten på sjøtransportstatistikken. Arbeidet med å finne gode og realistiske metoder for gjennomføring av godsstrømsundersøkelse bør fortsette. SSB anbefaler at man utnytter de informasjonsteknologiske muligheter som fins med å utvikle standardiserte elektroniske meldinger, og dermed forenkle dataflyten mellom ulike aktører og instanser. SSB tror at dette vil øke kvaliteten på statistikken. Registreringene i PORTwin ville blitt bedre dersom havnene har en egen lovhjemmel til å kreve opplysninger til statistikkformål fra sine statistikkbrukere.

6.5.3 Planlagt publisering

SSB vil publisere anløpstall i løpet av 2006, og disse vil trolig supplere bildet av registrerte opplysninger i PORTwin (som er undersøkt her i rapporten). Det vil lettere gi en oversikt over omfanget av lokaltrafikken som registreres i PORTwin.

6.5.4 Andre analyser

Det bør vurderes om en tilsvarende analyse av godsstrømmer mellom norske havner og utenlandske havner skal gjennomføres.

RÅDETS DIREKTIV 95/64/EF

af 8. december 1995

om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 213,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽²⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Med henblik på udførelsen af de opgaver, der er pålagt den inden for rammerne af den fælles søtransportpolitik, skal Kommissionen have adgang til sammenlignelige, pålidelige, synkroniserede og regelmæssige statistikker om omfanget og udviklingen af godstransport og passagerbefordring ad søvejen til og fra Fællesskabet, medlemsstaterne imellem og i medlemsstaterne;

ligeledes er det vigtigt for medlemsstaterne og virksomhederne, at de har et godt kendskab til søtransportmarkedet;

der findes endnu ikke en statistik, der på fællesskabsplan fuldstændig dækker godstransport og passagerbefordring ad søvejen;

i Rådets afgørelse 93/464/EØF af 22. juli 1993 om rammeprogrammet for vigtige aktioner på området statistisk oplysning 1993–1997 ⁽⁴⁾ pointeredes nødvendigheden af at udarbejde sådanne komplette statistikker;

der kan oprettes et integreret system, som kan producere pålidelige, compatible og ajourførte oplysninger ved at indsamle fælles statistiske oplysninger på et sammenligneligt eller harmoniseret grundlag;

oplysninger vedrørende godstransport og passagerbefordring ad søvejen bør gøres sammenlignelige mellem medlemsstaterne indbyrdes og mellem de forskellige transportformer;

⁽¹⁾ EFT nr. C 214 af 4. 8. 1994, s. 12.

⁽²⁾ EFT nr. C 151 af 19. 6. 1995, s. 493.

⁽³⁾ EFT nr. C 397 af 31. 12. 1994, s. 6.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 219 af 28. 8. 1993, s. 1.

Kommissionen bør senere på et passende tidspunkt afgive en beretning, der gør det muligt at bedømme, hvorledes dette direktiv fungerer;

der bør fastlægges en overgangsperiode for at give medlemsstaterne mulighed for at tilpasse deres statistiske systemer til dette direktivs krav og til at indlede en pilotundersøgelse om de specifikke problemer, som indsamlingen af visse oplysninger rejser;

Fællesskabet bør i startperioden yde finansiell støtte til medlemsstaterne til gennemførelse af det nødvendige arbejde;

med henblik på anvendelsen af dette direktiv, herunder de foranstaltninger, der er nødvendige for at kunne tilpasse det til den økonomiske og tekniske udvikling, er det hensigtsmæssigt at rette henvendelse til Udvalget for det Statistiske Program, som blev nedsat ved afgørelse 89/382/EØF, Euratom ⁽⁵⁾;

ifølge subsidiaritetsprincippet er udarbejdelsen af fælles statistiske normer, som gør det muligt at producere harmoniserede oplysninger, en opgave, som kun kan udføres effektivt på fællesskabsplan, og indsamlingen af oplysninger i de enkelte medlemsstater forestås af de organer og institutioner, der er ansvarlige for udarbejdelsen af de officielle statistikker —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Medlemsstaterne udarbejder fællesskabsstatistikker over godstransport og passagerbefordring med skibe, der anløber havne på deres område.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »Godstransport og passagerbefordring ad søvejen«: transport af gods og befordring af passagerer med skibe på rejser, der helt eller delvis foregår til søs.

⁽⁵⁾ EFT nr. L 181 af 28. 6. 1989, s. 47.

Dette direktivs anvendelsesområde omfatter ligeledes gods, der

- a) transporteres til offshore-anlæg
- b) opsamles på havbunden og losses i havne.

Bunkring og proviantering af skibe er ikke omfattet.

- 2) »Søgående skib«: ethvert skib med undtagelse af skibe, der udelukkende sejler i indre farvande eller i smult vande, i områder, hvor havnebestemmelser finder anvendelse, eller i områder, som grænser umiddelbart op hertil.

Fiskerfartøjer og skibe til forarbejdning af fisk, samt borieskibe, bugserbåde, sandpumpere, havforsknings-skibe, krigsskibe og skibe, som udelukkende anvendes til ikke-kommercielle formål, omfattes ikke af dette direktivs anvendelsesområde.

- 3) »Havn«: lokalitet udstyret med anlæg, hvor handels-skibe kan fortøjes og losse eller laste gods samt ud- eller indskibe passagerer.
- 4) »Søtransportoperatørens nationalitet«: nationaliteten i det land, hvor det faktiske hjemsted for transportope-ratørens kommercielle virksomhed er beliggende.
- 5) »Søtransportoperatør«: enhver person, som indgår, eller på hvis vegne der indgås en kontrakt om trans-port af gods eller befordring af passagerer ad søvejen med en befragter eller en passager.

Artikel 3

Karakteristika ved dataindsamlingen

1. Medlemsstaterne indsamler oplysninger, der vedrører følgende områder:

- a) oplysninger vedrørende gods og passagerer
- b) oplysninger vedrørende skibet.

Skibe med en bruttotonnage på mindre end 100 kan udelukkes fra dataindsamlingen.

2. De omhandlede karakteristika ved dataindsamlingen, dvs. de statistiske variable for hvert område, nomenkla-turer for deres klassificering samt observationshyppighe-den, fremgår af bilagene til dette direktiv.

3. Indsamlingen af oplysninger baseres så vidt muligt på eksisterende kilder for derved at begrænse den byrde, der hviler på respondenterne.

Artikel 4

Havne

1. Med henblik på dette direktiv og efter proceduren i artikel 13 udarbejdes der en liste over havne med kode- og registernumre efter lande og havkystzoner.

2. På denne liste udvælger hver enkelt medlemsstat de havne, hvor der årligt behandles mere end en million tons gods eller registreres flere end 200 000 passagerbefordrin-ger.

I en periode, der er begrænset til tre år fra dette direktivs ikrafttræden, kan medlemsstaterne nøjes med at udvælge de havne, hvor der årligt behandles mere end 2 millioner tons gods eller registreres flere end 400 000 passagerbe-fordringer.

Detaljerede oplysninger leveres for hver udvalgt havn i overensstemmelse med bilag VIII for de områder (gods, passagerer), hvor de opfylder udvælgelseskriteriet, og eventuelt summariske oplysninger for det andet område.

3. For de havne på listen, der ikke er udvalgte, leveres summariske oplysninger i henhold til bilag VIII, datasæt A3.

Artikel 5

Statistikernes præcision

De metoder, der anvendes ved indsamling af oplysninger, skal være således udviklede, at de fælles statistiske oplysninger om søtransport sikres den præcision, der er nød-vendig for samtlige statistiske oplysninger beskrevet i bilag VIII. Præcisionsnormerne udarbejdes efter procedu-ren i artikel 13.

Artikel 6

Behandling af resultaterne fra dataindsamlingen

Medlemsstaterne behandler de i henhold til artikel 3 indsamlede statistiske oplysninger således, at der frem-kommer sammenlignelige statistikker, hvis præcision sva-rer til kravene i artikel 5.

Artikel 7

Fremsendelse af resultaterne fra dataindsamlingen

1. Medlemsstaterne sender De Europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor de i artikel 3 nævnte resultater fra dataindsamlingen, inklusive de oplysninger, medlemssta-terne har erklæret fortrolige i medfør af den nationale lovgivning eller national praksis vedrørende statistisk fortroligt materiale, i overensstemmelse med Rådets forordning (Euratom, EØF) nr. 1588/90 af 11. juni 1990

om fremsendelse af fortrolige statistiske oplysninger til De Europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor ⁽¹⁾.

2. Resultaterne fremsendes i overensstemmelse med de statistiske datasæts struktur, der er defineret i bilag VIII. De tekniske detaljer vedrørende fremsendelsen af resultaterne fastsættes efter proceduren i artikel 13.

3. Fremsendelsen af resultaterne finder sted inden for en frist på fem måneder at regne fra slutningen af observationsperioden for de oplysninger, der fremsendes kvartalsvis, og otte måneder for de oplysninger, der fremsendes årligt.

Første fremsendelse dækker første kvartal i året 1997.

Artikel 8

Rapporter

1. Medlemsstaterne sender Kommissionen alle oplysninger om de metoder, der anvendes ved frembringelsen af oplysninger. Endvidere meddeler medlemsstaterne, hvor det er relevant, Kommissionen væsentlige ændringer i de anvendte indsamlingsmetoder.

2. Efter tre år med indsamling af oplysninger forelægger Kommissionen Rådet en beretning om de indhøstede erfaringer under det arbejde, der er udført i henhold til dette direktiv.

Artikel 9

Formidling af statistiske oplysninger

Kommissionen udsender de relevante statistiske oplysninger med samme hyppighed som gælder for fremsendelsen af resultaterne.

Bestemmelserne for Kommissionens offentliggørelse eller formidling af statistiske oplysninger fastsættes efter proceduren i artikel 13.

Artikel 10

Overgangsperiode

1. I en overgangsperiode på mindst tre år kan der efter proceduren i artikel 13 gøres undtagelser i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv, hvis der er behov for større tilpasninger af de nationale statistiksystemer.

2. I den i stk. 1 omhandlede overgangsperiode vedtager Kommissionen efter proceduren i artikel 13 et program med pilotundersøgelser vedrørende:

a) gennemførligheden og medlemsstaternes og respondenternes udgifter i forbindelse med indsamlingen af følgende oplysninger:

— beskrivelse af det gods, der er defineret i bilag III og VIII, datasæt B1

— antal befordrede passagerer over korte afstande

— oplysninger om feedertrafik og om den intermodale transportkæde

— oplysninger om søtransportoperatørens nationalitet

b) muligheden for at indsamle oplysninger i henhold til de arrangementer, der er indgået i forbindelse med forenklingen af handelsprocedurerne, under Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO), Den Europæiske Standardiseringsorganisation CEN og de internationale toldforskrifter.

Kommissionen meddeler Rådet resultaterne af pilotundersøgelserne og fremsætter forslag vedrørende muligheden for at anvende nærværende direktivs system bredere for at iværksætte en regelmæssig indsamling af disse oplysninger.

Artikel 11

Finansiell støtte

1. I de første tre år, hvor den i dette direktiv omhandlede statistiske registrering foretages, ydes der medlemsstaterne finansiell støtte fra Fællesskabet til dækning af omkostningerne ved udførelsen af det pålagte arbejde.

2. Det beløb, der bevilges pr. år til den i stk. 1 omhandlede finansielle støtte, fastsættes inden for rammerne af den årlige budgetprocedure.

3. Budgetmyndigheden fastsætter de disponible bevillinger for hvert år.

Artikel 12

Gennemførelsesbestemmelser

Gennemførelsesbestemmelserne til dette direktiv, herunder foranstaltninger vedrørende dets tilpasning til den økonomiske og tekniske udvikling, navnlig:

— tilpasning af dataindsamlingens karakteristika (artikel 3) og af indholdet af bilagene til dette direktiv, såfremt en sådan tilpasning ikke medfører nogen væsentlig forhøjelse af udgifterne for medlemsstaterne og/eller forøgelse af de byrder, der påhviler respondenterne

— liste over havne, med kodenumre, regelmæssigt ajourført af Kommissionen og registreret efter lande og havkystzoner (artikel 4)

⁽¹⁾ EFT nr. L 151 af 15. 6. 1990, s. 1.

- præcisionskrav (artikel 5)
- teknisk beskrivelse af en datafil og koder til overførsel af resultaterne til Kommissionen (artikel 7)
- regler for offentliggørelse eller formidling af data (artikel 9)
- undtagelserne fra dette direktiv i overgangsperioden samt pilotundersøgelsen (artikel 10)
- den tilsvarende nomenklatur i bruttotonnage pr. skibstype (bilag VII)

vedtages efter proceduren i artikel 13.

Artikel 13

Procedure

1. Kommissionen bistås af det statistiske programudvalg, der er nedsat ved afgørelse 89/382/EØF, Euratom.
2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Ved afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.
3. a) Kommissionen vedtager foranstaltningerne, der straks finder anvendelse.
b) Hvis de ikke er i overensstemmelse med den af udvalget afgivne udtalelse, underretter Kommissionen dog straks Rådet om disse foranstaltninger.

I så fald gælder følgende:

- Kommissionen udsætter gennemførelsen af de foranstaltninger, den har truffet afgørelse om, i tre måneder regnet fra datoen for meddelelsen
- Rådet kan med kvalificeret flertal træffe anden afgørelse inden for det tidsrum, der er nævnt i første led.

Artikel 14

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv inden den 1. januar 1997. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 15

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. december 1995.

På Rådets vegne

J. BORRELL FONTEILLES

Formand

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 13. maj 1998

om gennemførelsesbestemmelser til Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen

(meddelt under nummer K(1998) 1275)

(EØS-relevant tekst)

(98/385/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER
HAR —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 95/64/EF af 8. december 1995 om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen ⁽¹⁾, særlig artikel 4, 10 og 12, og

ud fra følgende betragtninger:

Der bør indrømmes medlemsstaterne undtagelser, for at de kan tilpasse deres nationale statistiske systemer til Direktiv 95/64/EF;

Kommissionen bør udarbejde en liste over havne med kode- og registernumre efter lande og havkystzoner;

det er påkrævet at foretage tilpasninger i bilagene til nævnte direktiv;

de i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Statistiske Program, der er nedsat ved Rådets afgørelse 89/372/EØF, Euratom ⁽²⁾ —

Artikel 1

1. De undtagelser, som indrømmes medlemsstaterne, er fastlagt i bilag I.
2. Undtagelserne gælder for 1997, 1998 og 1999, bortset fra visse i bilag I fastlagte undtagelser, som kun gælder for 1997.

Artikel 2

Listen over havne med kode- og registernumre efter lande og havkystzoner findes i bilag II.

Artikel 3

1. I bilag II, III, IV, V, VII og VIII til direktiv 95/64/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag II:

Noterreference (3), der henviser til fodnote 3, indføjes i kolonnen »Tonnage« for kode nr. 30, 31, 32, 33 og 34.

⁽¹⁾ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25.

⁽²⁾ EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

2) Bilag III:

Teksten under overskriften »Varenomenklatur« udgår, og i stedet indsættes følgende:

»Der anvendes en varenomenklatur bestående af 24 varegrupper (1. kolonne nedenfor), baseret på EU's transportstatistiske varenomenklatur NST/R, indtil Kommissionen efter samråd med medlemsstaterne beslutter, at den skal erstattes med en ny.«

3) Bilag IV:

Første afsnit under overskriften »Havkystzoner« udgår, og i stedet indsættes følgende:

»Som nomenklatur skal anvendes den gældende genomenklatur (den statistiske landefortegnelse for Fællesskabets udenrigshandel og for samhandelen mellem dets medlemsstater, oprindeligt opstillet ved Rådets forordning (EØF) nr. 1736/75 ⁽¹⁾) for det år, dataene vedrører.

⁽¹⁾ EFT L 183 af 14.7.1975, s. 3.«

4) Bilag V:

a) første afsnit under overskriften »Skibets registreringsnationalitet« udgår, og i stedet indsættes følgende:

»Som nomenklatur skal anvendes den gældende genomenklatur (den statistiske landefortegnelse for Fællesskabets udenrigshandel og for samhandelen mellem dets medlemsstater, oprindeligt opstillet ved Rådets forordning (EØF) nr. 1736/75 ⁽¹⁾) for det år, dataene vedrører. Dog anvendes for Belgien og Luxembourg henholdsvis kode 017 og 018

⁽¹⁾ EFT L 183 af 14.7.1975, s. 3.«

b) i listen over koder foretages følgende ændringer: koderne »0011 Frankrig« og »0012 Kerguelenøerne« udgår; koderne »0281 Norge« og »0282 Norge (NIS)« indsættes efter kode »0112 Spanien (Rebeca)«; kode »8902 Fransk Antarktis« erstattes af »Fransk Antarktis (herunder Kerguelenøerne)«.

5) Bilag VII:

Tabellen suppleres ved i kolonnerne »BT« at anføre de samme tal som i kolonnerne »DWT«; den nederste grænse under gruppe »01« i »BT« er »100«.

6) Bilag VIII:

a) under overskriften »Summariske og detaljerede statistikker« erstattes »F1« i slutningen af hver af de første tre sætninger af »enten F1 eller F2 eller F1 og F2«

b) i tabellen »Datasæt F1« erstattes i kolonnen »Kodedetaljer« under variabelen »Skibstype« »1 position numerisk« med »2 positioner numerisk«; i kolonnen »Nomenklaturer« udgår i tabellens sidste linje ordene »eller bruttotonnageklasse«

c) efter tabellen »Datasæt F1« tilføjes tabellen »Datasæt F2«.

2. Bilag II, III, IV, V, VII og VIII til direktiv 95/64/EF erstattes af bilag III til nærværende beslutning, hvori de i stk. 1 omhandlede ændringer er indarbejdet.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. maj 1998.

På Kommissionens vegne

Yves-Thibault de SILGUY

Medlem af Kommissionen

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 28. april 2000

om gennemførelsesbestemmelser til Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen

(meddelt under nummer K(2000) 1134)

(EØS-relevant tekst)

(2000/363/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 95/64/EF af 8. december 1995 om statistik registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen⁽¹⁾, ændret ved Kommissionens beslutning 98/385/EF⁽²⁾, særlig artikel 4 og 12, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den liste over havne, som er fastlagt ved ovennævnte beslutning, skal ajourføres regelmæssigt af Kommissionen.
- (2) Det er nødvendigt at ændre indholdet af bilagene til nævnte direktiv.
- (3) De i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Statistiske Program, der er nedsat ved Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom⁽³⁾ —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. I bilag II, IV, V og VIII til direktiv 95/64/EF foretages følgende ændringer:

1) Bilag II: Klassificering af fragttpe

- a) I kategorien »Ro-ro (selvfremdrevne)«
 - i) ændres underkategorien »Personbiler med påhængsvogne og campingvogne« (kode 52) til »Personbiler

og motorcykler med påhængsvogne og campingvogne«

- ii) indsættes en yderligere underkategori »Andre mobile selvfremdrevne enheder« med kode 59.

b) I kategorien »Ro-ro (ikke selvfremdrevne)«

- i) ændres underkategorien »Andre mobile enheder« (kode 60) til »Mobile ikke selvfremdrevne enheder«
- ii) ændres underkategorien »Uledsagede campingvogne og andre landbrugs- og industripåhængsvogne til befordring ad landevejen« (kode 62) til »Uledsagede campingvogne og andre landbrugs- og industri-køretøjer til transport ad landevejen«
- iii) indsættes en yderligere underkategori »Andre mobile ikke selvfremdrevne enheder« med kode 69.

2) Bilag IV: I listen over koder for havkystzoner

- a) indsættes efter kode »0012 Frankrig: Middelhavet« en ny kode »0013 De franske oversøiske departementer: Fransk Guyana«, »0014 De franske oversøiske departementer: Martinique og Guadeloupe« og »0015 De franske oversøiske departementer: Réunion«
- b) ændres koden »0043 Tyskland: Rhinen« til »0043 Tyskland: Indland«
- c) ændres koden »0112 Spanien: Middelhavet og Atlanterhavet (Syd)« til »0112 Spanien: Middelhavet og Atlanterhavet (Syd), herunder Balearerne og De Kanariske Øer«.

⁽¹⁾ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25.

⁽²⁾ EFT L 174 af 18.6.1998, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

- 3) Bilag V: I listen over skibets registreringsnationalitet
- a) indsættes koden »0051 Italien — primært register« og »0052 Italien — internationalt register«
 - b) ændres koden »4611« for De Britiske Jomfruøer til kode »4680«
 - c) ændres koden »4612« for Montserrat til kode »4700«.
- 4) Bilag VIII: I tabellen »Datasæt C1«
- a) ændres i spalten »nomenklaturer« referencen »Fragttype, bilag II (kun container og ro-ro) (underkategorier 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 60, 61, 62, 63)« for variabelen »Fragttype« til »Fragttype, bilag II (kun container og ro-ro) (underkategori 30, 31, 32, 33, 34, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 59, 60, 61, 62, 63 og 69)«
 - b) indsættes i sidste linje i afsnittet »Data« for de tre værdier »Godsets bruttovægt i tons«, »Antal enheder« og »Antal tomme enheder« to nye underkategorier »59« og »69«.

2. Bilag II, IV, V og VIII til direktiv 95/64/EF erstattes af bilag I til nærværende beslutning, hvori de i stk. 1 omhandlede ændringer er indarbejdet.

Artikel 2

Listen over havne i bilag II til beslutning 98/385/EF erstattes af en ajourført liste, der er kodet og klassificeret efter land og havkystzone som anført i bilag II til nærværende beslutning.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. april 2000.

På Kommissionens vegne
Pedro SOLBES MIRA
Medlem af Kommissionen

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 22. maj 2001

om bestemmelser for offentliggørelse eller formidling af de statistiske data, der indsamles i medfør af Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen

(meddelt under nummer K(2001) 1456)

(EØS-relevant tekst)

(2001/423/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 95/64/EF af 8. december 1995 om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen ⁽¹⁾, senest ændret ved Kommissionens beslutning 2000/363/EF ⁽²⁾, særlig artikel 9 og 12, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 9 i direktiv 95/64/EF udsender Kommissionen de relevante statistiske oplysninger med samme hyppighed, som gælder for fremsendelsen af resultaterne.
- (2) Ved formidlingen af data skal der tages hensyn til de bestemmelser om statistisk fortrolighed, der er fastsat i Rådets forordning (EØF, Euratom) nr. 1588/90 ⁽³⁾ og (EF) nr. 322/97 ⁽⁴⁾.
- (3) De i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Det Statistiske Program, der er nedsat ved Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom ⁽⁵⁾ —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Formål

Formålet med denne beslutning er at fastsætte bestemmelser for Kommissionens offentliggørelse eller formidling af data, der indsamles i henhold til direktiv 95/64/EF som led i Kommissionens generelle formidlingspolitik inden for statistik.

Artikel 2

Hyppighed

Dataene skal offentliggøres eller formidles med en hyppighed, der svarer til den hyppighed, der gælder for fremsendelsen af resultaterne. Kvartalsdata formidles eller offentliggøres inden fem måneder efter, at dataene er modtaget fra medlemsstaterne. Årlige data formidles eller offentliggøres inden otte måneder efter, at dataene er modtaget fra medlemsstaterne.

Artikel 3

Fortrolighed

Formidlingen eller offentliggørelsen af statistiske data, der er indsamlet i henhold til direktiv 95/64/EF, skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EØF, Euratom) nr. 1588/90 og (EF) nr. 322/97.

Artikel 4

Detaljeringsgrad for de formidlede data

Indtil Kommissionen træffer anden afgørelse efter proceduren i artikel 13 i direktiv 95/64/EF, er den højeste detaljeringsgrad, i hvilken data må offentliggøres eller formidles, havn til havkystzone og havkystzone til havn. Kommissionen kan offentliggøre data på et mere aggregeret niveau, hvis kvaliteten og/eller fuldstændigheden af oplysningerne ikke er forsvarlig på et så detaljeret niveau.

Artikel 5

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. maj 2001.

På Kommissionens vegne

Pedro SOLBES MIRA

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁾ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25.

⁽²⁾ EFT L 132 af 5.6.2000, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 151 af 15.6.1990, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 52 af 22.2.1997, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

II

(Retsakter, hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 4. marts 2005

om gennemførelsesbestemmelser til Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af gods-transport og passagerbefordring ad søvejen og om ændring af bilagene hertil

(meddelt under nummer K(2005) 463)

(EØS-relevant tekst)

(2005/366/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv 95/64/EF af 8. december 1995 om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen⁽¹⁾, særlig artikel 4, stk. 1, og artikel 12, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at kunne foretage en særskilt indsamling af data om krydstogtpassagerer er det nødvendigt at fastlægge yderligere statistiske variabler, definitioner og strukturer i de statistiske datasæt.

(2) Med henblik på en klar definition af statistikens dækningsområde er det nødvendigt at ændre klassificeringen af fragttyper.

(3) Det er nødvendigt at tilpasse nomenklaturen for havkystzoner og nomenklaturen for skibenes registreringsnationalitet til den tekniske udvikling.

(4) I henhold til artikel 12, første led, i direktiv 95/64/EF kan Kommissionen foretage en tilpasning af indholdet af direktivets bilag. Direktiv 95/64/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.

(5) I henhold til artikel 4 i direktiv 95/64/EF kan Kommissionen udarbejde og opdatere listen over havne med kode- og registrernumre efter lande og kystzoner.

(6) Kommissionens beslutning 98/385/EF af 13. maj 1998 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen⁽²⁾ indeholder en liste over havne.

(7) Det er nødvendigt at opdatere listen over havne. Beslutning 98/385/EF bør derfor ændres.

(8) Ved Kommissionens beslutning 2000/363/EF af 28. april 2000 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen⁽³⁾ ændredes bilag II, IV, V og VIII til direktiv 95/64/EF og listen over havne indeholdt i bilag II til beslutning 98/385/EF. Førstnævnte beslutning kan derfor ophæves.

(9) De i denne beslutning fastsatte foranstaltninger er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Statistiske Program, der er nedsat ved Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom af 19. juni 1989 om nedsættelse af et udvalg for De Europæiske Fællesskabers statistiske program⁽⁴⁾ —

⁽¹⁾ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 174 af 18.6.1998, s. 1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

⁽³⁾ EFT L 132 af 5.6.2000, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT L 181 af 28.6.1989, s. 47.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Bilag I, II, IV, V, VI og VIII til direktiv 95/64/EF erstattes af bilag I, II, III, IV, V og VI til nærværende beslutning.

Artikel 2

Listen over havne i bilag II til beslutning 98/385/EF erstattes af den opdaterede liste over havne med kode- og registernumre efter lande og havkystzoner, som er indeholdt i bilag VII til nærværende beslutning.

Artikel 3

Beslutning 2000/363/EF ophæves.

Henvisninger til den ophævede beslutning betragtes som henvisninger til nærværende beslutning.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Denne beslutning finder anvendelse fra referenceåret 2004 og gælder dermed for 2004-data.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. marts 2005.

På Kommissionens vegne
Joaquín ALMUNIA
Medlem af Kommissionen

Klassifikasjoner som definerer koder/kjennemerker på variablene skipstype, lastetype og varegruppe

Kode	Type	Kategorier innbefattet i hver skipstype
10	Våt bulk	Oljetankskip Kjemikalietankskip Gasstankskip Tanklektene Andre tankfartøy
20	Tørr bulk	Bulk-/oljetankskip Bulkskip
31	Container	Containerskip
32	Spesialskip	Lekterskip Kjemikalieskip Skip til transport av bestrålt brensel Skip til transport av dyr Skip til transport av kjøretøy Andre spesialskip
33	Stykkgoods, ikke spesialisert	Kjøleskip Roro-passasjerskip Passasjer- og bilferjer Roro-containerskip Annen roro-frakt Kombinert stykkgoods-/passasjerskip Kombinert stykkgoods-/containerskip Stykkgodsskip med ett enkelt dekk Stykkgodsskip med flere dekk
34	Lektere til tørrlast	Lekter med dekk Mudderlekter Skiptbåren lekter Åpen lekter til tørrlast Lukket lekter til tørrlast Andre lektere til tørrlast ikke definert annet sted
35	Passasjerer	Passasjerbåter
36	Cruiseskip	Cruisebåter
41	Fiskeri	Fiskefartøy Fabrikkskip for fiskeforedling
42	Offshore virksomhet	Forsyning/Standby offshore
43	Slepebåter	Slepebåter
49	Andre skipstyper	Forsknings- og surveyfartøy, mudringsfartøy, etc.

Hovedgruppe	Kode	Tekstbeskrivelse	Vekt i tonn	Antall
Våt bulk	11	Flytende gass	X	
	12	Råolje	X	
	13	Petroleumsprodukter	X	
	19	Annen våt bulklast	X	
Tørr bulk	21	Malm	X	
	22	Kull	X	
	23	Landbruksprodukter (f.eks. korn, soya, tapioka)	X	
	29	Annen tørrlast	X	
Containere - lolo	31	Container på 20' - lolo	X	X
	32	Container på 40' - lolo	X	X
	33	Container >20' og <40' - lolo	X	X
	34	Container >40' - lolo	X	X
	36	Container 10' og mindre - lolo	X	X
Containere - roro	41	Container på 20' - roro	X	X
	42	Container på 40' - roro	X	X
	43	Container >20' og <40' - roro	X	X
	44	Container >40' - roro	X	X
Roro (selvgående)	51	Veigående kjøretøy til godstransport og medfølgende tilhengere	X	X
	52	Personbiler, motorsykler og medfølgende tilhengere/campingvogner		X
	53	Busser		X
	54	Motorvogner, import/eksport	X	X
	56	Levende dyr	X	X
	59	Andre mobile selvgående enheter	X	X
Roro (ikke selvgående)	61	Godstilhengere og semitrailere uten trekkvogn	X	X
	62	Campingtilhengere uten trekkvogn og andre veigående-, landbruks- og industrikjøretøy	X	X
	63	Jernbanevogner, spesialtilhengere for sjøtransport og skipslektene	X	X
	69	Andre mobile ikke-selvgående enheter	X	X
Cruise-passasjerer	73	Cruisepassasjerer iland-/ ombordstigende		X
	74	Cruisepassasjerer i transitt		X
Ferje- og rutepassasjerer	83	Iland-/ ombordstigende passasjerer		X
	84	Transittpassasjerer		X
Annet stykkgoods	91	Skogbruksprodukter	X	
	92	Jern- og stålprodukter	X	
	99	Annet stykkgoods	X	

Varetype	Varebeskrivelse
1	Korn
2	Poteter, andre friske eller fryste grønnsaker, frisk frukt
3	Levende dyr og sukkerroer
4	Tre og kork
5	Tekstiler og tekstilavfall, andre råstoffer av animalsk eller vegetabilsk opprinnelse
6	Næringsmidler og fôr
7	Oljefrø og oljeholdige frukter, fett
8	Fast mineralsk brensel
9	Råolje
10	Petroleumsprodukter
11	Jernmalm, jern- og stålavfall, støv fra masovner
12	Ikke-jernholdige mineraler og avfall
13	Metallvarer
14	Sement, kalk, bearbeidede byggematerialer
15	Råmineraler og bearbeidede mineraler
16	Natur- og kunstgjødsel
17	Kjemiske kullprodukter
18	Kjemiske produkter, unntatt kjemiske kullprodukter og tjære
19	Cellulose og papiravfall
20	Kjøretøyer og transportmateriell, maskiner, motorer, også demonterte, samt deler
21	Metallvarer
22	Glass, glassvarer av leire, keramiske produkter
23	Lær, tekstiler, klær, diverse bearbeidede varer
24	Diverse varer

Oppsett av godsfil og anløpsfil

Godsfil:

- A. Dato
- B. År
- C. Kvartal
- D. Rapporterende havn
- E. Godsets retning (lasting-lossing)
- F. Fra/til havn fra varelinje (havnekode) - også kalt laste-/lossehavn
- G. Havkystsone
- H. Skipets registreringsnasjonalitet
- I. Skipets navn
- J. IMO-nummer
- K. Kjenningssignal
- L. Skipstype
- M. Skipets bruttotonnasje
- N. Trafikktype
- O. Lastetype
- P. Varegruppe
- Q. Godsets vekt i tonn
- R. Enheter med last
- S. Enheter uten last
- T. Innenriks/Utenriks
- U. Fra/til havn fra lastetypelinje
- V. Anløpsnummer
- W. Tidspunkt for kaibesøk

Anløpsfil:

- A. Fra dato
- B. Til dato
- C. Rapporterende havn
- D. Fra havn fra anløpslinje
- E. Fra havkystsone
- F. Til havn fra anløpslinje
- G. Til havkystsone
- H. Ankomsttidspunkt
- I. Ankomstdato
- J. Avgangstidspunkt
- K. Avgangsdato
- L. IMO-nummer
- M. Kjenningssignal
- N. Skipstype
- O. Trafikktype
- P. Bruttotonnasje
- Q. Kai - identifikasjonsnummer
- R. Hensikt med anløpet
- S. Anløpets antall på anløps linje.
- T. Anløpsnummer
- U. Tidspunkt for kai besøket

Bokstavene refererer til hvilken kolonne de enkelte variablene ligger i Excel regnearket

Oversikt over de offentlige havnene

Kvartalvis havnestatistikk

Bergen og Omland Havnevesen
Bodø Havn KF
Borg Havn IKS
Brønnøy Havn KF
Drammenregionens Interkommunale
Havnevesen
Eigersund Havnevesen KF
Flora Havn og Næring KF
Grenland Havn IKS
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS
Kristiansand Havn KF
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS
Larvik Havn KF
Mo i Rana Havn KF
Moss Havnevesen KF
Narvik Havn KF
Nordfjord Havn IKS
Oslo Havn KF
Sandefjord Havnevesen
Stavanger Interkommunale Havn IKS
Tromsø Havn KF
Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS
Tønsberg Havnevesen
Ålesund Havn KF

Årlig havnestatistikk

Alstahaug havnevesen KF
Alta havn KF
Andøy kommune havnevesen
Arendal havnevesen KF
Aurland hamnevesen
Båtsfjord havn KF
Farsund havnevesen
Flekkefjord kommune
Fusa kommune
Grimstad kommune
Gulen kommune
Hadsel havnevesen KF
Halden havnevesen
Hammerfest havnevesen KF
Harstad havn KF
Havøysund havnevesen Måsøy KF
Holmestrand havnevesen
Horten havnevesen
Kragere havnevesen KF
Kvinesdal kommune
Lillesand havn KF
Loppa havn KF
Luster kommune
Lødingen havnevesen
Mandal havnevesen KF
Modalen kommune
Molde havnevesen KF
Mosjøen havn AS
Namsos havnevesen
Nordkapp havn KF
Sandnes havn KF
Skjervøy kommune
Sortland havnevesen
Stord hamn
Sør-Varanger kommune
Vadsø havnevesen
Vardø havn KF
Vikna havnevesen
Vågan havnevesen KF
Øksnes havnevesen KF
Ølen kommune

Avvik i registrert godsmengde etter retning og hovedlastetype

	Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykkogods
1	Grenland	Borg	779998	54 915	725 083	173,7 %	-14 679	735 562	3801	0	399
2	Bergen	Bergen	1540353	858 818	681 535	56,8 %	667 546	12 013	0	0	1 976
3	Drammen	Drammen	523712	48 923	474 789	165,8 %	0	255 462	0	0	219 327
4	Brønnøy	Private foretak	2079669	1 901 325	178 344	9,0 %	0	178 344	0	0	0
5	Bergen	Grenland	126621	0	126 621	200,0 %	126 621	0	0	0	0
6	Karmsund	Bergen	167605	63 249	104 356	90,4 %	96 459	31 571	55	26	-23 755
7	Bergen	Tromsø	84887	6 796	78 091	170,4 %	62 903	0	529	0	14 659
8	Nordfjord	Narvik	67470	0	67 470	200,0 %	0	67 442	25	0	3
9	Grenland	Larvik	67455	289	67 166	198,3 %	0	0	66905	0	261
10	Tønsberg	Bergen	216715	150 401	66 314	36,1 %	66 064	0	0	0	250
11	Flora	Bergen	83262	21 946	61 316	116,6 %	11 431	14 518	29550	0	5 817
12	Stavanger	Karmsund	687747	635 644	52 103	7,9 %	-2 428	-9 775	-51	71939	-7 582
13	Flora	Stavanger	53172	2 705	50 467	180,6 %	14 245	31 847	475	0	3 900
14	Moss	Private foretak	41077	0	41 077	200,0 %	0	41 077	0	0	0
15	Bergen	Tønsberg	243206	202 696	40 510	18,2 %	40 510	0	0	0	0
16	Indre Trondheimsfjord	Mo i Rana	92466	54 195	38 271	52,2 %	0	38 302	0	0	-31
17	Bergen	Nordfjord	60966	28 572	32 394	72,4 %	25 480	1 485	308	-350	5 471
18	Stavanger	Private foretak	32031	900	31 131	189,1 %	8 160	13 745	0	0	9 226
19	Bodø	Tromsø	50484	20 450	30 034	84,7 %	4 000	0	25798	0	236
20	Borg	Drammen	31783	8 272	23 511	117,4 %	18 821	-2 407	731	0	6 366
21	Tønsberg	Grenland	54131	31 633	22 498	52,5 %	22 788	0	0	0	-290
22	Grenland	Private foretak	21390	1 718	19 672	170,3 %	2 911	18 003	0	0	-1 242
23	Borg	Trondheim	35482	15 911	19 571	76,2 %	0	19 480	0	0	91
24	Borg	Moss	18897	0	18 897	200,0 %	0	617	3326	0	14 954
25	Indre Trondheimsfjord	Indre Trondheimsfjord	19264	2 577	16 687	152,8 %	0	16 640	0	0	47
26	Flora	Karmsund	19132	3 127	16 005	143,8 %	4 906	0	0	0	11 099
27	Indre Trondheimsfjord	Bergen	17339	1 991	15 348	158,8 %	0	3 412	1	0	11 935
28	Kristiansund	Alesund	65357	50 242	15 115	26,2 %	-454	19 428	-30	0	-3 829
29	Borg	Oslo	13771	0	13 771	200,0 %	0	2 086	1977	0	9 708
30	Kristiansund	Bergen	19388	6 057	13 331	104,8 %	15 558	80	105	0	-2 412
31	Karmsund	Trondheim	20211	7 010	13 201	97,0 %	1 941	-248	0	-28	11 536
32	Trondheim	Mo i Rana	46673	34 411	12 262	30,2 %	11 344	1 109	-379	0	188
33	Stavanger	Stavanger	17568	5 785	11 783	100,9 %	10 659	831	60	0	233
34	Karmsund	Karmsund	95244	83 575	11 669	13,1 %	150	8 765	0	25	2 729
35	Narvik	Karmsund	11319	0	11 319	200,0 %	0	11 319	0	0	0
36	Moss	Grenland	14522	3 575	10 947	121,0 %	-1	11 121	0	0	-173
37	Flora	Nordfjord	14920	4 018	10 902	115,1 %	6 040	210	397	0	4 255
38	Tønsberg	Trondheim	137507	126 904	10 603	8,0 %	10 603	0	0	0	0
39	Drammen	Kristiansand	51087	41 385	9 702	21,0 %	0	-779	0	0	10 481
40	Kristiansund	Oslo	9262	0	9 262	200,0 %	9 262	0	0	0	0
41	Grenland	Grenland	8996	0	8 996	200,0 %	2 958	3 000	0	0	3 038
42	Stavanger	Bergen	21104	12 170	8 934	53,7 %	1 657	765	3283	87	3 142
43	Tønsberg	Stavanger	64174	55 692	8 482	14,2 %	8 270	0	0	0	212
44	Mo i Rana	Private foretak	9762	1 290	8 472	153,3 %	0	9 762	0	0	-1 290
45	Trondheim	Tromsø	12524	4 339	8 185	97,1 %	0	0	1260	139	6 786
46	Kristiansund	Drammen	7633	0	7 633	200,0 %	7 633	0	0	0	0
47	Bergen	Mo i Rana	20783	13 187	7 596	44,7 %	17 353	0	0	0	-9 757
48	Moss	Trondheim	11370	4 945	6 425	78,8 %	0	6 348	0	0	77
49	Karmsund	Flora	38446	32 199	6 247	17,7 %	-3 253	5 323	-80	0	4 257
50	Nordfjord	Kristiansund	18091	12 077	6 014	39,9 %	927	5 477	-73	0	-317
51	Larvik	Flora	8275	2 304	5 971	112,9 %	0	5 971	0	0	0
52	Karmsund	Private foretak	5982	303	5 679	180,7 %	0	4 823	0	0	856
53	Trondheim	Grenland	7262	1 661	5 601	125,5 %	0	5 601	0	0	0
54	Stavanger	Tromsø	5592	0	5 592	200,0 %	0	3 100	0	0	2 492
55	Tønsberg	Oslo	480258	474 978	5 280	1,1 %	6 429	0	0	0	-1 149
56	Trondheim	Bodø	5254	52	5 202	196,1 %	0	0	90	31	5 081
57	Kristiansand	Trondheim	6410	1 267	5 143	134,0 %	0	0	13	-12	5 142
58	Trondheim	Kristiansund	34167	29 078	5 089	16,1 %	2 704	2 652	-97	28	-198
59	Kristiansand	Bergen	5066	171	4 895	186,9 %	0	4 174	33	0	688
60	Oslo	Bergen	4842	0	4 842	200,0 %	0	3 885	908	0	49
61	Drammen	Grenland	5377	673	4 704	155,5 %	1 150	3 497	0	0	57
62	Bodø	Private foretak	6183	1 910	4 273	105,6 %	2 662	1 587	0	0	24
63	Tønsberg	Drammen	51106	46 848	4 258	8,7 %	4 773	440	0	0	-955
64	Kristiansand	Grenland	8949	4 890	4 059	58,7 %	0	0	927	7574	-4 442
65	Indre Trondheimsfjord	Trondheim	4995	978	4 017	134,5 %	-797	4 702	15	0	97
66	Eigersund	Kristiansund	5792	1 837	3 955	103,7 %	1 201	3 354	0	0	-600
67	Stavanger	Trondheim	16730	13 012	3 718	25,0 %	-6 005	7 968	9	-54	1 800
68	Trondheim	Tønsberg	6212	2 499	3 713	85,2 %	3 713	0	0	0	0
69	Larvik	Oslo	5154	1 586	3 568	105,9 %	627	750	3061	0	-870
70	Bergen	Private foretak	7099	3 556	3 543	66,5 %	5 193	400	399	137	-2 586
71	Grenland	Indre Trondheimsfjord	3501	0	3 501	200,0 %	0	3 501	0	0	0
72	Kristiansund	Flora	11485	7 991	3 494	35,9 %	3 372	265	-107	-1	-35
73	Stavanger	Grenland	9095	5 842	3 253	43,6 %	0	3 469	0	0	-216

	Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykkgoods
74	Nordfjord	Indre Trondheimsfjord	3151	0	3 151	200,0 %	0	0	0	0	3 151
75	Private foretak	Ålesund	5982	2 934	3 048	68,4 %	0	-1 899	-150	0	5 097
76	Eigersund	Bergen	2903	0	2 903	200,0 %	0	0	0	2903	0
77	Larvik	Grenland	7968	5 263	2 705	40,9 %	0	7 699	-4010	0	-984
78	Eigersund	Tønsberg	2558	0	2 558	200,0 %	0	2 558	0	0	0
79	Trondheim	Karmsund	2562	20	2 542	196,9 %	0	1 042	0	48	1 452
80	Mo i Rana	Narvik	35052	32 646	2 406	7,1 %	0	0	2412	0	-6
81	Ålesund	Nordfjord	7862	5 482	2 380	35,7 %	1 766	0	15	0	599
82	Stavanger	Tønsberg	2200	0	2 200	200,0 %	2 200	0	0	0	0
83	Larvik	Kristiansand	2267	75	2 192	187,2 %	0	0	625	0	1 567
84	Stavanger	Kristiansand	9688	7 545	2 143	24,9 %	5 517	1 072	0	0	-4 446
85	Eigersund	Private foretak	2091	0	2 091	200,0 %	0	2 091	0	0	0
86	Eigersund	Trondheim	3581	1 509	2 072	81,4 %	0	1 215	0	0	857
87	Karmsund	Kristiansund	43424	41 424	2 000	4,7 %	-4 587	643	-82	0	6 026
88	Indre Trondheimsfjord	Tromsø	2359	431	1 928	138,2 %	0	0	0	0	1 928
89	Trondheim	Private foretak	1928	0	1 928	200,0 %	0	908	0	7	1 013
90	Drammen	Trondheim	5016	3 221	1 795	43,6 %	0	1 795	0	0	0
91	Kristiansand	Tromsø	1687	0	1 687	200,0 %	0	0	0	0	1 687
92	Nordfjord	Tromsø	1588	0	1 588	200,0 %	5	0	1041	0	542
93	Drammen	Moss	2119	550	1 569	117,6 %	0	350	0	0	1 219
94	Ålesund	Tromsø	1561	0	1 561	200,0 %	0	0	427	0	1 134
95	Trondheim	Brønnøy	3078	1 520	1 558	67,8 %	1 494	0	0	2	62
96	Oslo	Trondheim	10772	9 254	1 518	15,2 %	0	1 584	0	-1	-65
97	Karmsund	Kristiansand	2025	531	1 494	116,9 %	2 005	0	-3	0	-508
98	Private foretak	Borg	1398	0	1 398	200,0 %	0	0	0	0	1 398
99	Ålesund	Bergen	8060	6 680	1 380	18,7 %	6 345	-169	376	0	-5 172
100	Kristiansund	Nordfjord	1472	153	1 319	162,3 %	917	0	0	0	402
101	Karmsund	Ålesund	2929	1 619	1 310	57,6 %	-1 042	400	-10	0	1 962
102	Private foretak	Nordfjord	1285	1	1 284	199,7 %	0	0	0	0	1 284
103	Drammen	Stavanger	11352	10 069	1 283	12,0 %	0	-2 162	-83	0	3 528
104	Private foretak	Indre Trondheimsfjord	56750	55 473	1 277	2,3 %	-498	474	0	0	1 301
105	Borg	Kristiansund	1280	80	1 200	176,5 %	1 200	0	0	0	0
106	Drammen	Private foretak	1193	0	1 193	200,0 %	0	0	0	0	1 193
107	Mo i Rana	Brønnøy	1054	0	1 054	200,0 %	0	1 050	0	0	4
108	Stavanger	Borg	1032	0	1 032	200,0 %	0	350	48	0	634
109	Nordfjord	Eigersund	4517	3 526	991	24,6 %	0	991	0	0	0
110	Oslo	Bodø	988	0	988	200,0 %	0	0	0	0	988
111	Narvik	Bergen	985	0	985	200,0 %	0	0	0	0	985
112	Larvik	Moss	1928	953	975	67,7 %	0	-953	1753	0	175
113	Karmsund	Mo i Rana	1999	1 027	972	64,2 %	90	0	0	0	882
114	Moss	Karmsund	960	0	960	200,0 %	0	960	0	0	0
115	Oslo	Moss	2622	1 687	935	43,4 %	0	-258	87	23	1 083
116	Indre Trondheimsfjord	Kristiansund	944	106	838	159,6 %	0	842	0	0	-4
117	Eigersund	Oslo	800	0	800	200,0 %	0	800	0	0	0
118	Kristiansand	Bodø	758	0	758	200,0 %	0	0	0	0	758
119	Eigersund	Nordfjord	713	0	713	200,0 %	713	0	0	0	0
120	Karmsund	Moss	691	0	691	200,0 %	691	0	0	0	0
121	Flora	Ålesund	1523	844	679	57,4 %	0	0	376	0	303
122	Eigersund	Drammen	661	0	661	200,0 %	0	0	0	0	661
123	Stavanger	Brønnøy	647	0	647	200,0 %	0	0	5	0	642
124	Kristiansand	Mo i Rana	12278	11 646	632	5,3 %	0	7 020	0	0	-6 388
125	Ålesund	Narvik	585	0	585	200,0 %	0	0	0	0	585
126	Karmsund	Indre Trondheimsfjord	560	4	556	197,2 %	0	0	0	0	556
127	Stavanger	Narvik	546	0	546	200,0 %	0	0	0	0	546
128	Nordfjord	Karmsund	1082	607	475	56,2 %	500	0	81	0	-106
129	Larvik	Stavanger	11161	10 728	433	4,0 %	0	4 185	-380	40	-3 412
130	Kristiansand	Narvik	410	0	410	200,0 %	0	0	0	0	410
131	Indre Trondheimsfjord	Private foretak	343	0	343	200,0 %	0	317	0	0	26
132	Kristiansand	Private foretak	323	0	323	200,0 %	280	0	7	0	36
133	Kristiansand	Moss	314	0	314	200,0 %	0	0	123	0	191
134	Ålesund	Oslo	312	0	312	200,0 %	260	0	5	0	47
135	Borg	Larvik	1800	1 507	293	17,7 %	0	665	-444	0	72
136	Narvik	Bodø	1810	1 533	277	16,6 %	0	-482	46	1	712
137	Karmsund	Borg	1850	1 586	264	15,4 %	-1 087	1 351	0	0	0
138	Stavanger	Larvik	335	92	243	113,8 %	0	0	0	0	243
139	Indre Trondheimsfjord	Kristiansand	260	25	235	164,9 %	0	0	0	0	235
140	Flora	Brønnøy	226	0	226	200,0 %	0	0	0	0	226
141	Ålesund	Indre Trondheimsfjord	214	1	213	198,1 %	0	0	0	0	213
142	Nordfjord	Drammen	188	0	188	200,0 %	0	0	0	0	188
143	Moss	Tønsberg	720	550	170	26,8 %	0	170	0	0	0
144	Indre Trondheimsfjord	Karmsund	266	100	166	90,7 %	0	0	0	0	166
145	Kristiansund	Tromsø	417	264	153	44,9 %	400	0	0	0	-247
146	Kristiansund	Indre Trondheimsfjord	3313	3 180	133	4,1 %	0	-756	0	0	889
147	Oslo	Tromsø	130	0	130	200,0 %	0	0	0	0	130
148	Kristiansand	Kristiansund	253	135	118	60,8 %	0	0	28	0	90
149	Ålesund	Kristiansand	188	82	106	78,5 %	0	0	40	0	66
150	Kristiansand	Brønnøy	105	0	105	200,0 %	0	0	0	0	105
151	Kristiansand	Flora	105	0	105	200,0 %	0	0	0	0	105
152	Ålesund	Borg	100	0	100	200,0 %	0	0	49	0	51
153	Flora	Grenland	78	0	78	200,0 %	0	0	0	0	78
154	Nordfjord	Larvik	76	0	76	200,0 %	0	0	0	76	0

	Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykkgoods
155	Kristiansand	Nordfjord	116	43	73	91,8 %	0	-38	-5	0	116
156	Flora	Bodø	62	0	62	200,0 %	0	0	0	0	62
157	Indre Trondheimsfjord	Flora	59	0	59	200,0 %	0	0	0	0	59
158	Larvik	Tønsberg	46	0	46	200,0 %	0	0	0	0	46
159	Trondheim	Eigersund	78	32	46	83,6 %	0	0	0	0	46
160	Ålesund	Brønnøy	46	0	46	200,0 %	0	0	0	0	46
161	Karmsund	Drammen	42	0	42	200,0 %	0	0	0	0	42
162	Ålesund	Drammen	37	0	37	200,0 %	0	0	0	0	37
163	Flora	Kristiansund	18305	18 271	34	0,2 %	-430	-3 160	896	0	2 728
164	Tønsberg	Kristiansund	417	385	32	8,0 %	0	0	0	0	32
165	Bergen	Narvik	29	0	29	200,0 %	29	0	0	0	0
166	Trondheim	Trondheim	873	844	29	3,4 %	290	-742	0	0	481
167	Nordfjord	Bodø	26	0	26	200,0 %	6	0	0	0	20
168	Kristiansand	Karmsund	104	82	22	23,7 %	0	0	0	0	22
169	Flora	Kristiansand	28	8	20	111,1 %	0	0	0	0	20
170	Eigersund	Ålesund	19	1	18	180,0 %	0	0	19	0	-1
171	Karmsund	Bodø	16	0	16	200,0 %	0	0	0	0	16
172	Ålesund	Larvik	16	0	16	200,0 %	0	0	0	0	16
173	Karmsund	Tønsberg	6885	6 872	13	0,2 %	13	0	0	0	0
174	Flora	Private foretak	10	0	10	200,0 %	10	0	0	0	0
175	Nordfjord	Kristiansand	5	0	5	200,0 %	0	0	5	0	0
176	Indre Trondheimsfjord	Stavanger	1702	1 698	4	0,2 %	0	-120	0	-3	127
177	Narvik	Tromsø	4	0	4	200,0 %	0	0	0	0	4
178	Nordfjord	Borg	2	0	2	200,0 %	0	0	0	0	2
179	Nordfjord	Moss	2	0	2	200,0 %	0	0	0	0	2
180	Nordfjord	Brønnøy	1	0	1	200,0 %	0	0	0	0	1
181	Drammen	Oslo	7071	252 964	-245 893	-189,1 %	-70	-246 095	0	-1139	1 411
182	Private foretak	Private foretak	12295	253 404	-241 109	-181,5 %	0	-248 585	0	0	7 476
183	Kristiansund	Private foretak	2346	175 334	-172 988	-194,7 %	2 346	-175 334	0	0	0
184	Bergen	Oslo	441860	583 695	-141 835	-27,7 %	-139 682	-2 153	0	0	0
185	Private foretak	Narvik	101282	236 096	-134 814	-79,9 %	0	-236 096	0	0	101 282
186	Bergen	Karmsund	181216	315 688	-134 472	-54,1 %	-45 927	-97 875	-139	0	9 469
187	Narvik	Private foretak	3748	133 605	-129 857	-189,1 %	0	3 748	0	0	-133 605
188	Grenland	Oslo	228709	341 648	-112 939	-39,6 %	8 470	-157 952	648	-25	35 920
189	Private foretak	Karmsund	4182	108 194	-104 012	-185,1 %	-11 046	-94 544	0	0	1 578
190	Bergen	Ålesund	127386	227 750	-100 364	-56,5 %	-103 979	-15 275	14449	-6	4 447
191	Private foretak	Stavanger	16427	107 820	-91 393	-147,1 %	-3 301	-88 013	-7	0	-72
192	Grenland	Stavanger	17978	102 843	-84 865	-140,5 %	816	-81 314	803	0	-5 170
193	Bergen	Stavanger	283839	366 442	-82 603	-25,4 %	-75 027	-6 376	-955	114	-359
194	Oslo	Grenland	6137	84 601	-78 464	-172,9 %	-16 058	-64 180	38	53	1 683
195	Grenland	Trondheim	3412	72 884	-69 472	-182,1 %	0	-69 933	0	0	461
196	Bergen	Kristiansund	124065	191 173	-67 108	-42,6 %	-59 256	-10 384	-213	0	2 745
197	Karmsund	Grenland	793833	854 887	-61 054	-7,4 %	-65 897	4 680	0	0	163
198	Karmsund	Stavanger	693420	752 666	-59 246	-8,2 %	6 455	13 404	109	-81986	2 772
199	Grenland	Kristiansand	10062	64 191	-54 129	-145,8 %	-300	-56 007	-49	-2848	5 075
200	Bergen	Bodø	69263	123 232	-53 969	-56,1 %	-56 569	2 600	0	0	0
201	Trondheim	Ålesund	301	49 297	-48 996	-197,6 %	-44 516	-4 234	-103	3	-146
202	Bergen	Flora	29601	75 282	-45 681	-87,1 %	-46 165	2 679	-3858	-108	1 771
203	Bergen	Trondheim	273511	318 501	-44 990	-15,2 %	-96 185	420	14327	4659	31 789
204	Tromsø	Bodø	8725	52 346	-43 621	-142,9 %	-25 823	-300	-17483	0	-15
205	Drammen	Tønsberg	3742	46 159	-42 417	-170,0 %	0	-42 789	0	0	372
206	Borg	Grenland	20740	56 291	-35 551	-92,3 %	8 989	-35 347	0	0	-9 193
207	Private foretak	Trondheim	20240	53 966	-33 726	-90,9 %	0	-25 482	0	-18	-8 226
208	Kristiansand	Stavanger	281	32 662	-32 381	-196,6 %	0	-30 810	42	-100	-1 513
209	Private foretak	Bodø	0	29 265	-29 265	-200,0 %	-670	-27 721	0	0	-874
210	Bodø	Bergen	1783	30 128	-28 345	-177,7 %	-28 345	0	0	0	0
211	Bodø	Narvik	63	28 370	-28 307	-199,1 %	0	22	-404	0	-27 925
212	Grenland	Drammen	5933	31 635	-25 702	-136,8 %	-3 106	-5 593	0	0	-17 003
213	Bergen	Eigersund	15310	39 349	-24 039	-88,0 %	-23 772	0	0	-262	-5
214	Private foretak	Oslo	47895	71 078	-23 183	-39,0 %	0	-7 014	0	0	-16 169
215	Drammen	Borg	1542	24 023	-22 481	-175,9 %	-14 333	-8 852	-10	0	714
216	Bodø	Ålesund	1627	23 944	-22 317	-174,5 %	-19 737	-1 391	21	-1	-1 209
217	Oslo	Tønsberg	7207	27 806	-20 599	-117,7 %	-19 519	-860	0	0	-220
218	Oslo	Stavanger	63380	81 846	-18 466	-25,4 %	-3 500	-16 110	0	-2	1 146
219	Grenland	Moss	16022	34 161	-18 139	-72,3 %	-981	-15 848	52	0	-1 362
220	Mo i Rana	Oslo	41416	59 432	-18 016	-35,7 %	0	-3 640	0	0	-14 376
221	Bergen	Drammen	0	17 969	-17 969	-200,0 %	-17 969	0	0	0	0
222	Ålesund	Kristiansund	16116	33 717	-17 601	-70,6 %	-1 198	-12 885	-2492	0	-1 026
223	Trondheim	Stavanger	1230	16 762	-15 532	-172,7 %	-1 200	-14 386	-5	88	-29
224	Kristiansund	Borg	0	14 450	-14 450	-200,0 %	0	-14 450	0	0	0
225	Trondheim	Narvik	3207	16 859	-13 652	-136,1 %	0	-16 840	0	8	3 180
226	Private foretak	Kristiansund	4523	17 196	-12 673	-116,7 %	0	-14 577	0	0	1 904
227	Grenland	Karmsund	1506	13 199	-11 693	-159,0 %	-7 856	-3 465	0	0	-372
228	Grenland	Ålesund	0	10 398	-10 398	-200,0 %	0	-10 339	0	0	-59
229	Stavanger	Indre Trondheimsfjord	1424	11 646	-10 222	-156,4 %	-6 712	-3 500	0	5	-15
230	Private foretak	Kristiansand	11389	21 533	-10 144	-61,6 %	-13 009	3 999	0	0	-1 134
231	Stavanger	Kristiansund	19148	29 008	-9 860	-41,0 %	-10 470	-3 123	-610	0	4 343
232	Private foretak	Grenland	3080	12 698	-9 618	-121,9 %	-10 000	-1 618	0	0	2 000
233	Moss	Drammen	2334	11 905	-9 571	-134,4 %	-2 798	2 334	0	0	-9 107
234	Bergen	Kristiansand	89990	99 260	-9 270	-9,8 %	-9 046	0	0	0	-224
235	Nordfjord	Flora	3883	12 875	-8 992	-107,3 %	-6 670	-127	-83	0	-2 112

	Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykkgoods
236	Tromsø	Ålesund	0	8 507	-8 507	-200,0 %	0	0	-293	0	-8 214
237	Stavanger	Flora	5029	13 230	-8 201	-89,8 %	-1 609	-1 560	-1930	0	-3 102
238	Bergen	Indre Trondheimsfjord	18978	27 063	-8 085	-35,1 %	-5 502	0	15	0	-2 598
239	Grenland	Bergen	1515	9 352	-7 837	-144,2 %	1 485	-250	0	0	-9 072
240	Trondheim	Indre Trondheimsfjord	17352	24 817	-7 465	-35,4 %	-4 756	-810	0	0	-1 899
241	Private foretak	Mo i Rana	1020	8 448	-7 428	-156,9 %	0	-5 730	0	0	-1 698
242	Moss	Kristiansand	14554	21 599	-7 045	-39,0 %	0	-6 789	0	0	-256
243	Tønsberg	Kristiansand	106337	113 341	-7 004	-6,4 %	-6 977	0	0	0	-27
244	Tønsberg	Borg	120919	127 656	-6 737	-5,4 %	-6 633	0	-20	0	-84
245	Bodø	Bodø	1	6 635	-6 634	-199,9 %	0	-6 635	0	0	1
246	Oslo	Borg	566	7 122	-6 556	-170,6 %	-4 581	-1 900	293	0	-368
247	Kristiansand	Drammen	25	6 533	-6 508	-198,5 %	-3 494	-1 539	0	0	-1 475
248	Oslo	Kristiansand	707	7 212	-6 505	-164,3 %	-3 350	-2 116	-763	0	-276
249	Nordfjord	Stavanger	4621	11 058	-6 437	-82,1 %	-450	-2 578	0	0	-3 409
250	Mo i Rana	Ålesund	0	6 275	-6 275	-200,0 %	0	-2 826	-2	0	-3 447
251	Trondheim	Bergen	11883	18 077	-6 194	-41,3 %	6 536	2 698	-130	102	-15 400
252	Stavanger	Drammen	248	5 971	-5 723	-184,0 %	0	-5 971	0	0	248
253	Drammen	Flora	4346	9 919	-5 573	-78,1 %	0	-5 573	0	0	0
254	Drammen	Indre Trondheimsfjord	2875	8 447	-5 572	-98,4 %	0	-6 946	0	0	1 374
255	Tromsø	Bergen	0	5 439	-5 439	-200,0 %	0	-194	-114	0	-5 131
256	Stavanger	Oslo	11337	16 551	-5 214	-37,4 %	4 180	-9 557	0	5	158
257	Private foretak	Bergen	0	4 957	-4 957	-200,0 %	-3 195	-1 762	0	0	0
258	Oslo	Oslo	386	5 284	-4 898	-172,8 %	0	-5 032	0	386	-252
259	Kristiansund	Kristiansund	168554	173 323	-4 769	-2,8 %	14 832	-15 775	-755	0	-3 071
260	Tønsberg	Ålesund	31107	35 795	-4 688	-14,0 %	-4 688	0	0	0	0
261	Grenland	Mo i Rana	4228	8 892	-4 664	-71,1 %	0	-2 613	0	0	-2 051
262	Kristiansand	Indre Trondheimsfjord	3186	7 838	-4 652	-84,4 %	0	-7 000	7	0	2 341
263	Borg	Tønsberg	3660	8 239	-4 579	-77,0 %	-1	-96	352	0	-4 834
264	Oslo	Drammen	3856	8 407	-4 551	-74,2 %	-5 790	81	165	49	944
265	Eigersund	Karmsund	6727	11 228	-4 501	-50,1 %	-3 904	-1 036	0	439	0
266	Bergen	Brønnøy	0	4 235	-4 235	-200,0 %	-4 235	0	0	0	0
267	Grenland	Kristiansund	0	4 222	-4 222	-200,0 %	0	-4 222	0	0	0
268	Borg	Borg	0	4 203	-4 203	-200,0 %	-4 203	0	0	0	0
269	Oslo	Mo i Rana	95969	100 117	-4 148	-4,2 %	0	5 862	0	0	-10 010
270	Eigersund	Flora	3705	7 760	-4 055	-70,7 %	481	-4 861	0	0	325
271	Private foretak	Drammen	0	3 980	-3 980	-200,0 %	0	-2 043	0	0	-1 937
272	Stavanger	Mo i Rana	10987	14 930	-3 943	-30,4 %	0	0	0	6	-3 949
273	Moss	Stavanger	61388	65 283	-3 895	-6,1 %	0	-3 025	0	0	-870
274	Indre Trondheimsfjord	Drammen	0	3 878	-3 878	-200,0 %	0	0	0	0	-3 878
275	Borg	Kristiansand	9167	12 934	-3 767	-34,1 %	-3 958	565	0	0	-374
276	Stavanger	Moss	473	4 190	-3 717	-159,4 %	400	-4 190	0	0	73
277	Larvik	Ålesund	0	3 676	-3 676	-200,0 %	-1 051	-22	0	0	-2 603
278	Drammen	Bergen	165	3 788	-3 623	-183,3 %	0	-830	0	0	-2 793
279	Mo i Rana	Stavanger	0	3 613	-3 613	-200,0 %	0	0	0	0	-3 613
280	Larvik	Trondheim	189	3 735	-3 546	-180,7 %	0	-1 577	0	-2	-1 967
281	Oslo	Indre Trondheimsfjord	4316	7 620	-3 304	-55,4 %	0	-2 259	0	0	-1 045
282	Drammen	Mo i Rana	23783	27 027	-3 244	-12,8 %	0	23 783	0	0	-27 027
283	Flora	Flora	1512	4 753	-3 241	-103,5 %	-2 838	0	-97	0	-306
284	Ålesund	Mo i Rana	2717	5 903	-3 186	-73,9 %	0	-893	20	0	-2 313
285	Stavanger	Bodø	821	3 989	-3 168	-131,7 %	0	-3 989	0	0	821
286	Borg	Indre Trondheimsfjord	7281	10 362	-3 081	-34,9 %	0	-8 699	0	0	5 618
287	Mo i Rana	Bergen	109	3 163	-3 054	-186,7 %	-1 953	0	0	0	-1 101
288	Oslo	Larvik	777	3 749	-2 972	-131,3 %	-3 210	-150	-186	0	574
289	Nordfjord	Ålesund	718	3 645	-2 927	-134,2 %	-1 199	2	-16	0	-1 714
290	Trondheim	Moss	0	2 900	-2 900	-200,0 %	0	-2 900	0	0	0
291	Kristiansund	Stavanger	7865	10 706	-2 841	-30,6 %	-498	-2 521	-240	0	418
292	Mo i Rana	Trondheim	2667	5 479	-2 812	-69,0 %	0	-2 388	0	0	-424
293	Larvik	Drammen	1228	4 012	-2 784	-106,3 %	-3 761	-251	0	0	1 228
294	Borg	Flora	1300	4 003	-2 703	-101,9 %	-403	-2 300	0	0	0
295	Grenland	Flora	1132	3 814	-2 682	-108,5 %	-599	-2 083	0	0	0
296	Trondheim	Borg	0	2 655	-2 655	-200,0 %	0	0	0	0	-2 655
297	Moss	Flora	3405	6 037	-2 632	-55,8 %	0	-2 632	0	0	0
298	Bodø	Flora	0	2 617	-2 617	-200,0 %	-1 199	-956	0	0	-462
299	Bergen	Borg	125	2 633	-2 508	-181,9 %	-177	-2 331	0	0	0
300	Drammen	Karmsund	0	2 423	-2 423	-200,0 %	-152	0	0	0	-2 271
301	Ålesund	Trondheim	7716	10 138	-2 422	-27,1 %	-2 985	-2 969	529	0	3 003
302	Mo i Rana	Karmsund	0	2 406	-2 406	-200,0 %	0	0	0	0	-2 406
303	Borg	Stavanger	61891	64 209	-2 318	-3,7 %	-4 777	8 334	-10	0	-5 865
304	Kristiansund	Karmsund	2984	5 250	-2 266	-55,0 %	435	-3 510	231	0	578
305	Bodø	Kristiansund	0	2 203	-2 203	-200,0 %	-750	-1 198	0	0	-255
306	Mo i Rana	Grenland	3961	6 132	-2 171	-43,0 %	460	-2 330	0	0	-301
307	Eigersund	Borg	0	2 130	-2 130	-200,0 %	0	-2 130	0	0	0
308	Trondheim	Kristiansand	72	2 174	-2 102	-187,2 %	0	0	-24	25	-2 103
309	Oslo	Flora	0	2 093	-2 093	-200,0 %	0	-1 768	0	0	-325
310	Bodø	Brønnøy	0	2 087	-2 087	-200,0 %	-1 890	0	0	0	-197
311	Borg	Mo i Rana	48237	50 268	-2 031	-4,1 %	0	0	0	0	-2 031
312	Stavanger	Eigersund	4720	6 712	-1 992	-34,8 %	-2 742	350	0	0	400
313	Trondheim	Flora	450	2 429	-1 979	-137,5 %	0	0	0	5	-1 984
314	Flora	Mo i Rana	0	1 843	-1 843	-200,0 %	0	0	0	0	-1 843
315	Flora	Borg	0	1 800	-1 800	-200,0 %	0	-1 800	0	0	0
316	Mo i Rana	Bodø	15	1 800	-1 785	-196,7 %	0	-1 800	0	0	15

	Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykkgoods
317	Alesund	Karmsund	554	2 315	-1 761	-122,8 %	0	-1 011	5	0	-755
318	Mo i Rana	Mo i Rana	0	1 745	-1 745	-200,0 %	0	-1 745	0	0	0
319	Kristiansund	Grenland	0	1 735	-1 735	-200,0 %	0	-1 735	0	0	0
320	Bodø	Trondheim	1 126	2 834	-1 708	-86,3 %	0	800	-20	-7	-2 481
321	Alesund	Stavanger	323	2 004	-1 681	-144,5 %	-1 150	0	6	-1	-536
322	Narvik	Grenland	0	1 542	-1 542	-200,0 %	0	-1 542	0	0	0
323	Tromsø	Nordfjord	0	1 506	-1 506	-200,0 %	0	0	-31	0	-1 475
324	Alesund	Bodø	1 067	2 573	-1 506	-82,7 %	-2 573	165	210	0	692
325	Trondheim	Drammen	0	1 490	-1 490	-200,0 %	-1 490	0	0	0	0
326	Nordfjord	Private foretak	29	1 500	-1 471	-192,4 %	0	0	18	0	-1 489
327	Tromsø	Trondheim	7	1 440	-1 433	-198,1 %	0	0	0	-12	-1 421
328	Larvik	Borg	2 395	3 754	-1 359	-44,2 %	-3 545	900	1495	0	-209
329	Eigersund	Stavanger	12 596	13 898	-1 302	-9,8 %	-2 300	2 496	-300	123	-1 321
330	Mo i Rana	Tromsø	0	1 289	-1 289	-200,0 %	-849	0	0	0	-440
331	Tromsø	Mo i Rana	0	1 238	-1 238	-200,0 %	0	-902	0	0	-336
332	Oslo	Alesund	0	1 225	-1 225	-200,0 %	-830	0	0	0	-395
333	Alesund	Private foretak	233	1 445	-1 212	-144,5 %	0	0	0	0	-1 212
334	Tromsø	Kristiansund	0	1 193	-1 193	-200,0 %	-1 100	0	0	0	-93
335	Alesund	Flora	465	1 630	-1 165	-111,2 %	-85	-300	-850	0	70
336	Borg	Alesund	0	1 151	-1 151	-200,0 %	0	0	-147	0	-1 004
337	Tromsø	Stavanger	0	1 118	-1 118	-200,0 %	0	-124	0	0	-994
338	Bodø	Mo i Rana	2 329	3 441	-1 112	-38,5 %	2 329	0	0	0	-3 441
339	Nordfjord	Trondheim	1 560	2 663	-1 103	-52,2 %	0	-1 263	22	28	110
340	Tønsberg	Moss	18 685	19 740	-1 055	-5,5 %	-1 105	50	0	0	0
341	Stavanger	Alesund	982	2 036	-1 054	-69,8 %	0	-729	46	0	-371
342	Brønnøy	Kristiansund	2	991	-989	-199,2 %	0	-801	0	0	-188
343	Grenland	Tønsberg	0	988	-988	-200,0 %	0	0	0	0	-988
344	Tromsø	Grenland	0	987	-987	-200,0 %	0	-987	0	0	0
345	Kristiansund	Mo i Rana	3 518	4 492	-974	-24,3 %	0	920	0	0	-1 894
346	Private foretak	Flora	0	972	-972	-200,0 %	-967	0	0	0	-5
347	Narvik	Alesund	0	926	-926	-200,0 %	0	-911	-6	0	-9
348	Borg	Bergen	3 041	3 964	-923	-26,4 %	2 600	0	0	0	-3 523
349	Stavanger	Nordfjord	833	1 734	-901	-70,2 %	0	700	0	13	-1 614
350	Private foretak	Moss	86 145	86 972	-827	-1,0 %	0	-1 047	0	0	220
351	Bodø	Karmsund	0	804	-804	-200,0 %	0	-804	0	0	0
352	Bodø	Oslo	0	800	-800	-200,0 %	0	-800	0	0	0
353	Alesund	Grenland	0	800	-800	-200,0 %	0	-800	0	0	0
354	Flora	Oslo	0	781	-781	-200,0 %	0	-781	0	0	0
355	Karmsund	Oslo	853	1 617	-764	-61,9 %	21	-785	0	0	0
356	Moss	Borg	0	734	-734	-200,0 %	0	0	-306	0	-428
357	Bodø	Nordfjord	0	724	-724	-200,0 %	0	0	0	0	-724
358	Bergen	Moss	1	706	-705	-199,4 %	-706	0	0	0	1
359	Moss	Oslo	0	684	-684	-200,0 %	0	0	0	0	-684
360	Tromsø	Narvik	0	681	-681	-200,0 %	0	0	-1	0	-680
361	Brønnøy	Bodø	0	671	-671	-200,0 %	0	-671	0	0	0
362	Kristiansand	Borg	54	716	-662	-171,9 %	0	0	50	0	-712
363	Narvik	Mo i Rana	1 005	1 633	-628	-47,6 %	0	0	0	0	-628
364	Mo i Rana	Tønsberg	0	623	-623	-200,0 %	0	0	0	0	-623
365	Moss	Bergen	0	607	-607	-200,0 %	0	0	0	0	-607
366	Kristiansund	Trondheim	8 041	8 646	-605	-7,3 %	2 520	-4 148	0	0	1 023
367	Larvik	Eigersund	0	584	-584	-200,0 %	0	0	0	0	-584
368	Bodø	Stavanger	0	581	-581	-200,0 %	0	-450	0	0	-131
369	Bodø	Grenland	0	500	-500	-200,0 %	0	-500	0	0	0
370	Grenland	Eigersund	0	497	-497	-200,0 %	0	0	0	0	-497
371	Mo i Rana	Kristiansund	0	430	-430	-200,0 %	0	0	0	0	-430
372	Kristiansand	Larvik	275	672	-397	-83,8 %	-616	0	-22	0	241
373	Borg	Karmsund	7 391	7 770	-379	-5,0 %	-2 013	1 881	0	0	-247
374	Indre Trondheimsfjord	Alesund	44	404	-360	-160,7 %	0	0	0	0	-360
375	Nordfjord	Nordfjord	2 901	3 250	-349	-11,3 %	-349	0	0	0	0
376	Bergen	Larvik	1 533	1 868	-335	-19,7 %	-498	-292	0	0	455
377	Larvik	Indre Trondheimsfjord	0	313	-313	-200,0 %	0	0	0	0	-313
378	Karmsund	Eigersund	783	1 077	-294	-31,6 %	0	783	0	-1077	0
379	Flora	Tromsø	63	304	-241	-131,3 %	0	0	0	0	-241
380	Larvik	Nordfjord	0	224	-224	-200,0 %	0	0	0	0	-224
381	Flora	Trondheim	216	426	-210	-65,4 %	0	0	0	11	-221
382	Moss	Alesund	0	200	-200	-200,0 %	0	0	0	0	-200
383	Drammen	Kristiansund	1 485	1 680	-195	-12,3 %	0	0	0	0	-195
384	Brønnøy	Flora	0	191	-191	-200,0 %	0	-150	0	0	-41
385	Moss	Larvik	0	181	-181	-200,0 %	0	0	0	0	-181
386	Bodø	Kristiansand	0	171	-171	-200,0 %	0	0	0	0	-171
387	Narvik	Trondheim	0	167	-167	-200,0 %	0	0	0	-76	-91
388	Trondheim	Nordfjord	108	267	-159	-84,8 %	0	0	-181	5	17
389	Kristiansand	Tønsberg	163	308	-145	-61,6 %	0	0	0	0	-145
390	Kristiansand	Alesund	411	536	-125	-26,4 %	0	0	-10	0	-115
391	Tromsø	Oslo	0	100	-100	-200,0 %	0	0	0	0	-100
392	Drammen	Larvik	0	97	-97	-200,0 %	0	0	0	0	-97
393	Kristiansand	Oslo	1 858	1 947	-89	-4,7 %	5	0	-19	0	-75
394	Drammen	Alesund	0	83	-83	-200,0 %	0	0	0	-4	-79
395	Indre Trondheimsfjord	Eigersund	196	276	-80	-33,9 %	0	0	0	0	-80
396	Tønsberg	Karmsund	25	105	-80	-123,1 %	0	0	0	0	-80
397	Indre Trondheimsfjord	Brønnøy	0	78	-78	-200,0 %	0	0	0	0	-78

	Lastehavn	Lossehavn	Lastet mengde	Losset mengde	Avvik	Prosent	Våt bulk	Tørr bulk	Containere	Roro- enheter	Stykkgoods
398	Oslo	Eigersund	0	74	-74	-200,0 %	0	0	0	0	-74
399	Tromsø	Kristiansand	0	72	-72	-200,0 %	0	0	0	0	-72
400	Mo i Rana	Kristiansand	0	65	-65	-200,0 %	0	0	0	0	-65
401	Indre Trondheimsfjord	Narvik	0	54	-54	-200,0 %	0	0	0	0	-54
402	Nordfjord	Bergen	89	140	-51	-44,5 %	4	-136	0	0	81
403	Oslo	Karmsund	0	49	-49	-200,0 %	0	0	0	0	-49
404	Kristiansund	Brønnøy	0	38	-38	-200,0 %	0	0	0	0	-38
405	Kristiansand	Eigersund	0	35	-35	-200,0 %	0	0	0	0	-35
406	Tromsø	Flora	0	29	-29	-200,0 %	0	0	0	0	-29
407	Ålesund	Eigersund	2	28	-26	-173,3 %	0	0	0	0	-26
408	Narvik	Kristiansand	0	22	-22	-200,0 %	0	0	0	0	-22
409	Brønnøy	Stavanger	0	17	-17	-200,0 %	0	0	0	0	-17
410	Karmsund	Nordfjord	45	54	-9	-18,2 %	0	-54	0	0	45
411	Indre Trondheimsfjord	Bodø	0	6	-6	-200,0 %	0	-6	0	0	0
412	Narvik	Stavanger	0	6	-6	-200,0 %	0	0	0	0	-6
413	Brønnøy	Kristiansand	0	5	-5	-200,0 %	0	0	0	0	-5
414	Brønnøy	Ålesund	0	5	-5	-200,0 %	0	0	0	0	-5
415	Kristiansund	Kristiansand	0	3	-3	-200,0 %	0	0	0	0	-3
416	Mo i Rana	Nordfjord	0	2	-2	-200,0 %	0	0	0	0	-2
417	Brønnøy	Nordfjord	0	1	-1	-200,0 %	0	0	0	0	-1
418	Brønnøy	Trondheim	0	1	-1	-200,0 %	0	0	0	0	-1

Registrert godsmengde per relasjon

	Korresponderende havn											
Rapporterende havn	Borg	Moss	Oslo	Drammen	Tønsberg	Larvik	Grenland	Kristiansand	Eigersund	Stavanger	Karmsund	Bergen
Sum	1 159 816	264 199	1 642 086	1 110 217	1 460 077	109 474	1 826 396	377 307	63 969	2 175 355	2 872 701	5 614 678
Borg	4 203	19 631	20 893	55 806	131 316	5 554	75 655	9 883	2 130	61 891	8 977	5 674
Moss	-	-	1 687	2 884	20 460	953	48 683	14 554	-	65 578	960	706
Oslo	566	3 306	5 670	256 820	482 185	2 363	347 785	2 654	-	79 931	1 617	588 537
Drammen	9 814	14 024	15 478	572 635	50 590	4 012	37 012	57 620	-	17 323	-	18 134
Tønsberg	129 158	19 235	508 064	97 265	-	-	55 119	106 645	-	64 174	6 897	419 411
Larvik	3 902	2 109	8 903	1 325	46	-	8 257	2 939	-	11 253	-	1 868
Grenland	836 289	19 597	313 310	6 606	31 633	72 718	8 996	14 952	-	23 820	856 393	1 515
Kristiansand	12 988	21 913	9 070	41 410	113 504	350	73 140	-	-	7 826	635	104 326
Eigersund	-	-	874	661	2 558	584	497	35	-	19 308	7 804	42 252
Stavanger	65 241	65 756	93 183	10 317	57 892	11 063	111 938	42 350	18 618	23 353	1 440 413	387 546
Karmsund	9 620	691	902	2 465	6 990	-	807 032	2 107	12 011	1 329 064	178 819	483 293
Bergen	4 089	608	441 860	3 788	393 607	1 533	135 973	90 161	15 310	296 009	244 465	2 399 171
Flora	4 003	6 037	2 093	9 919	-	2 304	3 892	28	7 760	66 402	51 331	158 544
Nordfjord	2	2	-	188	-	300	-	48	4 517	6 355	1 136	28 661
Ålesund	1 251	200	1 537	120	35 795	3 692	10 398	724	3	2 359	2 173	235 810
Kristiansund	80	-	9 262	9 313	385	-	4 222	135	1 837	36 873	44 408	210 561
Trondheim	15 911	4 945	9 254	3 221	133 116	3 735	80 146	1 339	1 587	14 242	9 572	330 384
Indre Trondheimsfjord	10 362	-	7 620	8 447	-	313	-	8 098	196	13 348	270	44 402
Brønnøy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 235
Mo i Rana	50 268	-	141 533	27 027	-	-	12 853	11 646	-	14 930	1 027	13 296
Bodø	671	-	-	-	-	-	-	-	-	3 989	-	125 015
Narvik	-	-	2 998	-	-	-	-	-	-	-	11 319	985
Tromsø	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 796
Private foretak	1 398	86 145	47 895	-	-	-	4 798	11 389	-	17 327	4 485	3 556

	Korresponderende havn											
Rapporterende havn	Flora	Nordfjord	Ålesund	Kristiansund	Trondheim	Indre Trondheimsfjord	Brønnøy	Mo i Rana	Bodø	Narvik	Tromsø	Private foretak
Sum	174 024	142 562	311 184	918 430	783 815	208 962	1 907 693	494 382	217 005	351 076	235 952	3 302 719
Borg	3 100	-	-	15 730	38 137	7 281	-	48 237	-	-	-	-
Moss	3 405	-	-	-	14 270	-	-	-	-	-	-	128 049
Oslo	781	-	-	-	10 772	4 316	-	155 401	1 788	2 998	230	71 078
Drammen	4 346	-	-	1 485	6 506	6 753	-	23 783	-	-	-	5 173
Tønsberg	-	-	31 107	417	140 006	-	-	623	-	-	-	-
Larvik	8 275	-	-	-	189	-	-	-	-	-	-	-
Grenland	1 132	-	800	1 735	5 073	3 501	-	10 360	500	1 542	987	34 088
Kristiansand	113	116	493	256	8 584	3 211	110	12 343	929	432	1 759	21 856
Eigersund	3 705	4 239	47	5 792	3 613	276	-	-	-	-	-	2 091
Stavanger	7 734	11 891	2 986	29 854	33 492	3 122	664	14 600	1 402	552	6 710	139 851
Karmsund	41 573	652	5 244	48 674	20 231	660	-	4 405	820	-	-	114 176
Bergen	51 547	61 106	134 066	130 122	291 588	20 969	-	23 946	99 391	29	90 326	12 056
Flora	6 265	27 795	3 153	26 296	2 645	-	417	-	2 679	-	92	982
Nordfjord	7 901	6 151	6 200	18 244	1 827	3 151	2	2	750	67 470	3 094	30
Ålesund	1 309	11 507	-	66 358	57 013	618	51	8 992	25 011	1 511	10 068	3 167
Kristiansund	29 756	13 549	99 074	341 877	37 119	3 419	991	3 948	2 203	-	1 610	19 542
Trondheim	876	2 771	10 439	42 813	1 717	18 330	3 079	52 152	8 088	3 374	13 964	55 894
Indre Trondheimsfjord	59	-	45	4 124	29 812	21 841	-	92 466	-	-	2 359	55 816
Brønnøy	-	-	-	40	1 520	78	-	-	2 087	-	-	2 079 669
Mo i Rana	1 843	-	5 903	4 492	37 078	54 195	1 054	1 745	3 456	36 685	1 238	18 210
Bodø	-	-	4 200	-	1 178	6	-	4 129	6 636	1 596	102 830	35 448
Narvik	-	-	-	-	16 859	54	-	33 651	30 180	-	685	239 844
Tromsø	304	-	-	264	4 346	431	-	1 289	29 175	-	-	-
Private foretak	-	2 785	7 427	179 857	20 240	56 750	1 901 325	2 310	1 910	234 887	-	265 699

Avvik i registrert godsmengde i prosent

Rapporterende havn	Korresponderende havn											
	Borg	Moss	Oslo	Drammen	Tønsberg	Larvik	Grenland	Kristiansand	Eigersund	Stavanger	Karmsund	Bergen
Borg	0,0 %	200,0 %	189,4 %	140,2 %	1,7 %	34,9 %	-166,8 %	-27,2 %	200,0 %	-5,3 %	-6,9 %	32,5 %
Moss	-200,0 %	-	-64,9 %	-131,8 %	6,2 %	-75,5 %	85,2 %	-40,4 %	-	-0,3 %	32,6 %	14,9 %
Oslo	-189,4 %	64,9 %	0,0 %	177,3 %	-5,2 %	-116,1 %	10,4 %	-109,5 %	-200,0 %	-15,3 %	56,8 %	28,5 %
Drammen	-140,2 %	131,8 %	-177,3 %	0,0 %	-63,1 %	100,7 %	139,4 %	32,7 %	-200,0 %	50,7 %	-200,0 %	130,9 %
Tønsberg	-1,7 %	-6,2 %	5,2 %	63,1 %	-	-200,0 %	54,1 %	-6,2 %	-200,0 %	10,3 %	-1,3 %	6,3 %
Larvik	-34,9 %	75,5 %	116,1 %	-100,7 %	200,0 %	-	-159,2 %	157,4 %	-200,0 %	1,7 %	-	19,7 %
Grenland	166,8 %	-85,2 %	-10,4 %	-139,4 %	-54,1 %	159,2 %	0,0 %	-132,1 %	-200,0 %	-129,8 %	5,9 %	-195,6 %
Kristiansand	27,2 %	40,4 %	109,5 %	-32,7 %	6,2 %	-157,4 %	132,1 %	0,0 %	-200,0 %	-137,6 %	-107,4 %	14,6 %
Eigersund	-200,0 %	-	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	0,0 %	3,6 %	-42,5 %	93,6 %
Stavanger	5,3 %	0,3 %	15,3 %	-50,7 %	-10,3 %	-1,7 %	129,8 %	137,6 %	-3,6 %	0,0 %	8,0 %	26,8 %
Karmsund	6,9 %	-32,6 %	-56,8 %	200,0 %	1,3 %	-	-5,9 %	107,4 %	42,5 %	-8,0 %	0,0 %	65,6 %
Bergen	-32,5 %	-14,9 %	-28,5 %	-130,9 %	-6,3 %	-19,7 %	195,6 %	-14,6 %	-93,6 %	-26,8 %	-65,6 %	0,0 %
Flora	25,4 %	55,8 %	91,3 %	78,1 %	-	-112,9 %	109,9 %	-120,6 %	70,7 %	158,3 %	21,0 %	101,9 %
Nordfjord	200,0 %	200,0 %	-	200,0 %	-	200,0 %	-	-82,9 %	6,3 %	-60,7 %	54,1 %	-72,3 %
Ålesund	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	14,0 %	200,0 %	171,4 %	38,0 %	-176,0 %	-23,5 %	-82,8 %	55,0 %
Kristiansund	-198,0 %	-	200,0 %	145,0 %	-8,0 %	-	83,5 %	-61,9 %	-103,7 %	21,0 %	-9,2 %	47,2 %
Trondheim	-82,2 %	-97,1 %	-15,2 %	-67,5 %	-5,0 %	180,7 %	176,2 %	-146,0 %	-77,9 %	-80,7 %	-71,5 %	12,2 %
Indre Trondheimsfjord	34,9 %	-	55,4 %	22,3 %	-	200,0 %	-200,0 %	86,4 %	-33,9 %	124,2 %	-83,9 %	71,7 %
Brønnøy	-	-	-	-	-	-	-	-200,0 %	-	-200,0 %	-	200,0 %
Mo i Rana	4,1 %	-	-9,3 %	12,8 %	-200,0 %	-	21,5 %	-5,8 %	-	2,2 %	-124,4 %	-57,2 %
Bodø	-102,7 %	-	-200,0 %	-	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	96,0 %	-200,0 %	22,8 %
Narvik	-	-	0,0 %	-	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	200,0 %	188,6 %
Tromsø	-	-	-200,0 %	-	-	-	-200,0 %	-200,0 %	-	-200,0 %	-	-172,0 %
Private foretak	200,0 %	-39,1 %	-39,0 %	-200,0 %	-	-	-150,6 %	-63,0 %	-200,0 %	-155,9 %	-184,9 %	-108,9 %

Rapporterende havn	Korresponderende havn											
	Flora	Nordfjord	Ålesund	Kristiansund	Trondheim	Indre Trondheimsfjord	Brønnøy	Mo i Rana	Bodø	Narvik	Tromsø	Private foretak
Borg	-25,4 %	-200,0 %	-200,0 %	198,0 %	82,2 %	-34,9 %	-	-4,1 %	-	-	-	-200,0 %
Moss	-55,8 %	-200,0 %	-200,0 %	-	97,1 %	-	-	-	-	-	-	39,1 %
Oslo	-91,3 %	-	-200,0 %	-200,0 %	15,2 %	-55,4 %	-	9,3 %	200,0 %	0,0 %	200,0 %	39,0 %
Drammen	-78,1 %	-200,0 %	-200,0 %	-145,0 %	67,5 %	-22,3 %	-	-12,8 %	-	-	-	200,0 %
Tønsberg	-	-	-14,0 %	8,0 %	5,0 %	-	-	200,0 %	-	-	-	-
Larvik	112,9 %	-200,0 %	-200,0 %	-	-180,7 %	-200,0 %	-	-	-	-	-	-
Grenland	-109,9 %	-	-171,4 %	-83,5 %	-176,2 %	200,0 %	-	-21,5 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	150,6 %
Kristiansand	120,6 %	82,9 %	-38,0 %	61,9 %	146,0 %	-86,4 %	200,0 %	5,8 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	63,0 %
Eigersund	-70,7 %	-6,3 %	176,0 %	103,7 %	77,9 %	33,9 %	-	-	-	-	-	200,0 %
Stavanger	-158,3 %	60,7 %	23,5 %	-21,0 %	80,7 %	-124,2 %	200,0 %	-2,2 %	-96,0 %	200,0 %	200,0 %	155,9 %
Karmsund	-21,0 %	-54,1 %	82,8 %	9,2 %	71,5 %	83,9 %	-	124,4 %	200,0 %	-200,0 %	-	184,9 %
Bergen	-101,9 %	72,3 %	-55,0 %	-47,2 %	-12,5 %	-71,7 %	-200,0 %	57,2 %	-22,8 %	-188,6 %	172,0 %	108,9 %
Flora	0,0 %	111,5 %	82,7 %	-12,3 %	100,5 %	-200,0 %	200,0 %	-200,0 %	200,0 %	-	-107,1 %	200,0 %
Nordfjord	-111,5 %	0,0 %	-59,9 %	29,5 %	-41,1 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	200,0 %	-195,7 %
Ålesund	-82,7 %	59,9 %	0,0 %	-39,6 %	138,1 %	172,9 %	200,0 %	41,5 %	142,5 %	200,0 %	200,0 %	-80,4 %
Kristiansund	12,3 %	-29,5 %	39,6 %	0,0 %	-14,2 %	-18,7 %	184,5 %	-12,9 %	200,0 %	-	143,6 %	-160,8 %
Trondheim	-100,5 %	41,1 %	-138,1 %	14,2 %	0,0 %	-47,7 %	67,8 %	33,8 %	149,1 %	-133,3 %	105,1 %	93,7 %
Indre Trondheimsfjord	200,0 %	-200,0 %	-172,9 %	18,7 %	47,7 %	0,0 %	-200,0 %	52,2 %	-200,0 %	-200,0 %	138,2 %	-1,7 %
Brønnøy	-200,0 %	-200,0 %	-200,0 %	-184,5 %	-67,8 %	200,0 %	-	-200,0 %	102,7 %	-	-	9,0 %
Mo i Rana	200,0 %	-200,0 %	-41,5 %	12,9 %	-33,8 %	-52,2 %	200,0 %	0,0 %	-17,7 %	8,6 %	-4,0 %	155,0 %
Bodø	-200,0 %	-200,0 %	-142,5 %	-200,0 %	-149,1 %	200,0 %	-	17,7 %	0,0 %	-179,9 %	111,6 %	179,5 %
Narvik	-	-200,0 %	-200,0 %	-	133,3 %	200,0 %	-	-8,6 %	179,9 %	-	200,0 %	2,1 %
Tromsø	107,1 %	-200,0 %	-200,0 %	-143,6 %	-105,1 %	-138,2 %	-	4,0 %	-111,6 %	-200,0 %	-	-
Private foretak	-200,0 %	195,7 %	80,4 %	160,8 %	-93,7 %	1,7 %	-9,0 %	-155,0 %	-179,5 %	-2,1 %	-	0,0 %

De sist utgitte publikasjonene i serien Notater

- | | | | |
|---------|--|---------|---|
| 2005/53 | B. Castberg, P.O. Haugen, E. Knutsen og S. Myro: Økt tilgang på regnskapsdata: Konsekvenser for revisjon, tekniske løsninger og ny regnskapsstatistikk. 45s. | 2006/10 | O. Villund: Klassifisering ved hjelp av tekst - noen resultater fra yrkeskodingen i Arbeidskraftundersøkelsen. 31s. |
| 2005/54 | A. Holmøy: Forbruksundersøkelsen 2004. Dokumentasjonsrapport. 95s. | 2006/11 | E.C. Rauan og R. Nyggård Johnsen: Forventningsindikator - Konsumprisene. November 2005 - mai 2006. 18s. |
| 2005/55 | A. Schjalm: Flagging - Koder for dokumentasjon av revisjon. 23s. | 2006/12 | S. Lien og Ø. Sivertstøl: Veier ut av langtidsmottak av sosialhjelp. 47s. |
| 2005/56 | H. Haanæs, A. Kløvstad og J.E. Wålberg: Dokumentasjon av statistikk for skogavvirkning til salg. 63s. | 2006/13 | M. Hansen-Møllerud, A. Kalvøy, G. M. Pilskog og A-H. Sølverud: Informasjonssamfunnet 2005. 49s. |
| 2006/1 | S. Abonyo og T. Hagen: Tidsbruksundersøkelse - hvor lang tid bruker oppgavegiver på rapportering til kvartalsvis lønnsstatistikk. 24s. | 2006/14 | K.A. Kjesbu: Dokumentasjon av tidsseriebase for FoU-data. 47s. |
| 2006/2 | H. Hungnes: Hvitevarer 2006. Modell og prognose. 12s. | 2006/15 | B.O. Lagerstrøm og M. Høstmark: Kultur- og mediebruksundersøkelsen 2004. Dokumentasjonsrapport. 55s. |
| 2006/3 | O. Villund: Evaluering av omkodingen fra stillingskode til yrkeskode i Statens sentrale tjenestemannsregister (SST). 26s. | 2006/16 | H. Skullerud: Metanutslipp fra norske avfallsfyllinger. Reviderte beregninger av deponert avfall 1945 - 2004*. 15s. |
| 2006/4 | S.W. Bogen: Håndbok for rapportering av regnskapsdata for helseforetak og regionale helseforetak 2005. 59s. | 2006/17 | S.K. Boateng og S. Ferstad: Dokumentasjonsnotat for FylkesKOSTRA videregående opplæring. Publisering av 2004-tallene. 312.s |
| 2006/5 | T.A. Steinset, H. Brenna, L. Solheim og J.E. Wålberg: Dokumentasjon av Landbruksundersøkelsen 2004. 75s. | 2006/18 | K.I. Bøe, S. Lien og Ø. Sivertstøl: Fd-Trygd. Dokumentasjonsrapport. Demografi revidert. 1992-2003. 130s. |
| 2006/6 | P.E. Tønjum: Teknisk dokumentasjon av FAME-rutiner for indikatorberegningene i utenriksregnskapet (UR). 46s. | 2006/19 | A. Holmøy og B.O. Lagerstrøm: Interkommunalt legevaktsamarbeid - en forundersøkelse. 19s. |
| 2006/7 | L. Andreassen og G.H. Bjertnæs: Tallfesting av faktoretterperspørsel i MSG6. 31s. | 2006/20 | H. Tønseth: Årsrapport for kontaktutvalget for helse- og sosialstatistikk. 19s. |
| 2006/8 | T. Nygård Evensen: Oljenæringen - dokumentasjon av kilder, beregninger mv. (SKA-prosjekt). Rapport fra prosjektgruppen. 68s. | 2006/21 | D. Gronna og S. Todsen: Nasjonalregnskap: Beregning av olje- og gassnæringene. 31s. |
| 2006/9 | M. Aasgaard Walle, S. Mæland, A.B. Dahle, T. Meggison og L. Høgseth: Oljenæringen - dokumentasjon av kilder, beregninger mv. (SKA-prosjekt). Vedlegg til prosjektrapport. 53s. | 2006/22 | D. Gronna, S. Todsen og K. Erlandsen Kolshus: Beregning av olje- og gassnæringene i KNR. 24s. |