

Passagerarrederiernas rapport

– en del av svensk turism • mars 2015



Presenteras av Passagerarrederiernas förening i samarbete
med Sveriges Redareförening



**PASSAGERAR
REDERIENA**

Passenger Shipping Association

**Om Passagerarrederiernas årliga rapport**

Passagerarrederiernas årliga rapport syftar till att informera politiker, myndigheter, rese- och besöksnäringsnärigheten 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 vid Göteborgs universitet. Vid eventuella frågor kring datamaterialet, kontakta honom på jesper.hamark@econhist.gu.se

Vi spelar en oerhört viktig roll för svensk turism

Varje dag, året om, högsäsong som lågsäsong, rullar i snitt över 12 000 bilar på eller av en färja i Sverige. Liksom närmare 6 500 lastbilar med varor och produkter och nästan 150 bussar fulla med resenärer. Färjetrafiken till och från Sverige är ett logistiskt maskineri som inte bara möjliggör smidig logistik, utan också upplevelser på vägen mellan A och B. Dessutom på ett långt mer miljövänligt sätt än om motsvarande mängd fordon skulle trafikera vägar.

Jag är förstås en passionerad färjeförespråkare, men hur färgad jag än är av yrke och engagemang så kvarstår faktum: passagerarfärjorna bidrar i allra högsta grad till att turismen i Sverige ökar som den gör. Personerna i dessa bilar, bussar och lastbilar, liksom alla våra fotpassagerare, innebär enorma intäkter i form av gästnätter, middagar, shopping och sightseeing. De skapar sysselsättning och momsinkomster och bidrar till att Sveriges varumärke växer och sprids utomlands. Lika många väljer att resa med färja som med flyg till och från Sverige. Siffror som bara stärker oss i övertygelsen att vi spelar en oerhört viktig roll för svensk turism.

När vi sammanställt årets rapport kan vi konstatera att det är både upp och ned för färjetrafiken. Det är svårt att se några tydliga trender. Passagerarantalet är ungefär lika stort som förra året men minskar något, samtidigt som vi också kan konstatera att våra medlemsföretag av olika orsaker valt att dra ned på vår marknadsföring. Det är olyckligt men en konsekvens av det ekonomiska läget. Vi har i många år påpekat att svenska statens satsning på att marknadsföra Sverige utomlands är liten i jämförelse med till exempel våra grannländer. Vi är övertygade om att en ännu kraftfullare utlandssatsning på Sverige som en gemensam destination, oavsett hur man tar sig hit, skulle ge resultat för många av oss inom besöksnäringen. Och skapa fler jobb.

I år har rederierna fått nya, hårda utsläppskrav att följa, vilket är en stor omställning för oss. Men det leder till ny teknik och nya miljövänligare lösningar som gör färjan till ett än mer attraktivt och hållbart sätt att resa. Jag skriver den här inledningen samtidigt som en strejk precis lamslagt flyget till, från och i Sverige i elva dagar. En katastrof för turistnäringen. Men jag hoppas också att färjetrafiken har kunnat lösa några av de problematiska situationer som uppstått för strand-satta resenärer. Och att det fått fler att upptäcka möjligheterna med färja.

”Lika många väljer att resa med färja som med flyg till och från Sverige. Siffror som bara stärker oss i övertygelsen att vi spelar en oerhört viktig roll för svensk turism.”

Jari Virtanen, ordförande Passagerarrederierna



Rapporten i korthet

- Under 2014 gjordes långt över 100 000 enkelturer till 24 olika hamnar i nio länder.
- Totalt reste 27,6 miljoner passagerare med passagerarfärjor under 2014.
- Ungefär hälften av passagerarna var svenskar, resterande passagerare var bosatta utomlands, främst i Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.
- 25,6 miljoner passagerare reste med färjerederiernas utrikeslinjer, vilket kan jämföras med utrikesflyget, som hade 25,8 miljoner passagerare under 2014. Med andra ord väljer ungefär lika många att ta sig till och från Sverige med båt som med flyg, något som visar vilken viktig roll färjerederibranschen spelar.
- Tillväxten på den polska marknaden låg still 2013 men ökade rekordartat 2014. Med närmare 1,3 miljoner passagerare är Polen numera en större marknad än Norge.
- Passagerartrafiken mellan Sverige och två av de baltiska staterna ökade; Estland samt Litauen. Lettland däremot tappar för första gången på många år främst på grund av färre avgångar
- Danmark är fortfarande den största marknaden, trots en liten tillbakagång 2014. Norge ökar markant efter flera svaga år, medan Finland fortsätter att tappa.
- Passagerarrederiernas medlemmar satsade 578 miljoner kronor på marknadsföring 2014, vilket är en minskning med 37 miljoner. Drygt 40 procent, 240 miljoner, lades på marknadsföring utomlands. Som en jämförelse uppgår svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands till 110 miljoner kronor, vilket också är en minskning.
- Turismen totalt ökade kraftigt i Sverige förra året, sett till antalet övernattningar. Ungefär hälften av alla utrikes boende som sov över i Sverige förra året kom från Norge, Danmark och Tyskland. Men den största ökningen står indiska besökare för.
- Momsen på utländska besökares konsumtion uppgick till 14,4 miljarder kronor direkt in i statskassan.
- Det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna uppgick till över 10 000 personer 2014. Drygt hälften av dessa var bosatta i Sverige.



Innehåll

Ordföranden har ordet.....	3
Rapporten i korthet	4
Kommentarer till statistiken.....	5
Passagerarrederierna marknadsför Sverige	6
Svensk turism fortsätter att växa – både uppåt och nedåt för färjerederibranschen	8
Östersjötillväxt och rekord i Baltikum	10
Uppgång i fordonstrafiken.....	14
Anställda i passagerarrederierna	15
Färjerederibranschen de närmaste åren	16
Rederier och linjenät.....	17
Referenser.....	18

Kommentarer till statistiken

Den som följt Passagerarrederiernas rapporter under åren kommer att 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, turistsättning 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 reviderats beroende på tillgång till bättre statistik. För det andra har vi alltmer övergått från att rapportera uppgifter från enbart Passagerarrederiernas medlemmar till hela passagerarrederi-näringsen. Passagerarrederiernas förening representerar visserligen i dag långt mer än 90 procent av branschen, men eftersom 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).

I undantagsfall saknas uppgifter över enskilda färjelinjer. För att ändå kunna beräkna totalsiffror för branschen har vi därför vid förekommande tillfällen antagit 2013 års siffror, korrigerade för den trendmässiga utvecklingen på jämförbara linjer.

I fjol reste ungefär 35 miljoner passagerare med mindre färjor och passagerarfartyg inom kollektiv-, väg-, färje- 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.

Passagerarrederierna marknadsför Sverige

Den sammanlagda marknadsföringsbudgeten för Passagerarrederiernas medlemmar uppgick till 578 miljoner kronor under 2014. Drygt 40 procent, 240 miljoner kronor, satsades på utländska marknader, i syfte att få turister att välja Sverige som semester mål. Merparten 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 1: Marknadsföring (miljoner kronor, löpande priser). Medlemmar i PRF. Åren 2007–2014

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marknadsföring	575	599	619	635	620	602	615	578
...varav utomlands	273	284	293	314	317	298	264	240

Källa: Passagerarrederiernas förening

Svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands uppgår till 110 miljoner kronor för 2015, vilket motsvarar drygt elva kronor utslaget på varje boende i Sverige. För 2016–2018 planeras det årliga anslaget ligga kvar på samma nivå (Proposition 2014/15:1). Med hänsyn tagen till folkmängd satsar våra nordiska grannländer ungefär tre gånger så mycket statliga resurser på marknadsföring utomlands (Sveriges Hotell & Restaurangföretagare 2008).¹

Turistnäringen omsatte totalt 284 miljarder kronor i Sverige 2013 – en ökning med 4 procent jämfört med året innan och med 89 procent jämfört med 2000 (löpande priser). Turismens andel av Sveriges BNP låg på 3,0 procent 2013 (Tillväxtverket 2014). 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 2013 till 106 miljarder kronor – en ökning med 2 procent jämfört med året innan och med 160 procent jämfört med 2000 (löpande priser). Detta betyder exempelvis att rese- och turistbranschens exportvärde numera är nästan tre gånger så stort som personbilsindustrins. Turistnäringen är dessutom den enda exportgren som ger direkta momsintäkter till statskassan. Under 2013 uppgick momsen på utländska besökares konsumtion till 14,4 miljarder kronor, en statsinkomst som har stigit i takt med exportvärdet (Tillväxtverket 2014).

Utländska besökare i Sverige lägger ansemliga summor på bland annat hotell och vandrarhem, restauranger och shopping. Flerdagsbesökarna spenderade i genomsnitt 750 kronor och endagsbesökarna uppemot 900 kronor per person och dygn, under vistelsen i landet. Men framför allt flerdagsbesökarna har ofta betalat boendet före ankomsten till Sverige och siffrorna underskattar därför de verkliga utgifterna. Ett tecken på att det i realiteten handlar om betydligt större summor är att den utländska konsumtionen – inklusive förbetalt boende – är ungefär 5 500 kronor per besök. Däremot finns inga jämförliga uppgifter per person och dygn. (Tillväxtverket 2012b; Tillväxtverket 2012c).

¹ 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.

Vi vet också att en svensk affärsresenär spenderar i genomsnitt drygt 2 000 kronor per dygn vid resor inom Sverige. Motsvarande siffra för en svensk fritidsresenär var drygt 400 kronor (Tillväxtverket 2012a).

Av Passagerarrederiernas resenärer var ungefär hälften fast boende i Sverige. Med antagandet att samma fördelning är giltig även för icke-medlemmar, betyder det att av 27,6 miljoner passagerare år 2014 var knappt 14 miljoner Sverigeboende. Övriga resenärer var bosatta i främst Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.

Enligt Stockholms Hamnar bistår färjeresenärerna Stockholm med en konsumtion på närmare 5 miljarder kronor (Stockholms Hamnar 2013). Till detta kan läggas effekterna på sysselsättningen inom turistnäringen: färjeresenärernas konsumtion beräknas generera 4 100 årsarbeten (Stockholms Hamnar 2013; Stockholm Visitors Board 2013).

Passagerarrederierna erbjuder inte bara för turistnäringen nödvändiga transporter. De är också stora kunder till hotell, restauranger, callcenter, reklam- och transportföretag. Bara inköpen av proviant från svenska leverantörer översteg 2 miljarder kronor under 2014. Till detta kan läggas köp av service, reparationer och stuveriverksamhet samt erlagda hamn- och farledsavgifter för, försiktigt räknat, ytterligare 1 miljard kronor. Passagerarrederiernas lönekostnader för ombord- och landanställda i Sverige uppgår till 1,5 miljarder kronor, med en återigen varligt hållen beräkning.



Svensk turism fortsätter att växa – både upp och ned för färjerederibranschen



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).

Svensk turism växer och har gjort så under lång tid. De senaste två decennierna har den utländska turismen till Sverige ökat med mer än det dubbla, en i internationell jämförelse mycket god utveckling (Tillväxtverket 2013).²

Hur reser då alla dessa turister – men också affärsresenärer och jobbspendlare – inom, till och från Sverige? Här spelar färjerederibranschen en utomordentligt viktig roll. 2014 gjordes i svenska vatten långt över 100 000 enkelturer och inrikestrafiken oräknad gick dessa turer till 24 olika hamnar i nio länder. Totalt reste 27,6 miljoner passagerare med sjöfarten.

I 2013 års ranking av 140 länders konkurrenskraft inom rese- och turistnäringen, presenterat av World Economic Forum, hamnade Sverige på nionde plats. I rapporten pekas Sverige ut som särskilt konkurrenskraftigt inom hållbar utveckling och informationsteknologi (World Economic Forum 2013).

Under 2014 ökade turismen kraftigt i Sverige mätt i antalet kommersiella övernattningar eller gästnätter. Jämfört med det tidigare rekordåret 2013 steg gästnätterna med drygt 5 procent, från 53,7 miljoner till 56,6 miljoner. Av dessa står utländska resenärer för ungefär en fjärdedel (Tillväxtverket 2015a).

Det utomeuropeiska resandet ökade med över 20 procent i fjol. Särskilt värt att notera är att antalet indiska besökare långt mer än fördubblats sedan 2010. Indien är i dag Sveriges tredje största fjärrmarknad efter tvåan Kina och särklassiga ettan USA. De senaste åren har inneburit en förskjutning mot mer avlägsna länder, men det är fortfarande våra grannar som utgör den största delen av turistnäringens totala utlandsmarknad: Norge, Tyskland och Danmark svarar ensamma för drygt hälften av de utländska gästnätterna (Tillväxtverket 2015a; Tillväxtverket 2015b).

Fullt naturligt varierar turismens regionala betydelse. Sett till logiintäkter är Stockholms län störst, följt av Västra Götaland på en klar andraplats. Men om vi i stället slår ut intäkterna på respektive regions invånarantal är Jämtland, Gotland och Dalarna de främsta turistmagneterna. Under 2014 hade Stockholm den kraftigaste tillväxten i absoluta logiintäkter medan Västerbottens län såg den klart starkaste utvecklingen i relativa tal (Tillväxtverket 2014; Tillväxtverket 2015c).

² Utvecklingen och jämförelserna av utländsk turism baseras på antalet kommersiella övernattningar/gästnätter, vilka innefattar boende på hotell, stugbyar, vandrarhem, campingplatser och privat förmedlade stugor och lägenheter.

Färjerederibranschen har sedan millennieskiftet ställts inför två utmaningar av största format. Öresundsbronns uppförande år 2000 innebar att en betydande del av trafiken styrdes över från färja till bro. Framför allt gällde detta i bronns omedelbara närhet. Den globala finanskris som bröt ut 2008 påverkade, och påverkar i viss mån fortfarande, alla transportslag. Mot denna bakgrund är det mindre förvånande att färjerederibranschen tappat något volymmässigt de senaste åren. Hur dessa två faktorer påverkat branschens utveckling varierar beroende på marknad. Vi återkommer till det längre fram i rapporten.

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 fem senaste åren inneburit minskningar, även om de varit måttliga.

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 ses mot bakgrund av att flyget är ovanligt konjunkturkänsligt. De senaste åren har flygtrafiken åter ökat. 2014 låg det totala antalet passagerare i utrikes luftfart på 25,8 miljoner, vilket kan ställas mot färjetrafikens 25,6 miljoner passagerare i utrikes sjöfart (Passagerarrederiernas förening; ShipPax Information; Transportstyrelsen 2015). Alltså: nästan lika många tar sig till och från Sverige med färja som med flyg.

Även tågtrafiken har vuxit under 2000-talet. Antalet personkilometer³ har stigit från 8,2 miljarder år 2000 till 11,8 miljarder år 2013, en ökning med över 40 procent (Trafikanalys 2014). Det är inrikestrafiken ensam som står för tillväxten (SIKA 2009a; SIKA 2009b), då den internationella tågtrafiken över Sverige är jämförelsevis liten.

Fram till 2009 ökade trafiken över Öresundsbron kontinuerligt och markant. Utvecklingen därefter har varit mer ojämn. Så minskade den totala trafiken över bron både 2012 och 2013, främst som ett resultat av att arbetspendlingen med bil minskade. Fjolåret innebar dock åter en uppgång, och det inom samtliga fordonssegment (Öresundsbron 2010; Öresundsbron 2015).

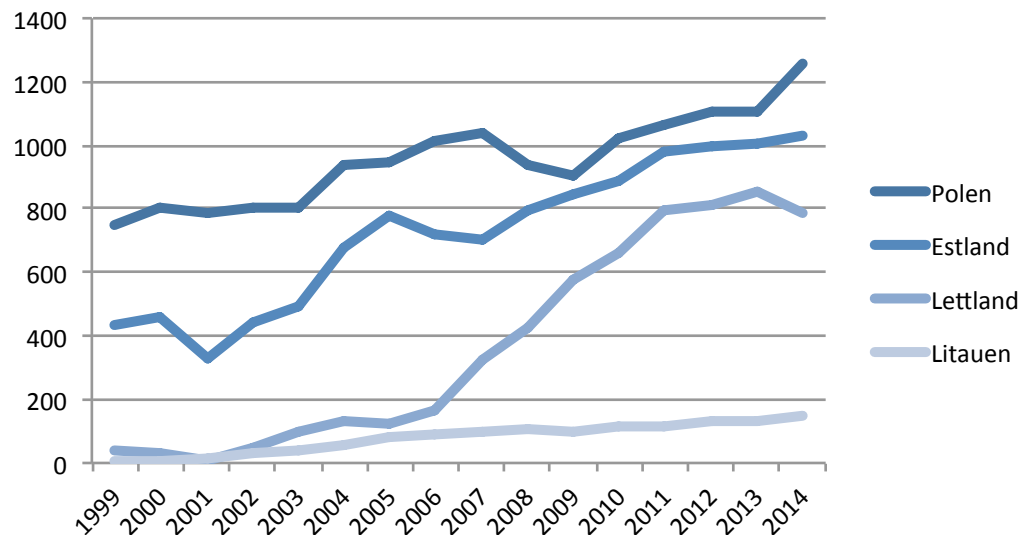
³ "Antal personkilometer" är ett pålitligare mått än det mer intuitiva "antal resenärer" (ansvarig myndighet, Trafikanalys, saknar precisa data över antal resenärer).

Fortsatt tillväxt i södra Östersjön: rekord i Polen, Estland och Litauen

Passagerartrafiken mellan Sverige och de baltiska staterna har vuxit nästan oavbrutet i mer än ett decennium. Redan 2013 passerade marknaden på Estland för första gången en miljon passagerare, och ökningen fortsatte även i fjol (3 procent). Trafiken på Estland har mer än fördubblats på 15 år och är numera i paritet med marknaderna på Norge och Polen. Lettland har sedan millennieskiftet vuxit från nästan ingenting alls till närmare 790 000 passagerare. 2014 innebar emellertid en kraftig minskning, 8 procent på grund av färre avgångar mellan Stockholm och Riga under andra halvåret 2014. Lillasyster i sammanhanget, Litauen, växte snabbt i relativa tal, 10 procent. Med 150 000 passagerare är Litauen fortfarande en jämförelsevis liten marknad men inget tyder på avtagande tillväxt.

Polen hade fram till 2007 en stabil passagerartillväxt, därefter följde ett ras på mer än 10 procent under två år. Redan under 2011 hade emellertid trafiken ökat så kraftigt att den tidigare toppnoteringen från 2007 passerades. 2014 var ett verkligt rekordår: antalet passagerare ökade med över 150 000 eller 14 procent. Med närmare 1,3 miljoner passagerare är numera Polen en större marknad än Norge. Väl att märka är också den relativa förskjutning som skett från svenska till polska resenärer, rimligen ett uttryck för att realinkomsterna i Polen stigit för flera grupper.

Figur 1: Passagerartillväxt för Baltikum och Polen (tusental). Åren 1999–2014.



2011 öppnades en ny marknad inom passagerarrederierna – den på Ryssland (ej med i tabell 2). I fjol reste strax över 150 000 passagerare mellan Stockholm och Sankt Petersburg. Det är en ökning jämfört med premiäråret, men ännu återstår att se om denna marknad kommer att utvecklas som de på Baltikum. Ryssland är tveklöst en potentiell tillväxtmarknad och det ska bli intressant att följa utvecklingen de närmaste åren. Samtidigt är det också en väldigt instabil marknad; krisen i Ukraina har haft en negativ effekt på trafikvolymen och resebeteenden i både Ryssland och Skandinavien.

Danmark var med 10,4 miljoner passagerare år 2014 det land som stod för klart flest persontransporter med färja till och från Sverige. Passagerartrafiken mellan Sverige och Danmark har lång tradition och den volymmässigt viktigaste sträckan Helsingborg–Helsingör står i dag för 30 procent av den totala utrikes färjetrafiken.

Danmark är alltså störst. Samtidigt är det resandet på just Danmark som minskat mest. I samband med att Öresundsbron 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. Allt detta på mindre än två år. Volymerna på Danmark har fortsatt att falla under det senaste decenniet, vilket enklast kan förstås som pendan- gen till den stadigt ökande person- och lastbilstrafiken över bron. Vi har i tidigare års rapporter skrivit att något annat än en trendmässigt vikande färjetrafik knappast heller är att vänta framöver – åtminstone vad gäller sträckan Helsingborg–Helsingör, som naturligt nog är hårdast utsatt för konkurrensen från bron. 2014 minskade volymerna med knappt 100 000 passagerare, men fortfarande reser mer än 7,6 mil- joner passagerare på sträckan. Då volymerna över sundet är mycket stora, påverkar utvecklingen i hög grad siffrorna inte bara på Danmark totalt utan för passagerarfär- jetrafiken i landet som helhet.

På sträckor som påverkas mindre av Öresundsbron går Danmarkstrafiken starkare. Bäst under fjolåret gick det på linjen Göteborg–Fredrikshamn, som ökade med 6 procent.

Givetvis berörs färjetrafiken på Danmark också av andra faktorer än bron. Den danska arbetslösheten har mer än fördubblats sedan 2008 och den har de senaste fem åren legat på sin högsta nivå sedan mitten av 1990-talet (Eurostat 2015). Det förefaller sannolikt att pressade ekonomiska marginaler till följd av arbetslösheten kan ha påverkat danskarnas res- och semestervanor.

Tysklandstrafiken har inte bara mött konkurrens från Öresundsbron utan även från lågprisflyget. Mellan 2007 och 2013 ökade passagerare i luftfart mellan Sverige och Tyskland med 20 procent (Transportstyrelsen 2012; Transportstyrelsen 2014). Under flera år var trenden i färjetrafiken på Tyskland vikande, men de två senaste åren har färjorna klarat konkurrensen från bro och flyg alldeles utmärkt: Visserligen minskade trafiken ifjol, men passagerarantalet 2014 var likväl lika stort som 2011.

Trafiken på Finland var som störst under mitten av 2000-talet men har varit något vikande de senaste åren. Primära skäl till detta är att intresset för färjeresande till Baltikum, i viss mån från Sverige men i högre utsträckning från Finland, konkurrerar med linjerna mellan Sverige och Finland. Vidare ökar konkurrensen från lågprisflyg.

Färjetrafiken till Norge har varit vikande i flera år. Tveklöst är detta en effekt av att den nya bron över Svinesund tar allt mer trafik: åren 2004–2013 ökade såväl person- som lastbilstrafiken över bron med 40 procent (Ramböll 2013). Fjolåret utgjorde ett markant brott då passagerartrafiken till sjöss ökade med 8 procent. På sträckan Strömstad–Sandefjord går numera två rederier i stället för ett enda, och detta har uppenbart lyft trafiken. Om brottet är tillfälligt eller om rederinäringen kan stå sig i konkurrensen från bron även på längre sikt återstår att se.

Fram till för 2010 hade inrikestrafiken på Gotland och Ven en anmärkningsvärt stabil utveckling. Relativt små ökningar år för år utan avbrott ledde till att volymerna växte med en halv miljon, eller drygt 30 procent, mellan 1999 och 2010. En viktig faktor är att äldre färjor på sträckan Visby–Nynäshamn kring millennieskiftet byttes mot snabbgående färjor. Restiden kortades på så sätt från fem till tre timmar, något som gjorde färjetrafiken mer konkurrenskraftig i förhållande till flyget. 2011 följde emellertid inrikestrafiken den allmänna utvecklingen inom branschen och backade svagt. Därmed bröts en tolvårig konstant trafikökning då resandet på Gotland, som står för den största delen av inrikestrafiken, minskade något. Det är främst svenskar som semestrar på Gotland, vilket betyder att valutarörelser får betydelse: med starkare krona blir det billigare att semestra utomlands och potentiella Gotlandsbesökare föredrar därför varmare breddgrader. Omvänt gäller att fler stannar i Sverige när kronan blir svagare. Den mer än decennielånga ökningen inom inrikestrafiken sammanföll också med en trendmässig försvagning av kronan mot euron.⁴ Efter att ha legat still de senaste åren vände inrikestrafiken under 2014 åter uppåt

Tabell 2: Antal passagerare i färjetrafik efter land – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige (tusental). Åren 2005–2014

	Danmark	Finland	Tyskland	Sverige*	Norge	Polen	Estland	Lettland	Litauen
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
2012	10 462	9 086	2 032	1 901	1 072	1 102	997	816	129
2013	10 456	8 866	2 149	1 900	1 038	1 102	1 002	857	135
2014	▼10 421	▼8 670	▼2 032	▲1 940	▲1 119	▲1 258	▲1 032	▼787	▲148

Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening.

*Med Sverige avses passagerartrafiken på Gotland och Ven.

Anmärkning: Antalet passagerare är avrundat till närmaste tusental. Siffrorna visar tusentals passagerare, vilket tolkas som att exempelvis Danmark hade drygt 14,1 miljoner passagerare år 2005. Samma år hade Litauen 82 000 passagerare

⁴Ett mer formellt test av sambandet mellan inrikestrafikens volymer och växelkursen SEK/euro under perioden 1999–2014 bekräftar resonemanget.

Lastfordonstrafiken går starkt

Passagerarrederinäringens lastfordonstrafik fortsatte att öka under 2014 och ligger nu på den högsta nivån sedan den globala konjunkturedgången 2008. Polen och Danmark stod för de största absoluta ökningarna, Norge för den största i relativa tal. Tyskland backade mest, både relativt och absolut.

Busstrafiken gick däremot kraftigt tillbaka ifjol, framför allt på Finland och Danmark.

Personbilstrafiken vände åter uppåt efter en period av nedgång alltsedan 2008. Finland, Norge, Polen och inrikestrafiken gick starkast fram, Danmark mest tillbaka.

Tabell 3: Transporterade fordon i färjetrafik. Åren 2009–2014

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Förändring 2014/2013
Personbilar	4 813 800	4 711 100	4 591 200	4 464 800	4 417 700	4 476 400	+1 %
Bussar	57 400	59 800	59 200	57 400	57 700	52 200	-10 %
Lastfordon	2 096 600	2 219 000	2 280 300	2 239 100	2 303 700	2 367 800	+3 %

Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 100-tal.



Anställda i Passagerarrederierna

Under 2014 låg det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna precis över 10 000 personer. Drygt hälften av dessa var bosatta i Sverige. Eftersom medlemmar både tillkommit och fallit ifrån under åren, ska man vara försiktig med att tolka tabellen som ett uttryck för hela färjerederinäringens utveckling.

Tabell 4: Anställda inom färjetrafik. Medlemmar i PRF. Åren 2007–2014

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ombordanställda	7 840	7 930	8 680	8 370	8 790	8 690	8 510	8 860
...varav boende i Sverige	3 830	4 090	3 900	3 790	4 250	4 200	3 950	4 550
Landanställda i Sverige	1 280	1 290	1 340	1 270	1 380	1 290	1 410	1 180
Totalt antal anställda i Sverige	5 110	5 380	5 240	5 060	5 620	5 490	5 360	5 740
Totalt antal anställda	9 120	9 220	10 020	9 640	10 170	9 980	9 910	10 050

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 10-tal.

Sysselsättningen, mätt i årsarbeten, inom den svenska turistnäringen som helhet låg under 2013 på 173 000. Trenden har varit stigande sysselsättning i branschen under mer än ett decennium, med nästan 32 procents ökning sedan år 2000. Under samma period steg den totala sysselsättningen i landet med 9 procent (Tillväxtverket 2014). Turistnäringens relativa betydelse har alltså ökat.



Färjerederibranschen de närmaste åren

Danmark står för den största trafiken inom svensk passagerarrederiinring och inget tyder på att det skulle förändras inom en snar framtid. På lite längre sikt ser trafikutvecklingen ljusare ut för Danmarkstrafiken, även om konkurrensen från Öresundsbron har en stor påverkan på färjetrafiken. Sett till de historiska växlingarna på arbetsmarknaden kommer inte den danska arbetslösheten att ligga kvar på dagens nivåer. Lägre arbetslöshet betyder ökad köpkraft och högst troligt även ökat resande. En ökad harmonisering och förbättrade arbetsmarknadsvillkor för arbetspendling, skulle också innebära en positiv effekt för Öresundstrafiken.

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.

Vi har konstaterat att det under den senaste 10-årsperioden skett en relativ förskjutning mot marknader i öst och sydost. Det är främst Baltikum som växer. Polen har haft en kraftig ökning under 2011 och 2012, men stod förra året still, om än på en hög nivå, vilket gör Polen till en fortsatt viktig marknad med stor potential. Därför kan vi tro på en fortsatt utveckling, särskilt med tanke på att dessa länder har en växande grupp människor med tillräckligt stor köpkraft för att efterfråga Sverigessemester. 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. Framför allt gäller detta Baltikum, men Ryssland kan säkert få en liknande roll på sikt. Ryssland är en potentiell tillväxtmarknad, även om den politiska instabiliteten i Ukraina påverkar negativt.

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 i dag – 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 passagerarrederiinringen 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 passagerarrederiinringens 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 i dag kapacitet för betydligt fler passagerare. Med andra ord: passagerarrederiinringen 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.

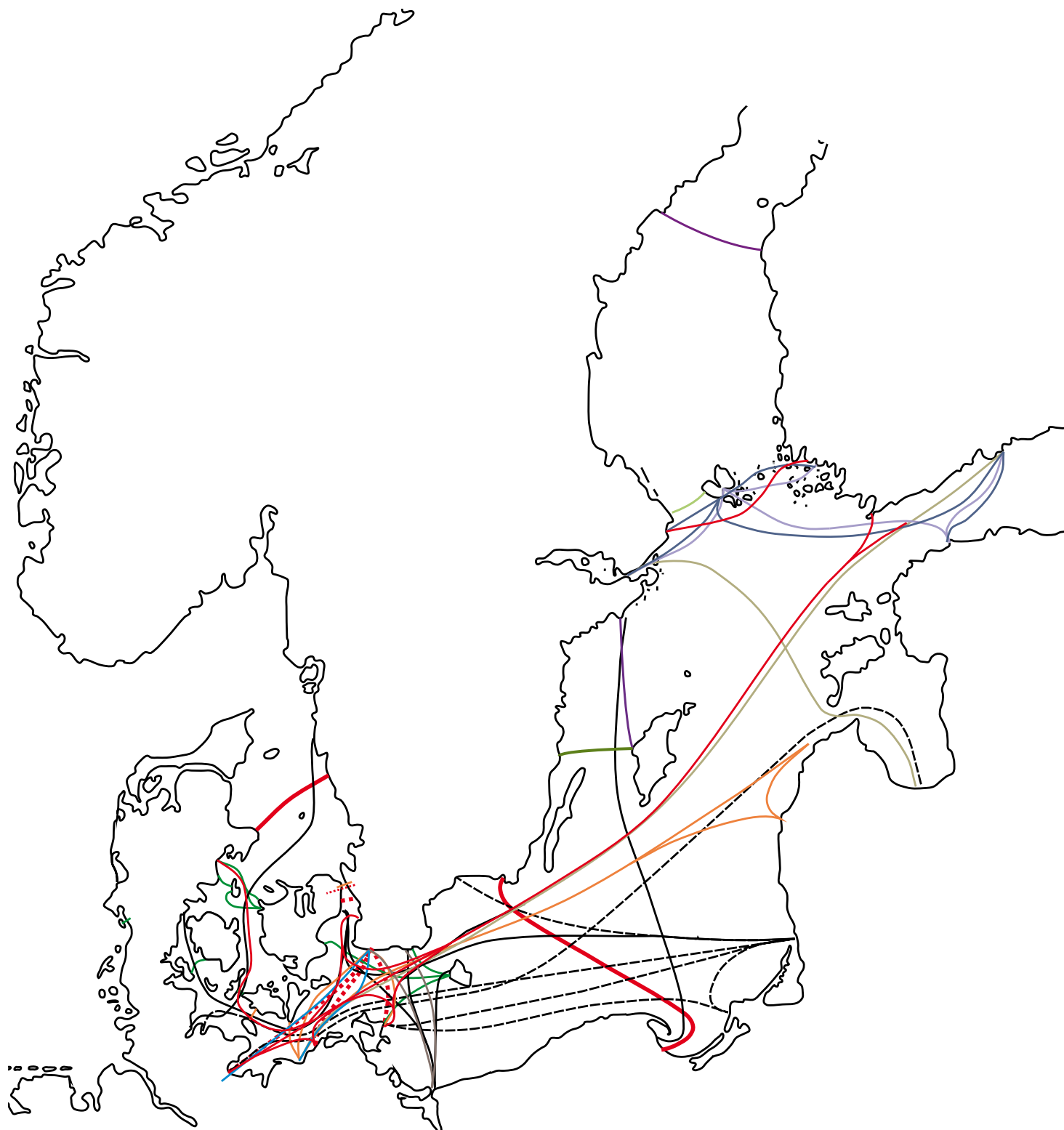
Rederier och linjenät

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

Dessa rederier trafikerar följande linjer:

Grisslehamn–Eckerö	Stockholm–Mariehamn–Helsingfors
Göteborg–Fredrikshamn	Stockholm–Mariehamn–Riga
Göteborg–Kiel	Stockholm–Mariehamn–Tallinn
Göteborg–Travemünde	Stockholm–Mariehamn–Visby
Helsingborg–Helsingør	Stockholm–Mariehamn–Åbo
Kapellskär–Mariehamn	Stockholm–Riga
Kapellskär–Mariehamn – Åbo	Stockholm–Tallinn
Kapellskär–Naantali	Trelleborg–Rostock
Kapellskär–Paldiski	Trelleborg–Sassnitz
Karlshamn–Klaipeda	Trelleborg–Świnoujście
Karlskrona–Gdynia	Trelleborg–Travemünde
Malmö–Travemünde	Umeå–Vasa
Nynäshamn–Gdańsk	Varberg–Grenå
Nynäshamn–Ventspils	Ven–Landskrona
Nynäshamn–Visby	Ven–Köpenhamn
Oskarshamn–Visby	Ystad–Rønne
Stockholm–Mariehamn	Ystad–Świnoujście



Referenser

Eurostat (2015). "Unemployment – LFS adjusted series". Hämtad 2015-02-27 från <http://www.ec.europa.eu/eurostat>

Proposition 2014/15:1 Budgetproposition för 2015, Utgiftsområde 24 Näringsliv.

Ramböll (2013). **Missing Link 2013.** Godstransporter mellan Norge och Sverige.

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>

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

Stockholms Hamnar (2013) Stockholms hamnars färjeundersökning 2013. Stockholm.

Stockholm Visitors Board (2013). Facts about Stockholm's tourism industry. Statistics for 2012. Stockholm.

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

Tillväxtverket (2012a). **Fakta om svensk turism 2011.** Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan.

Tillväxtverket (2012b). "Nordiska besökare är turismens kassakor". Pressmeddelande 2012-07-05. Hämtad 2013-02-26 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2012c). **IBIS 2011.** Resultat från den nationella gränsundersökningen IBIS 2011, inkommande besökare i Sverige.

Tillväxtverket (2013). **Fakta om svensk turism 2012.** Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan.

Tillväxtverket (2014). **Fakta om svensk turism 2013.** Turismens effekter på ekonomi, export och sysselsättning samt volymer, beteenden, utbud och efterfrågan.

Tillväxtverket (2015a). "Gästnätter från utlandet 2014". Hämtad 2015-02-05 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2015b). "Turismåret 2014: Rekordmånga utländska besökare till Sverige." Pressmeddelande 2015-02-05. Hämtad 2015-02-05 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2015c). "Logiintäkter per region 2014". Hämtad 2015-02-05 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Trafikanalys (2014). "Järnvägstransporter 1870-2013". Hämtad 2015-01-19 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 (2012) "Avresande passagerare i utrikes trafik efter land för första landningsflygplats efter start från svenska flygplatser 2007-2011". Mejlkorrespondens med Transportstyrelsen 2012-03-22.

Transportstyrelsen (2014) "Avresande passagerare i utrikes trafik efter land för första landningsflygplats efter start från svenska flygplatser 2009-2013". Mejlkorrespondens med Transportstyrelsen 2014-03-20.

Transportstyrelsen (2015). "Trafikstatistik svenska flygplatser 2014". Hämtad 2015-01-19 från <http://www.transportstyrelsen.se>

World Economic Forum (2013). Travel and Tourism Competitiveness Report 2013. Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation. Hämtad 2013-04-22 från <http://www.weforum.org>

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

Öresundsbron (2015). "Ökad trafik och förbättrat resultat". Pressmeddelande 2015-01-29. Hämtad 2015-02-05 från <http://www.oresundsbron.com>

I övrigt bygger rapporten på uppgifter från Passagerarrederiernas förening (<http://www.passagerarrederierna.se>) och ShipPax Information (<http://www.shippax.se>)

Passagerarrederierna

Passenger Shipping Association

Jari Virtanen, ordförande Passagerarrederiernas
förening, tel 0708-19 59 66

Per-Erling Evensen, styrelseledamot Passagerar-
rederiernas förening, tel 0705-52 51 57

Kansli:

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

