

Interne notater

STATISTISK SENTRALBYRÅ

83/15

23. juni 1983

VIRKNINGER AV PURREBREV

ERFARINGER FRA UNDERSØKELSEN GODSTRANSPORT PÅ KYSTEN 1980
LEIE- OG EGENTRANSPORT

av

Jan-Erik Lystad

INNHold

	Side
1. Innledning	1
2. Om undersøkelsen	1
2.1. Formål	1
2.2. Omfang	1
2.3. Svarinngangens betydning	2
3. Framgangsmåter ved svarinnhenting	2
3.1. Bedre register	2
3.2. Informasjon og motivasjon	2
3.3. Purringer	2
3.4. Svarinnhenting i 1975	3
4. Virkninger av svarinnhenting	3
4.1. Svarinngang i 1975 og 1980	3
4.2. Virkninger av informasjon	4
4.3. Virkninger av purrebrev	4
4.3.1. Virkningsmodell	4
4.3.2. Samlet svarinngang før og etter purringer	5
4.3.3. Detaljert oversikt over svarinngangen	6
4.3.4. Svarperioder og svartyper	7
5. Betydning for resultatberegningene	8
5.1. Vurdering av frafallet	8
5.2. Resultatberegninger før og etter purring	8
6. Oppsummering	11
Vedlegg	
1. Spørreskjema	13
2. Informasjonsskriv	17
3. Anbefalingsbrev fra Fraktefartøyenes Rederiforening	21
4. Påminningsbrev	23
5. Første purrebrev	25
6. Andre purrebrev	27
7. Svarinngang etter svartype og skipsgruppe. 1975 og 1980	29
8. Svarinngang etter svaruke. 1980	33

1. INNLEDNING

Ved Statistisk Sentralbyrås undersøkelse Godstransport på kysten 1980 Leie- og egentransport ble det drevet aktivt arbeid for å heve svarinngangen. Arbeidet omfattet motiverende informasjon og bruk av purringer. Resultatene svarte til hensikten. Dette notatet belyser framgangsmåten ved svarinnhenting og virkningene av dette arbeidet.

Avsnitt 2 gir en summarisk beskrivelse av undersøkelsen. I avsnitt 3 beskrives framgangsmåtene i arbeidet med informasjon og purringer. Virkningene av dette arbeidet er vist i avsnitt 4, og betydningen for resultatberegningene i undersøkelsen vurderes i avsnitt 5. Til slutt er de viktigste erfaringene oppsummert i avsnitt 6.

Mens tabellmaterialet kan gi grunnlag også for mer detaljerte diskusjoner, er bare hovedargumentene kommentert her.

2. OM UNDERSØKELSEN

Enkelte hovedtrekk ved undersøkelsen er skissert i dette avsnittet.

2.1. Formål

Siden 1965 har Byrået gjennomført 5-årlege undersøkelser av godstransport på kysten med skip i leie- og egentransport. Tellingene belyser innenlandske transporter med norske skip mellom 25 og 3 000 bruttotonn. Ruteskip og fiskefartøyer er ikke med. Det hentes inn opplysninger om skipenes virksomhet i månedene august, september og oktober. De skip som har gått i innenlands godstransport i denne perioden skal sende inn detaljerte oppgaver over alle turer skipet har gjort. På grunnlag av disse opplysningene beregnes flåtens transportytelser for hele året.¹⁾

2.2. Omfang

Utsendingsregisteret bygger på Sjøfartsdirektoratets skipsregister. Dette registeret inneholder imidlertid ikke opplysninger om skipenes fartsområde og gir ikke mulighet for å plukke ut bare de skip som faktisk går i innenlandsk godstransport. Utvalget begrenses til skip mellom 25 og 3 000 bruttotonn og til skipstyper som antas å kunne gå i godstransport. Dermed oppnår man et utvalg der skipene - med relativt stor sannsynlighet - går i innenlandsk fraktfart. Likevel vil dette utvalget også omfatte skip som i den aktuelle perioden ikke går i innenriks godstransport, bl.a. skip som går i utenriksfart, slepebåter som driver havnebuksring, skip i opplag mv.

Svarinngangen består derfor av flere ulike svartyper. Bare for skip som førte last mellom norske havner er det nødvendig med fullstendig utfylling av spørreskjemaet. For skip i opplag, i utenriksfart mv. kreves bare en enkel påskrift om dette på framsiden av skjemaet.

Alle svartyper inngår i resultatberegningene. Først beregnes størrelsen (bruttotonnasjen) til den flåten som faktisk går i innenlandsk godstransport. Sammen med transportoppgavene danner dette grunnlaget også for beregninger av flåtens samlede transportytelser, fraktinntekter mv.

1) Oversikt over opplegg, omfang, beregningsmåter ved undersøkelsene er gitt i NOS Godstransport på kysten 1980 Leie- og egentransport.

2.3. Svarinngangens betydning

Strukturen i fraktefartnæringen gjør at høy svarinngang kan være særlig viktig for resultatberegningene i disse undersøkelsene. I 1980 utførte 739 skip et samlet transportarbeid på 6,1 milliarder tonnkilometer, eller nær 40 prosent av samlet innenlandsk transportarbeid med alle transportmåter. Til sammenlikning ble det i 1978 brukt over 100 000 laste- og varebiler til å utføre et transportarbeid på 4,9 milliarder tonnkilometer. Dette betyr at svarene for hver enhet er svært viktig for resultatberegningene i fraktefartundersøkelsen. Dessuten går skipene ofte i særegne transportoppdrag med spesielle varer i geografisk faste mønstre. Manglende svar fra enkeltskip kan derfor påvirke de mer detaljerte beregningene av f.eks. regionale transportstrømmer og sendingsstruktur.

3. FRAMGANGSMÅTER VED SVARINNHEMTING

Svarinngangen ved tilsvarende telling i 1975 var lav. Se tabellene 1 og 2. Målt etter tallet på skip var den 40,7 prosent og etter skipenes bruttotonnasje 65,1 prosent. På bakgrunn av de momenter som er nevnt i avsnitt 2.3 ønsket man derfor å drive et aktivt arbeid for å heve svarprosenten ved undersøkelsen i 1980. Framgangsmåtene er beskrevet nedenfor.

3.1. Bedre register

Skipsutvalget var, som nevnt, basert på Sjøfartsdirektoratets skipsregister. Dette registeret var usikkert i 1975, og inneholdt da bl.a. en rekke skip som skulle ha vært slettet pga. forlis, kondemnering mv. Seinere er registeret i noen grad sanert, og gav et sikrere grunnlag for skjemautesending i 1980 enn i 1975. Dermed fikk arbeidet med å heve svarprosenten en god start.

Registermanglene var imidlertid åpenbare også i 1980. Skjema ble sendt ut til i alt 1 754 skip. For hele 179 skip (eller 10 prosent av utvalget) ble det fra adressaten opplyst at skipet var forlist eller kondemnert, ofte for mange år siden. For 171 skip (= 10 prosent) fikk vi skjema sendt i retur pga. ukjent adresse, adressaten død mv. Begge disse registermangler gjaldt i all hovedsak de minste skipene, skip under 50 bruttotonn. Skjemaer i retur ble behandlet som frafall.

3.2. Informasjon og motivasjon

Fraktefartnæringen drives i utstrakt grad av enkeltmannsrederier som har én (ofte gammel) båt. Vi hadde en arbeidshypotese om at oppgavegiverne kunne ha et noe fjernt forhold til nytte og bruk av offentlig statistikk. Derfor ønsket vi i utgangspunktet å legge vekt på informasjon og motivasjon ved denne undersøkelsen.

I samarbeid med Informasjonskontoret ble det utarbeidd en fire siders folder med informasjon om resultatene fra forrige undersøkelse og næringens plass i transportmarkedet. Aktuelle problemstillinger for næringen ble relatert til opplegget av undersøkelsen i 1980. Utformingen ble forsøkt gjort leservennlig ved bruk av figurer mv. (se vedlegg 2).

Videre hadde vi hyppig kontakt med Fraktefartøyenes Rederiforening. Foreningen utarbeidde et anbefalingsbrev (se vedlegg 3) som ble lagt ved skjemautesendingen og omtalte undersøkelsen i sitt medlemsblad Fraktemann. Sjøl skrev vi en artikkel i Fraktemann med beskrivelse av formål, opplegg mv. for undersøkelsen.

3.3. Purringer

Midtveis i tellingsperioden (medio september 1980) ble det sendt ut et påminningsbrev for alle skip i utvalget (vedlegg 4).

Det ble imidlertid nødvendig også å bruke purringer. Opprinnelig svarfrist var satt til 1. desember 1980. Første purrebrev ble sendt ut 12. desember 1980. Ny svarfrist ble her satt til 5. januar 1981. Andre purrebrev ble sendt ut 23. januar og gav svarfrist til 15. februar 1981 (vedleggene 5 og 6).

Oppgavene ble innhentet med hjemmel i lov (lov av 25. april 1907, nr. 2 og Kgl. res. av 13. desember 1968). Innholdsmessig valgte man en gradvis skjerping av tonen i de to purrebrevene. Første purring henviste til at opplysningene ble samlet inn med hjemmel i lov. Dette ble gjentatt i andre purring. Men her ble det også understreket at oppgavegiveren derfor hadde plikt til å fylle ut spørreskjemaet og at manglende svar kunne føre til politianmeldelse. I begge purringene ble det framhevet at svar skulle gis også for skip som ikke drev aktiv fraktefart.

I månedsskiftet mars/april 1981 ble det gjort en siste purrerunde direkte over telefon. Her valgte man ut oppgavegivere som disponerte mer enn ett skip, og som ikke hadde gitt svar.

Det ble ikke ansett for nødvendig å følge opp ubesvarte puringer med faktiske politianmeldelser.

3.4. Svarinnhenting i 1975

Ved undersøkelsen i 1975 ble det ikke drevet spesielt pågående svarinnhenting. Det ble utarbeidd et anbefalingsbrev fra Fraktefartøyenes Rederiforening og det ble sendt ut ett relativt forsiktig purrebrev etter svarfristens utløp.

Dette må imidlertid sees på bakgrunn av det mer usikre skipsregisteret. Det ble etter hvert klart at mange av skipene i utvalget var kondemnert eller forlist. Mange av adressatene var døde. For å unngå å være provoserende på sviktende grunnlag valgte man derfor å være forsiktig med pågående puringer. I 1980 følte man at registeret tross alt (jfr. avsnitt 3.1) gav et sikrere grunnlag for pågåenhet. Dessuten mente man at en hadde funnet en henvendelsesform som også dekket tilfellene av registersvikt.

4. VIRKNINGER AV SVARINNHEATING

Framgangsmåtene beskrevet i avsnitt 3 økte svarinngangen og gav erfaringer om purrebrevens virkninger. Resultatene er belyst i tabellene 1-6 og figurene 1 og 2. Hovedtrekkene er kommentert i dette avsnittet.

4.1. Svarinngang i 1975 og 1980

Utgangspunktet var et ønske om å heve svarinngangen i forhold til tidligere undersøkelser. Denne hensikt ble oppnådd. Målt etter tallet på skip økte den samlede svarprosenten fra 40,7 prosent i 1975 til 69,1 prosent i 1980. Målt etter skipenes bruttotonnasje var svarprosenten 65,1 prosent i 1975 og 85,9 prosent i 1980. Bedringen var særlig markert for skip under 100 bruttotonn. Dette skyldes delvis sikrere utsendingsregister. Saneringen av skipsregisteret har i hovedsak hatt virkninger for skip under 100 bruttotonn, der tallet på registrerte skip ble sterkt redusert fra 1975 til 1980.

Svarprosenten ble imidlertid betydelig hevet også for skipsgruppene med skip over 100 bruttotonn (se tabellene 1 og 2).

Tabell 1. Svarinngang etter skipsgruppe. Tallet på skip. 1975 og 1980

	1975			1980		
	Skip i registeret	Skip svart for	Svarprosent	Skip i registeret	Skip svart for	Svarprosent
I alt	2 618	1 066	40,7	1 754	1 212	69,1
25- 49 brt.	1 172	297	25,3	697	362	51,9
50- 99 "	572	228	39,9	146	107	73,3
100- 199 "	268	137	51,1	206	147	71,4
200- 299 "	231	147	63,6	200	150	75,0
300- 499 "	133	81	60,9	86	69	80,2
500- 999 "	22	19	86,4	14	12	85,7
1 000-1 599 "	73	55	75,3	46	40	87,0
1 600-3 000 "	18	16	88,9	19	19	100,0
Tankskip	77	58	75,3	112	95	84,8
Forsyningsskip	52	28	53,9	91	87	95,6
Slepebåter .....	..	..	..	137	124	90,5

Tabell 2. Svarinngang etter skipsgruppe. Bruttotonnasje. 1975 og 1980

	1975			1980		
	Bruttotonnasje i registeret	Bruttotonnasje svart for	Svar- prosent	Bruttotonnasje i registeret	Bruttotonnasje svart for	Svar- prosent
I alt	514 663	335 105	65,1	456 871	392 503	85,9
25- 49 brt. ...	44 023	11 224	25,5	26 674	14 237	53,4
50- 99 " ...	41 928	16 809	40,1	12 304	8 933	72,6
100- 199 " ...	43 078	22 492	52,2	34 412	24 323	70,7
200- 299 " ...	65 717	42 058	64,0	57 584	43 431	75,4
300- 499 " ...	63 046	36 592	58,0	39 417	31 657	80,3
500- 999 " ...	19 176	16 912	88,2	11 528	9 899	85,9
1 000-1 599 " ...	103 767	80 014	77,1	65 341	57 179	87,5
1 600-3 000 " ...	44 321	39 213	88,5	49 463	49 463	100,0
Tankskip	73 444	61 484	83,7	72 505	69 378	95,7
Forsyningsskip	16 163	8 307	51,4	68 461	65 598	95,8
Slepebåter .....	..	..	..	19 182	18 405	95,6

4.2. Virkninger av informasjon

Undersøkelsen ble ikke lagt opp med sikte på å vurdere virkningene av informasjon og påminningsbrev. En slik analyse ville kreve et opplegg med bruk av kontrollgrupper og kunne gjennomføres f.eks. ved at en unnlot å sende informasjonsskriv og påminningsbrev til en del av utvalget.

Det er imidlertid grunn til å peke på at svarprosenten før purringer var lav, bare 44,1 prosent etter skipenes bruttotonnasje og 34,4 prosent etter tallet på skip. Kanskje tyder dette på at informasjonsarbeidet har hatt små virkninger for svarinngangen.

Gjennom telefonhenvendelser mv. om spørreskjemaet mener man likevel å ha registrert en forholdsviss utbredt positiv holdning til undersøkelsen. I hvilken grad dette kan knyttes til informasjonsvirksomheten er usikkert.

4.3. Virkninger av purrebrev

4.3.1. Virkningsmodell

Virkningene av purrebrevene lar seg analysere under visse forutsetninger.

Alle innkomne svar ble datert ved mottak. Dette gav grunnlag for en tredelt periodisering av svarinngangen:

- 1) Svar mottatt før purringer ble sendt ut (dvs. før 15.12.80).
- 2) Svar mottatt etter første purring, men før andre purring (dvs. fra og med 15.12.80 til og med 25.1.81).
- 3) Svar mottatt etter andre purring (dvs. etter 25.1.81).

Svar mottatt i periode 2 og 3 er betraktet som resultater av hhv. første og andre purrebrev. Svar mottatt i periode 1 er gruppert som svarinngang uten purring. Denne periodiseringen og virkningsmodellen overvurderer i noen grad purrebrevens virkning. En del svar mottatt etter purringer (i periode 2 og 3) ville høyst sannsynlig ha kommet inn også uten bruk av purrebrev. Tilsvarende kan svar innkommet etter andre purring faktisk være et forsinket resultat av første purring. Det har imidlertid ikke vært mulig å bruke en modell/periodisering uten disse begrensningene. Virkningsanalysen er derfor grovmasket, men antas å ha utsagnskraft (se avsnitt 4.3.3).

4.3.2. Samlet svarinngang før og etter purringer

Svarinngangen før og etter purringer går fram av tabellene 3 og 4. Målt etter skipenes bruttotonnasje var samlet svarprosent før purringer 44,1 prosent. Etter første purring kom svarprosenten opp i 68,3 prosent, mens endelig svarprosent etter andre purring ble 85,9 prosent. Tilsvarende utvikling var det i svarprosenten målt etter tallet på skip. Før purringer var svarprosenten her 34,4 prosent. Den økte til 54,1 prosent og 69,1 prosent etter hhv. første og andre purring. Vurdert på denne måten har purringene resultert i en betydelig heving av svarprosenten. Endelig svarinngang var om lag dobbelt så høy som svarinngangen før purringer. Tabellene 3 og 4 viser at økningen gjaldt for alle skipsgruppene i utvalget.

Tabell 3. Svarinngang og svarprosent etter svarperiode og skipsgruppe. 1980. Tallet på skip

Skipsgruppe	Skip i registeret i alt		Svar uten purring		Svar etter 1. purring		Svar etter 2. purring		Svar i alt	
	Skip		Skip	Prosent	Skip	Prosent	Skip	Prosent	Skip	Prosent
I ALT	1 754		603	34,4	346	19,7	263	15,0	1 212	69,1
25- 49 brt.	697		201	28,8	98	14,1	63	9,0	362	51,9
50- 99 "	146		58	39,7	36	24,7	13	8,9	107	73,3
100- 199 "	206		58	28,1	43	20,9	46	22,3	147	71,3
200- 299 "	200		69	34,5	43	21,5	38	19,0	150	75,0
300- 499 "	86		25	29,0	30	34,9	14	16,3	69	80,2
500- 999 "	14		2	14,3	6	42,8	4	28,6	12	85,7
1 000-1 599 "	46		17	36,9	19	41,3	4	8,7	40	86,9
1 600-3 000 "	19		12	63,1	4	21,1	3	15,8	19	100,0
Tankskip 25-3 000 brt.	112		57	50,9	13	11,6	25	22,3	95	84,8
Forsyningsskip 25-3 000 brt.	91		50	54,9	18	19,8	19	20,9	87	95,6
Slepebåter 25-3 000 brt.	137		54	39,4	36	26,3	34	24,8	124	90,5

Tabell 4. Svarinngang og svarprosent, etter svarperiode og skipsgruppe. 1980. Bruttotonnasje

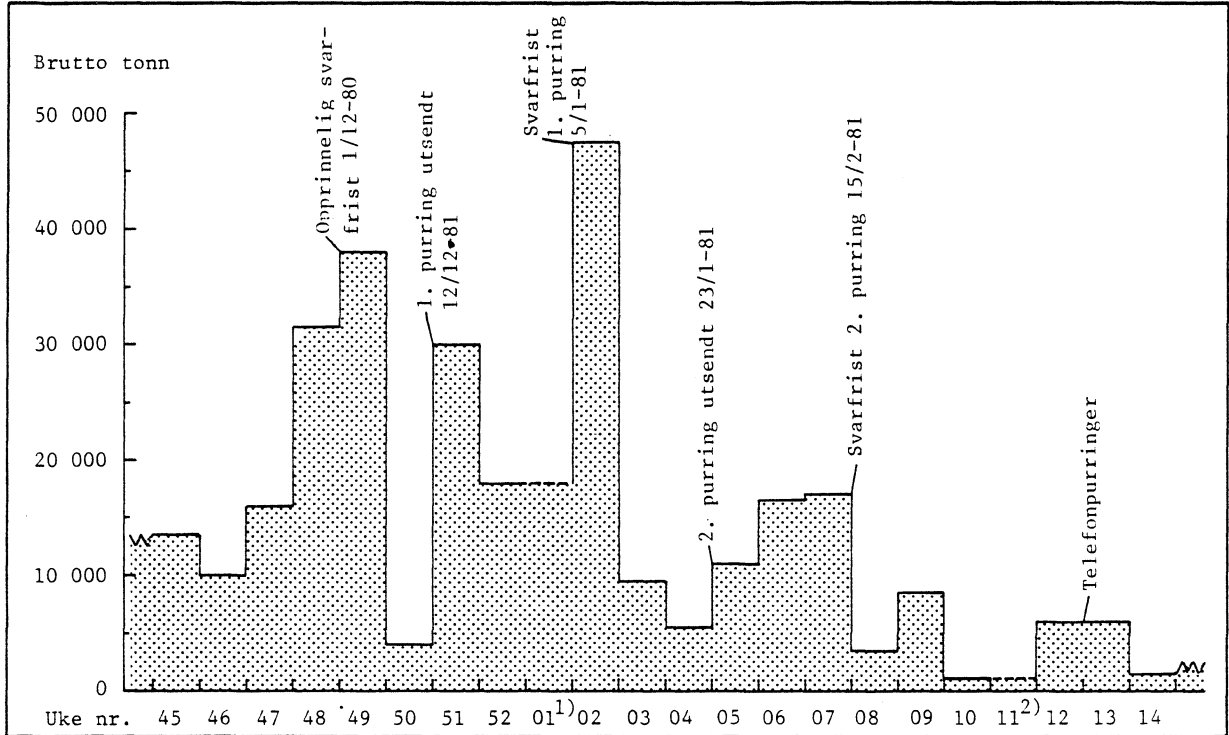
Skipsgruppe	Bruttotonnasje i registeret		Svar uten purring		Svar etter 1. purring		Svar etter 2. purring		Svar i alt	
	Brt.		Brt.	Prosent	Brt.	Prosent	Brt.	Prosent	Brt.	Prosent
I ALT	456 871		201 669	44,1	110 758	24,2	80 076	17,5	392 503	85,9
25- 49 brt. ...	26 674		7 847	29,4	3 890	14,6	2 500	9,4	14 237	53,4
50- 99 " ...	12 304		4 836	39,3	3 061	24,9	1 036	8,4	8 933	72,6
100- 199 " ...	34 412		9 717	28,2	7 034	20,4	7 572	22,0	24 323	70,7
200- 299 " ...	57 584		19 827	34,4	12 480	21,7	11 124	19,3	43 431	75,4
300- 499 " ...	39 417		11 688	29,7	13 276	33,7	6 693	17,0	31 657	80,3
500- 999 " ...	11 528		1 576	13,7	4 566	39,6	3 757	32,6	9 899	85,9
1 000-1 599 " ...	65 341		23 605	36,1	28 291	43,3	5 283	8,1	57 179	87,5
1 600-3 000 " ...	49 463		29 734	60,1	11 747	23,7	7 982	16,1	49 463	100,0
Tankskip 25-3 000 brt.	72 505		48 944	67,5	2 158	3,0	18 276	25,2	69 378	95,7
Forsyningsskip 25-3 000 brt.	68 461		36 267	53,0	19 015	27,8	10 316	15,1	65 598	95,8
Slepebåter 25-3 000 brt.	19 182		7 628	39,8	5 240	27,3	5 537	28,9	18 405	95,6

4.3.3. Detaljert oversikt over svarinngangen

Figurene 1 og 2 viser at svarinngangen varierte sterkt fra uke til uke (se også vedlegg 8). Det finnes imidlertid ganske markerte toppuker. Svarinngangen var høy i uke 49 da den opprinnelige svarfristen gikk ut. Videre var den høy i uke 51 som reaksjon på at første purring ble utsendt. Svarfristen for første purring gikk ut i uke 02 (i år 1981) og der fikk man en ny topp i svarinngangen. Likeledes ble utsendingen av andre purring i uke 05 etterfulgt av en ny svarøkning.

Denne oversikten utfyller bildet av purrebrevens virkninger. Mønsteret med sterk svarøkning like etter at purringene ble utsendt og i tiden rundt utløpet av de oppgitte svarfristene er iøynefallende. Opprinnelig var en noe usikker på om ny svarfrist burde gis i purrebrevene. Erfaringene tyder på at dette hadde god effekt.

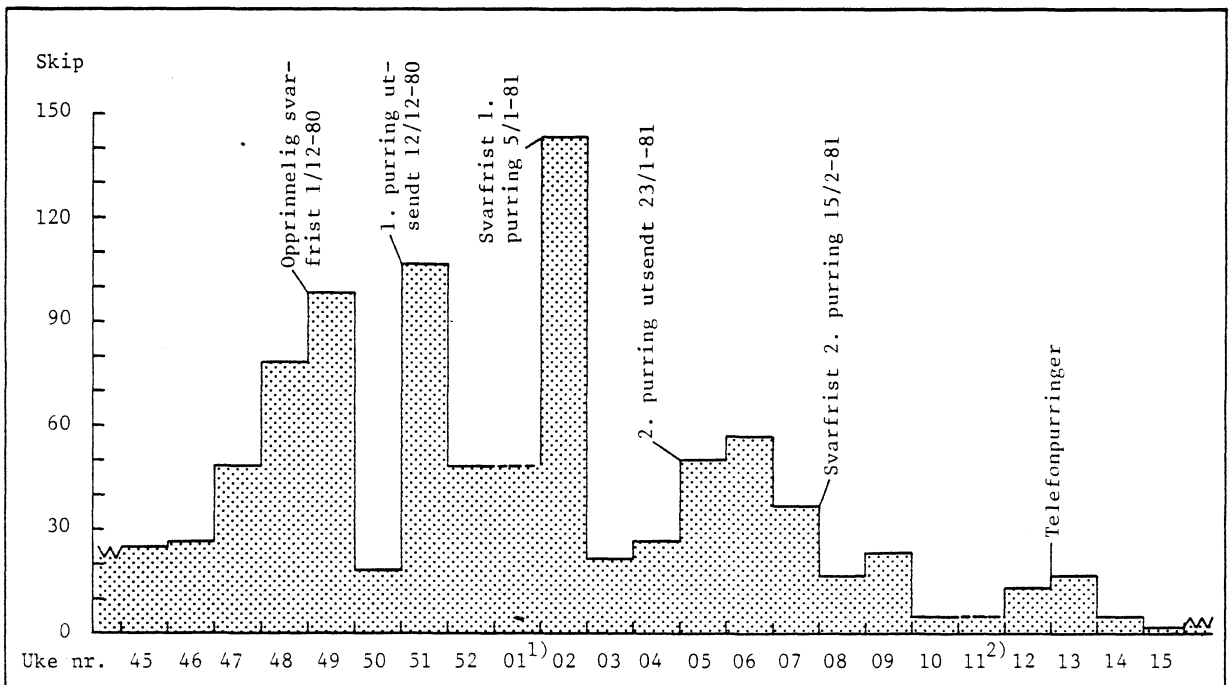
Figur 1. Svarinngang etter svaruke. Alle svartyper. Bruttotonnasje. 1980 og 1981



1) Bare en arbeidsdag og ingen svarregistrering i nyttårshelga, uke 01.

2) Ingen svarregistrering i uke 11.

Figur 2. Svarinngang etter svaruke. Alle svartyper. Tallet på skip. 1980 og 1981



1) Se note 1, figur 1. 2) Se note 2, figur 2.

Figurene viser også at svarinngangen var svært lav i ukene etter at svarfristene var gått ut (uke 50, uke 03, 04). Selvsagt vet man ikke om denne lave tendensen ville ha fortsatt dersom nye purringer ikke var sendt ut. Likevel gir nok det observerte mønsteret grunnlag for å anta at purringene faktisk innbragte svar som ellers ikke ville ha kommet. Dette styrker argumentet som er brukt i avsnitt 4.3.1 der svar etter første purring sees som resultat av denne purringen og ikke bare som forsinket svarinngang som ville ha kommet også uten purring. Samme argument gjelder også forholdet mellom første og andre purring.

4.3.4. Svarperioder og svartyper

Tabellene 5 og 6 viser svarinngangen fordelt etter svarperiode og svartype. Fordelingen på svartyper var forskjellig i de tre periodene. For resultatberegningene i undersøkelsen var det viktigste skillet mellom skip som gikk i innenriks godstransport og skip som ikke gjorde det. Gruppert på denne måten framkom viktige forskjeller i svarfordelingen før og etter purringer.

Av svar innkommet før purringer gikk 35,3 prosent av bruttotonnasjen i innenriks godstransport, mens 64,7 prosent hadde annen beskjeftigelse mv. For svarene etter første purring var denne fordelingen 66,6 prosent i godstransport og 33,4 prosent annet, mens forholdet var 54,5 prosent mot 45,5 prosent etter andre purring. Vi ser altså at skip med svartypen "i innenriks godstransport" var langt sterkere representert i svarene innkommet etter purringer enn før purringer.

Dette kan ha sammenheng med arbeidsbyrden forbundet med å gi de ulike svar. Dersom skipet var i opplag, solgt til utlandet mv. skulle skjemaet bare returneres med enkel påskrift om dette, og ingen skjemautfylling var nødvendig. For skip som gikk i innenriks godstransport skulle det fylles ut detaljerte transportoppgaver. Det krevde mer tid og arbeid.

Svarmønsteret står likevel i motsetning til de antakelser vi gjorde før undersøkelsen. Vi hadde ventet at svarinngangen ville være tregest for skip som ikke gikk i innenriks godstransport (utenriksfart, opplag mv.)

Tabell 5. Svarinngang etter svarperiode og svartype. Tallet på skip. 1980

Svartype	Svar uten purring		Svar etter 1. purring		Svar etter 2. purring		Svar etter 1. og 2. purring til sammen		Svar i alt	
	Skip	Prosent	Skip	Prosent	Skip	Prosent	Skip	Prosent	Skip	Prosent
I ALT	603	100,0	346	100,0	263	100,0	609	100,0	1 212	100,0
I godstransport										
Med transportoppgave ...	202	33,5	187	54,1	95	36,1	282	46,3	484	39,9
Uten transportoppgave ..	25	4,1	15	4,3	46	17,5	61	10,0	86	7,1
Opplag/reparasjon	98	16,3	46	13,3	33	12,5	79	13,0	177	14,6
Solgt til utlandet	18	3,0	1	0,3	5	1,9	6	1,0	24	2,0
Kondemnert/forlist	106	17,6	46	13,3	27	10,3	73	12,0	179	14,8
Annen fart	154	25,5	51	14,7	57	21,7	108	17,7	262	21,6

Tabell 6. Svarinngang etter svarperiode og svartype. Bruttotonnasje. 1980

Svartype	Svar uten purring		Svar etter 1. purring		Svar etter 2. purring		Svar etter 1. og 2. purring til sammen		Svar i alt	
	Brnt.	Prosent	Brnt.	Prosent	Brnt.	Prosent	Brnt.	Prosent	Brnt.	Prosent
I ALT	201 669	100,0	110 758	100,0	80 076	100,0	190 834	100,0	392 503	100,0
I godstransport	71 216	35,3	73 710	66,6	43 670	54,5	117 380	61,5	188 596	48,0
Med transportoppgave	63 542	31,5	71 789	64,9	31 576	39,4	103 365	54,2	166 907	42,5
Uten transportoppgave	7 674	3,8	1 921	1,7	12 094	15,1	14 015	7,3	21 689	5,5
Opplag/reparasjon	8 179	4,1	3 119	2,8	4 737	5,9	7 856	4,1	16 035	4,1
Solgt til utlandet	16 379	8,1	378	0,3	949	1,2	1 327	0,7	17 706	4,5
Kondemnert/forlist	5 485	2,7	2 547	2,3	1 259	1,6	3 806	2,0	9 291	2,4
Annen fart	100 410	49,8	31 004	28,0	29 461	36,8	60 465	31,7	160 875	41,0

5. BETYDNING FOR RESULTATBEREGNINGENE

Frafall skaper usikkerhet for resultatberegninger. I denne undersøkelsen gav purringene økt svarinngang og grunnlag for antakelser om frafallets fordeling. Begge forhold hadde betydning for resultatberegningene og gav sikrere resultater.

5.1. Vurdering av frafallet

Undersøkelsen gav et endelig frafall på 14,1 prosent etter puringer. Hvordan ville svarfordelingen vært for disse skipene dersom også de hadde gitt svar? Periodiseringen av svarinngangen gav holdepunkter for å gjøre begrunnede antakelser om skipene i frafallet.

Puringene skapte økt svarinngang. Det betyr at (en del av) de skip det ble svart for etter puringer ville ha hørt med i frafallet dersom puringer ikke var blitt brukt. Ut fra dette er det mulig å anta at fordelingen (på "svartyper") i frafallet ville være mer lik svarfordelingen etter puringer enn før puringer.

Resultatberegningene i undersøkelsen bygger på en slik forutsetning. For frafallet måtte en beregne bruttotonnasjen til de skip som gikk i innenriks godstransport. En antok at fordelingen av frafallet var lik svarfordelingen for de skip det ble svart for etter første og andre puring til sammen. Denne frafallsvurderingen medførte at 61,5 prosent av tonnasjen i frafallet ble antatt å gå i innenriks godstransport (se tabell 6). Uten periodisering av svarinngangen måtte en istedenfor ha gått ut fra at samlet svarfordeling også gjaldt for tonnasjen i frafallet. I så fall ville en antatt at bare 48,0 prosent av tonnasjen i frafallet gikk i innenriks godstransport (tabell 6).

Hvilke virkninger denne frafallsvurderingen hadde for resultatberegningene i undersøkelsen framgår av tabellene 7-9, ved å sammenlikne kolonne 1 og 4.

5.2. Resultatberegninger før og etter puring

Ut fra svarmaterialet tok en i undersøkelsen bl.a. sikte på å beregne samlet bruttotonnasje, transportytelser, driftsinntekter, forbruk av drivstoff mv. for hele året for alle skip som gikk i innenriks godstransport. Dette ble gjort ved først å beregne flåtens bruttotonnasje. Deretter ble transportmengde, driftsinntekter mv. blåst opp på dette grunnlag (se avsnitt 2). Beregningene av flåtens bruttotonnasje ble derfor et nøkkelpunkt i undersøkelsen.

Tabell 7. Flåtens bruttotonnasje ved ulike beregningsmåter, etter skipsgruppe. 1980

Skipsgruppe	Endelige resultater ¹⁾	Beregninger før purringer ²⁾	Beregninger etter 1. purring ³⁾	Beregninger med frafall fordelt som samlet svar- inngang ⁴⁾
	1	2	3	4
I ALT	230 319	175 234	220 764	225 570
25- 49 brt.	6 046	3 140	4 261	4 628
50- 99 "	6 994	5 710	6 876	6 662
100- 199 "	27 550	19 746	27 018	27 558
200- 299 "	48 448	45 106	47 697	47 910
300- 499 "	28 864	21 513	28 873	28 113
500- 999 "	9 623	6 151	10 148	9 537
1 000-1 599 "	35 623	26 692	36 966	34 926
1 600-3 000 "	16 208	8 266	16 648	16 208
Tankskip 25-3 000 brt.	25 578	17 518	19 620	24 781
Forsyningsskip 25-3 000 brt.	20 267	18 565	18 456	20 196
Slepebåter 25-3 000 brt.	5 118	2 827	4 201	5 051

1) Beregnet etter full svarinngang og med frafall fordelt som svar etter 1. og 2. purring til sammen.

2) Beregnet på grunnlag av svarinngang før 1. purring ble utsendt.

3) Beregnet på grunnlag av svarinngang før 2. purring ble utsendt.

4) Beregnet etter full svarinngang, men med frafall fordelt som i samlet svarinngang.

Tabell 8. Flåtens transportmengde ved ulike beregningsmåter, etter skipsgruppe. 1980¹⁾

Skipsgruppe	Endelige resultater ²⁾	Beregninger før purringer ³⁾	Beregninger etter 1. purring ⁴⁾	Beregninger med frafall fordelt som samlet svar- inngang ⁵⁾
	1	2	3	4
I ALT	28 314	19 754	25 422	27 785
25- 49 brt.	557	289	392	426
50- 99 "	1 022	834	1 005	973
100- 199 "	2 783	1 995	2 729	2 784
200- 299 "	5 056	4 707	4 978	5 000
300- 499 "	1 783	1 329	1 784	1 737
500- 999 "	987	631	1 041	978
1 000-1 599 "	440	330	457	431
1 600-3 000 "	775	395	796	775
Tankskip 25-3 000 brt.	2 891	1 980	2 218	2 801
Forsyningsskip 25-3 000 brt.	1 716	1 572	1 563	1 710
Slepebåter 25-3 000 brt.	10 305	5 692	8 459	10 170

1) Beregningene i kolonnene 2, 3 og 4 bygger på forenklete forutsetninger.

2) Se note 1, tabell 7.

3) " " 2, " "

4) " " 3, " "

5) " " 4, " "

Tabell 9. Flåtens transportarbeid ved ulike beregningsmåter, etter skipsgruppe. 1980¹⁾

Skipsgruppe	Endelige resultater ²⁾	Beregninger før purringer ³⁾	Beregninger etter 1. purring ⁴⁾	Beregninger med frafall fordelt som samlet svarinnngang ⁵⁾
	1	2	3	4
I ALT	6 138	4 540	5 662	6 034
25- 49 brt.	37	19	26	28
50- 99 "	111	91	109	106
100- 199 "	538	386	528	538
200- 299 "	1 387	1 291	1 365	1 372
300- 499 "	542	404	542	528
500- 999 "	184	118	194	182
1 000-1 599 "	437	327	453	428
1 600-3 000 "	477	243	490	477
Tankskip 25-3 000 brt.	1 329	910	1 019	1 288
Forsyningskip 25-3 000 brt.	398	365	362	397
Slepebåter 25-3 000 brt.	699	386	574	690

1) Beregningene i kolonnene 2, 3 og 4 bygger på forenklete forutsetninger.

2) Se note 1, tabell 7.

3) " " 2, " "

4) " " 3, " "

5) " " 4, " "

Tabell 7 viser ulike beregninger av bruttotonnasjen til skip som gikk i innenlandsk gods-transport. Kolonne 1 gir de tall som ble brukt i de endelige resultatene fra undersøkelsen. Beregningene her bygger på fullstendig svarinnngang etter purringer, og frafallet er fordelt som svarene etter første og andre purring til sammen (se avsnitt 5.1).

Tallene i kolonne 2 er basert bare på svar innkommet før purringer (dvs. 44,1 prosent av bruttotonnasjen). Beregningene her avviker betydelig fra de endelige resultatene i kolonne 1. De gir en samlet bruttotonnasje som er 24 prosent lavere. For enkelte skipsgrupper er avvikene opp mot 50 prosent.

Beregninger på tilsvarende grunnlag kan gjøres også for andre kjennemerker (se tabellene 8 og 9). Basert bare på svar før purringer blir da f.eks. transportert godsmengde i tonn 30 prosent lavere og utført transportarbeid i tonnkilometer om lag 26 prosent lavere enn de endelige resultatene¹⁾.

Svarinngangen etter purringer har altså hatt stor betydning for resultatene i undersøkelsen. Her er virkningene bare illustrert for enkelte hovedresultater. Antakelig var purringenes betydning enda større for enkelte av de regionale og mer detaljerte resultatene.

Kolonne 3 i tabellene 7-9 viser beregninger på grunnlag av svar innkommet i alt før andre purring. Disse avviker mindre fra tallene i kolonne 1. Dette viser at det særlig var første purring som hadde virkninger for resultatberegningene.

1) Beregningene bygger på forenklete forutsetninger.

6. OPPSUMMERING

Framgangsmåter og virkninger ved bruk av informasjon og purrebrev er beskrevet foran. De viktigste erfaringene kan oppsummeres slik:

- 1) Virkningene av informasjon var vanskelig å vurdere. En slik analyse ville kreve mer forhåndsplanlegging med konstruksjon av kontrollgrupper mv.
- 2) Svarinngangen ble fordoblet etter purringer.
- 3) Fordelingen på svartyper var ulik for svar innkommet henholdsvis før og etter purringer. Dette gav holdepunkter for vurdering av frafallet.
- 4) Toppunkter i svarinngangen kom umiddelbart etter at purrebrevene ble utsendt og da svarfristene gikk ut. Bruk av svarfrist ved purrebrevene synes å ha hatt gunstig virkning.
- 5) Svarinngangen var lav i ukene etter opprinnelig svarfrist og etter svarfrist for første purring. Det tyder på at både første og andre purring faktisk skapte ny svarinngang.
- 6) Den økte svarinngangen hadde betydning for resultatberegningene. Basert bare på svar innkommet uten purringer ville beregningene av skipenes samlede bruttotonnasje, transportmengde og transportarbeid blitt 20-30 prosent lavere enn i de endelige tall. Tilsvarende beregninger av mer detaljerte resultater ville antakelig gitt enda større usikkerheter.

Framgangsmåtene for å heve svarinngangen gav imidlertid merarbeid ved undersøkelsen. Informasjonsskriv og tidsskriftartikkel ble utarbeidd. Påminningsbrev og purrebrev ble utsendt. En del purringer ble også gjort over telefon. Merarbeid ble det også ved revisjon, dataoverføring mv. fordi svarinngangen ble høyere enn forventet. Ettersom svarinnhenting og dermed revisjonen ble avsluttet seinere enn planlagt, ble også resultatberegningene noe forsinket.

Framgangsmåtene ble delvis betraktet som et eksperiment. I tillegg til nyttige erfaringer gav altså eksperimentet uttelling i høyere svarinngang og sikrere resultatberegninger. Mot denne bakgrunn må vurderingen bli at merarbeidet har betalt seg.

FARTSOPPGAVE FOR FRAKTEFARTØYER 1. AUGUST – 31. OKTOBER 1980

Oppgavene hentes inn med hjemmel i lov av 25. april 1907, nr. 2 og kgl. res. av 13. desember 1968.

Oppgavene er undergitt taushetsplikt. De vil bli nyttet bare til å utarbeide statistikk og vil bli oppbevart og eventuelt tilintetgjort på en betryggende måte.

Heftet fylles ut for det fartøyet som er angitt nedenfor ved navn og sendes tilbake til Statistisk Sentralbyrå innen 1. desember.

Hvis fartøyet har skiftet eier eller leies av andre, ber vi Dem sende heftet til den nye eier eller leier.

Skipet har i 1980 hovedsakelig gått i:	Skipets lastekapasitet		Tonn transportert i 1979	Oppgi skipets marsjhastighet i åpent farvann i knop
	Dødvekttonn	Volum (m ³)		
<input type="checkbox"/> Ervervsmessig leietransport				
<input type="checkbox"/> Egentransport				

Forespørsel fra Byrået om oppgaven kan rettes til:

Dato, underskrift

DRIFTSREGNSKAP 1979

	Kroner
1. Opptjente bruttofrakter i alt (unntatt moms)	
2. Totale driftskostnader (ta ikke med avskrivninger og eierlønn)	
Av dette:	
Mannskapskostnader (inklusive sosiale utgifter og proviant, eksklusive eierlønn)	
Reparasjons-, vedlikeholds- og havarikostnader. Klassifikasjonskostnader	
Drivstoffkostnader	
Arbeidspenger ved lasting/lossing, havne- og kaiavgifter	
3. Avskrivninger på skipet (ta med åpningsavskrivninger og andre ekstraordinære avskrivninger)	
4. Driftsresultat (etter avskrivninger, før skatter. Post 4 = post 1 – post 2 – post 3)	
Beregnet godtgjørelse for eiers arbeidsinnsats i personlig firma	

FORBRUK AV DRIVSTOFF

Drivstofftype	Menge bunkret i tellingsperioden Oppgi måleenhet			Bunkring av drivstoff i hele 1979
	I alt	Lvert i Norge	Lvert i utlandet	
Marin gassolje, autodiesel, fyringsolje 1 o.l.				
Marin diesel, fyringsolje 2 o.l.				
Annet, oppgi slag				

Rettledning

- LEIE-/EGENTRANSPORT:** Som leietransport regnes ervervsmessig transport for annen oppdragsgiver mot betaling i form av turfrakter, tidsfrakter o.l. Som egen-transport regnes transport for egen regning av eget gods når transporten er ledd i annen næringsvirksomhet, og utføres med skip som er registrert på eieren av godset.
- LASTEKAPASITET:** Oppgi skipets dødvecttonnasje og volumet av lasterommene.
- DRIFTSREGNSKAP 1979:** Regnskapsoppgavene skal omfatte bare det skip som er påført dette skjema. Tallene hentes fra regnskapet for 1979 (om nødvendig nyttes skjønn for enkeltposter).
- TOTALE DRIFTSKOSTNADER:** Alle kostnader knyttet til driften av skipet i 1979 føres opp under denne posten (renteutgifter f.eks. holdes utenom). Avskrivninger og godtgjørelse for eiers arbeidsinnsats tas ikke med her, men føres særskilt under henholdsvis post 3 og 4.
- MANNSKAPSKOSTNADER:** Lønn, sosiale utgifter og proviant skal tas med under mannskapskostnader. Beregnet godtgjørelse for eiers arbeidsinnsats i personlig firma skal derimot føres opp særskilt under post 4.
- REPARASJONS, VEDLIKEHOLDS- OG HAVARIKOSTNADER. KLASSIFIKASJONSKOSTNADER:** Her føres faktiske kostnader til reparasjon og vedlikehold av skipet i 1979 samt eventuelle havarikostnader. Overføringer fra klassifikasjonsfondet tas med, men avsetninger til fondet holdes utenfor. Ta ikke med kostnader til ombygging av skipet.
- AVSKRIVNINGER:** Samlede avskrivninger på skipet i 1979 føres her. Ta også med åpningsavskrivninger og andre ekstraordinære avskrivninger for 1979.
- DRIFTSRESULTAT:** Før opp driftsresultat etter avskrivninger, men før skatter og beregnet eierlønn. (Driftsresultat = post 1 – post 2 – post 3).
- GODTGJØRELSE FOR EIERS ARBEID SINNSATS:** Her føres godtgjørelse til eier(e) av personlige firmaer for egen arbeidsinnsats. Godtgjørelsen beregnes på grunnlag av arbeidde timer ved driften av skipet.

Rettleddning

Oppgaver bes gitt for hver enkelt tur (også turer uten last) i tiden 1. august til 31. oktober. Turer som er påbegynt for 1. august tas ikke med selvom de er avsluttet etter denne dato. Turer påbegynt i oktober, men avsluttet etter 31. oktober skal tas med.

Hvis skipet i tellingsperioden har ligget i opplag, vært til reparasjon eller ute av virksomhet av andre grunner, føres dette opp i skjemaet med angivelse av varighet.

LASTE-/LOSSESTED: Fø opp sted og kommune for lasting/lossing. Det er særlig viktig at kommune påføres. For transport til og fra oljefeltene i Nordsjøen skal navnet på feltet oppgis. Også turer mellom utenlandske havner skal tas med.

OFFENTLIG/PRIVAT KAI: Angi om lasting/lossing skjer ved offentlig eller privat kai. Som offentlig kai regnes kai som eies av offentlig havnevesen, stat, fylke eller kommune. Kai som eies av privatperson, privat bedrift o.l. regnes som privat kai. Det samme gjelder kai eid av offentlig bedrift. Privat eide kaier innen et offentlig havnedistrikt regnes også som privat kai.

VARESLAG: Oppgi vareslag så nøyaktig som mulig, f.eks. korn, ferskfisk, tørrfisk, gjødning, kalkstein, sand, sement, tømmer, olje osv. For slepefartøy føres opp det godset som blir slept. Vekten av lekter, pram o.l. skal altså ikke tas med. Når lasten består av flere større partier, oppgis partiene spesifisert på hver sin linje. For turer uten last skrives «i ballast».

LASTENS VEKT: Dersom vekten ikke er kjent, må den anslås.

FRAKTBELOPET er det beløp (unntatt moms) som blir betalt for et parti for transport med dette skip. Kan oppgis skjønsmessig.

TRANSPORTLENGDE er den strekning et parti blir fraktet med dette skip.

E K S E M P E L

Skipets navn		Turer med og uten last, august, september, oktober. Tur som er påbegynt før 1. august, men avsluttet etter denne dato, skal ikke tas med. Tur som er påbegynt i oktober, men avsluttet etter 31. oktober, skal tas med. Når lasten består av flere større partier, oppgis partiene spesifisert på hver sin linje. Oppgi vekt og fraktbeløp for hver del av lasten.									
Dato for lasting	Transportstrekning (Det er særlig viktig at kommune for lasting og lossing oppgis)						Vareslag Skriv «i ballast» for turene uten last	Lastebærer/ emballasje: C=Container lengre enn 6 meter P= Pallert gods Bu= Bulk T= Tank F= Frysetransport/ kjøletransport A=Annet	Vekt i tonn	Fraktbeløp i kroner (unntatt moms)	Transportlengde Oppgi avstand mellom laste- og lossested i nautiske mil
	Lastested			Lossested							
	Sted, kommune	Offentlig kai	Privat kai	Sted, kommune	Offentlig kai	Privat kai					
		Sett kryss			Sett kryss						
2/8	Malmö, Sv.			Drøbak	X		Sand	Bu	530	18 000	275
7/8	Drøbak	X		Sarpsborg		X	I ballast	—	—	—	60
8/8	Sarpsborg		X	Sandnessjøen, Alstahaug	X		Lecastein	Bu	340	30 000	800
8/8	Sarpsborg		X	Fauske	X		Lecastein	Bu	50	5 000	940
16/8	Fauske	X		Narvik		X	I ballast	—	—	—	155

TRANSPORT MED FRAKTEFARTØYER

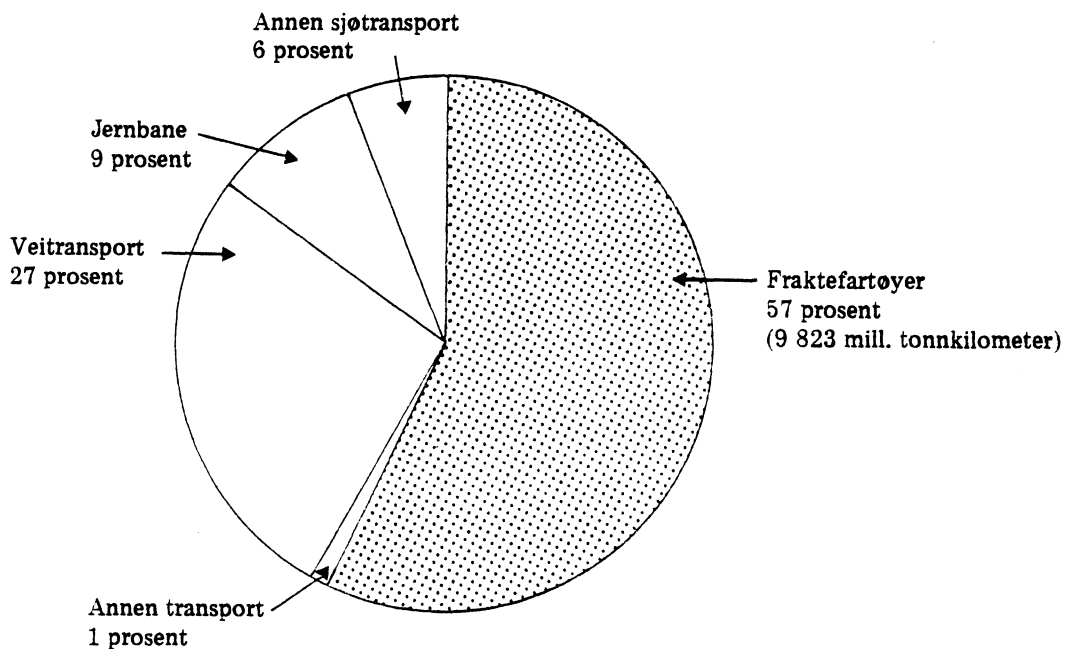
STATISTISK SENTRALBYRÅ, 4. KONTOR

Den meget betydelige transportvirksomhet som fraktesfartøyene utfører ble sist undersøkt ved en telling i 1975. Det er nå, fem år etter, et stort behov for en ny undersøkelse av leie- og egentransporten med skip. Denne oversikten viser noen hovedresultater fra forrige telling og behovet for en utvidd undersøkelse i 1980.

NESTEN 60 PROSENT AV TRANSPORTARBEIDET

Fraktesfartøyene står for en betydelig del av landets godstransport. Opp mot 60 prosent av det innenlandske transportarbeidet skjer med fraktesfartøyer. Mellom 1960 og 1975 ble fraktesfartøyenes transportarbeid praktisk talt fordoblet.

Innenlandsk transportarbeid etter transportmåte 1975. I alt 17 133 mill. tonnkilometer



K i l d e : NOS Godstransport på kysten 1975. Leie- og egentransport og NOS Samferdselsstatistikk 1975.

LANGE TRANSPORTER

I 1975 ble hvert tonn gods i innenlandsk sjøtransport fraktet gjennomsnittlig vel 280 km. Det er først og fremst de lange transportene som går sjøveien. Ser vi på transportert mengde fraktet fraktefartøyene i 1975 36 mill. tonn. Det utgjorde nesten 13 prosent av alt gods som ble transportert her i landet.

Gjennomsnittlig transportlengde pr. tonn. 1975

Sjøtransport 281 km



Jernbane 189 km



Veitransport 22 km



K i l d e : NOS Samferdselsstatistikk 1978.

HVOR SEILER FRAKTEFARTØYENE?

Storparten av godstransportene skjer innen de enkelte landsdeler. Betydelige godsmengder blir imidlertid også fraktet på større avstander mellom landsdelene. Kyststrekningen Østfold - Vest-Agder har de største transporter. Dernest følger kyststrekningen Rogaland - Sogn og Fjordane.

Gods transportert mellom kyststrekninger/områder med skip. 25-3000 bruttotonn. 1975

Fra \ Til	I alt	Østfold- Vest- Agder	Roga- land - Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal - Nord- Trønde- lag	Nord- land- Finn- mark ²⁾	Nord- sjø- felt- et	Ut- land- et
I alt	43 030	19 441	7 964	4 924	4 537	306	5 858
Østfold - Vest-Agder	20 862	16 031	1 335	637	274	-	2 585
Rogaland-Sogn og Fjordane	8 479	703	5 223	340	172	210	1 831
Møre og Romsdal - Nord- Trøndelag	4 340	304	308	2 656	437	-	635
Nordland - Finnmark ²⁾ ...	5 963	642	363	825	3 348	3	782
Nordsjøfeltet	57	-	27	-	1	4	25
Utlandet	3 329	1 761	708	466	305	89	.

1) Norskregistrerte skip.

2) Inklusive Svalbard.

K i l d e : NOS Godstransport på kysten 1975. Leie- og egentransport.

MEST RÅVARER

Råvarene er dominerende i fraktefartøyenes transporter. Sand, grus og stein utgjorde i 1975 hele 29 prosent av transportert godsmengde. Andre mineraler, malmer og skrapjern var den nest viktigste varegruppen.

Fraktefartøyenes godstransporter etter vareslag. 1975

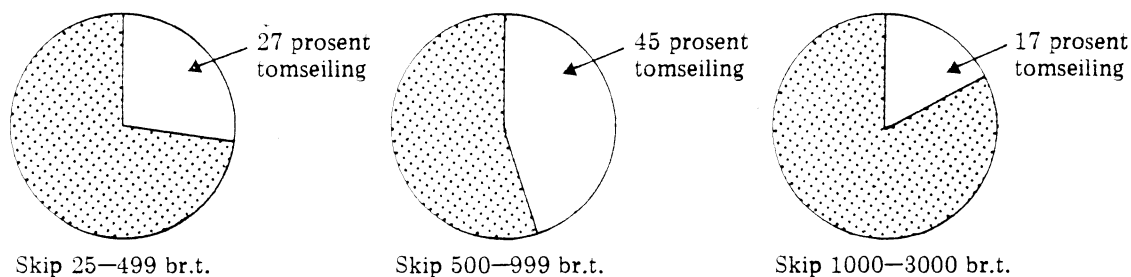
	Mengde transportert 1 000 tonn	Prosentandel
Alle vareslag	43 030	100,0
Sand, grus og stein	12 462	29,0
Andre rå mineraler, malmer og skrapjern..	8 079	18,8
Tømmer, trelast og ved	3 571	8,3
Kjemiske produkter, gjødning	3 393	7,9
Kalk, sement og andre mineralske produkter	3 333	7,8
Mineralolje og mineraloljeprodukter	3 262	7,6
Matvarer og dyrefôr	2 212	5,1
Metaller og arbeider av metaller	2 060	4,8
Maskiner, transportmidler og diverse ferdigvarer.	997	2,3
Andre varer og uspesifisert	3 661	7,8

K i l d e : NOS Godstransport på kysten 1975. Leie- og egentransport.

ULIK KAPASITETSUTNYTTING

Tellingen i 1975 tydet på at kapasitetsutnyttningen varierte en god del mellom skipenes størrelsesgrupper. Høyest tomseilingsprosent hadde fartøyer mellom 500 og 1 000 bruttotonn. Både større og mindre skip hadde gjennomgående lavere tomseilingsprosent.

Utseilt distanse uten last (tomseiling) som andel av samlet utseilt distanse i forskjellige skipsgrupper. 1975



K i l d e : NOS Godstransport på kysten 1975. Leie- og egentransport.

HVOR MANGE FRAKTEFARTØYER?

I 1975 ble frakteflåten anslått til 1 510 skip på til sammen 406 000 bruttotonn. Da regnet man med skip både i leietransport og egentransport mellom 25 og 3 000 bruttotonn. Anslagene var imidlertid usikre - særlig for de minste og eldste fartøyene. Det var blant annet vanskelig å få full oversikt over hvor mange fartøyer som ikke lenger var i drift.

Tallet på skip¹⁾ i leie- og egentransport, etter byggeår og størrelse/skipstype. 1975

Størrelse/skipstype	I alt		Byggeår				
			Før 1920	1920-1939	1940-1959	1960-1969	1970 og seinere
	Skip	Pst.	Tallet på skip				
I alt	1 510	100,0	417	176	373	310	234
25 - 49 br.t.	443	29,3	186	91	119	39	8
50 - 99 "	321	21,3	155	48	90	23	5
100 - 199 "	210	13,9	54	21	44	41	50
200 - 299 "	212	14,0	11	11	56	90	44
300 - 499 "	89	5,9	3	5	17	27	37
500 - 999 "	18	1,2	-	-	3	8	7
1 000 - 1 599 "	62	4,1	-	-	2	14	46
1 600 - 3 000 "	16	1,1	-	-	3	6	7
Tankskip 100 - 3 000 br.t..	117	7,7	3	-	28	58	28
Spesialskip 100 - 3 000 br.t.	22	1,5	5	-	11	4	2

1) Norskregistrerte skip.

K i l d e : NOS Godstransport på kysten 1975. Leie- og egentransport.

NÆRINGENS ØKONOMI

Frakteflåtens kostnadsstruktur og lønnsomhet er lite kjent. I Norsk Samferdselsplan ble det understreket at en manglet statistisk grunnlag for å vurdere fraktefartens lønnsomhet.

Den undersøkelsen Statistisk Sentralbyrå nå gjennomfører har med spørsmål om skipenes driftsregnskap. Derfor kan den gi et nytt og bedre grunnlag for å vurdere fraktefartøyenes økonomiske situasjon. F.eks. vil det bli mulig å belyse flåtens kostnadsstruktur og lønnsomheten i de ulike skipsgrupper og geografiske områder. Det er også tatt med spørsmål om fartøyenes bruk av drivstoff.

VIKTIG AT ALLE SVARER

Ved denne tellingen sender Statistisk Sentralbyrå ut spørreskjema til 1 788 skip. Det er imidlertid noe usikkert hvor mange av disse som går i aktiv fraktefart. Derfor er det viktig å få inn opplysninger om hvilke skip som ikke er i drift.

Med god svarinnngang og pålitelige oppgaver for de aktive fartøyer kan denne undersøkelsen belyse utviklingen i fraktefarten og i noen grad også næringens stilling i 1980. Ifølge Fraktefartøyenes Rederiforening er en god og omfattende statistikk nødvendig for å ivareta fraktenæringens egne interesser.



FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING

BERGEN, BRADBENKEN 1, TLF. 233015 - 233016
TELEGRAMADRESSE: FRAKTEMANNDeres ref.:
Vår ref.: EHK/TV5001 BERGEN. 3. juli 1980
Boks 198

GODSTRANSPORT PÅ KYSTEN - LEIE- OG EGENTRANSPORT.

Fraktesfartøyenes Rederiforening gir sin fulle støtte til den undersøkelse Statistisk Sentralbyrå vil foreta angående fraktesfartøyenes transportarbeid i august-oktober 1980 og vil henstille til sine medlemmer å gi Byrået de opplysninger som trengs til undersøkelsen.

Foreningen mener det er av stor betydning å få fraktesfartøyenes virksomhet belyst gjennom offentlig statistikk. Skal vi fortsatt kunne følge opp våre rimelige krav, er det ubetinget nødvendig at myndighetene får et sikkert grunnlag for vurdering av fraktenæringen i forhold til annen transportvirksomhet sjøverts og landverts (kfr. St. meld. nr. 37 - Om norsk Samferdsel).

Med vennlig hilsen

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING


E. H. Kirkefjord



STATISTISK SENTRALBYRÅ

4. kontor

JLy/KRø

september 1980

Til eierne av fraktefartøyer

VI MINNER OM FRAKTEFARTØYUNDERSØKELSEN 1980.

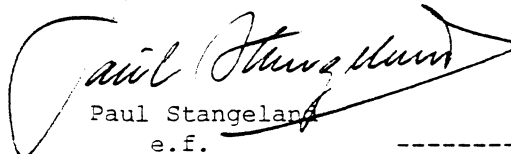
Statistisk Sentralbyrå sendte Dem i juli 1980 spørreskjema i forbindelse med en undersøkelse av godstransporten på kysten i månedene august, september og oktober 1980. Skjemaet gjaldt det skip som er angitt ved navn ovenfor. Undersøkelsen omfatter alle skip mellom 25 og 3000 brt. som går i løsfart på kysten, i fart mellom norske og utenlandske havner, mellom Norge og norsk eller britisk kontinentalsokkel, driver med sleping eller transporterer gods for egen regning.

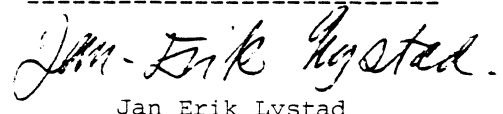
Vi håper De har mottatt skjemaet og at utfyllingen er begynt. Det utfylte skjema ber vi Dem sende tilbake til Statistisk Sentralbyrå innen 1. desember 1980.

Er skipet kondemnert, forlist, solgt til utlandet eller av annen årsak ute av drift, ber vi Dem sende brevet tilbake med påskrift om dette. Vi ønsker også å få opplyst om skipet i tellingsperioden bare har gått mellom utenlandske havner, i rutefart, fiske eller ikke er brukt til transport av gods. Slike opplysninger er nødvendige for å kartlegge størrelsen av den aktive frakteflåten.

Spørsmål om utfyllingen kan rettes til Statistisk Sentralbyrå, konsulent Jan-Erik Lystad.

Med hilsen


Paul Stangeland
e.f.


Jan Erik Lystad



STATISTISK SENTRALBYRÅ

4. kontor

desember 1980

JLy/KRØ

GODSTRANSPORT PÅ KYSTEN 1980. PURRING.

Statistisk Sentralbyrå sendte Dem i juli 1980 et spørreskjema i forbindelse med en undersøkelse av godstransporten på kysten i månedene august, september og oktober d.å. Skjemaet gjaldt det skip som er angitt ved navn ovenfor. Svarfristen var 1. desember 1980. Til tross for at vi i et brev av september minnet Dem på undersøkelsen, har vi ennå ikke mottatt oppgaver fra Dem. Vi ber Dem derfor fylle ut skjemaet og sende det tilbake til Statistisk Sentralbyrå snarest, og innen 5. januar 1981. Opplysninger om transportene kan gis skjønnsmessig om nøyaktige oppgaver mangler. Vi gjør oppmerksom på at opplysningene innhentes med hjemmel i lov. (Lov av 25. april 1907, nr. 2 og kgl. res. av 13. desember 1968).

Transportoppgaver skal gis for alle skip mellom 25 og 3000 brt. som går i løsfart på kysten, i fart mellom norske og utenlandske havner, mellom Norge og norsk eller britisk kontinentalsokkel, driver med sleping eller transporterer gods for egen regning.

Er skipet kondemnert, forlist, solgt til utlandet eller av annen årsak ute av drift, ber vi Dem sende brevet tilbake med påskrift om dette. Hvis skipet i tellingsperioden bare har gått mellom utenlandske havner, i rutefart, fiske eller ikke er brukt til transport av gods, må De opplyse om dette. Slike opplysninger er nødvendige for å beregne størrelsen av den aktive frakteflåten.

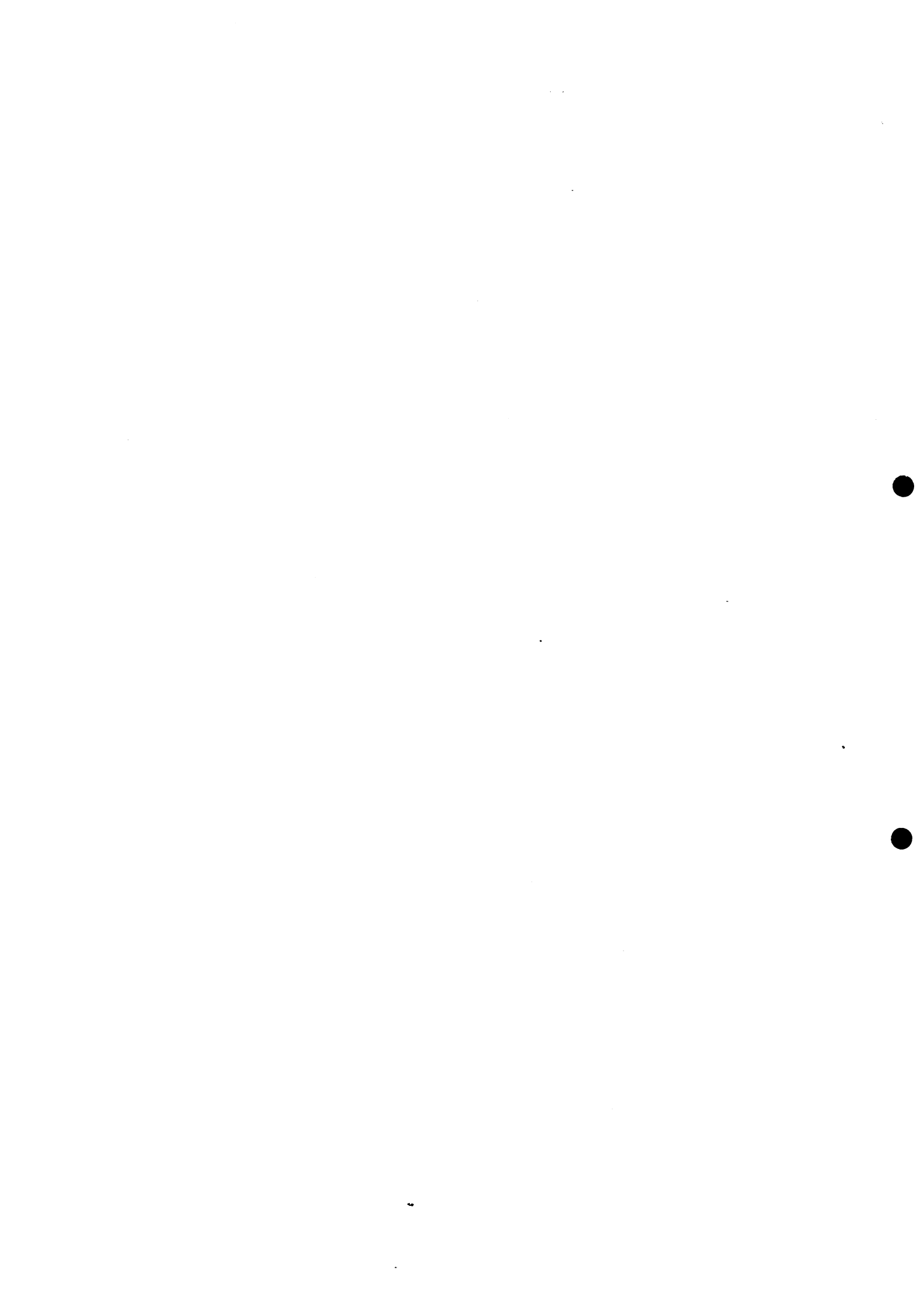
Vedlagt følger nytt oppgaveskjema. Spørsmål om utfyllingen kan rettes til Statistisk Sentralbyrå, konsulent Jan-Erik Lystad.

Med hilsen

Leif Skaug
Leif Skaug

Jan-Erik Lystad
Jan-Erik Lystad

Vedlegg.





STATISTISK SENTRALBYRÅ

JLy/KRø

Oslo, januar 1981

GODSTRANSPORT PÅ KYSTEN 1980.
2. GANGS PURRING.

Statistisk Sentralbyrå sendte Dem i juli 1980 et spørreskjema i forbindelse med en undersøkelse av godstransporten på kysten i månedene august, september og oktober 1980. Skjemaet gjaldt det skip som er angitt ved navn ovenfor. Den opprinnelige svarfristen var 1. desember 1980. I et brev av september 1980 minnet vi Dem på undersøkelsen. I desember samme år mottok De vår første purring. Likevel har vi ennå ikke fått svar fra Dem. Vi ber Dem derfor fylle ut spørreskjemaet og sende det tilbake til Statistisk Sentralbyrå svarest, og innen 15. februar 1981. Opplysninger om transportene kan gis skjønnsmessig om nøyaktige oppgaver mangler. Vi gjør igjen merksam på at opplysningene innhentes med hjemmel i lov (Lov av 25. april 1907, nr. 2 og Kgl. res. av 13. desember 1968), og at De derfor har plikt til å fylle ut det tilsendte spørreskjemaet. Manglende svar kan føre til politianmeldelse.

Vi understreker at svar ønskes fra alle som har mottatt denne purring. Transportoppgaver skal gis for alle skip mellom 25 og 3000 brt. som går i løsfart på kysten, i fart mellom norske og utenlandske havner, mellom Norge og norsk eller britisk kontinentalsokkel, driver med sleping eller transporterer gods for egen regning.

Er skipet kondemnert, forlist, solgt til utlandet eller av annen årsak ute av drift, må De sende brevet tilbake med påskrift om dette. Hvis skipet i tellingsperioden bare har gått mellom utenlandske havner, i rutefart, fiske eller ikke er brukt til transport av gods, må De opplyse om dette.

Nytt oppgaveskjema kan fås ved henvendelse til Statistisk Sentralbyrå. Spørsmål om utfyllingen kan rettes til konsulent Jan-Erik Lystad.

Med hilsen

Leif Skaug
 Leif Skaug

Jan-Erik Lystad
 Jan-Erik Lystad

Tabell 10. Svarinngang etter svartype og skipsgruppe. 1975. Tallet på skip¹⁾

Skipsgruppe	Skip i registe- ret i alt	Skip det ble svart for							Skip som det ikke er svart for
		I alt	I godstransport		I opp- lag/ repa- rasjon	I annen fart	Forlist, kon- demnert		
			I alt	Med trans- port- opp- gave				Uten trans- port- opp- gave	
I ALT	2 618	1 066	541	472	69	75	278	172	1 552
25- 49 brt.	1 172	297	77	58	19	26	80	114	875
50- 99 "	572	228	99	87	12	29	62	38	344
100- 199 "	268	137	103	97	6	6	15	13	131
200- 299 "	231	147	127	106	21	3	13	4	84
300- 499 "	133	81	35	32	3	3	42	1	52
500- 999 "	22	19	14	9	5	-	4	1	3
1 000-1 599 "	73	55	34	34	-	1	20	-	18
1 600-3 000 "	18	16	10	10	-	1	5	-	2
Tankskip 100-3 000 brt. ...	64	45	20	19	1	5	20	-	19
Spesialskip 100-3 000 brt.	52	28	9	7	2	1	17	1	24
Tankskip 25-3 000 brt. som det ble gitt årsoppgave for	13	13	13	13	-	-	-	-	-

1) Korrigerte beregninger.

Tabell 11. Svarinngang etter svartype og skipsgruppe. 1975. Bruttotonnasje¹⁾

Skipsgruppe	Brutto- tonnasje i re- gisteret i alt	Skip det ble svart for							Skip som det ikke er svart for
		I alt	I godstransport		I opp- lag/ repa- rasjon	I annen fart	Forlist, kon- demnert		
			I alt	Med trans- port- oppgave				Uten trans- port- oppgave	
I ALT	514 663	335 105	191 549	172 762	18 787	12 908	119 354	11 294	179 558
25- 49 brt.	44 023	11 224	3 017	2 534	483	1 186	2 877	4 144	32 799
50- 99 "	41 928	16 809	7 429	6 539	890	2 152	4 729	2 499	25 119
100- 199 "	43 078	22 492	17 266	16 236	1 030	922	2 283	2 021	20 586
200- 299 "	65 717	42 058	36 489	30 287	6 202	822	3 681	1 066	23 659
300- 499 "	63 046	36 592	16 402	14 024	1 378	799	18 902	489	26 454
500- 999 "	19 176	16 912	12 213	7 521	4 692	-	3 748	951	2 264
1 000-1 599 "	103 767	80 014	50 388	49 189	1 199	1 516	28 110	-	23 753
1 600-3 000 "	44 321	39 213	25 543	25 543	-	1 860	11 810	-	5 108
Tankskip 100-3 000 brt.	69 014	57 054	15 668	13 771	1 897	3 485	37 901	-	11 960
Spesialskip 100-3 000 brt.	16 163	8 307	2 704	1 688	1 016	166	5 313	124	7 856
Tankskip 25-3 000 brt. som det ble gitt års- oppgave for	4 430	4 430	4 430	4 430	-	-	-	-	-

1) Korrigerte beregninger.

Tabell 12. Svarinngang etter svartype og skipsgruppe. Tallet på skip. 1980

Skipsgruppe	Skip i regis- teret i alt	Skip det ble svart for									Ikke svar
		I alt	I godstransport		I opp- lag/ repa- rasjon	I annen fart/ uten- riks- fart	For- list/ kon- dem- nert	Solgt til utland	Skjema i retur		
			I alt	Med trans- port- opp- gave						Uten trans- port- opp- gave	
I ALT	1 754	1 212	570	484	86	177	262	179	24	171	371
25- 49 brt. ...	697	362	60	43	17	87	49	161	5	167	168
50- 99 " ...	146	107	56	49	7	27	13	8	3	2	37
100- 199 " ...	206	147	117	108	9	17	6	6	1	-	59
200- 299 " ...	200	150	124	113	11	10	11	2	3	-	50
300- 499 " ...	86	69	50	43	7	2	13	2	2	-	17
500- 999 " ...	14	12	10	10	-	-	2	-	-	-	2
1 000-1 599 " ...	46	40	21	21	-	1	16	-	2	-	6
1 600-3 000 " ...	19	19	6	6	-	-	13	-	-	-	-
Tankskip											
25-3 000 brt.	112	95	44	41	3	13	34	-	4	1	16
Forsyningsskip											
25-3 000 brt.	91	87	31	22	9	-	53	-	3	-	4
Slepebåter											
25-3 000 brt.	137	124	51	28	23	20	52	-	1	1	12

Tabell 13. Svarinnngang etter svartype og skipsgruppe. Bruttotonnasje. 1980

Skipsgruppe	Brutto- ton- nasje i regis- teret i alt	Skip det ble svart for									
		I alt	I godstransport		I opp- lag/ repa- rasjon	I annen fart/ uten- riks- fart	For- list/ kon- dem- nert	Solgt til utland	Skjema i retur	Ikke svar	
			I alt	Med trans- port- opp- gave							Uten trans- port- opp- gave
I ALT	456 871	392 503	188 596	166 907	21 689	16 035	160 875	9 291	17 706	6 388	57 980
25- 49 brt. ...	26 674	14 237	2 646	1 923	723	3 464	1 869	6 069	189	6 116	6 321
50- 99 " ...	12 304	8 933	4 837	4 223	614	2 237	977	649	233	198	3 173
100- 199 " ...	34 412	24 323	19 479	18 165	1 314	2 678	905	1 062	199	-	10 089
200- 299 " ...	57 584	43 431	36 135	32 904	3 231	2 711	3 185	519	881	-	14 153
300- 499 " ...	39 417	31 657	22 578	19 208	3 370	888	6 325	992	874	-	7 760
500- 999 " ...	11 528	9 899	8 189	8 189	-	-	1 710	-	-	-	1 629
1 000-1 599 " ...	65 341	57 179	30 563	30 563	-	1 364	22 288	-	2 964	-	8 162
1 600-3 000 " ...	49 463	49 463	16 208	16 208	-	-	33 255	-	-	-	-
Tankskip											
25-3 000 brt.	72 505	69 378	23 764	18 968	4 796	1 103	34 100	-	10 411	25	3 102
Forsyningskip											
25-3 000 brt.	68 461	65 598	19 351	14 381	4 970	-	44 762	-	1 485	-	2 863
Slepebåter											
25-3 000 brt.	19 182	18 405	4 846	2 175	2 671	1 590	11 499	-	470	49	728

Tabell 14. Svarinngang etter svartype og uke. Tallet på skip

Svaruke	I ALT	SA ¹⁾	SB ²⁾	OR ³⁾	SU ⁴⁾	KF ⁵⁾	AF ⁶⁾
I ALT	1 212	484	86	177	24	179	262
1980							
Før uke 45	305	9	14	68	14	92	108
45	25	9	1	3	1	1	10
46	27	13	1	2	-	4	7
47	49	29	2	7	1	4	6
48	79	53	3	11	-	2	10
49	99	75	1	5	2	3	13
50	19	14	3	2	-	-	-
51	106	57	2	14	-	22	11
52	49	17	3	7	1	13	8
1981							
01 ⁷⁾
02	143	90	5	18	-	9	21
03	22	13	-	1	-	2	6
04	26	9	1	6	-	-	10
05	50	15	7	10	1	7	10
06	57	14	10	6	-	6	21
07	37	18	8	3	-	4	4
08	17	4	3	2	1	3	4
09	23	14	2	2	-	3	2
10	5	2	-	-	-	-	3
11 ⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-
12	13	2	2	3	-	-	6
13	17	3	8	3	1	1	1
14	5	3	-	1	-	1	-
15	2	1	-	-	-	1	-
Etter uke 15	37	20	10	3	2	1	1

1) SA = I godstransport, med transportoppgave.

2) SB = I godstransport, uten transportoppgave.

3) OR = I opplag/til reparasjon.

4) SU = Solgt til utlandet.

5) KF = Kondemnert/forlist.

6) AF = I annen fart (inkl. utenriksfart).

7) Bare en arbeidsdag og ingen svarregistrering i nyttårshelga, uke 01.

8) Ingen svarregistrering i uke 11.

Tabell 15. Svarinngang etter svartype og uke. Bruttotonnasje

Svaruke	I ALT	SA ¹⁾	SB ²⁾	OR ³⁾	SU ⁴⁾	KF ⁵⁾	AF ⁶⁾
I ALT	392 503	166 907	21 689	16 035	17 706	9 291	160 875
1980							
Før uke 45	87 831	1 245	3 759	5 339	12 872	4 865	59 751
45	13 521	3 990	35	172	499	33	8 792
46	10 017	3 077	496	186	-	208	6 050
47	15 976	5 598	2 022	539	1 447	157	6 213
48	31 674	19 160	218	1 111	-	95	11 090
49	38 153	27 487	99	627	1 561	127	8 252
50	4 235	2 985	1 045	205	-	-	-
51	30 054	23 242	199	809	-	1 385	4 419
52	17 896	10 402	489	651	378	754	5 222
1981							
01 ⁷⁾
02	47 738	34 007	354	1 334	-	340	11 703
03	9 616	2 572	-	24	-	68	6 952
04	5 575	1 415	497	301	-	-	3 362
05	11 042	5 175	2 088	734	295	384	2 366
06	16 446	2 367	1 209	564	-	243	12 063
07	17 111	6 631	2 647	562	40	239	6 992
08	3 442	671	392	78	28	117	2 156
09	8 730	8 164	71	65	-	91	339
10	1 193	984	-	-	-	-	209
11 ⁸⁾	-	-	-	-	-	-	-
12	5 796	645	201	1 531	-	-	3 419
13	6 081	1 492	3 640	456	294	-	199
14	1 298	1 054	-	149	-	95	-
15	327	299	-	-	-	28	-
Etter uke 15	8 751	4 245	2 228	598	292	62	1 326

1) SA = I godstransport, med transportoppgave.

2) SB = I godstransport, uten transportoppgave.

3) OR = I opplag/til reparasjon.

4) SU = Solgt til utlandet.

5) KF = Kondemnert/forlist.

6) AF = I annen fart (inkl. utenriksfart).

7) Bare en arbeidsdag og ingen svarregistrering i nyttårshelga, uke 01.

8) Ingen svarregistrering i uke 11.