



Passagerarrederierna

- inom Svensk turism • april 2011

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 Gotlandstrafiken.

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

Passagerarrederierna nyckel till Sveriges framtid som turistnation

Det fanns en tid då Sverige i första hand var ett land man reste ifrån. Så är det inte längre.

Sverige är idag ett attraktivt resmål och rankas i år av World Economic Forum som det femte mest konkurrenskraftiga turistlandet i världen. Och Sveriges turistbransch omsätter idag över 250 miljarder kronor eller cirka 3 procent av BNP.

Så att locka fler turister till vårt land är med andra ord av högsta vikt för vårt välstånd som nation.

Det är också mot bakgrund av detta som Svensk Turism AB, som tillsammans med staten äger Visit Sweden, har satt upp som vision att Sverige till år 2020 ska fördubbla omsättningen från turistnäringen till 500 miljarder samt att antalet arbetstillfällen i turistnäringen ska öka med 100 000 till 260 000.

Givet att det främsta transportslaget för turister som ska ta sig till Sverige är passagerarfärja, så vilar det ett tungt ansvar på oss i färjerederibranschen om vi ska ha en chans att nå detta ambitiösa mål.

Kan vi leva upp till detta ansvar? Ja, färjerederibranschen i allmänhet och Passagerarrederierna i synnerhet har gjort och gör stora ansträngningar för att öka Sveriges tillgänglighet som resmål.

De senaste sex åren har Passagerarrederiernas medlemmar investerat 11,7 miljarder i nya fartyg och i upprustning av befintliga. I år har vi sett Stena Lines nya jättefartyg Stena Germanica sjösättas, och precis innan jul tillkännagav Viking Line beställningen av ett naturgasdrivet fartyg till Åbolinjen som sätts in vid årsskiftet 2012/2013. Bara det senare beräknas kosta cirka 2,2 miljarder kronor.

Självklart kan man inte bara sjösätta fartyg och förvänta sig att passagerarna ska komma. Det gäller att ha rätt produkt och erbjudande. Och det gäller att synas och höras. Det finns ju trots allt fler länder att åka till.

Förvisso är vi i färjerederibranschen tacksamma för den marknadsföring som svenska staten genom Visit Sweden gör i utlandet för att locka fler besökare till Sverige, en investering på cirka 140 miljoner kronor under 2011.

Men faktum är att det är Passagerarrederiernas medlemmar som tar täten när det gäller att marknadsföra Sverige i utlandet, med en sammanlagd marknadsföringsbudget på 635 miljoner kronor under 2010, varav 314 miljoner kronor satsades i utlandet.

Detta är pengar som inte bara kommer färjerederinäringen till del utan hela den svenska turistbranschen gagnas när våra passagerare går iland och går på shoppingtur eller tar in på hotell.

I det sammanhanget kan nämnas att färjerederierna är turisternas favorit när de ska ta sig till Sverige. 26,6 miljoner passagerare på färjerederiernas utrikeslinjer kan jämföras med 20,8 miljoner passagerare på utrikesflyget.

Vi inom färjerederibranschen är beredda att ta vårt ansvar för att stärka Sverige som turistnation under de kommande åren.

Jan Kårström
Ordförande Passagerarrederierna

Rapporten i korthet

Rapporten avhandlar 2010 då Sverige hade tagit sig ur den djupa lågkonjunktur som inleddes med finanskrisen i september 2008. För färjerederibranschen var 2010 ett år med god trafik på alla marknader utom två.

- Färjetrafiken till och från Baltikum växte med 9 procent under 2010 till 1,7 miljoner passagerare. Störst var ökningen på Litauen, hela 20 procent.
- Volymerna på Polen översteg under fjolåret en miljon passagerare efter en ökning om 13 procent jämfört med 2009. Polentrafiken är därmed i det närmaste lika stor som 2007, innan finanskrisen slog till.
- Trafiken på Tyskland samt Gotland och Ven ökade något, medan Finlandstrafiken låg stilla på 9,4 miljoner passagerare.
- Totalt transporterade färjerederibranschen 28,6 miljoner passagerare under 2010, en minskning med 2 procent jämfört med 2009.
- Som enda marknader minskade trafiken på Danmark och Norge med 8 respektive 4 procent. En nedlagd linje är huvudorsak till minskningen.
- Stockholm passerade Helsingborg som största passagerarhamn 2010 med 9,1 miljoner passagerare. Ystad har numer fler passagerare än Göteborg.
- Fordonstransporterna vände uppåt under 2010. Lastfordons- och busstrafiken ökade båda med drygt 5 procent medan personbilstrafiken låg still.
- Passagerarrederiernas totala marknadsföring ökade med 3 procent till 635 miljoner kronor under 2010. 314 miljoner av dessa investerades utomlands.

Innehåll

Några statistiska anmärkningar	5
Svensk turism växer. Blandad utveckling för färjerederibranschen	6
Östersjömarknaden växer men Danmarkstrafiken fortsätter minska	10
Färjeflottan	13
Fordonstransporterna åter uppåt	14
Anställda i Passagerarrederierna	15
Passagerarrederierna marknadsför Sverige	16
Färjerederibranschen år 2020	18
Rederier och linjenät.....	21
Referenser	22

Några statistiska anmärkningar

I denna rapport redovisas data av två slag. Dels över hela färjerederibranschen, dels över medlemmarna i Passagerarrederiernas förening, som representerar mer än 90 procent av branschen. Likväl, om inget annat anges, är det hela branschen som avses.

Avsikten är att i möjligaste mån spegla färjenäringen i dess helhet, men tillgång till data begränsar i vissa fall undersökningsområdet till Passagerarrederierna. Det torde vara ett överkomligt problem med tanke på medlemsföretagens marknadsomfattning.

Varje år görs drygt 20 miljoner enkelresor med färjor som drivs av Vägverket. Dessa linjer är att betrakta som en del av vägnätet och berörs inte i denna rapport.

Svensk turism växer. Blandad utveckling för färjerederibranschen

År 2009 såg världen en dramatisk nedgång i den ekonomiska aktiviteten. Bland annat som ett resultat av en temporärt svagare kronkurs klarade emellertid svensk turistnäring nedgången väl: när resandet till och inom Europa föll kraftigt, kunde Sverige likväl rapportera en ökning av det utländska besökandet. Med fjolårets mer gynnsamma konjunkturläge fortsatte det utländska besökandet i Sverige, mätt som antal gästnätter¹, att öka. Tillväxten under 2010 låg på 4,1 procent eller drygt en halv miljon gästnätter (Tillväxtverket 2011a; Tillväxtverket 2011b). I absoluta tal var det våra norska grannar som stod för den största ökningen av resandet (nästan 300 000 gästnätter), men i relativa termer ökade det utomeuropeiska resandet mest. De tre största utlandsmarknaderna, den norska, den tyska och den danska, svarar för en god bit över hälften av turistnäringens totala utlandsmarknad (Tillväxtverket 2011a; Tillväxtverket 2011b).

Den starka tillväxten under de senaste åren utgör alls inget trendbrott eller undantag. Tvärtom, sedan 1991 har den utländska turismen till Sverige ökat med mer än det dubbla, vilket i internationell jämförelse är en kraftfull utveckling (Tillväxtverket 2010). I 2011 års ranking av 139 länders konkurrenskraft inom rese- och turistnäringen, presenterat av *World Economic Forum*, hamnar Sverige på femte plats. Sedan förra mätningen 2009 har Sverige passerat både Spanien och Kanada (World Economic Forum 2011).

Turismen har olika betydelse för landets regioner. I absoluta tal, mätt som logiintäkter, är Stockholm överlägset 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 (Tillväxtverket 2010).

Passagerarrederinäringen i Sverige hade under flera år på 2000-talet en positiv utveckling. 2009 års branta konjunkturfäll raderade emellertid ut hela den uppgången. Fjolåret såg totalt sett en måttlig minskning av volymerna – men som vi ska se senare är variationerna på de olika marknaderna betydande.



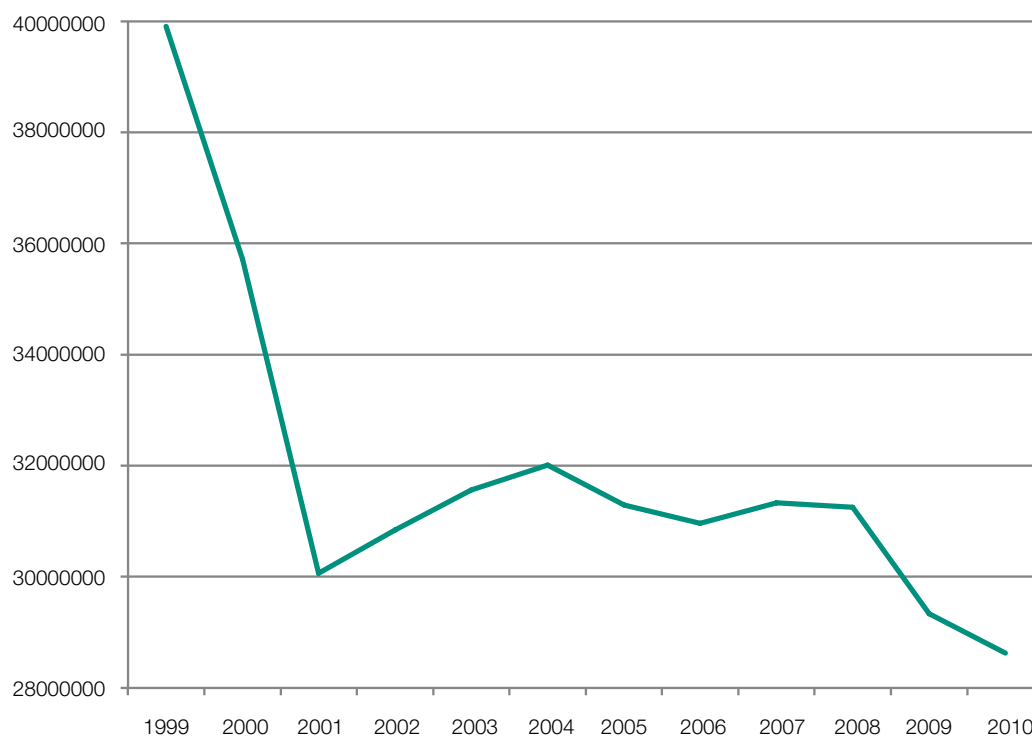
Vad är turism?

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 Innefattande hotell, stugbyar, vandrarhem, campingplatser och privat förmedlade stugor och lägenheter.

Som framgår av diagrammet nedan har passagerarsjöfarten i Sverige upplevt mycket stora volymförändringar under det senaste decenniet.

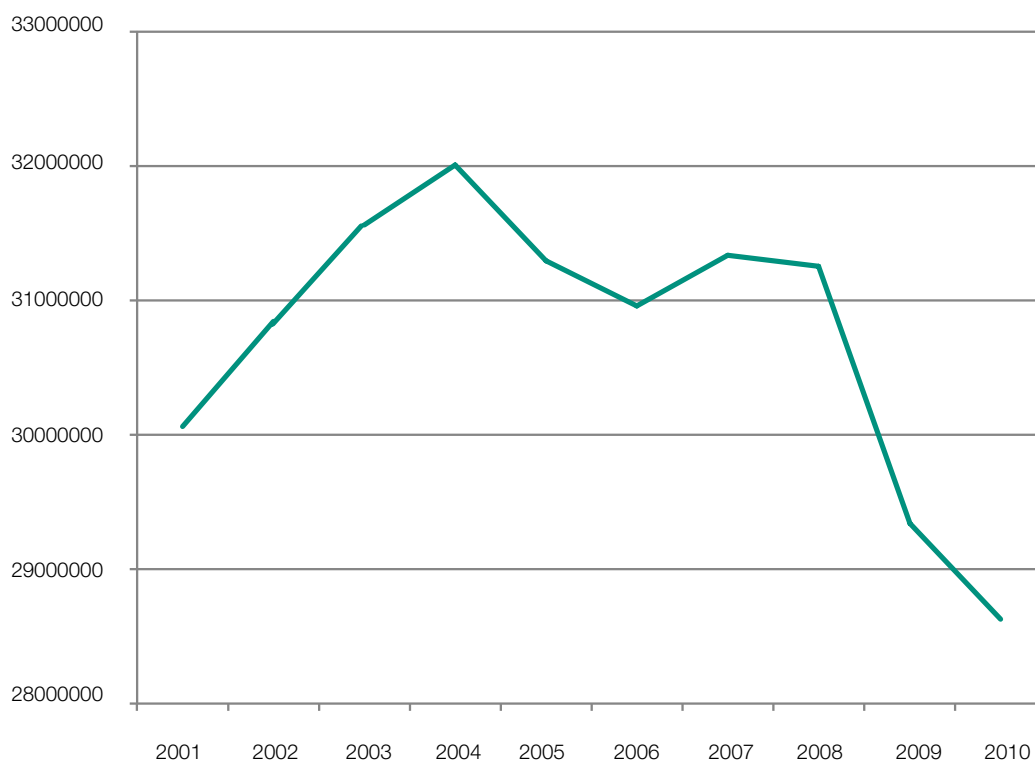
Diagram 1: Antal passagerare i färjetrafik – ankommande och avresande i utrikes trafik, samt avresande i inrikes trafik. Åren 1999–2010



Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Det fria fallet 1999–2001 kan nästan helt tillskrivas uppförandet av Öresundsbron. I samband med att bron öppnades år 2000 försvann samtliga sex linjer mellan Köpenhamnsområdet och Skåne – och med dem drygt fem miljoner passagerare. Färjetrafiken längs hela västkusten drabbades: sträckan Helsingborg–Helsingör tappade uppemot 2,5 miljoner passagerare och Göteborg–Fredrikshamn ungefär en halv miljon. För att utvecklingen efter denna extraordinära händelse inte ska skymmas, visar nästa diagram enbart åren 2001–2010.

Diagram 2: Antal passagerare i färjetrafik – ankommande och avresande i utrikes trafik, samt avresande i inrikes trafik. Åren 2001–2010



Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Mellan 2001 och 2007 steg antalet resenärer 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 kommande år plana ut – sedan gick botten ur världsekonomin vilket är den främsta förklaringen till att ungefär två miljoner passagerare försvann 2009. Även fjolåret innebar krympande volymer, även om minskningen inte var särskilt dramatiskt: från 29,3 miljoner 2009 till 28,6 miljoner 2010.

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.

År 2010 låg det totala antalet transporterade passagerare med flyg på 26,9 miljoner varav 20,8 i utrikestrafiken (Transportstyrelsen 2011). Den senare siffran kan ställas mot färjetrafikens 26,6 miljoner i utrikes sjöfart (ShipPax Information; Passagerarrederiernas Förening).

Även tågtrafiken har vuxit under 2000-talet. Antalet personkilometer² har stigit från 8,2 miljoner år 2000 till 11,3 miljoner år 2009, en ökning med närmare 40 procent (Trafikanalys 2010). 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 krisen föll lastbilstrafiken tillbaka kraftigt, men under fjolåret skedde en lika snabb återhämtning. Öresundsbron hade under 2010 48 procent av lastbilstrafiken över Öresund, den högsta andelen sedan invigningen år 2000 (Öresundsbron 2010; Öresundsbron 2011).

Bland besökare från våra grannländer dominerar färja och bil; detsamma gäller för kategorin utländska semesterresenärer. De utländska affärsresenärerna föredrar däremot i högre grad flyget (NUTEK 2007). För gruppen utländska flerdagsbesökare är andelen som väljer flyg 37 procent, färja 31 procent och bil 23 procent. Bilen dominerar för turistresor inom Sverige med en andel om drygt två tredjedelar (Reseforum 2007).



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

Östersjömarknaden växer men Danmarkstrafiken fortsätter minska

Danmark är med 11,2 miljoner passagerare år 2010, det enskilda land som står för klart flest persontransporter till och från Sverige. Samtidigt är det resandet på just Danmark som minskat, för att inte säga rasat. 1,7 miljoner passagerare förlorades under 2009, varav tre fjärdedelar på vattnet mellan Helsingborg och Helsingör, och under fjolåret försvann ytterligare en miljon resenärer. Nedgången 2009 kan troligen till stor del förklaras av alkoholens relativa fördyring: den svenska kronan försvagades mot den danska med elva procent under året. Intresset för att importera allt dyrare dansk alkohol svalnade bland svenskarna, som istället för att ta båten över sundet nu gick till Systembolaget³. Då emellertid den svenska kronan åter blev starkare i förhållande till den danska under 2010, måste den fortsatta minskningen under fjolåret förstås av något annat än relativpriset på alkohol.

Rent statistiskt kan hela minskningen 2010 förklaras av att en av linjerna som trafikerar Helsingborg–Helsingör helt 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.

Detta antyder att den bakomliggande orsaken till nedläggelsen och det minskade resandet Helsingborg–Helsingör inte handlade om ett fortsatt, trendmässigt vikande passagerarunderlag i allmänhet; orsaken till nedgången ifjol var snarare specifik och av engångskaraktär. Huruvida detta är en rimlig bedömning måste emellertid framtida resultat visa.

I tabell 1 syns den enorma effekt Öresundsbron fick på Danmarkstrafiken: en nedgång från nästan 24 till 15 miljoner passagerare på bara två år. Även därefter har volymerna på Danmark minskat något – pendangen till den stadigt ökande personbilstrafiken över bron – för att i fjol och i förfjol alltså falla brant.

Öresundsbron har även påverkat Tysklandstrafiken negativt. Utvecklingen är alls inte lika dramatisk som för Danmark, men tveklöst har trenden varit svagt vikande – om än med relativt stora årliga variationer – under hela 2000-talet. Under fjolåret vände volymerna på Tyskland uppåt en aning, men om det handlar om ett trendbrott eller inte, är en öppen fråga.

Polen hade fram till 2007 en stabil passagerartillväxt, därefter följde ett ras på mer än 10 procent under två år. Ifjol ökade emellertid trafiken så kraftigt att antalet passagerare till vår södra granne åter överstiger miljonen, vilket betyder att volymerna ligger i nivå med toppnoteringarna från 2006/2007.

³Det kan tyckas att valutarörelsernas effekter borde ta ut varandra och därmed lämna resandet opåverkat: dyrare för svenskarna betyder ju billigare för danskarna och vice versa. Erfarenheten från Öresundstrafiken visar emellertid att svenskarna på just denna sträcka är mer priskänsliga, vilket innebär att valutasvängningar till en högre grad påverkar svenskarnas resvanor. Allt annat lika innebär det att en starkare svensk krona i förhållande till den danska, leder – med viss tidsmässig fördröjning – till ökat resande över Öresund.

Trafiken på Finland visar ingen entydig tendens över tid. Volymerna var som störst under mitten av 2000-talet. De två senaste åren har sett måttliga eller marginella ökningarna. Den kraftiga isläggningsen i Östersjön under mars 2010 påverkade Finlandresultatet negativt, även om bortfallet på årsbasis blev relativt litet. Å andra sidan kunde Passagerarrederierna dra viss nytta av det stora askmolnet efter vulkanutbrottet på Island i april, då flygtrafiken i norra Europa för en kort tid låg helt nere.

Norgemarknaden har minskat med 13 procent på två år, men är trots det på samma nivå som 1999. Vid sidan av Danmark var Norge det enda land som föll tillbaka under 2010.

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 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. Estland har i det närmaste fördubblat passagerarantalet sedan 1999. Lettland och Litauen har gått från nästan ingen trafik alls kring millenniumskiftet till dagens volymer; volymer som dessutom tycks varit ständigt ökande. Under 2010 var tillväxten på Lettland och Litauen 14 procent respektive 20 procent.

Inrikestrafiken på Gotland och Ven har haft en anmärkningsvärd stabil utveckling. Relativt små ökningarna år från år utan avbrott, har lett till att volymerna vuxit med en halv miljon, eller drygt 30 procent, mellan 1999 och 2010.

Tabell 1: Passagerare i färjetrafik efter land – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige (tusental). Åren 1999–2010

	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	9.446	2.112	1.983	1.241	1.021	886	657	115

Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

*Med Sverige avses i detta fall 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 en god bit över hälften fast boende i Sverige. Med antagandet att samma fördelning är giltig även för icke-medlemmar, betyder det att av 28,6 miljoner passagerare år 2010 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 2010 års siffror. Åren 2007–2010.

	2010	2009	2008	2007	Förändring 2010/2007
Stockholm	9.133	9.089	8.677	8.127	12%
Helsingborg	8.540	9.415	10.911	10.966	-22%
Ystad	1.770	1.823	1.857	1.878	-6%
Göteborg	1.691	1.722	1.845	2.091	-19%
Visby	1.653	1.629	1.583	1.565	6%

Källa: Trafikanalys 2011 och SIKÅ 2009c

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, Stockholm⁴. Men nu är rollerna ombytta: Öresundsresandet har minskat kraftigt 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. Om trenden från perioden 2007–2010 håller i sig, kommer även Visby – redan i år – att gå om Göteborg. Den relativa styrkeförändringen mellan hamnarna är påtaglig: 2007 var volymerna i Göteborg 34 procent högre än i Visby.

Tabellen är i linje med vad vi redan sett, och den understryker bara att trafiken går jämförelsevis svagt på Danmark och starkt över Östersjön.

Totalt minskade antalet passagerare i svenska hamnar med 3 procent under 2010 (Trafikanalys 2011).

⁴Med Stockholms hamn avses innerstadshamnarna Värtahamnen och Stadsgården. Kapellskär och Nynäshamn, båda med stora passagerarvolym, ingår inte.

Färjeflottan

Medlemmarna i Passagerarrederiernas förening genomförde drygt 94 000 färjeturer till och från nitton utländska hamnar i sex länder under 2010. Det innebär en minskning om knappt 20 000 turer jämfört med året innan.

År 2010 hade Passagerarrederierna 60 fartyg som trafikerade svenska hamnar. Några större förändringar i fartygsflottans storlek går inte att spåra de senaste åren.

Tabell 3: Antal fartyg och turer – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige. Medlemmar i Passagerarrederierna. Åren 2007–2010.

	2007	2008	2009	2010
Antal fartyg till förfogande	74	72	77	82
...varav fartyg som trafikerar Sverige	61	60	62	60
Turer	134.500	137.200	113.300	94.400

Källa: Passagerarrederiernas förening

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

Viss förskjutning av medlemskåren har skett under denna period. Genom att studera enbart de rederier som varit medlemmar under samtliga fyra år kan vi rensa för denna strukturförändring. Då visar sig minskningen av antalet turer inte vara lika dramatisk som vid första påseende.

Tabell 4: Antal fartyg och turer – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige. Enbart rederier som varit medlemmar i Passagerarrederierna samtliga fyra år. Åren 2007–2010.

	2007	2008	2009	2010
Antal fartyg till förfogande	71	69	70	75
...varav fartyg som trafikerar Sverige	58	57	55	53
Turer	116.800	116.600	111.100	92.200

Källa: Passagerarrederiernas förening

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

Särskilt som det inte framgår av tabellerna, kan det vara värt att notera att nästan hela minskningen i antalet turer under fjolåret kan tillskrivas den svaga utvecklingen i Öresund.

Fordonstransporterna åter uppåt

Efter ett par mörka år för passagerarrederiernas fordonstrafik vände utvecklingen ifjol uppåt. Den globala konjunkturedgången 2008/2009 innebar ett kraftigt fall främst i antalet transporterade lastfordon. På två år minskade lastfordonsvolymerna med en fjärdedel. Under 2010 ökade emellertid trafiken åter – knappt 80 000 fordon eller 5 procent.

Även antalet transporterade turistbussar tillväxte ifjol, ökningen låg på 6 procent. Personbilstransporternas volym låg däremot i praktiken helt stilla under 2010. Minskningen under de svåra åren var relativt sett också betydligt mindre inom personbilstransporterna.

Tabellen nedan sammanfattar utvecklingen de senaste åren. För att rensa effekten av strukturförändringar inom Passagerarrederierna, jämförs enbart de rederier som varit medlemmar under alla fyra år.

Tabell 5: Transporterade fordon. Enbart rederier som varit medlemmar i Passagerarrederierna samtliga fyra år. Åren 2007–2010.

	2007	2008	2009	2010	Förändring 2010/2009
Personbilar	4.532.200	4.353.600	4.259.100	4.266.200	0%
Bussar	66.400	60.500	54.900	58.000	6%
Lastfordon	1.999.400	1.720.100	1.470.300	1.549.200	5%

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 100-tal. På grund av tillgång till mer kompletta data har siffrorna över lastfordon reviderats uppåt för åren 2007–2009 (jämför tidigare års rapporter från Passagerarrederierna).

Anställda i Passagerarrederierna

Under 2010 låg det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna på över 10 000 personer⁵. Drygt hälften av dessa var bosatta i Sverige. Antalet ombordanställda ökade kraftigt under 2009 för att ifjol åter minska. En del av denna utveckling har med förändring i medlemsstrukturen att göra; den förutan skulle svängningarna varit mindre.

Tabell 6: Anställda bland medlemmar i Passagerarrederierna. Åren 2007–2010.

	2007	2008	2009	2010
Ombordanställda	8.420	8.440	9.200	8.890
...varav boende i Sverige	3.950	4.210	4.020	3.900
Landanställda i Sverige	1.320	1.330	1.380	1.320
Totalt antal anställda i Sverige	5.270	5.540	5.400	5.230
Totalt antal anställda	9.740	9.780	10.580	10.200

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 10-tal.

Sysselsättningen, mätt i årsarbeten, inom den svenska turistnäringen som helhet låg under 2009 på 159 000. Trenden har varit stigande sysselsättning i branschen under hela 00-talet, med nästan 30 procents ökning sedan år 2000 (Tillväxtverket 2010).

⁵Till siffrorna i tabellen kan läggas de rederier som inte är medlemmar i Passagerarrederiernas förening. Tillsammans sysselsätter dessa ett par hundra anställda Sverigeboende. Lönekostnaden för ombord – och landanställda i Sverige inom Passagerarrederierna, uppgick till 1,5 – 2 miljarder kronor.

Passagerarrederierna marknadsför Sverige

Den sammanlagda marknadsföringsbudgeten för Passagerarrederiernas medlemmar uppgick till 635 miljoner kronor under 2010. Knappt hälften, eller 314 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 2007–2010.

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

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Några av rederierna har reviderat sina siffror uppåt för åren 2008 och 2009 (jämför tidigare års rapporter från Passagerarrederierna).

Svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands uppgår till 140 miljoner kronor, eller ungefär 15 kronor per medborgare, för 2011 (Regeringens proposition 2010/11:1). Med hänsyn taget till folkmängd satsar våra nordiska grannländer ungefär tre gånger så mycket statliga resurser (Sveriges Hotell & Restaurangföretagare 2008)⁶.

Turistnäringen omsatte totalt 252 miljarder kronor i Sverige år 2009 – en ökning med drygt sex procent jämfört med 2008 – och den utgjorde 3,1 procent av BNP (Tillväxtverket 2010). 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 2009 till knappt 94 miljarder kronor – en ökning med 130 procent i löpande priser sedan år 2000. Detta betyder att rese- och turistbranschens exportvärde numera är högre än järn-, stål- och personbilsindustrins tillsammans (Tillväxtverket 2010). Turistnäringen är dessutom den enda exportgren som ger direkta momsintäkter till statskassan. För 2009 uppgick momsen på utländska besökares konsumtion till 13,6 miljarder kronor (Tillväxtverket 2010) – en statsinkomst som har stigit i takt med exportvärdet.

Turistnäringen har tillvuxit så pass kraftigt att posten *resor* i Sveriges betalningsbalans gav ett nettoinflöde av utländsk valuta tredje kvartalet 2009, eller enklare: utländska turister spenderade mer i Sverige än svenskar utomlands. Det är första gången sedan mätningarnas påbörjades för drygt 50 år sedan som resevalutabalansen har visat plus (SCB 2010). Statistik från ett enskilt kvartal säger inte så mycket,

⁶ 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.

men faktum är att Sverige länge var ett land som man främst reste från, inte till – men att detta håller på att förändras. År 1993 var värdet av svensk konsumtion i utlandet nästan 70 procent högre än värdet av utländsk konsumtion i Sverige. Fram till 2009 har detta gap minskat och importvärdet är nu endast 4,5 procent högre än exportvärdet (Tillväxtverket 2010).

Utländska besökare i Sverige lägger pengar på bl.a. hotell eller vandrarhem, restauranger och shopping. Svenska affärsresenärer spenderar i genomsnitt närmare 2200 kronor per person och dygn vid resor inom Sverige. Motsvarande siffra för en fritidsresenär var drygt 400 kronor (Tillväxtverket 2010).

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 med råge en miljard kronor under 2010. Till detta kan läggas köp av bl.a. service och reparationer för närmare en halv miljard kronor.



Färjerederibranschen år 2020

Svensk Turism AB⁷ har formulerat en vision för svensk besöksnäring: år 2020 skall turismen omsätta 500 miljarder kronor – i runda tal en fördubbling jämfört med idag – samtidigt som arbetstillfällena på årsbasis har ökat med 100 000 till 260 000. Strategin för att realisera detta innefattar en satsning på att öka antalet så kallade exportmogna destinationer. Med detta avses platser/områden ”som i sig själva har tillräcklig attraktionskraft för att besökare ska finna anledning att resa till dem” (Svensk Turism AB 2010). De exportmogna destinationerna anses idag vara femton till antalet – innefattande storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö, men också exempelvis Gotland och ett antal fjällstationer – och målsättningen är att de ska bli trettiofem år 2020. Vidare finns förslag till riktlinjer för bland annat en mer riktad satsning på intressanta målgrupper och en bättre samordning inom branschen.

För att visionen ska förverkligas krävs en rejäl kapacitetsökning, både vad gäller boende och passagerartransporter. Vi har i denna rapport redan kunnat konstatera att sjöfarten är det transportslag som befordrar den största andelen av utländska besökare till Sverige. Och det är just utländsk turistkonsumtion som vuxit snabbast de senaste tio åren samtidigt som det är denna del av turismen som antas växa snabbast även framgent. Av detta följer en självklar slutsats: sjöfartens passagerarkapacitet måste öka rejält.

En lika given fråga är: finns det förutsättningar för en sådan ökning inom färjerederinäringen?

Om de senaste årens utveckling kan tänkas säga något också om framtiden, står det klart att nytt tonnage är en nyckelfaktor. Nytt tonnage ger inte bara högre kapacitet utan även större komfort.

Det ökade intresset för resor till Baltikum kan, från ett svenskt perspektiv, delvis förklaras av nyfikenhet på en del av vårt närområde som under lång tid tedde sig kulturellt och politiskt avlägset, och i viss mån fortfarande upplevs så. Men det är inte hela förklaringen: en annan är att Tallink Silja AB – rederiet som ombesörjer en stor del av trafiken på de baltiska länderna – har investerat i nya, förbättrade fartyg.

Den positiva utvecklingen inom inrikestrafiken som vi kunde se i tabell 1, kan även den till icke ringa del förklaras av en moderniserad fartygspark. Mellan åren 1999 och 2003 ersattes äldre fartyg med snabbgående färjor på linjen Visby–Nynäshamn. På så vis kunde restiden förkortas från fem till tre timmar, vilket bland annat möjliggjort tur- och returesor över en och samma dag. I dag kan ett fartyg genomföra sex enkelturer per dygn, att jämföra med tidigare fyra – i sig betyder detta ett avsevärt kapacitetstillskott. Den ökade turtätheten och snabbheten har också passat väl in i gotländsk just in time-produktion.

⁷ Svensk Turism AB representerar den svenska besöksnäringen. Bolaget äger tillsammans med staten VisitSweden, ett företag som arbetar med att marknadsföra varumärket Sverige.

Från och med i år kör rederibolaget St. Peters Line en helt ny sträcka: Stockholm–Sankt Petersburg. Linjen, som främst är riktad mot ryska resenärer, trafikeras inledningsvis av ett fartyg men tanken är att ett andra fartyg ska sättas in inom en snar framtid.

Viking Line har gjort klart med ett nytt och större fartyg som ska sättas in på sträckan Stockholm–Åbo. Fartyget är det första i världen i sin storleksklass som drivs av naturgas.

Stena Line AB/Scandlines har redan satt in större enheter på sträckorna Karlskrona–Gdynia och Göteborg–Kiel. Båda dessa linjer såg också ökat passagerarantal under 2010.

Tveklöst finns inom turistnäringens olika delar ett ömsesidigt beroende. Sjöfarten är oundgänglig för att få utländska besökare till Sverige – en självklar förutsättning för att branschen ska växa. Samtidigt betyder utvecklandet av fler exportmogna destinationer och en tilltagande turism i allmänhet, att det skapas behov av nya investeringar inom en växande sjöfart.





Rederier och linjenät

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

Birka Cruises AB

DANSKE FAERGER A/S

Destination Gotland

Eckerö Linjen

Polferries – Polish Baltic Shipping Co.

RG Line Oy Ab

Tallink Silja AB

Stena Line AB/Scandlines

TT-Line

Unity Line

Viking Line Skandinavien AB

Dessa rederier trafikerar linjerna:

Grisslehamn – Eckerö

Göteborg – Fredrikshamn

Göteborg – Kiel

Göteborg – Travemünde

Helsingborg – Helsingør

Kapellskär – Mariehamn

Kapellskär – Mariehamn – Åbo

Kapellskär – Paldiski

Karlskrona – Gdynia

Nynäshamn – Gda sk

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

Visby – Grankullavik (Öland)

Ystad – Rønne

Ystad – Świnoujście

Referenser

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

Regeringens proposition (2010/11:1). Budgetpropositionen för 2011. Förslag till statsbudget för 2010, finansplan och skattefrågor m.m. Stockholm.

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 <http://www.sika-institute.se>

SIKA (2009b) ”Bantrafik 1870–2008”. Hämtad 2010-02-26 från <http://www.sika-institute.se>

SIKA (2009c) ”De största hamnarna i Sverige 2008, efter antal passagerare” Hämtad 2011-04-08 från <http://www.sika-institute.se>

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 <http://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. Hämtad 2011-03-28 från <http://www.sbr.se/Svenske-Turism>

Sveriges Hotell & Restaurangföretagare (2008). ”Sälj Sverige. Framtiden finns i besöksnäringen!”. Hämtad 2010-03-09 från <http://www.sbr.se>

Tillväxtverket (2010). Fakta om svensk turism 2009. Turismens effekter på ekonomi och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan.

Tillväxtverket (2011a). ”Turiståret 2010: Starkare konjunktur gav fler långväga besökare. Bilaga till pressmeddelande, 2011-02-03. Hämtad 2011-02-23 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2011b). ”Tabell 1 Gästnätter per marknad/land 2010” Hämtad 2011-02-23 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Trafikanalys (2010). ”Bantrafik 1870–2009”. Hämtad 2011-02-23 från <http://www.trafa.se>

Trafikanalys (2011). ”De största hamnarna i Sverige jan–dec 2010 efter hanterad godsmängd och antal passagerare” Hämtad 2011-04-08 från <http://www.trafa.se>

Transportstyrelsen (2009). Luftfartens årsbok 2008

Transportstyrelsen (2010). ”Trafikstatistik svenska flygplatser 2009”. Hämtad 2010-02-25 från <http://www.transportstyrelsen.se>

Transportstyrelsen (2011). ”Trafikstatistik svenska flygplatser 2010”. Hämtad 2011-02-23 från <http://www.transportstyrelsen.se>

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

Öresundsbron (2010-01-29). ”Bokslutskommuniké 2009: Öresundsbron visar positivt resultat för första gången”. Hämtad 2010-02-25 från <http://www.oresundsbron.com>

Öresundsbron (2011). ”Öresundsbron fortsätter att förbättra resultatet.” Pressmeddelande 2011-01-28. Hämtad 2011-02-23 från <http://www.oresundsbron.com>

Ett särskilt tack till ShipPax Information (www.shippax.se) som frikostigt ställt statistiskt material till Passagerarrederiernas förfogande.



Passagerarrederierna

Passenger Shipping Association

Jan Kårström, ordförande Passagerarrederiernas
förening, tel 08-452 41 51

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

Kansli:

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