



KYSTVERKET

Petroleumstransporter innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område og Nordøstpassasjen

ÅRSRAPPORT 2016

Vardø sjøtrafikksentral

– Vi tar ansvar for sjøvegen

ÅRSRAPPORT 2016

Petroleumstransporter innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område

Innledning

Denne årsrapporten sammenfatter de enkelte månedsrapportene for antall seilas og mengde oljetransport innenfor Barents SRS- området. Her inngår både transitt- og internasjonale seilas, utskipninger fra Melkøya og STS- operasjoner. Videre vises det til seilaser som har gått Nordøstpassasjen, hvor fartøyet også var innom vårt farvann i løpet av seilasen. Rapporten baseres på samme datagrunnlag som månedsrapportene og må sees i sammenheng med den enkelte rapport og angitte tekst hvis man ønsker ett mer detaljert bilde.

I rapportens tekst og grafiske framstillinger sammenlignes 2016 mot de to foregående år. Det er ikke foretatt analyser av tallene eller eventuell bakgrunn for endringer, men enkelte kommentarer er gitt.

Opplysninger om antall transporter og mengde oljeprodukter

Opplysninger om antall transporter og mengden oljeprodukter er basert på data som fartøyene er pålagt å innrapportere i henhold til skipsrapporteringssystemet Barents SRS. Barents SRS er et rapporteringssystem som gjelder innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område. Innenfor området er følgende pålagt å rapportere; tankskip, fartøy med farlig eller forurensende last, fartøy som har slep og der avstanden fra det slepende fartøys akterende til akterenden av slepet er større enn 200 meter, fartøy som ikke er under kommando eller som har begrenset evne til å manøvrere, samt øvrige fartøy på 5000 brutto tonn eller mer.

Oljeomlastning og endringer i Kirkenes som avgangshavn og destinasjon

Fra januar til og med oktober 2014 pågikk oljeomlastning fra skip til skip, såkalte STS- operasjoner, ved Sarnes i Nordkapp kommune. Aktiviteten ble så flyttet til Bøkfjorden i Sør- Varanger kommune og forklarer hvorfor Kirkenes som avgangshavn og destinasjon hadde stor økning i 2015, sammenlignet med foregående år. En annen faktor man må merke seg er at det kun var mengde olje og antall befraktere fra Russland til STS –området som ble oppgitt i statistikken for 2014. Transporter og mengde fra STS- området ble ikke tatt med, noe som ble gjort fra og med 2015. I hele 2015 var det jevn omlastningsaktivitet i Bøkfjorden, mens det i 2016 kun pågikk fra januar til og med mai. Etter det er det ikke foretatt oljeomlastning ved STS-operasjoner.

Endringer i Melkøya som avgangshavn

Fram til august 2014 ble befraktning av produkter fra Melkøya presentert i en separat del i månedsrapportene. Etter det er antall avganger og mengde utskipet petroleumsprodukter fra Melkøya slått sammen med den totale mengde oljetransport og antall seilas som foretas i det rapporteringspliktige området. Det fører til en skjevhet i sammenligningsgrunlaget for 2015 og 2016 mot 2014.

Definisjoner

Ved utarbeidelse av våre statistikker benytter vi følgende definisjoner:

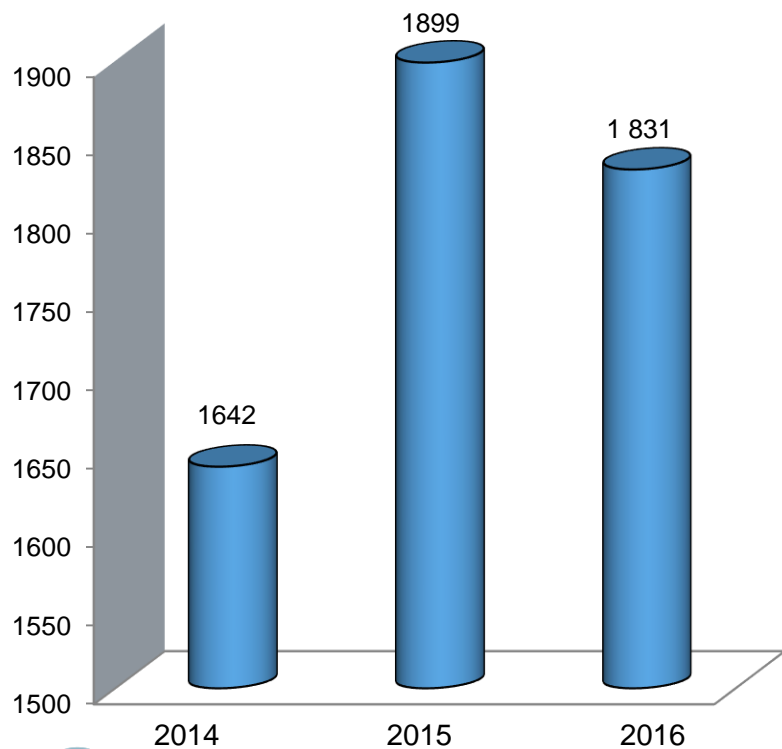
- STS- operasjoner: *omlasting av oljeprodukter fra skip til skip.*
- Transittseilaser: *Alle seilaser som har både avgangshavn og ankomsthavn utenfor Norge.*
- Internasjonale seilaser: *Alle seilaser som går mellom en norsk- og en utenlandsk havn.*
- Nasjonale seilaser: *Alle seilaser som går mellom norske havner.*
- Risikofartøy: *Alle tankfartøy og fartøyer som fører farlig og/eller forurensende last, alle fartøyer over 5000 BT (lengde ca 130m) samt fartøyer som fører radioaktivt materiale.*



-
- Risikolast: *Last oppført i den internasjonale koden for transport av farlig last til sjøs (IMDG- koden).*
 - *Produkter som oppført i kapittel 17 i den internasjonale kjemikaliekoden for bygging og utrustning av skip som fører skadelige kjemikalier i bulk (IBC-koden).*
 - *Produkter som oppført i kapittel 19 i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden).*
 - *Oljer som definert i den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL Annex 1).*
 - *Skadelige flytende stoffer i bulk som definert i MARPOL Annex 2. Skadelige, forurensende stoffer i pakket form som definert i MARPOL Annex 3.*
 - *Radioaktive stoffer som definert i den internasjonale koden for sikker transport av bestrålt nukleært brensel, plutonium og sterkt radioaktivt avfall i beholdere (INF-koden).*



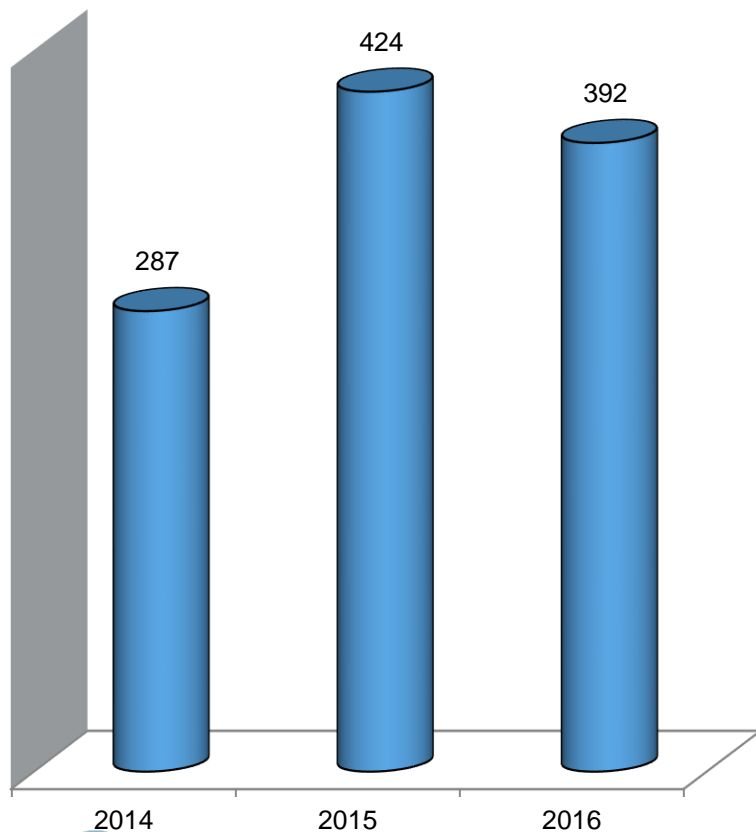
Antall seilaser for ”riskofartøy” innenfor Barents SRS- området, perioden 2014 - 2016



Antall transporter av risikofartøy

Sammenlignet mot 2015 var det en tilbakegang på 3,6 % i antallet seilas av risikofartøy i 2016. Nedgangen antar vi henger sammen med stopp i STS- operasjoner i Sør-Varanger.

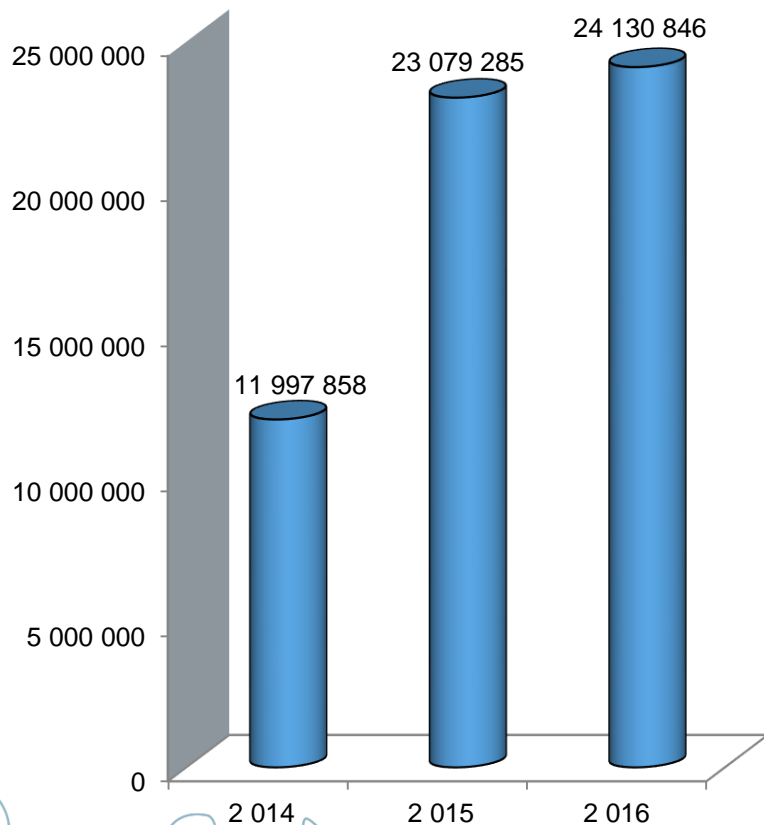
Antall transporter av petroleumslaster innenfor Barents SRS- området, perioden 2014 - 2016



Petroleumstransporter

Når det gjelder antall transporter av petroleum produkter i 2016 var det en nedgang på 7,5 %, sammenlignet med 2015. Også her antar vi sammenheng med stopp i STS-operasjoner i Sør-Varanger.

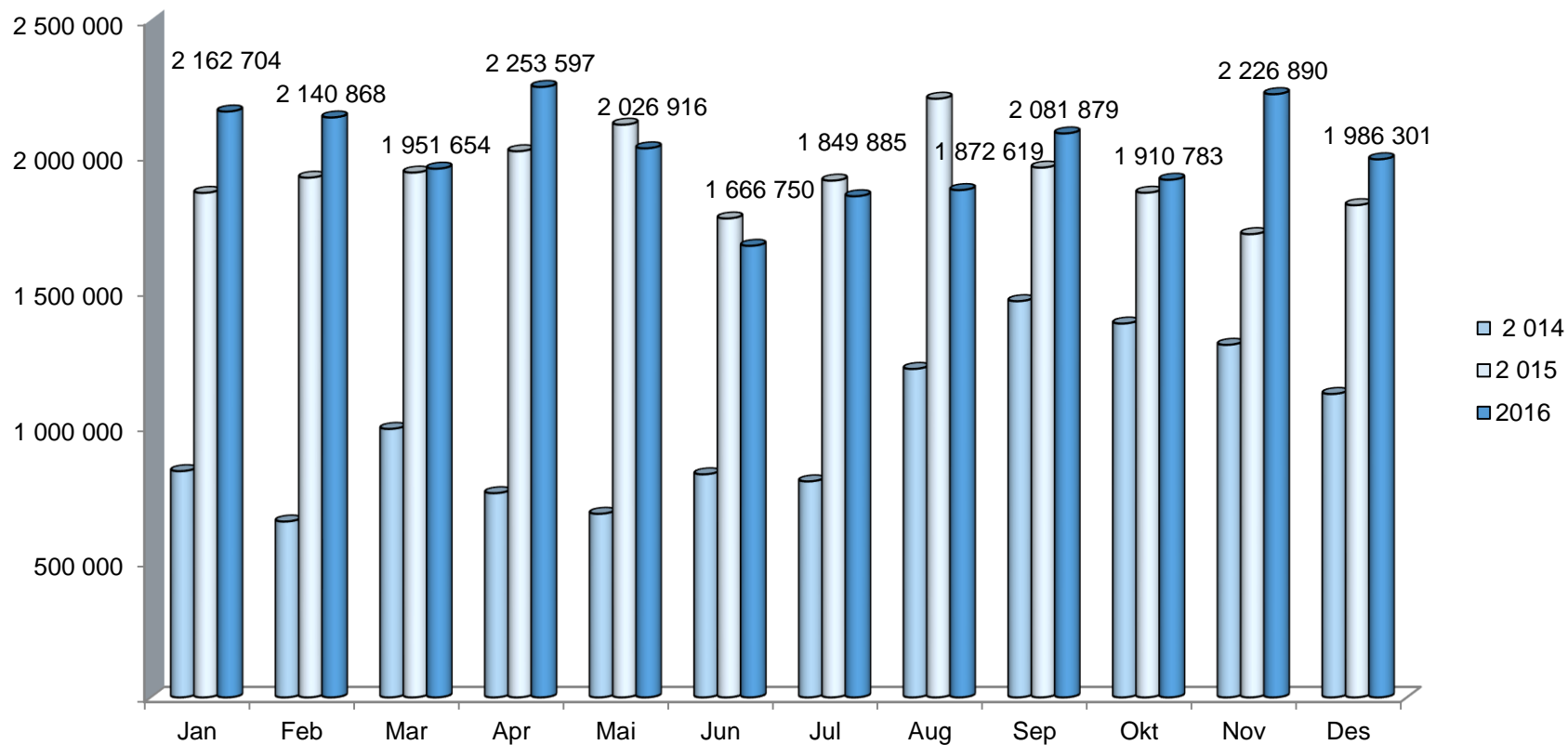
Befraktet mengde petroleumsprodukter i MT innenfor Barents SRS- området, perioden 2014 - 2016



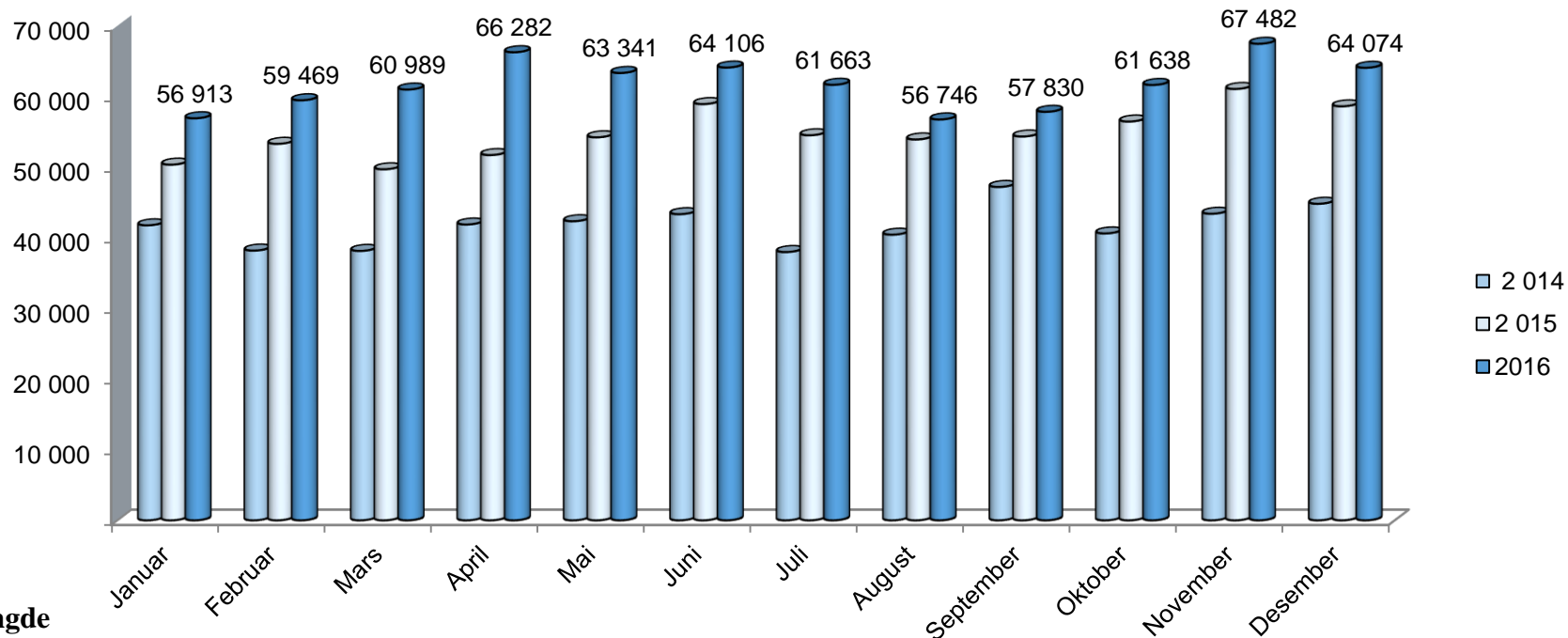
Befraktet risikolast

Som vist i det foregående var det i 2016 nedgang både i antall seilaser av risikoskip og i antall fartøy med risikolast. På tross av det var det i 2016 en økning på 4,56% i mengde transportert oljeprodukter. Det ble totalt transportert 24 130 846 MT, mot 23 079 285 MT i 2015. Hvordan mengden i MT var fordelt utover året, månedlig og gjennomsnittlig, vises til i påfølgende framstillinger.

Mengde petroleumprodukter innenfor Barents SRS- området, MT pr måneder, perioden 2014 - 2016



Mengde petroleumsprodukter innenfor Barents SRS- området, gjennomsnitt pr måneder, perioden 2014 - 2016



Mengde

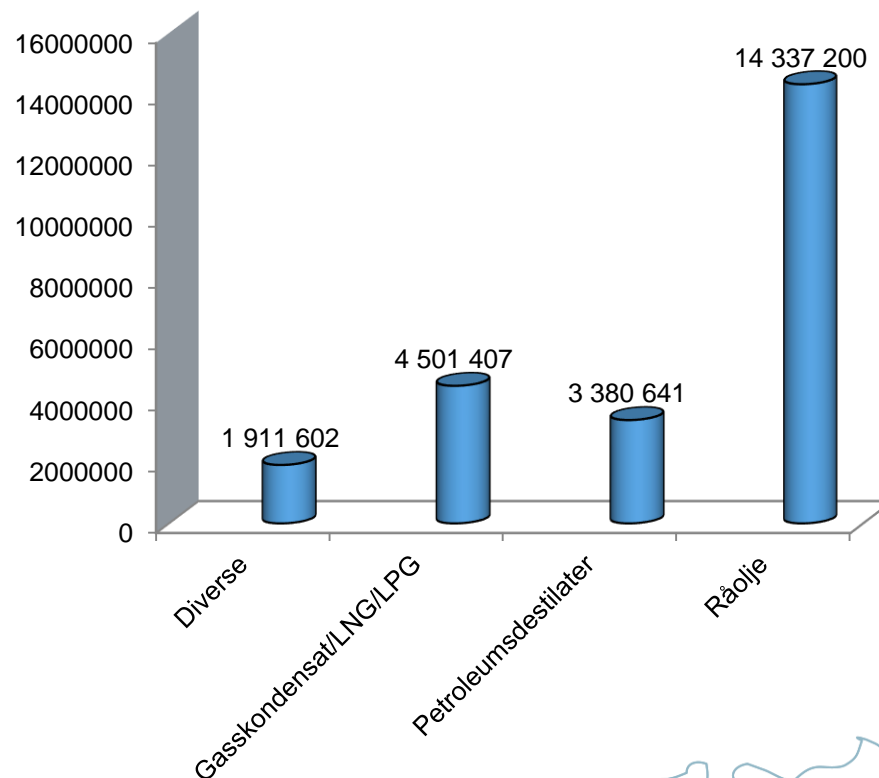
Når det gjelder gjennomsnittlig lastemengden pr transport, var den i 2016 noe høyere enn de to foregående år. I 2016 var gjennomsnittet på 61 558 MT mot 54 432 MT i 2015 og 41 804 MT i 2014. I grafen over illustreres gjennomsnittet pr måned.

Hvordan produktfordelingen fortonet seg i 2016, samt sammenligninger mot de to foregående år, vises til i de påfølgende sider.

Totalt befraktet mengde, fordelt på type last i 2016

Vardø sjøtrafikkssentral benytter følgende fordeling av UN-nummer for denne statistikken:

Type last	UN nummer
Råolje	1267
Tungolje/ residual olje	3256, 3257, 1999
Petroleums- Destillater	1202, 1203, 1223, 1268, 1334, 1863
Gasskondensat /LNG/LPG	1011, 1065, 1078, 1965, 1971, 1972, 1978, 1075
Andre oljeprodukter	2304, 3229, 3475, 3494
Radioaktivt materiell	2910-2918 og 3321-3333
Diverse	1114, 1201, 1272, 1230, 1237, 1992, 1993, 3082, 3295

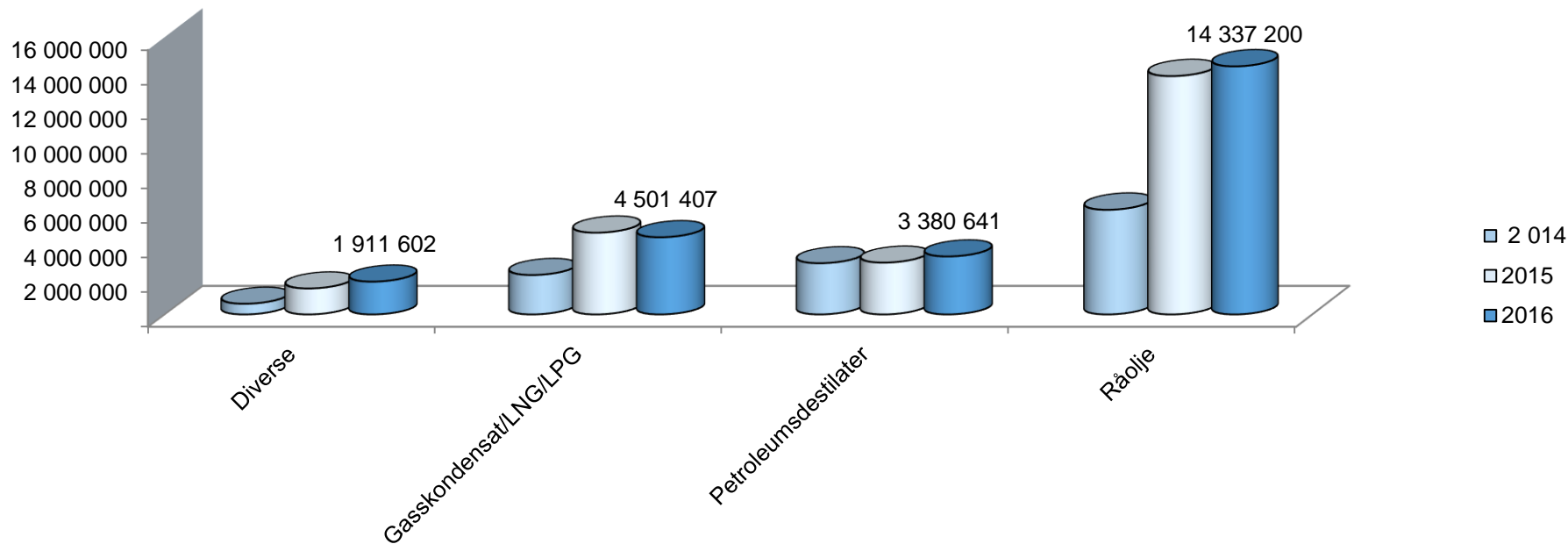


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

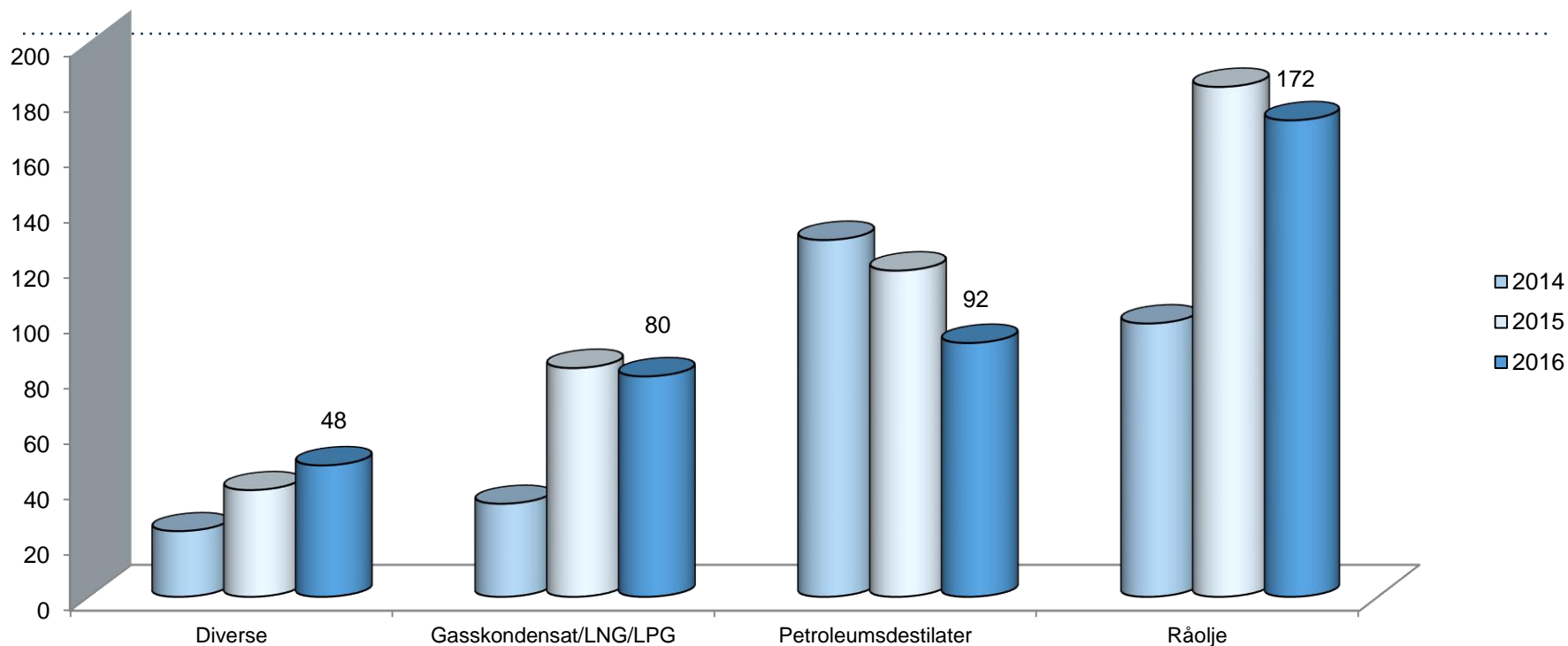
Totalt befraktet mengde fordelt på type last i perioden 2014- 2016



Produkttyper

Ved å se på hvilke produkttyper som ble befraktet i 2016 har registrert mengde råolje, petroleumprodukter samt kategorien diverse en økning på henholdsvis 4%, 11,9% og 26,3%, mens mengde gaskondensat/LNG/LPG hadde en nedgang på 5,6 % sammenlignet med året før. I det påfølgende fordeles mengden på antall fartøy.

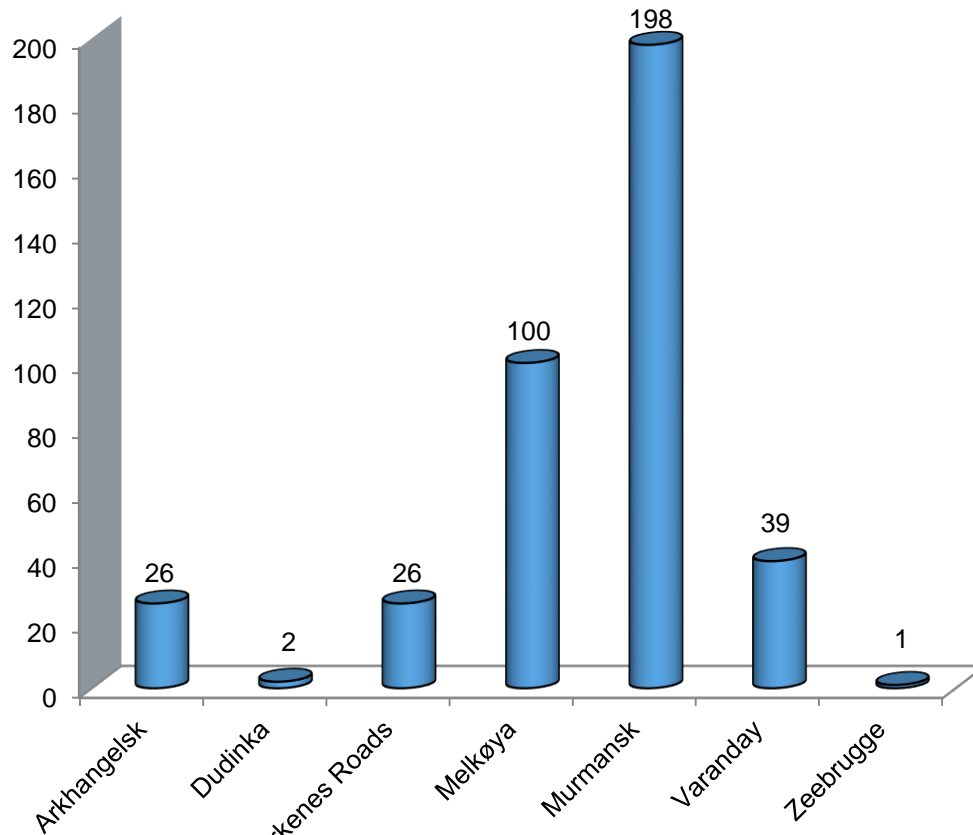
Type last fordelt på antall tankfartøy innenfor Barents SRS- området i perioden 2014- 2016



Fordeling på fartøy

I grafen over framstilles hvilke type last som ble befraktet under de ulike seilas. Når det gjelder gasskondensat/LNG/LPG ble det som nevnt innledningsvis endring i statistikken fra og med august 2014 som førte til skjevhet i framstillingen av sammenligningsgrunnlag. Reelle tall for sammenligning av 2014, 2015 og 2016 er henholdsvis 87, 83 og 80 fartøy som befraktet nevnte last.

Utskipingshavner for transporter av petroleumsprodukter innenfor Barents SRS- området for 2016

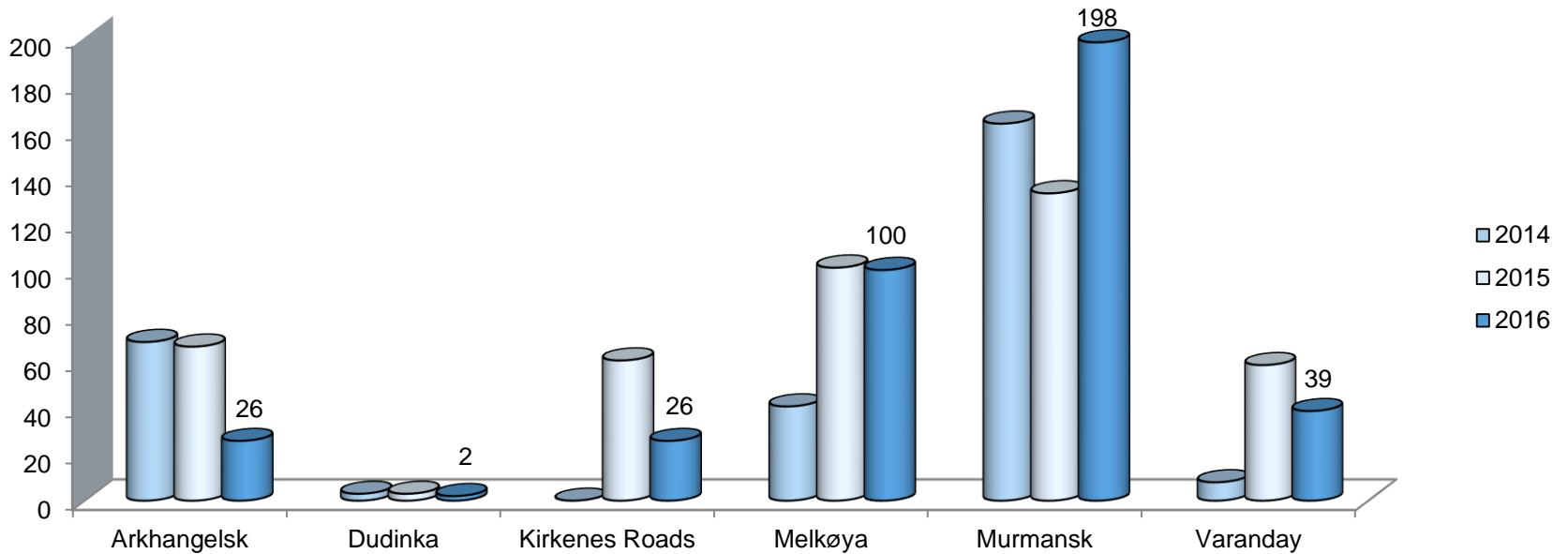


Utskipingshavner

Som vist i grafen over var Murmansk den største utskipingshavnen også i 2016. Imidlertid antar vi tallene for Murmansk noe høye, da flere fartøy laster ved andre havner, men rapporterer lasten når de avgår siste avgangshavn.

I det påfølgende sammenlignes antall utskipinger fra den enkelte havn i perioden 2014 - 2016.

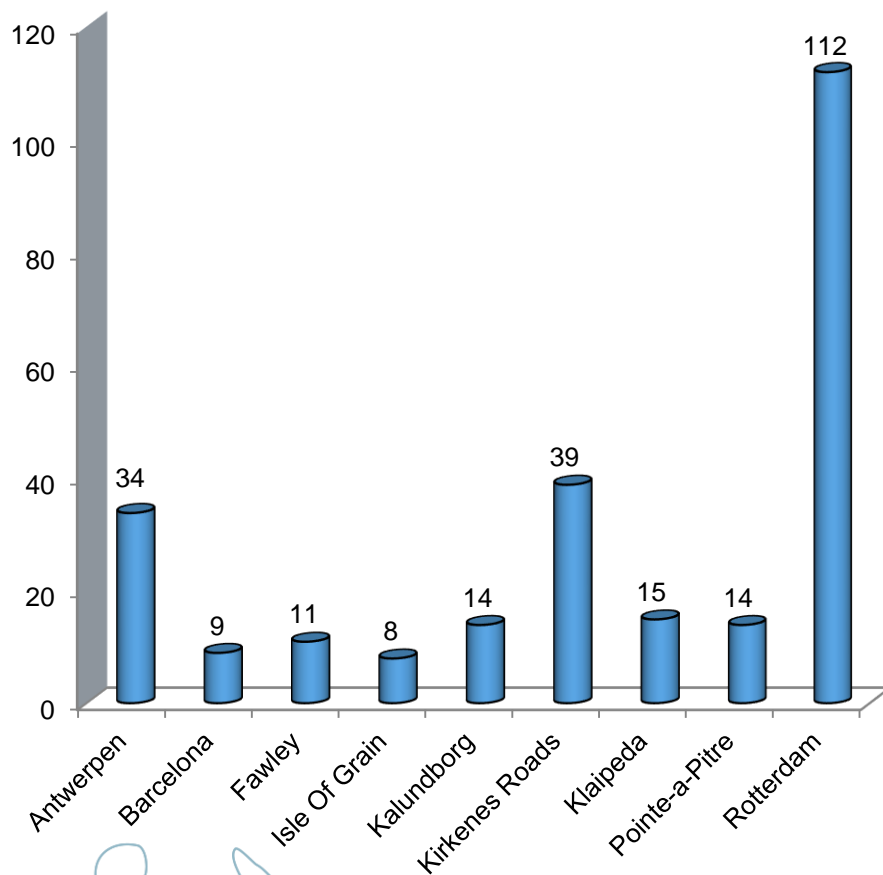
Sammenligninger av utskipingshavner for transporter av petroleumsprodukter innenfor Barents SRS- området, perioden 2014 - 2016



Utskipningshavner, perioden 2014 - 2016

Når det gjelder Murmansk og Varanday som utskipningshavn, rapporterte alle fartøy som avgikk Varanday, Murmansk som avgangshavn fram til våren 2015. Etter det rapporterte man faktiske avgangshavn, Varanday. Imidlertid ble Murmansk igjen siste havgangshavn etter tidligere nevnt stopp i STS- omlastningen våren 2016 da omlastningen nå foretas i Murmanskfjorden.

Utvalgte destinasjoner for transporter av petroleumsprodukter fra Barents SRS- området, 2016

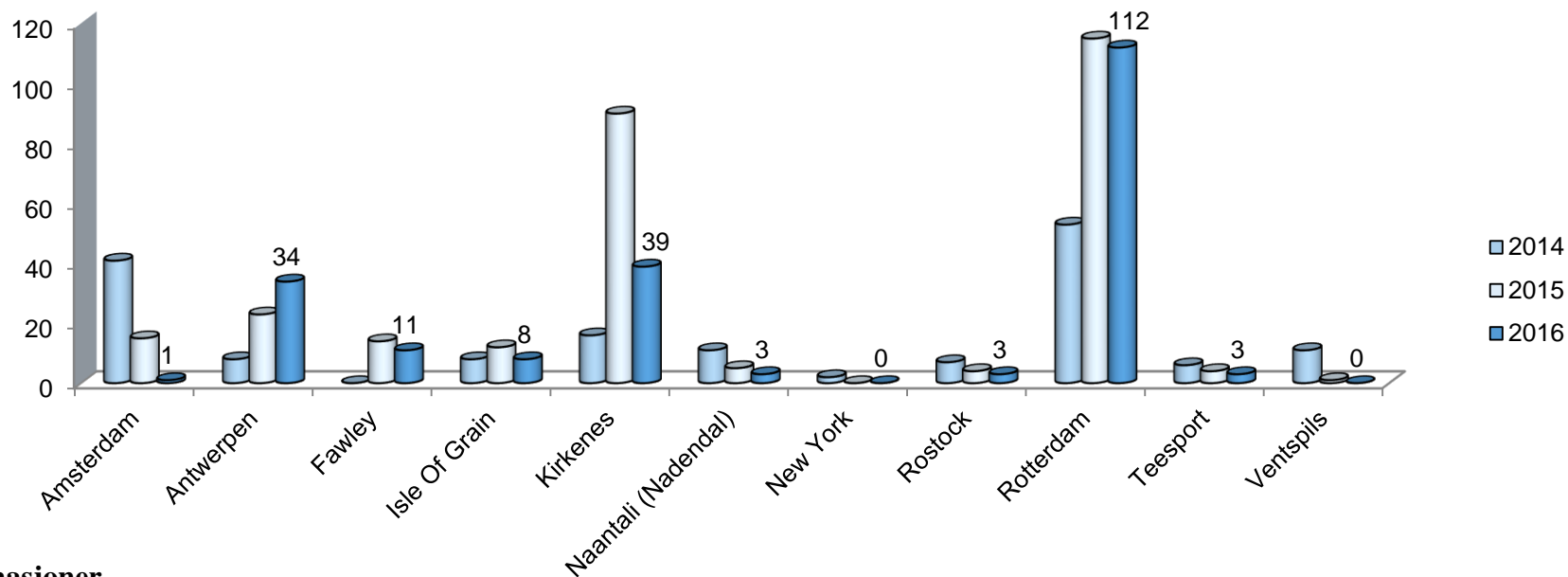


Destinasjoner

I grafen ser vi ”topp ni” over destinasjoner for transporter av petroleumsprodukter utskipet i Barents SRS- område i 2016. Rotterdam, etterfulgt av Kirkenes og Antwerpen var de hyppigste destinasjoner for transport av petroleumsprodukter fra Barents SRS-området.

I det påfølgende vises det til sammenligning med de to foregående år.

Utvalgte destinasjoner for transporter av petroleumsprodukter transporter fra Barents SRS- området, perioden 2014- 2016

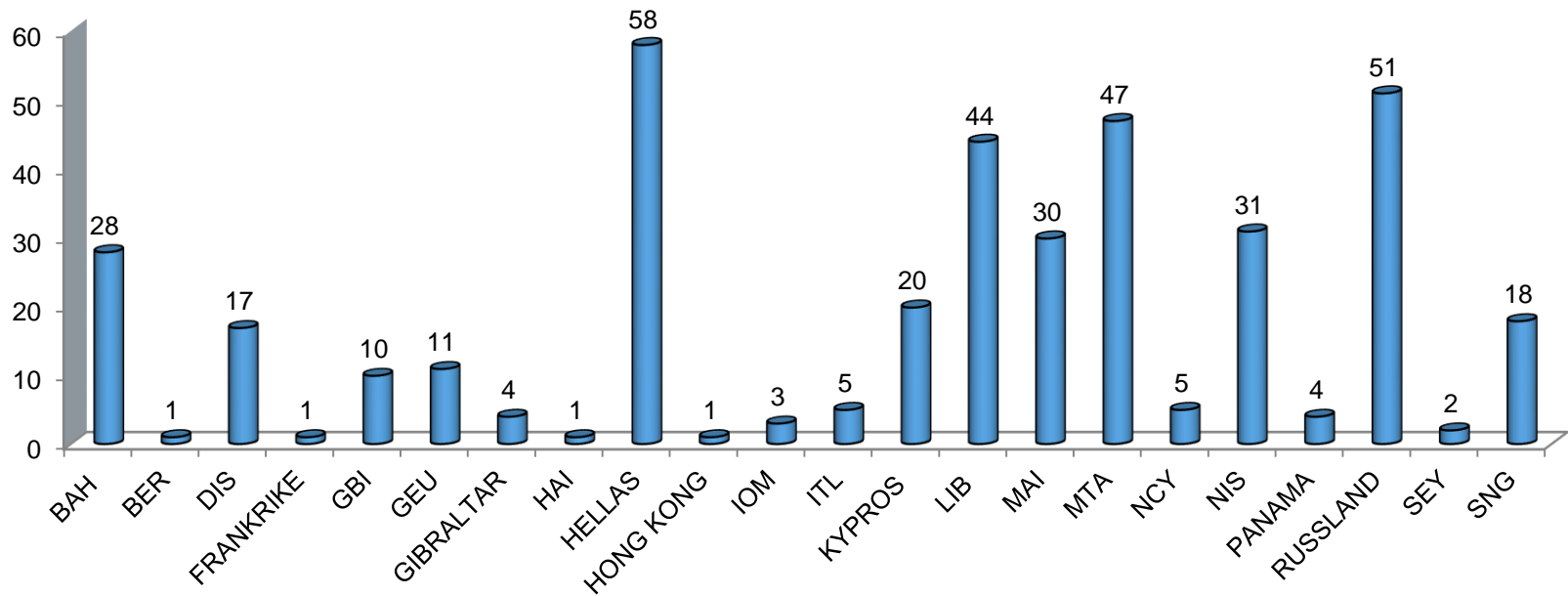


Destinasjoner

Som man ser av framstillingen over, var Rotterdam både i 2016, 2015 og 2014 den hyppigste destinasjonen for transport av oljeprodukter fra Barents SRS- området og vi ser en økning på 111% fra 2014 til 2016. Antwerpen er en annen destinasjon som har hatt økning, her ser man en økning på 325%. På den andre siden har Amsterdam hatt en tilbakegang på 97,5% fra 2014 til 2016. For denne destinasjonen ble det i 2016 gjort en registrering, mot 15 i 2015 og 41 i 2014.

I det påfølgende vises det til flaggstat for fartøyene som har forestått transportene.

Registrerte flaggstater for fartøy som transporterte petroleumsprodukter i Barents SRS- området, 2016

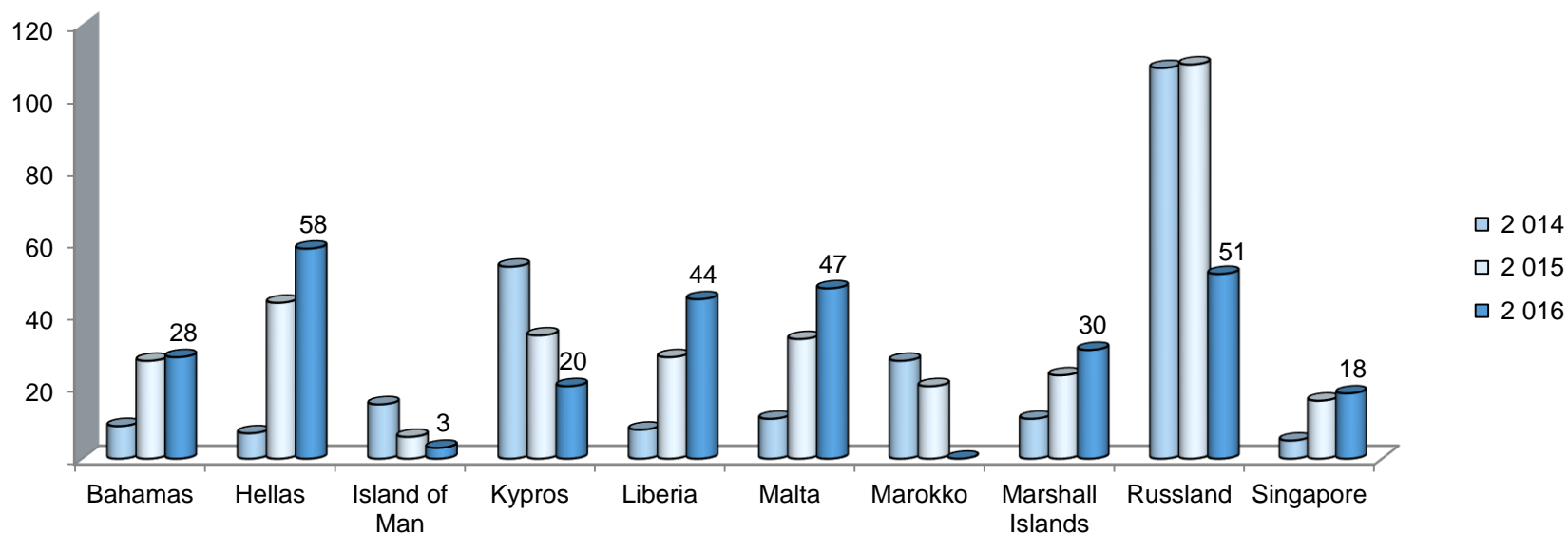


Flaggstater

Som vist i grafen over var det fartøy som seilte under gresk flagg dominerende i 2016 når det gjelder transport av petroleumsprodukter i Barents SRS- området. Hellas med sine 58 fartøy ble etterfulgt av Russland med 51, mens 47 fartøy seilte med maltesisk flagg.

I det påfølgende vises det til sammenligning mot utvalgte flaggstater for perioden 2014-2016.

Utvalgte flaggstater for fartøy som transporterte petroleumsprodukter i Barents SRS- området, perioden 2014 - 2016

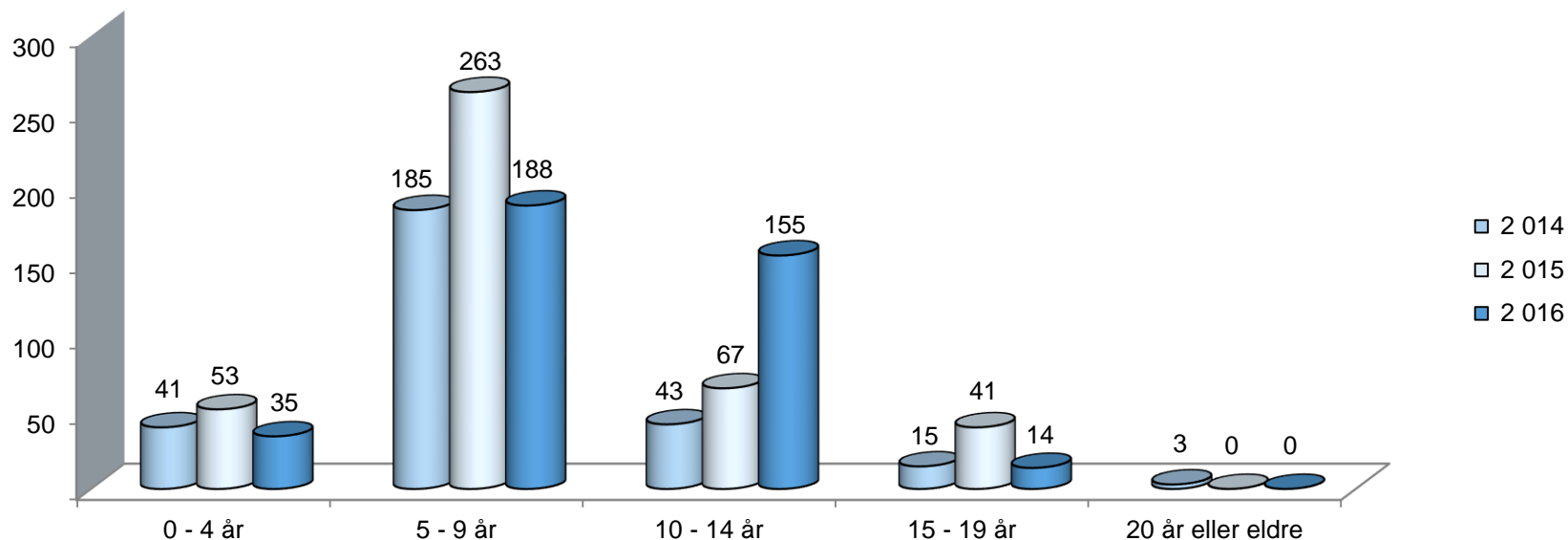


Utvalgte flaggstater

Som man ser av grafen over gikk antallet fartøy som seilte under russisk flagg markant ned i 2016 sammenlignet med de to foregående årene. Vi antar forklaringen også her må sees i sammenheng med endringen i STS- omlastningen.

I det påfølgende presenteres alder, samt størrelse i BT og DWT på samtlige fartøy som ble registrert med befraktning av ulike oljeprodukter i Barents SRS- område i 2016.

Antall transporter av petroleumsprodukter til/fra russiske havner i nord, fordelt på alder for perioden 2014-2016

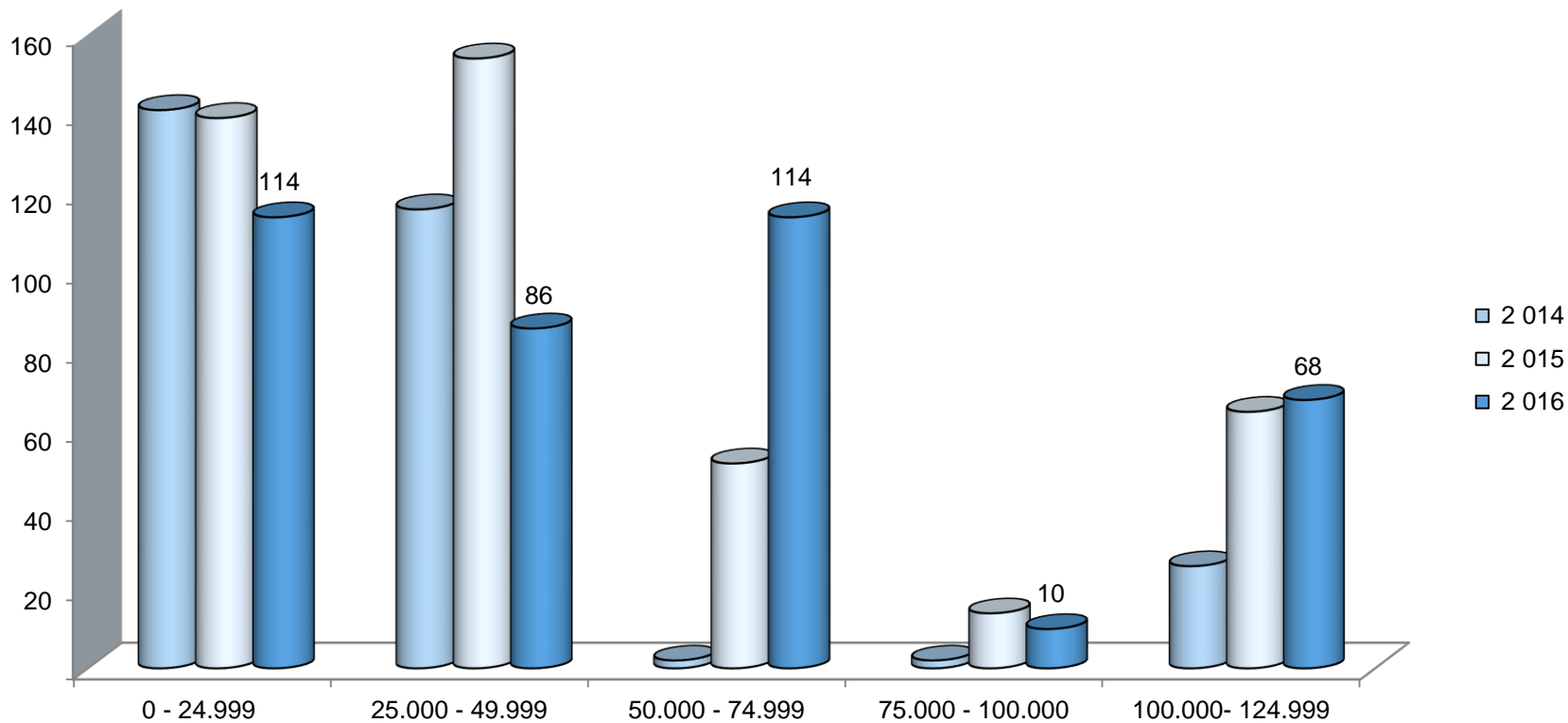


Alder på fartøy

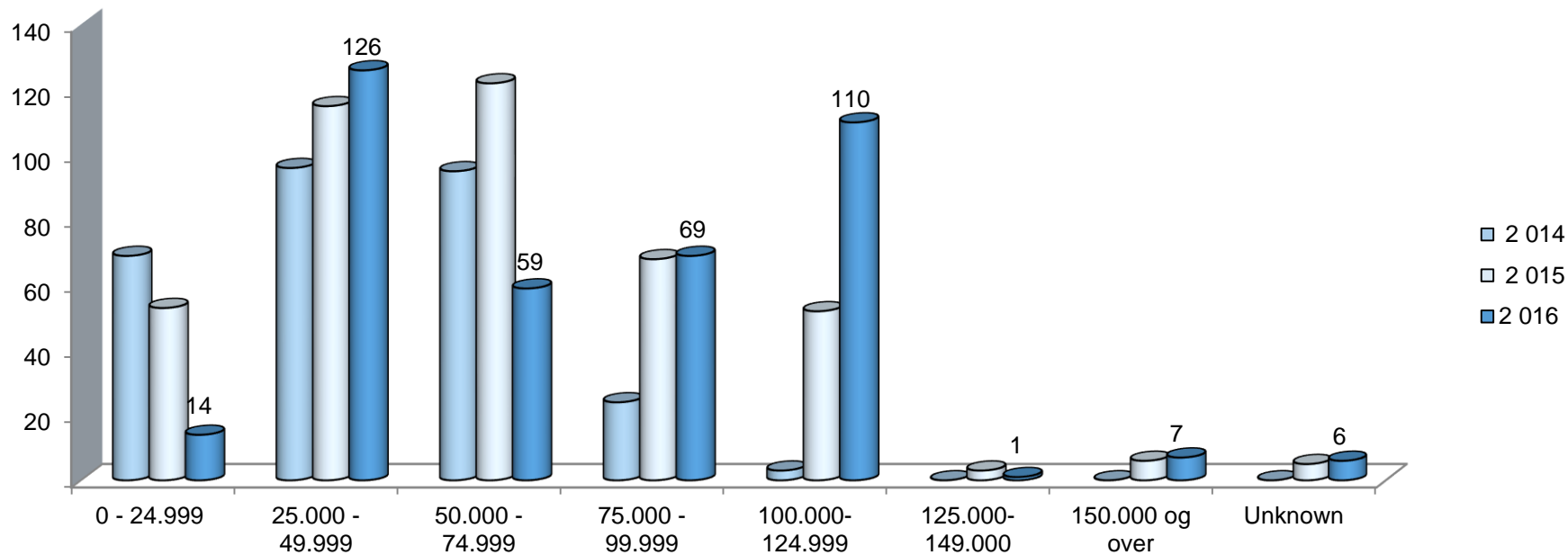
Som vist i framstillingen over er det relativt nye fartøyer som har forestått oljetransporter i perioden 2014-2016. Som vist over har vi de to siste årene ikke registrert fartøy eldre enn 20 år.

I det påfølgende presenteres størrelse på fartøy som har forestått transportene i perioden 2014-2016.

Størrelse i tonn (BT) på fartøyene som frakter petroleumsprodukter i Barents SRS- området, 2014-2016

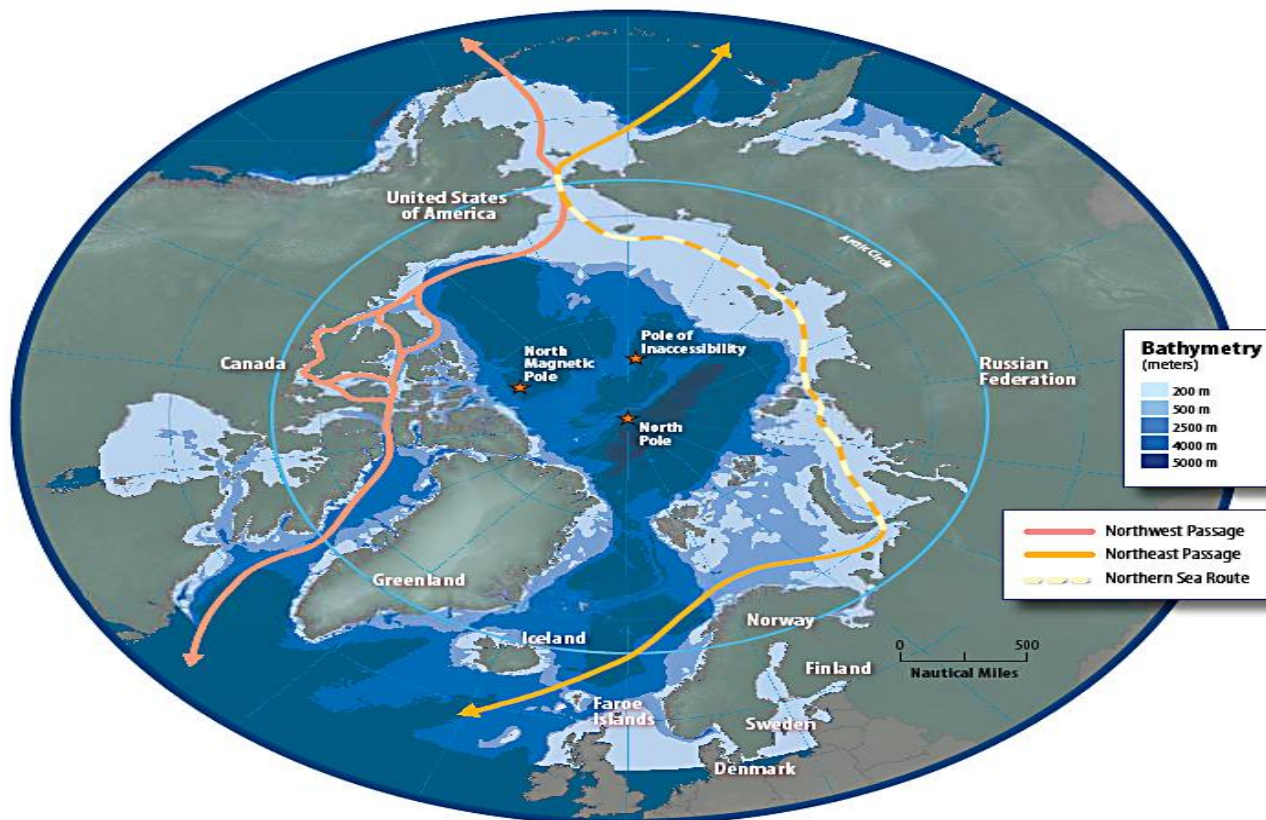


Størrelse (DWT) på fartøyer som fraktet petroleumsprodukter i Barents SRS- området, 2014-2016



Endringen i størrelseskategorien 100 000 – 124 999 har sammenheng med råoljen for fraktes fra Varanday.

Nordøstpassasjen



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

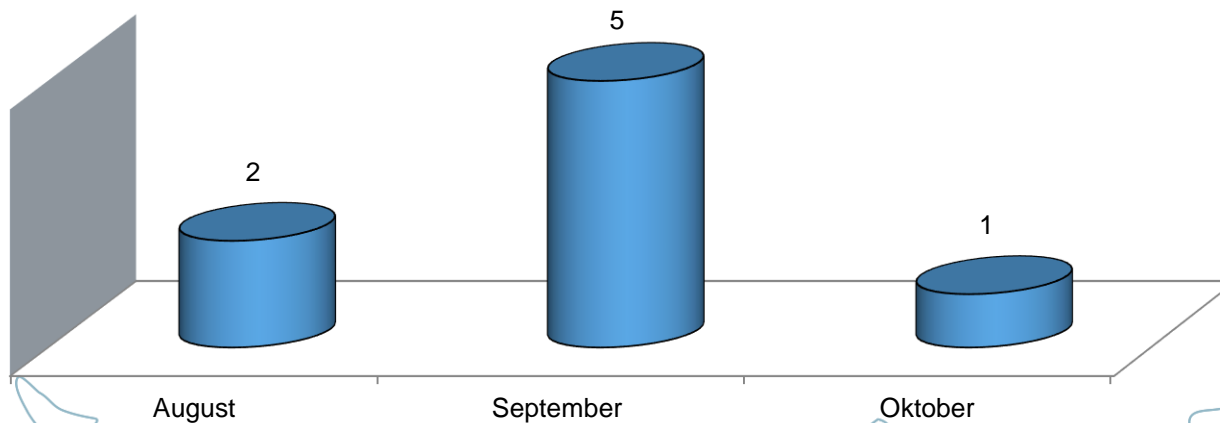
Nordøstpassasjen

Nordøstpassasjen

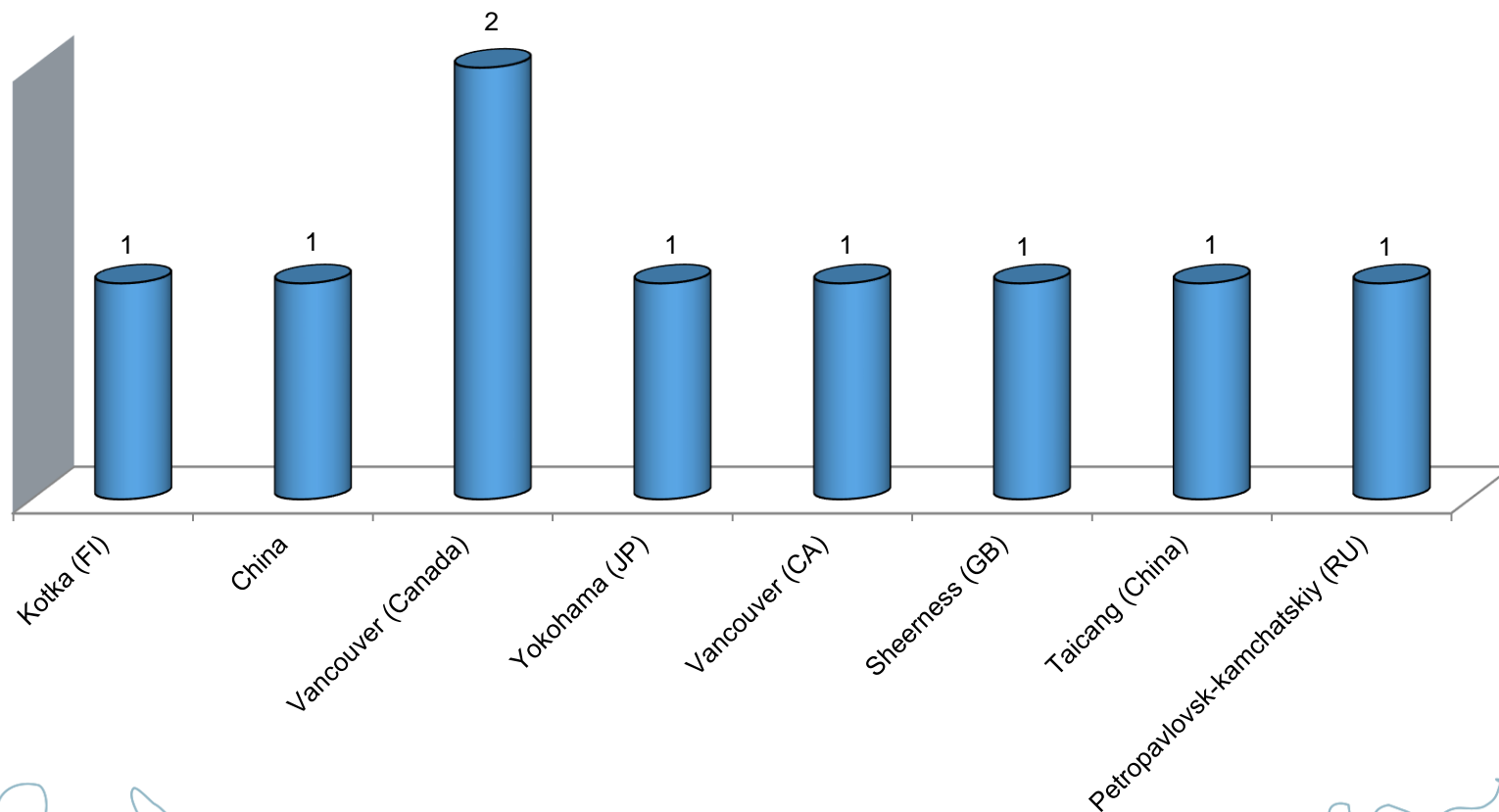
I august 2012 registrerte Vardø sjøtrafikksentral for første gang i sine systemer oljetransport i transitt langs norskekysten, hvor seilingsruten var gjennom Nordøstpassasjen. Man har siden da valgt å ta med alle seilas, også de uten oljelast. Det for å illustrere aktiviteten i området.

Antall

I løpet av 2016 ble det ikke registrerte oljelast på denne ruten, imidlertid registrerte Vardø sjøtrafikksentral åtte andre seilas fordelt på august, september og oktober. Til sammenligning ble det i 2015 registrert totalt fire seilas, mot seks i 2014, 16 i 2013 og åtte i 2012.



Avgangshavner, seilas gjennom Nordøstpassasjen hvor fartøyet seilte i transitt langs norskekysten eller som internasjonalt seilas i 2016

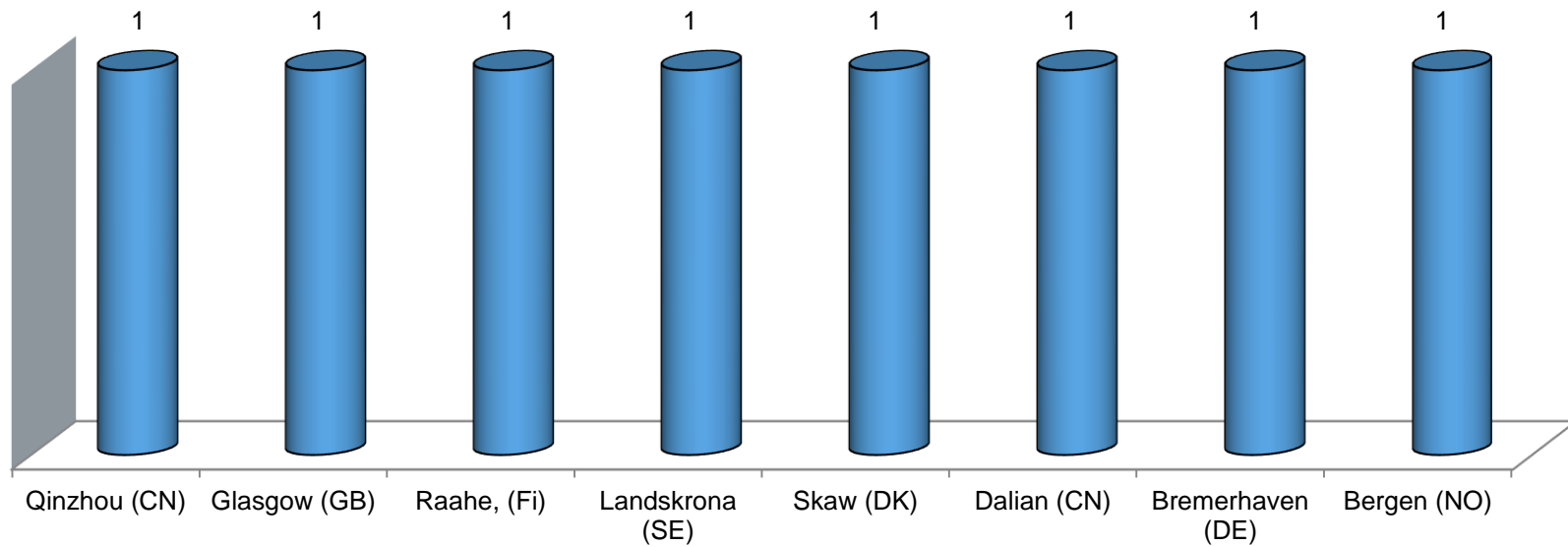


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Destinasjoner for seilas gjennom Nordøstpassasjen hvor fartøyet seilte i transitt langs norskekysten eller som internasjonalt seilas i 2016



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

All statistikk er basert på de opplysningene som vi har tilgjengelig.
Statistikken blir kvalitetssikret så godt som mulig, men enkelte feil kan likevel forekomme.

Avvik i forhold til utskipingshavn og rapportert avgangshavn forekommer.
I forhold til Barents SRS er ikke avgangshavn rapporteringspliktig. Disse opplysningene framskaffes manuelt ved Vardø sjøtrafikksentral. Videre er det mange fartøy som rapporterer seilas fra Murmansk selv om de kommer fra eksempelvis Vitino og kun har et kort stopp i Murmansk. Det har imidlertid ingen betydning for den totale mengden oljeprodukter i transitt, men antall seilaser og mengden pr utskipingshavn kan bli feil.

Spørsmål om statistikken kan rettes til Vardø sjøtrafikksentral
E-post: nor.vts@kystverket.no
Telefon: 78 98 98 98

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET