

Passagerarrederiernas rapport

- en del av Svensk turism • april 2012

Presenteras av Passagerarrederiernas förening i samarbete
med Sveriges Redareförening





Om Passagerarrederiernas årliga rapport

Passagerarrederiernas årliga rapport syftar till att informera politiker, myndigheter, rese- och besöksnäringen samt allmänheten om det arbete som vi gör för att förbättra förbindelser och tillgänglighet till och från Sverige. Ett brett och väl fungerade nätverk av förbindelser till sjöss är en förutsättning för detta.

Om Passagerarrederierna

Passagerarrederiernas förening har till syfte att främja medlemsföretagens utveckling och att skapa förståelse för passagerarrederiernas betydelse för ekonomi och sysselsättning, samt att bevaka och driva frågor av gemensamt intresse. Medlemmarna i Passagerarrederierna representerar mer än 90 procent av den internationella färjetrafiken över Sverige, inklusive Gotlands- och Ventrafiken.

Läs mer på www.passagerarrederierna.se.

För framtagande och sammanställande av statistiskt material till denna rapport, har Passagerarrederierna anlitat Jesper Hamark, till vardags verksam som forskare inom Lighthouse vid Göteborgs Universitet. Vid eventuella frågor kring datamaterialet, kontakta honom på jesper.hamark@econhist.gu.se

Östersjöns tillväxtländer nyckeln till framtiden för Sveriges turism

I en tid av ojämn och osäker tillväxt i ekonomin erbjuder ökad turism en möjlighet till både nya inkomster och nya arbetstillfällen för Sverige.

Svensk Turisms målsättning är att Sverige till år 2020 ska fördubbla omsättningen från turistnäringen till 500 miljarder samt öka antalet arbetstillfällen i turistnäringen med 100 000.

Men varifrån ska de alla nya turister komma? De mogna marknaderna i Västeuropa är för närvarande fast i eurokrisen med låg tillväxt och utan någon snabb ljusning i sikte.

Tack vare sitt geografiska läge är dock Sverige lyckligt lottat eftersom vi runt Östersjön har ett flertal tillväxtländer som grannar: Ryssland, Polen och de baltiska länderna. Sverige som turistland ligger lätt tillgängligt inte minst med färja för dessa grannländer i öst.

Faktum är att tillväxtländernas andel av färjerederitrafiken ökat med 172 procent mellan 2001 och 2011. På tio år har tillväxtländernas andel av marknaden gått från 4 procent till 11 procent. En växande medelklass på andra sidan Östersjön som för tio år sedan inte hade råd att resa utomlands kommer att vara en av de viktigaste källorna till ökad turism i Sverige under de närmaste 5–10 åren.

Årets rapport från Passagerarrederierna visar varför. Resandet med färja under 2011 låg med 28,5 miljoner passagerare på samma nivå som föregående år. Bakom dessa siffror döljer sig en mindre tillbakagång på samtliga mogna marknader: Danmark, Finland, Sverige och Norge. Men denna tillbakagång kompenseras av en stark uppgång på tillväxtmarknaderna Polen, Estland, Lettland, Ryssland och Litauen.

Trafikverket lämnar i dagarna in sin utredning om transportsystemet i Sverige till regeringskansliet. Verket har på uppdrag av regeringen utrett hur Sverige ska kunna effektivisera och öka kapaciteten i det svenska transportsystemet både vad gäller järnvägs- och vägnät samt inom luft- och sjöfart.

Utan att ha tagit del av utredningen så utgår jag ifrån att de insatser som krävs för att modernisera Sveriges transportnät, en viktig komponent för att göra Sverige mer tillgängligt för turister, kommer att kräva stora investeringar och framför allt, ta tid.

Detta är skälet till att färjerederibranschen har en nyckelroll när det gäller att locka fler turister till Sverige under åren fram till 2020. Passagerartrafiken med färjor är nämligen inte beroende av statsfinansierad infrastruktur för att kunna hantera ökade turistströmmar. Passagerarrederierna står redan nu väl förberedda att ta emot efterfrågan från den ökande turismen.

Årets upplaga av Passagerarrederiernas rapport ger en fingervisning om vägen framåt: framtiden för Sverige som turistnation ligger i öster!

Jan Kårström

Ordförande Passagerarrederierna

Rapporten i korthet

- 28,5 miljoner passagerare reste med passagerarfärjor under 2011, en minskning med 0,3 procent jämfört med 2010.
- Utöver dessa 28,5 miljoner tillkommer cirka 35 miljoner passagerare som reste med mindre färjor och passagerarfartyg inom kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige*.
- 26,6 miljoner passagerare reste med färjerederiernas utrikeslinjer. Detta kan jämföras med de 23,1 miljoner som flög utrikesflyg under 2011.
- Den trendmässiga tillväxten i färjetrafiken till och från Baltikum, Polen och Ryssland kompenserade minskade volymer på Finland och Danmark.
- Trafiken på Lettland ökade med 21 procent, Estland ökade med 11 procent och Litauen med 3 procent.
- Den nystartade trafiken på Ryssland nådde närmare 140 000 passagerare.
- Trafiken på Polen växte åter och fler passagerare än någonsin reser nu mellan Sverige och Polen.
- Lastfordonstransporterna fortsatte uppåt, medan personbils- och busstrafiken minskade.
- Passagerarrederiernas medlemmar hade en gemensam marknadsföringsbudget på 620 miljoner kronor 2011, varav drygt hälften investerades utomlands.

*För mer information se www.sweref.se

Innehåll

Kommentarer till statistiken.....	5
Svensk turism växer. Både upp och ner för färjerederibranschen.....	6
Östersjömarknaden växer, Öresundstrafiken minskar.....	9
Färjeflottan.....	14
Lastfordonstransporterna fortsatt uppåt	15
Anställda i Passagerarrederierna	16
Passagerarrederierna marknadsför Sverige	17
Färjerederibranschen de närmaste åren	19
Rederier och linjenät.....	21
Referenser.....	22

Kommentarer till statistiken

Den som följt Passagerarrederiernas rapporter under åren ska märka att årets sifferpresentation både till form och till innehåll i somliga fall skiljer sig från dem i föregående rapporter. Det har två orsaker. För det första redovisas uppgifter över stora aggregat som BNP, turistomsättning och liknande. Dessa officiella myndighetsdata är föremål för ständiga korrigeringar, helt enkelt därför att de är svåra att uppskatta. Till detta kommer att också vissa uppgifter från Passagerarrederierna har reviderats beroende på tillgång till bättre statistik. För det andra har vi alltmer övergått från att rapportera uppgifter från enbart Passagerarrederiernas medlemmar till hela passagerarrederinäringen. Passagerarrederiernas förening representerar visserligen idag långt mer än 90 procent av branschen men då medlemmar både kommer till och faller ifrån, riskerar jämförelser över tid baserade på enbart Passagerarrederierna att spegla medlemskårens snarare än branschens utveckling. I några fall saknas emellertid data på branschnivå varför vi får nöja oss med att redovisa endast medlemmarna i Passagerarrederierna (vilka fall detta gäller framgår av texten/tabellerna).

Ifjol reste ungefär 35 miljoner passagerare med mindre färjor och passagerarfartyg inom kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige, varav drygt 20 miljoner i Vägverkets regi. Trafiken är en oundgänglig del av det inrikes transportnätet men den berörs inte i denna rapport

Svensk turism växer.

Både upp och ner för färjerederibranschen

Svensk turism har trendmässigt tillväxist under lång tid. Sedan 1991 har den utländska turismen till Sverige ökat med mer än det dubbla, en i internationell jämförelse mycket god utveckling (Tillväxtverket 2011). I 2011 års ranking av 139 länders konkurrenskraft inom rese- och turistnäringen, presenterat av World Economic Forum, hamnade Sverige på femte plats. Sedan förra mätningen 2009 hade Sverige passerat både Spanien och Kanada (World Economic Forum 2011).

Det utländska besökandet i Sverige låg under fjolåret på närmare 13 miljoner gästnätter¹. Tillväxten 2011 var emellertid ovanligt måttlig, 100 000 gästnätter eller 0,7 procent. Det långväga resandet uppvisade en kraftfull stegring, 300 000 gästnätter eller 19 procent. Detta var främst tack vare Kina och Indien; den andra respektive fjärde största fjärrmarknaden (USA är den klart största, Japan är nummer tre). Att den totala ökningen ändå blev ringa beror i hög grad på att den betydelsefulla danska marknaden föll avsevärt. Som ett resultat av vikande konjunktur, utvecklades den europeiska marknaden i allmänhet endast svagt positivt. Polen utgjorde härvidlag ett undantag: landet stod för den enskilt största ökningen under 2011 av alla länder, både i absoluta och relativa tal. Trots en förskjutning mot mer avlägsna länder under fjolåret är det fortfarande våra grannar som utgör den största delen av turistnäringens totala utlandsmarknad: Norge, Tyskland och Danmark svarar för en god bit över hälften av gästnätterna (Tillväxtverket 2012a; Tillväxtverket 2012b).

Turismen har olika betydelse för landets regioner. Mätt som logiintäkter är Stockholm störst följt av Västra Götaland på en klar andraplats. Om vi istället slår ut intäkterna på respektive regions invånarantal är Gotland och Jämtland de främsta turistmagneterna. Under 2011 hade Stockholm den kraftigaste tillväxten i absoluta siffror medan Västerbotten såg den starkaste utvecklingen i relativa tal (Tillväxtverket 2011; Tillväxtverket 2012b).



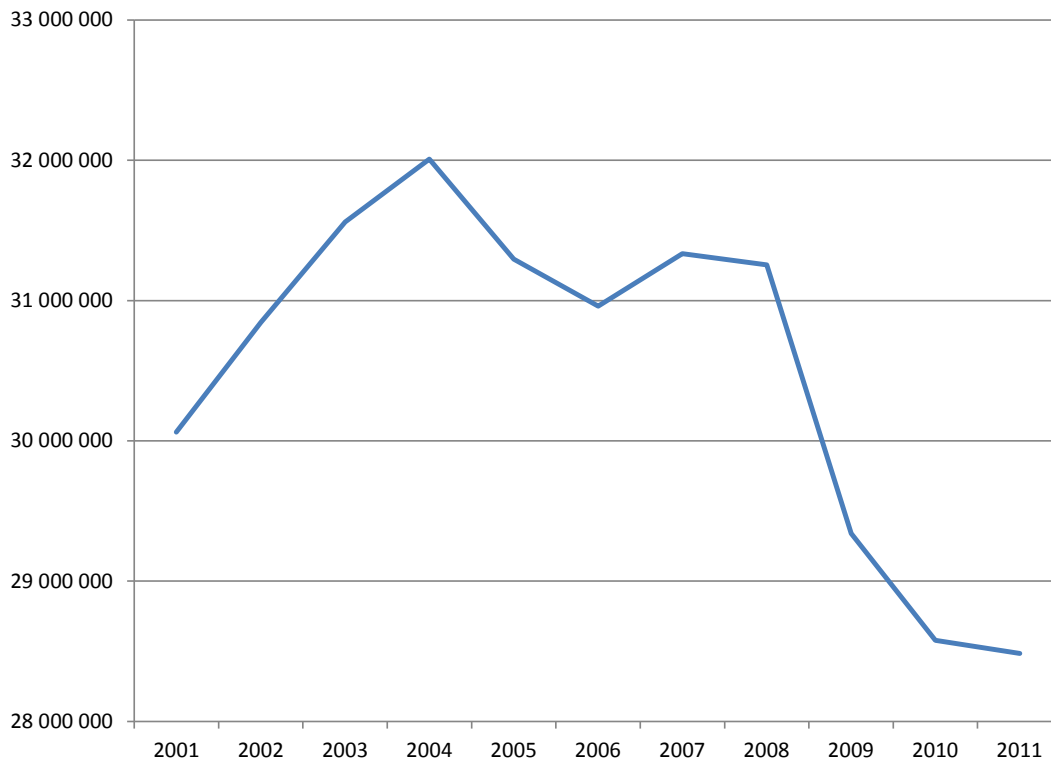
Vad är turism?

Turism omfattar människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften (SCB 2010).

¹ Gästnätter innefattar boende på hotell, stugbyar, vandrarhem, campingplatser och privat förmedlade stugor och lägenheter. Det totala antalet gästnätter var nästan 53 miljoner. Den inhemska turismen står alltså för drygt tre fjärdedelar.

Öresundsbronns uppförande år 2000 innebar att en betydande del av trafiken styrdes över från färja till bro; framför allt gällde detta på Skånekusten. De senaste tio årens utveckling kan knappast sägas ha varit jämn, men någon dramatik i paritet med broöppningen har inte kunnat skönjas.

Diagram 1: Antal passagerare i färjetrafik – ankommande och avresande i utrikes trafik, samt avresande i inrikes trafik. Åren 2001–2011



Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Mellan 2001 och 2007 steg det totala antalet resenärer i färjetrafik från 30,1 till 31,3 miljoner. En stabil uppgång 2001–2004 ledde till toppnoteringen (efter Öresundsbronns uppförande) 32 miljoner passagerare, varpå utvecklingen vände nedåt 2005–2006. Under 2007 ökade volymerna åter, för att under det kommande året plana ut. 2009 gick botten ur världsekonomin vilket är den främsta förklaringen till att ungefär två miljoner passagerare försvann, något som också raderade ut den tidigare uppgången under 2000-talet. Likaså har de två senaste åren inneburit minskningar, även om fjolårets nedgång var ytterst måttlig. 2011 låg antalet passagerare på 28,5 miljoner jämfört med 28,6 miljoner 2010. Som vi senare ska se är emellertid utvecklingen långt ifrån enhetlig; variationerna på de olika marknaderna har varit och är betydande.

I sammanhanget kan det vara av intresse att jämföra sjöfartens passagerarutveckling med andra transportmedel. Flyget hade god tillväxt under en lång period men fick under 2009 uppleva ett fall på närmare 10 procent (Transportstyrelsen 2009; Transportstyrelsen 2010). Sannolikt kan en betydande del av den långsiktiga ökningen förklaras med framväxten av lågprisbolag inom utrikestrafiken. Det branta fallet måste förstås mot bakgrund av att flyget är ovanligt konjunkturkänsligt. De senaste åren har trafiken åter ökat och 2011 låg det totala antalet transporterade passagerare med flyg på 30,1 miljoner (Transportstyrelsen 2012a).

Även tågtrafiken har vuxit under 2000-talet. Antalet personkilometer² har stigit från 8,2 miljoner år 2000 till 11,2 miljoner år 2010, en ökning med närmare 40 procent (Trafikanalys 2011a). Det är inrikestrafiken ensam som står för tillväxten (SIKA 2009a; SIKA 2009b); så är också den internationella tågtrafiken över Sverige jämförelsevis liten.

Fram till 2009 ökade trafiken över Öresundsbron kontinuerligt och markant. Med den allvarliga ekonomiska krisen föll lastbilstrafiken tillbaka kraftigt, men under 2010 skedde en lika snabb återhämtning. Fjolåret såg en minskning av den totala brotrafiken med 1 procent. Antalet lastbilar ökade samtidigt som pendlingstrafikens volymer sjönk. Ungefär hälften av lastbilstrafiken på Öresund går numera över bron (Öresundsbron 2010; Öresundsbron 2012).

År 2011 uppgick det sammanlagda antalet passagerare i utrikes luftfart till 23,1 miljoner, vilket kan ställas mot färjetrafikens 26,6 miljoner i utrikes sjöfart (ShipPax Information; Transportstyrelsen 2012a). Passagerarrederinäringen behåller alltså fortsatt sin ledande position inom den internationella trafiken.



² Det något klumpiga ”antal personkilometer” är ett pålitligare mått än det mer intuitiva ”antal resenärer” (ansvarig myndighet, SIKA, saknar precisa data över antal resenärer).

Östersjömarknaden växer, Öresundstrafiken minskar

Danmark var med 11,1 miljoner passagerare år 2011, det enskilda land som står för klart flest persontransporter med färja till och från Sverige. Passagerartrafiken mellan Sverige och Danmark har lång tradition. Redan vid mitten av 1800-talet startades linjetrafik mellan Helsingborg och Helsingör och ett par decennier senare fick också Göteborg och Fredrikshamn en reguljär sjöförbindelse. Efter andra världskriget expanderade bilismen och som en följd härav växte också närsjöfarten: det blev mer attraktivt att semestra i grannlandet när man också kunde ta med sig bilen. Nu uppstod färjetrafiken i egentlig mening, alltså kombinerad transport av passagerare och fordon. Sedan länge har Sveriges volymmässigt viktigaste sträcka varit anrika Helsingborg–Helsingör. Denna sundsförbindelse står idag för 30 procent av den totala utrikes färjetrafiken.

Danmark är alltså störst. Samtidigt är det resandet på just Danmark som minskat mest. I tabell 1 syns den väldiga effekt Öresundsbron fick på färjetrafiken: en nedgång på ungefär nio miljoner passagerare på bara två år. Efter en i sammanhanget mycket begränsad återhämtning i början av 2000-talet, har volymerna sedan mitten av det förra decenniet fallit oavbrutet så när som på ett år. Detta kan enklast förstås som pendangen till den stadigt ökande person- och lastbilstrafiken över bron. Möjligen är annat än en trendmässigt vikande färjetrafik på Danmark heller inte vänta de närmaste åren. Detta gäller emellertid enbart sträckan Helsingborg–Helsingör vilken naturligt nog är hårdast utsatt för konkurrensen. Då volymerna över sundet är mycket stora, påverkar utvecklingen i hög grad totalsiffrorna för Danmark.

Givetvis berörs färjetrafiken också av andra faktorer än bron. Så kan 2010 års minskning förklaras av att en av linjerna som trafikerar Helsingborg–Helsingör lades ned. Bolaget ifråga hade gjort stora satsningar på nytt tonnage och mer lyxbetonade båtar för "turande" över sundet. Marknaden för denna typ av resande visade sig inte desto mindre vara otillräcklig. Eftersom händelsen tycktes vara specifik och av engångskaraktär, spekulerade vi därför i fjolårets rapport om det möjligen kunde vara så att den trendmässigt negativa utvecklingen på Danmark, främst då sträckan Helsingborg–Helsingör, trots allt var bruten. Siffrorna för 2011 ger dock knappast stöd för den tanken. Minskningen är visserligen inte alls i samma storleksordning som de föregående åren, men den passar likväl in i den allmänna tendensen av relativ förskjutning mot brotrafik.

Den danska arbetslösheten har mer än fördubblats sedan 2008 och den ligger idag på sin högsta nivå sedan mitten av 1990-talet (OECD 2012). Det förefaller inte osannolikt att pressade ekonomiska marginaler till följd av arbetslösheten kan ha påverkat danskarnas res- och semestervanor. Även valutarörelser har betydelse. Det låter måhända lite märkligt då det kan tyckas som att valutarörelsernas effekter

borde ta ut varandra och därmed lämna resandet opåverkat: dyrare för svenskarna betyder ju billigare för danskarna och vice versa. Ändå tyder erfarenheten på att svenskarna är mer valuta- och priskänsliga än danskarna. Logiken är att alkoholinköp utgör ett starkt motiv bakom svenskarnas resor till Danmark, samtidigt som det inte finns något motsvarande som särskilt lockar danskarna till Sverige. På så sätt kan troligen en stor del av nedgången 2009 förklaras: den svenska kronan försvagades mot den danska under året och med det blev också dansk alkohol relativt dyrare. Intresset för att importera alkohol svalnade bland svenskarna, som istället för att ta båten över sundet gick till Systembolaget. Men hur ska vi då förklara att trafiken mellan Helsingborg och Helsingör minskade även ifjol, då den svenska kronan åter stärktes mot den danska och då det inte, såsom 2010, skedde någon dramatisk förändring av linjerna? Rimligen har andra påverkansfaktorer varit så starka att de eliminerat valutarörelsens positiva effekt och mer därtill. Med antagandet om att Öresundsbron utövar ett så hårt konkurrenstryck att vikande färjevolym över sundet är att betrakta som det normala, är det möjligt att tolka fjolåret som en kombination av en negativ trend och en positiv valutaeffekt, vilket sammantaget ledde till en mindre än genomsnittlig trafikminskning. 2011 föll volymerna i Öresund med drygt 200 000, något som kan jämföras med det årliga medelvärdet på nästan 400 000 under perioden 2001–2010. Utanför Öresundsområdet gick Danmarkstrafiken bättre: linjerna Göteborg–Fredrikshamn och Ystad–Rønne ökade 2011, den senare med 70 000 passagerare.

Öresundsbron har även påverkat Tysklandstrafiken negativt. Utvecklingen är inte lika dramatisk som för Danmark, men tveklöst har trenden varit vikande – om än med relativt stora årliga variationer – under hela 2000-talet. Det förefaller troligt att också ökad konkurrens från lågprisflyget påverkat färjevolymerna. De senaste fem åren har passagerare i luftfart mellan Sverige och Tyskland ökat med 13 procent (Transportstyrelsen 2012b). Under 2010 vände färjetrafiken på Tyskland uppåt en aning, för att under fjolåret åter falla tillbaka.

Polen hade fram till 2007 en stabil passagerartillväxt, därefter följde ett ras på mer än 10 procent under två år. I förfjol ökade emellertid trafiken så kraftigt att antalet passagerare till och från vår södra granne åter översteg miljonen. Under 2011 steg volymerna återigen (4 procent) vilket betyder att trafiken numera är något större än 2007, då den tidigare toppen noterades. Med tanke på vad vi i rapportens inledningsavsnitt konstaterade om den stora ökningen i antal gästrätter från Polen, är det inte att förvånas över att också passagerartrafiken till sjöss stigit. Väl att märka är den relativa förskjutning som skett från svenska till polska resenärer, rimligen ett uttryck för att realinkomsterna i Polen stigit för flera grupper.

Trafiken på Finland var som störst under mitten av 2000-talet men volymutvecklingen visar ingen entydig tendens över tid. Ifjol minskade antalet passagerare med 140 000. En delförklaring är att flera fartyg hade ovanligt långa dockningstider under 2011, framför allt gällde detta Ålandstrafiken. Det innebar färre turer och naturligt nog också färre passagerare totalt. Däremot märktes ingen minskning i antalet passagerare per tur.

Norgemarknaden karaktäriserades länge av till synes slumpmässig variation: uppgång ett år, nedgång ett annat. De tre senaste åren har emellertid färjetrafiken minskat med en femtedel. Möjligen är detta en effekt av att den nya bron över Svinesund tar allt mer trafik (Svinesundsforbindelsen 2012).

Av tabellen framgår att förra årets volymtillväxt på Estland, Lettland och Litauen endast var en fortsättning på dessa marknadens positiva utveckling under hela 00-talet. De baltiska staternas volymer är fortfarande jämförelsevis små, vilket gör att även mindre ändringar i absoluta tal har stor inverkan på den relativa utvecklingen. Med detta sagt kan vi ändå konstatera att tillväxten varit mycket kraftfull. Den estniska marknaden växte med 11 procent i fjol, och sedan 1999 har den mer än fördubblats. Om trenden håller i sig kommer Estland redan i år att passera en miljon passagerare och hamna i paritet med Norge och Polen. Lettland och Litauen har gått från nästan ingen trafik alls kring millenniumskiftet till dagens volymer; volymer som dessutom tycks varit ständigt ökande. Under 2011 var tillväxten på Lettland och Litauen 21 procent respektive 4 procent.

2011 öppnades en ny marknad inom passagerarrederinäringen, den på Ryssland (ej med i tabell 1). Närmare 140 000 passagerare reste mellan Stockholm och Sankt Petersburg under perioden 1 april–31 december 2011.

Inrikestrafiken på Gotland och Ven har haft en anmärkningsvärd stabil utveckling. Relativt små ökningar år från år utan avbrott, ledde till att volymerna växte med en halv miljon, eller drygt 30 procent, mellan 1999 och 2010. Ifjol följde emellertid inrikestrafiken den allmänna utvecklingen inom branschen och backade således svagt. Därmed bröts en tolvårig konstant trafikökning då resandet på Gotland, som står för den största delen av inrikestrafiken, minskade något. En delförklaring till trendbrottet är förmodligen att kronan steg i värde under 2011. Med starkare krona blir det billigare att semestra utomlands och potentiella Gotlandsbesökare föredrog därför varmare breddgrader. Denna tendens förstärktes troligen av att den svenska sensommaren blev ovanligt regnig med flera nederbördsrekord (SMHI 2011).

Tabell 1: Antal passagerare i färjetrafik efter land – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige (tusental). Åren 1999–2011

	Danmark	Finland	Tyskland	Sverige*	Norge	Polen	Estland	Lettland	Litauen
1999	23.597	9.391	2.780	1.490	1.284	749	436	40	4
2000	19.702	9.066	2.636	1.552	1.332	800	457	28	4
2001	14.726	8.799	2.425	1.576	1.285	783	329	8	18
2002	15.000	8.899	2.481	1.685	1.342	800	443	45	30
2003	15.053	9.128	2.708	1.754	1.353	803	495	97	43
2004	15.018	9.376	2.579	1.764	1.344	934	680	135	54
2005	14.110	9.702	2.340	1.778	1.306	947	782	122	82
2006	13.795	9.637	2.363	1.801	1.278	1.012	719	169	91
2007	14.028	9.442	2.507	1.853	1.304	1.040	703	328	99
2008	13.823	9.394	2.408	1.895	1.431	941	795	428	108
2009	12.147	9.434	2.071	1.960	1.300	904	848	577	96
2010	11.167	9.396	2.112	1.973	1.241	1.021	886	657	115
2011	11.080	9.255	2.032	1.900	1.149	1.062	980	794	119

Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

* Med Sverige avses passagerartrafiken på Gotland och Ven.

Anmärkning: Antalet passagerare är avrundat till närmaste 1000-tal. Siffrorna visar tusentals passagerare vilket tolkas som att, exempelvis, Danmark hade 23,597 miljoner passagerare år 1999. Samma år hade Litauen 4 000 passagerare.

Av Passagerarrederiernas resenärer var strax över hälften fast boende i Sverige. Med antagandet att samma fördelning är giltig även för icke-medlemmar, betyder det att av 28,5 miljoner passagerare år 2011 så var ungefär 15,5 miljoner Sverige-boende. Övriga 13 miljoner resenärer var bosatta i främst Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.

Tabellen nedan ger en kompletterande bild över passagerartrafiken, fördelad på de större hamnarna.

Tabell 2: Trafik i de största svenska hamnarna efter antal passagerare (tusental). Rangordning efter 2011 års siffror. Åren 2007–2011.

	2007	2008	2009	2010	2011	Förändring 2011/2007
Stockholm	8.127	8.677	9.089	9.085	9.124	12%
Helsingborg	10.966	10.911	9.415	8.540	8.339	-24%
Ystad	1.878	1.857	1.823	1.770	1.913	2%
Göteborg	2.091	1.845	1.722	1.687	1.637	-22%
Gotlands hamnar	1.565	1.583	1.629	1.653	1.598	2%

Källa: SIKA 2009c, Trafikanalys 2011b och Sveriges Hamnar 2012

Anmärkning: Kryssningstrafiken ingår inte i tabellen.

I den officiella statistiken har Visby ersatts av Gotlands hamnar och vi har därför gjort detsamma. När Visby tidigare rapporterades inräknades dock även övriga hamnar på Gotland, varför statistiken är jämförbar över tid.

Helsingborg hade länge en ohotad position som landets största hamn. Så sent som 2007 var passagerarantalet i Helsingborg 35 procent högre än i den näst största hamnen, Stockholm³. Men nu är rollerna ombytta: Öresundsresandet har minskat samtidigt som Östersjön stärkt sin position; huvudstaden har numera landets största hamn för passagerartrafik.

Göteborgs hamn är utan konkurrens Skandinaviens viktigaste vad gäller godstransporter. På passagerarsidan har Göteborg de senaste åren emellertid passerats av Ystad. Baserat på utvecklingen 2007–2010 spådde vi i fjolårets rapport att även Gotland, inom bara ett år, skulle gå om Göteborg. Den förväntningen kom emellertid på skam, då den positiva utvecklingen på Gotland bröts.

Tabell 2 bekräftar i stort sett vad vi redan sett, och den understryker bara att trafiken går jämförelsevis svagt i Öresund och starkt över Östersjön.

Totalt ökade antalet passagerare i svenska hamnar under 2011, men ökningen var marginell (Sveriges Hamnar 2012).



³ Med Stockholms hamn avses innerstadshamnarna Värtahamnen och Stadsgården. Kapellskär och Nynäshamn, båda med stora passagerarvolym, ingår inte.

Färjeflottan

I svenska vatten genomfördes 112 000 färjeturer under 2011. Antalet turer var något lägre än året innan. Inrikestrafiken oräknad gick dessa turer till och från tjugofyra hamnar i nio länder.

Tabell 3: Antal turer i färjetrafik – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige. Åren 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Turer	150.100	153.200	141.800	113.400	112.000

Källa: ShipPax Information

Anmärkning: Antalet turer är avrundade till närmaste 100-tal.

Den stora minskningen i antalet turer mellan 2008 och 2010 kan nästan helt tillskrivas den svaga utvecklingen i Öresund.

Flottan bland Passagerarrederiernas medlemmar bestod 2011 av 73 fartyg. Medlems-kåren har förskjutits under åren varför tabellen inte är en perfekt spegling av hela branschen. Förra året fick Passagerarrederierna ytterligare medlemmar och numera är det bara en handfull fartyg som ägs eller drivs av rederier utanför föreningen.

Tabell 4: Antal fartyg – till och från, samt inom Sverige. Medlemmar i PRF. Åren 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Fartyg	61	60	62	60	73

Källa: Passagerarrederiernas förening

Lastfordonstransporterna fortsatt uppåt

Den globala konjunkturedgången 2008/2009 slog hårt mot passagerarrederi-näringsens lastfordonstrafik; volymerna minskade med 16 procent på bara ett år. Under 2010 ökade emellertid trafiken åter – drygt 120 000 fordon eller 6 procent. Ifjol fortsatte volymerna att stiga, om än med mer måttliga 3 procent. Variationerna mellan de olika delmarknaderna var betydande. Den relativt största ökningen, närmare 20 procent, stod Baltikum för. I absoluta tal växte Polen mest. I kontrast minskade trafiken såväl inrikes som på Tyskland och Norge. I dessa avseenden följde alltså lastfordonstrafiken samma mönster som passagerartrafiken. Värt att notera är dock att lastvolymerna på Danmark och Finland växte något, trots att dessa länder stod för den största minskningen på passagerarsidan.

Personbils- och busstrafiken minskade däremot något under fjolåret. Här var variationerna ännu större än på lastbilssidan vilket gör att de genomsnittliga förändringarna mellan 2010 och 2011, som presenteras i tabell 5, döljer lika mycket som de visar. Bland annat som ett resultat av de långa dockningstiderna för fartyg på Åland minskade den finska personbilstrafiken, medan däremot Estland, Lettland och Polen gick starkt framåt.

Tabell 5: Transporterade fordon i färjetrafik. Åren 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011	Förändring 2011/2010
Personbilar	5.006.000	4.949.100	4.813.800	4.711.100	4.591.200	-3%
Bussar	71.800	64.300	57.400	59.800	59.200	-1%
Lastfordon	2.461.500	2.481.700	2.096.600	2.219.000	2.280.300	3%

Källa: ShipPax Information

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 100-tal.

Anställda i Passagerarrederierna

Under 2011 låg det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna strax över 10 000 personer. Drygt hälften av dessa var bosatta i Sverige. Då medlemmar både tillkommit och fallit ifrån under åren, ska man vara försiktig med att tolka tabellen som ett uttryck för hela färjerederinäringens utveckling.

Tabell 6: Anställda inom färjetrafik. Medlemmar i PRF. Åren 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Ombordanställda	7.840	7.930	8.680	8.370	8.790
...varav boende i Sverige	3.830	4.090	3.900	3.790	4.250
Landanställda i Sverige	1.280	1.290	1.340	1.270	1.380
Totalt antal anställda i Sverige	5.110	5.380	5.240	5.060	5.620
Totalt antal anställda	9.120	9.220	10.020	9.640	10.170

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 10-tal. Med tillgång till bättre data har siffrorna reviderats nedåt för åren 2007–2010. För det totala antalet anställda innebär det en minskning med ungefär 500 personer (jämför tidigare års rapporter från Passagerarrederierna).

Sysselsättningen, mätt i årsarbeten, inom den svenska turistnäringen som helhet låg under 2010 på 162 000. Trenden har varit stigande sysselsättning i branschen under hela 00-talet, med nästan 25 procents ökning sedan år 2000. Under samma period steg den totala sysselsättningen i landet med 5 procent (Tillväxtverket 2011). Turistnäringens relativa betydelse har alltså ökat.



Passagerarrederierna marknadsför Sverige

Den sammanlagda marknadsföringsbudgeten för Passagerarrederiernas medlemmar uppgick till 620 miljoner kronor under 2011. Drygt hälften, eller 317 miljoner kronor, satsades på utländska marknader, med syftet att få turister att välja Sverige som semester mål. Lejonparten av utlandssatsningen riktades mot Sveriges närområde – Norden, Baltikum, Polen och Tyskland – men marknadsföringen nådde även Ryssland och mer avlägsna länder såsom USA och Kina.

Tabell 7: Marknadsföring (miljoner kronor, löpande priser). Medlemmar i PRF. Åren 2007–2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Marknadsföring	575	599	619	635	620
...varav utomlands	273	284	293	314	317

Källa: Passagerarrederiernas förening

Svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands uppgår till 140 miljoner kronor, eller ungefär 15 kronor per medborgare, för 2012 (Proposition 2011/12:1). Med hänsyn taget till folkmängd satsar våra nordiska grannländer ungefär tre gånger så mycket statliga resurser (Sveriges Hotell & Restaurangföretagare 2008)⁴.

Turistnäringen omsatte totalt 255 miljarder kronor i Sverige år 2010 – en ökning med drygt 3 procent jämfört med 2009. Turismens andel av Sveriges BNP var 2,9 procent (Tillväxtverket 2011). Denna siffra, som på det hela taget varit konstant under 2000-talet, är något lägre än det europeiska genomsnittet på ungefär 4 procent av BNP (SOU 2004:17).

Utländska besökares konsumtion i Sverige, det så kallade exportvärdet, uppgick 2010 till 87 miljarder kronor – en ökning med 114 procent i löpande priser sedan år 2000. Detta betyder exempelvis att rese- och turistbranschens exportvärde numera är mer än dubbelt så stor som personbilsindustrins. Turistnäringen är dessutom den enda exportgren som ger direkta momsintäkter till statskassan. För 2010 uppgick momsen på utländska besökares konsumtion till 12,8 miljarder kronor, en statsinkomst som har stigit i takt med exportvärdet (Tillväxtverket 2011).

År 1993 var värdet av svensk konsumtion i utlandet nästan 70 procent högre än värdet av utländsk konsumtion i Sverige. Fram till 2010 har detta gap minskat och importvärdet är nu endast 20 procent högre än exportvärdet (Tillväxtverket 2011). Sverige har länge varit ett land som man främst reser från, inte till. Men trenden sedan 20 år tillbaka är alltså att turismen till Sverige växer snabbare än turismen från Sverige.

⁴ Åtminstone var förhållandet sådant några år in på 2000-talet. Uppdragen som de statliga organisationerna har skiljer sig dock åt mellan länderna, varför en direkt jämförelse inte är helt rättvis.

Utländska besökare i Sverige lägger ansenliga summor på bland annat hotell och vandrarhem, restauranger och shopping, även om det inte finns någon aktuell undersökning som visar mer precist hur stora utläggerna är. Däremot vet vi att svenska affärsresenärer spenderar i genomsnitt närmare 2000 kronor per person och dygn vid resor inom Sverige. Motsvarande siffra för en fritidsresenär var drygt 400 kronor (Tillväxtverket 2011).

Enligt Stockholms Hamnar bistod färjeresenärerna Stockholms län med en konsumtion på 5,5 miljarder kronor under 2009 (Stockholms Hamnar 2010), vilket motsvarar mer än en femtedel av besöksnäringens totala omsättning i länet. Till detta kan läggas indirekta, positiva effekter på sysselsättningen inom turistnäringen: 4 200 årsarbeten beräknas färjeresenärernas konsumtion bidra till (Stockholms Hamnar 2009; Stockholm Visitors Board 2009).

Passagerarrederierna erbjuder inte bara för turistnäringen nödvändiga transporter, de är också stora kunder till hotell, restauranger, callcentra, reklam- och transportföretag. Bara inköpen av proviant från svenska leverantörer översteg 2,2 miljarder kronor under 2011. Till detta kan läggas köp av service, reparationer och stuveriverksamhet samt erlagda hamn- och farledsavgifter för, försiktigt räknat, ytterligare en miljard kronor. Passagerarrederiernas lönekostnader för ombord – och landanställda i Sverige uppgår till 1,5 miljarder kronor, med en återigen varligt hållen beräkning.



Färjerederibranschen de närmaste åren

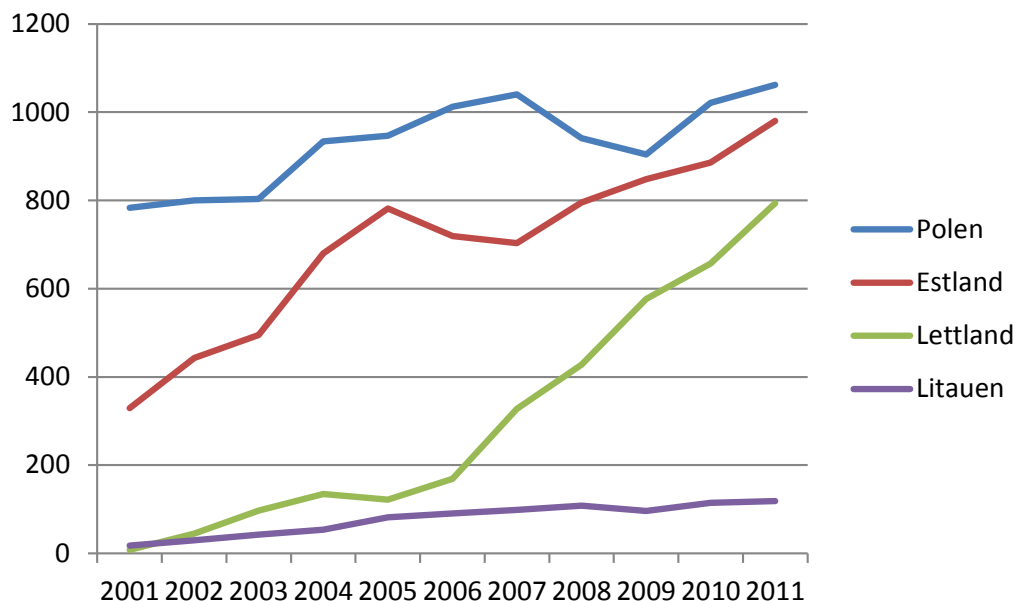
Det är svårt att sia, som bekant i synnerhet om framtiden, men avslutningsvis ska vi ändå göra ett försök.

Som vi redan påpekat är Danmark den största marknaden för svensk passagerarrederiäring och inget tyder på att det skulle förändras inom en snar framtid. När det är dags att summera 2012 kommer säkerligen den dåliga vintern i de svenska fjällen att visa sig: de danskar som normalt tar sig till Sverige för att åka skidor har knappast funnit det mödan värt detta barmarksår, något som naturligtvis påverkar färjetrafiken mellan länderna. På lite längre sikt ser det emellertid ljusare ut, åtminstone på de linjer som ligger utanför Öresundsområdet och som därmed mindre berörs av konkurrensen från Öresundsbron. Om de historiska växlingarna på arbetsmarknaden har något att säga också om framtiden, så kommer inte den danska arbetslösheten att ligga kvar på dagens rekordnivåer; den kommer att sjunka framöver. Och lägre arbetslöshet betyder ökad köpkraft och högst troligt även ökat resande.

Finland är jämte Danmark otvivelaktigt vad man kan kalla en mogen marknad. Vi förväntar oss inga dramatiska förändringar framöver, varken i positiv eller i negativ riktning. Eftersom fjolårets minskning till delar berodde på ovanligt långa dockningstider, finns det dock skäl att tro på ett litet plus i år. Möjligen kan det nya, större fartyg som sätts in på sträckan Stockholm–Åbo i januari 2013 bidra till att öka resandet.

Vi har konstaterat att det under den senaste 10-årsperioden skett en relativ förskjutning mot marknader i öst och sydost. Det är Baltikum och Polen som växer, från och med ifjol även Ryssland. Lite talar för att denna utveckling skulle brytas inom det närmaste. Dessa länder har en växande grupp människor med tillräckligt stor köpkraft för att efterfråga Sverigesemester. Till detta ska läggas det intresse som finns från svenskt håll att besöka en del av vårt närområde som under lång tid tedde sig kulturellt och politiskt avlägset, och i viss mån fortfarande upplevs så. Framför allt gäller detta Baltikum, men Ryssland kan säkert få en liknande roll på sikt. Den nystartade trafiken på Ryssland nådde redan ifjol närmare 140 000 passagerare och här finns nog anledning att vänta sig ökade volymer även på kort sikt.

Diagram 2: Passagerar utvecklingen på Polen och Baltikum (i tusental).



Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Svensk Turism AB⁵ har formulerat en vision för svensk besöksnäring: år 2020 ska turismen omsätta 500 miljarder kronor – i runda tal en fördubbling jämfört med idag – samtidigt som arbetstillfällena på årsbasis ska ha ökat med 100 000 till 260 000. Huruvida denna vision blir verklighet är en öppen fråga, men klart är att passagerarrederinäringen här har en viktig roll. Det är utländsk turistkonsumtion som vuxit snabbast de senaste tio åren, samtidigt som det är denna del av turismen som antas växa snabbast också fortsättningsvis. Och som vi redan konstaterat: det transportslag som befordrar den största andelen av utländska besökare till Sverige är sjötrafiken. Men passagerarrederinäringens roll är större än så. Genom de stora summor som varje år satsas på marknadsföring utomlands bidrar sjötrafikens företrädare till att öka turismen till Sverige, alldeles oavsett om resan hit sker med bil, färja eller flyg.

Med de senaste årens satsning både på nya linjer och nytt tonnage har den svenska färjebranschen redan idag kapacitet för betydligt fler passagerare. Med andra ord: passagerarrederinäringen står redo att ta sitt ansvar för att visionen om fördubblad turism ska bli verklighet.

⁵ Svensk Turism AB representerar den svenska besöksnäringen. Bolaget äger tillsammans med staten VisitSweden, ett företag som arbetar med att marknadsföra varumärket Sverige.

Rederier och linjenät

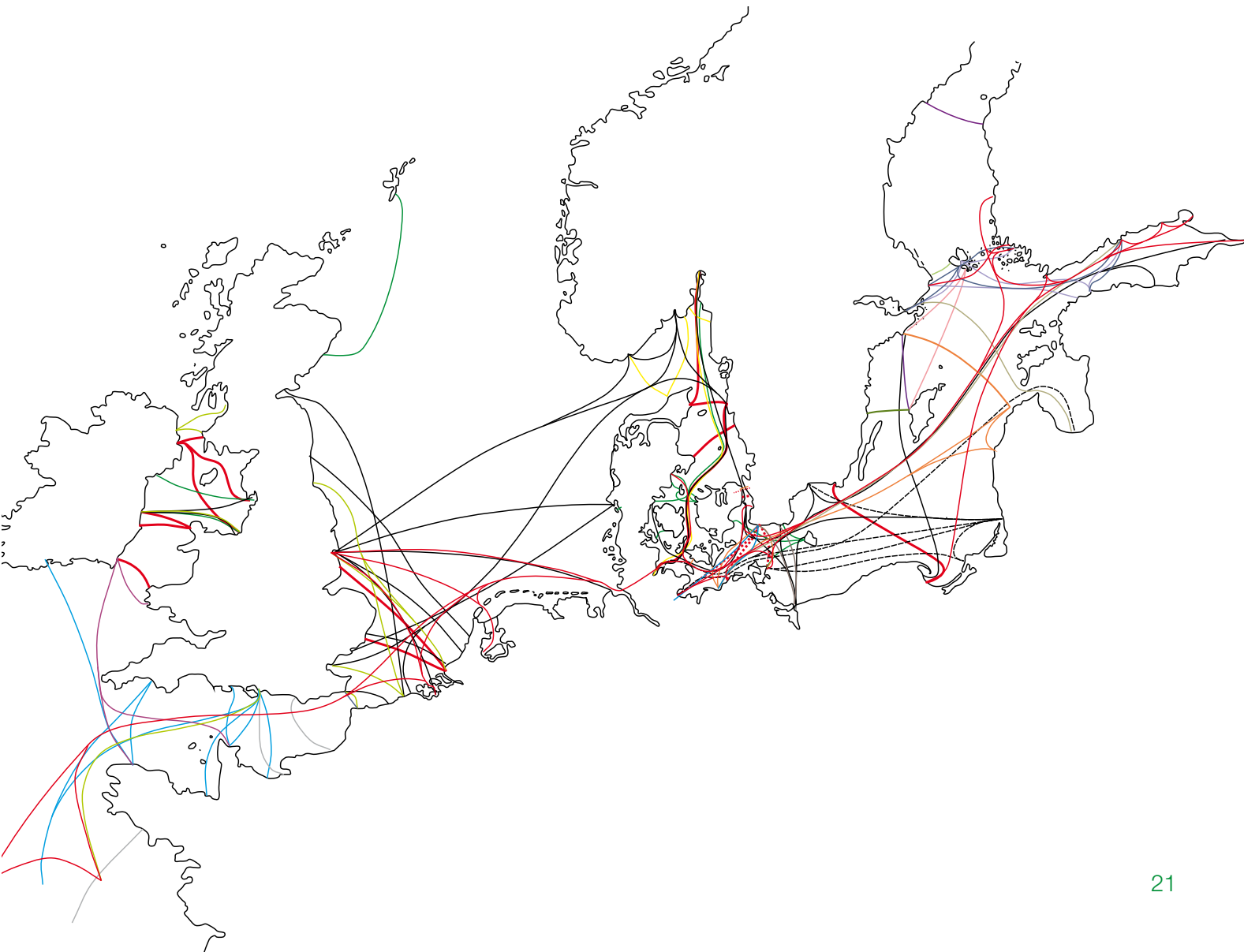
Följande rederier har som medlemmar i Passagerarrederierna medverkat med statistik till rapporten:

Birka Cruises AB
 DANSKE FAERGER A/S
 Destination Gotland
 DFDS Seaways
 Eckerö Linjen
 Finnlines/NordöLink
 Polferries – Polish Baltic Shipping Co.
 RG Line Oy Ab
 Tallink Silja AB
 Stena Line AB/Scandlines
 TT-Line
 Unity Line
 Ventrafiken AB
 Viking Line Skandinavien AB

Rederierna trafikerar linjerna:

Grisslehamn – Eckerö
 Göteborg – Fredrikshamn
 Göteborg – Kiel
 Göteborg – Travemünde
 Helsingborg – Helsingør
 Kapellskär – Mariehamn
 Kapellskär – Mariehamn – Åbo
 Kapellskär – Naantali
 Kapellskär – Paldiski
 Karlshamn – Klaipėda
 Karlskrona – Gdynia
 Malmö – Travemünde
 Nynäshamn – Gdańsk
 Nynäshamn – Ventspils
 Nynäshamn – Visby
 Oskarshamn – Visby
 Stockholm – Mariehamn

Stockholm – Mariehamn – Helsingfors
 Stockholm – Mariehamn – Riga
 Stockholm – Mariehamn – Tallinn
 Stockholm – Mariehamn – Visby
 Stockholm – Mariehamn – Åbo
 Stockholm – Riga
 Stockholm – Tallinn
 Trelleborg – Rostock
 Trelleborg – Sassnitz
 Trelleborg – Świnoujście
 Trelleborg – Travemünde
 Umeå – Vasa
 Varberg – Grenå
 Ven – Landskrona
 Ven – Köpenhamn
 Ystad – Rønne
 Ystad – Świnoujście



Referenser

NUTEK (2007). Fakta om svensk turism och turistnäring - 2007 års upplaga. Stockholm, NUTEK.

OECD (2012). "Labour Force Statistics (MEI)". Hämtad 2012-03-20 från www.stats.oecd.org

Proposition 2011/12:1 Budgetproposition för 2012, Utgiftsområde 24.

Reseforum, R. (2007). Transporter och besöksmål. Stockholm, NUTEK: 121.

SCB (2009). Nationalräkenskaper, tredje kvartalet 2009: "Fortsatt låg BNP-nivå men fallet har upphört." Pressmeddelande. 2009-11-27.

SCB (2010). Statistiska Centralbyråns kundtidning nummer 2, 2010.

SIKA (2009a) "Bantrafik 2008". Hämtad 2010-02-26 från www.sika-institute.se

SIKA (2009b) "Bantrafik 1870-2008". Hämtad 2010-02-26 från www.sika-institute.se

SIKA (2009c) "De största hamnarna i Sverige 2008, efter antal passagerare". Hämtad 2011-04-08 från www.sika-institute.se

SMHI (2011) "Augusti 2011 – himlen öppnade sig och regnet föll". Hämtad 2012-03-08 från www.smhi.se/klimatdata

SOU (2004:17). Turistfrämjande för ökad tillväxt. Stockholm, Näringsdepartementet.

Stockholms Hamnar (2010) "Ett rekordår för Stockholms Hamnar". Pressmeddelande 2010-03-17. Hämtad 2010-03-21 från www.stockholmshamnar.se

Stockholms Hamnar (2009). Färjeresenärernas betydelse för Stockholmsregionen 2008-2009. Stockholm.

Stockholm Visitors Board (2009). Fakta om besöksnäringen i Stockholm. Statistik för 2008 samt fram till augusti 2009. Stockholm.

Svensk Turism AB (2010). Nationell strategi för svenska besöksnäring. Hållbar tillväxt för företag och destinationer.

Sveriges Hotell & Restaurangföretagare (2008). "Sälj Sverige. Framtiden finns i besöksnäringen!". Hämtad 2010-03-09 från www.shr.se

Svinesundsforbindelsen (2012). "Økende trafikk". Hämtad 2012-03-23 från www.svinesundsforbindelsen.no

Tillväxtverket (2011). Fakta om svensk turism 2010. Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan.

Tillväxtverket (2012a). "Tabell 1 Gästnätter per marknad/land 2011"
Hämtad 2012-02-27 från www.tillvaxtverket.se

Tillväxtverket (2012b). "Turiståret 2011: Fler långväga besökare och ökade logi-intäkter". Bilaga till pressmeddelande 2012-02-03. Hämtad 2012-02-27 från www.tillvaxtverket.se

Trafikanalys (2011a). "Bantrafik 1870-2010". Hämtad 2012-02-27 från www.trafa.se

Trafikanalys (2011b). "De största hamnarna i Sverige jan-dec 2010 efter hanterad godsmängd och antal passagerare" Hämtad 2011-04-08 från www.trafa.se

Transportstyrelsen (2009). Luftfartens årsbok 2008

Transportstyrelsen (2010). "Trafikstatistik svenska flygplatser 2009".
Hämtad 2010-02-25 från www.transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen (2012a). "Trafikstatistik svenska flygplatser 2011".
Hämtad 2012-02-27 från www.transportstyrelsen.se

Transportstyrelsen (2012b) "Avresande passagerare i utrikes trafik efter land för första landningsflygplats efter start från svenska flygplatser 2007-2011".
Mejlkorrespondens med Transportstyrelsen 2012-03-22.

World Economic Forum (2011). Travel and Tourism Competitiveness Report 2011.
Hämtad 2011-03-29 från www.weforum.org

Öresundsbron (2010). "Bokslutskommuniké 2009: Öresundsbron visar positivt resultat för första gången". Pressmeddelande 2010-01-29. Hämtad 2010-02-25 från www.oresundsbron.com

Öresundsbron (2012). "Förbättrat resultat trots ekonomisk oro i omvärlden". Pressmeddelande 2012-01-31. Hämtad 2012-02-27 från www.oresundsbron.com

I övrigt bygger rapporten på uppgifter från Passagerarrederiernas förening (www.passagerarrederierna.se) och ShipPax Information (www.shippax.se)



Passagerarrederierna

Passenger Shipping Association

Jan Kårström, ordförande Passagerarrederiernas
förening, tel 0723 - 583 275

Per-Erling Evensen, styrelseledamot Passagerar-
rederiernas förening, tel 070 - 552 51 57

Kansli:

Passagerarrederierna, Södra Hamngatan 53,
Box 330, 401 25 Göteborg, tel 031 - 62 95 56
