

Passagerarrederiernas rapport

- en del av Svensk turism • juli 2013

Presenteras av Passagerarrederiernas förening i samarbete
med Sveriges Redareförening



Passagerarrederierna har en nyckelroll för tillväxten av turistnäringen i Sverige

Passagerarrederiernas verksamhet är en viktig svensk exportnäring. Det talas ofta om svenska export- under inom musik och mode, men det finns även andra grenar inom svenskt näringsliv som är värda att uppmärksamma.

Under 2012 satsade Passagerarrederiernas medlemmar 600 miljoner kronor på marknadsföring, varav cirka 300 miljoner kronor utgjorde marknadsföring utomlands. Som jämförelse uppgår svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands till 120 miljoner kronor för 2013.

Tack vare passagerarrederiernas verksamhet och marknadsföring av Sverige som turistland bidrar vi till tillväxt i den svenska turistnäringen. Exportvärdet av turistnäringen, det vill säga utländska besökares konsumtion i Sverige, uppgick 2011 till 99 miljarder kronor – en ökning med 143 procent sedan år 2000.

Turistnäringen är dessutom den enda exportgren som ger direkta momsintäkter till statskassan. Under 2011 bidrog utländska besökares konsumtion med 14,1 miljarder kronor i momsintäkter till svenska staten.

Svensk turism växer. De senaste två decennierna har den utländska turismen till Sverige ökat med mer än det dubbla. Sverige har länge varit ett land som man främst reser från, inte till. Men trenden sedan nittioalet är att turismen *till* Sverige nu växer snabbare än turismen *från* Sverige.

Många jag träffar blir överraskade när jag påpekar det faktum att svenska passagerarredier transporterar fler passagerare än flyget; 25,9 miljoner passagerare reste med färjerederiernas utrikeslinjer medan utrikesflyget transporterade 23,6 miljoner passagerare under 2012.

Svensk passagerarredierinäring står stark, vi har en modern flotta, välutbildad personal och ett offensivt miljöarbete. Men vi står inför flera utmaningar. Vi, liksom de flesta näringar, påverkas av den rådande konjunkturen i Europa. Tillväxten det senaste året har varit svag och i vissa fall minskande. Det finns dock ljuspunkter. Tack vare Sveriges strategiska läge i Östersjön är vi intressanta som handelspartner och turistland för flera olika marknader. Det är glädjande att kunna konstatera att antalet besökare från de baltiska staterna och flera östeuropeiska länder ökar.

Jag nämnde tidigare det offensiva miljöarbetet som bedrivs inom vår näring. Miljöfrågan är en framtidsfråga som inte går att bortse ifrån, ett miljöengagemang är inte bara något vi är skyldiga kommande generationer. Jag är övertygad om att det även är en kommersiell framgångsfaktor. Våra framtida passagerare kommer sannolikt än mer att välja transportmedel utifrån miljöhänsyn.

Det är med glädje jag som nytilträd ordförande i Passagerarrederierna kan konstatera att det råder ett starkt miljöengagemang bland medlemsföretagen. Vi värnar om miljön, investerar i ny teknik och vi arbetar ständigt med utveckling av metoder för att skydda miljön och för att främja en hållbar utveckling.

Avslutningsvis kan jag konstatera att även om 2012 i något avseende utgör ett "mellanår" konjunkturmässigt så står sig redierinäringen stark och vi utgör en viktig del av svensk turistindustri. Passagerarrederiernas förening bildades 1999 och vi representerar 90 procent av den internationella färjetrafiken till Sverige samt inrikestrafiken till Gotland och Ven.

Jag ser med tillförsikt på framtiden med goda möjligheter till tillväxt av vår näring.

Välkommen ombord!



Erik Thulin
Ordförande Passagerarrederierna

Rapporten i korthet

- Under 2012 gjordes långt över 100 000 enkelturer till 24 olika hamnar i nio länder.
- Totalt reste 27,8 miljoner passagerare med passagerarfärjor under 2012.
- 15,1 miljoner av passagerarna var svenskar, resterande 12,7 miljoner passagerare var bosatta främst i Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.
- 25,9 miljoner passagerare reste med färjerederiernas utrikeslinjer, vilket kan jämföras med utrikesflyget som hade 23,6 miljoner passagerare under 2012.
- Passagerartrafiken mellan Sverige och de baltiska staterna ökade; Litauen (8 %), Lettland (3 %) och Estland (2 %).
- Polen hade drygt 1,1 miljoner passagerare under 2012, vilket är den högsta siffran sedan 2007, då den tidigare toppen noterades.
- Passagerarrederiernas medlemmar satsade 602 miljoner kronor på marknadsföring 2012, varav 298 miljoner kronor utgjorde marknadsföring utomlands. Som jämförelse uppgår svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands till 120 miljoner kronor för 2013.
- Momsen på utländska besökares konsumtion uppgick till 14,1 miljarder kronor direkt in i statskassan.
- Det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna uppgick till cirka 10 000 under 2012. Drygt hälften av dessa var bosatta i Sverige.



- Tycker du att de senaste vintrarna varit isrika? Det var värre på 1200-talet. Enligt en äldre krönika låg isen så tjock mellan Vinga och Jylland att man kunde rida med häst på den.

Innehåll

Kommentarer till statistiken.....	5
Passagerarrederierna marknadsför Sverige	6
Svensk turism växer	8
Fortsatt tillväxt i Östersjön	10
Generell nedgång i fordonstrafiken men plus på flera marknader...	14
Anställda i Passagerarrederierna	15
Färjerederibranschen de närmaste åren	20
Rederier och linjenät	21

Kommentarer till statistiken

Den som följt Passagerarrederiernas rapporter under åren märker 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 reviderats beroende på tillgång till bättre statistik. För det andra har vi alltmer övergått från att rapportera uppgifter från enbart Passagerarrederiernas medlemmar till hela passagerarrederinärningen. 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.

Passagerarrederierna marknadsför Sverige

Den sammanlagda marknadsföringen för Passagerarrederiernas medlemmar uppgick till 602 miljoner kronor under 2012. Närmare hälften, 298 miljoner kronor, satsades på utländska marknader, i syfte 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 mer avlägsna länder såsom USA och Kina.

Tabell 1: Marknadsföring (miljoner kronor, löpande priser). Medlemmar i PRF. Åren 2007-2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Marknadsföring	575	599	619	635	620	602
...varav utomlands	273	284	293	314	317	298

Källa: Passagerarrederiernas förening

Svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands uppgår till 120 miljoner kronor för 2013, en betydande minskning jämfört med föregående år (Proposition 2012/13:1). Satsningen motsvarar 12 kronor och 50 öre per medborgare. Med hänsyn taget till folkmängd satsar våra nordiska grannländer ungefär tre gånger så mycket statliga resurser (Sveriges Hotell & Restaurangföretagare 2008).¹

Turistnäringen omsatte totalt 264 miljarder kronor i Sverige år 2011 – en ökning med drygt 6 procent i löpande priser jämfört med 2010. Turismens andel av Sveriges BNP var 2,9 procent (Tillväxtverket 2012a). 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 2011 till 99 miljarder kronor – en ökning med 143 procent i löpande priser sedan år 2000. Detta betyder exempelvis att rese- och turistbranschens exportvärde numera är mer än dubbelt så stort som personbilsindustrins. Turistnäringen är dessutom den enda exportgren som ger direkta momsintäkter till statskassan. Under 2011 uppgick momsen på utländska besökares konsumtion till 14,1 miljarder kronor, en statsinkomst som har stigit i takt med exportvärdet (Tillväxtverket 2012a).

År 1993 var värdet av svensk konsumtion i utlandet nästan 70 procent högre än värdet av utländsk konsumtion i Sverige. Fram till 2011 har detta gap minskat och importvärdet är nu knappt 15 procent högre än exportvärdet (Tillväxtverket 2012a). 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.

Utländska besökare i Sverige lägger ansenliga 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 boen-

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.

det innan 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 jämförbara uppgifter per person och dygn) (Tillväxtverket 2012b; Tillväxtverket 2012c).

Vi vet också att en svensk fritidsresenär spenderar i genomsnitt drygt 400 kronor per person och dygn vid resor inom Sverige. (Tillväxtverket 2012a).

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 27,8 miljoner passagerare år 2012 så var ungefär 15,1 miljoner Sverige-boende. Övriga 12,7 miljoner resenärer var bosatta i främst Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.

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: färjeresenärernas konsumtion beräknas bidra till 4 200 årsarbeten (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 två miljarder kronor under 2012. 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.



**- Trafiken över Helsingborg och andra
sundsstäder växte stadigt under 1800-talet och
en söndag i augusti 1875 reste inte mindre än
12 000 passagerare med Öresunds ångare.**

Svensk turism växer

Svensk turism växer och har gjort så under lång tid. De senaste två decennierna har den utländska turismen till Sverige mer än fördubblats, vilket är en mycket god utveckling i internationell jämförelse. (Tillväxtverket 2012a).

Hur reser då alla dessa turister – men också affärsresenärer och jobbspendlare – inom, till och från Sverige? Här spelar färjerederibranschen en utomordentligt viktig roll. 2012 gjordes i svenska vatten långt över 100 000 enkelturer och inrikestrafiken oräknad gick dessa turer till 24 olika hamnar i nio länder. Totalt reste 27,8 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 2012 ökade turismen i Sverige och det totala antalet kommersiella övernattningar eller gästnätter hamnade på rekordnivån 52,8 miljoner.² Men över lag blev 2012 ett svagare år än normalt för svensk turism. Ökningen var måttlig och det utländska besökandet minskade något, vilket kan vara en följd av den ekonomiska kris som råder i Europa.

Det långväga resandet fortsatte däremot att öka – för tredje året i rad – med 100 000 gästnätter eller närmare 6 procent. Särskilt stor var ökningen från Indien, som därmed gick om Japan som Sveriges tredje största fjärrmarknad efter särklassiga ettan USA och tvåan Kina. Men trots att turismen från mer avlägsna länder har ökat de senaste åren är det fortfarande våra grannar som utgör den största delen av turistnäringens totala utlandsmarknad: Norge, Tyskland och Danmark svarar ensamma för 55 procent av gästnätterna (Tillväxtverket 2013a; Tillväxtverket 2013b; Tillväxtverket 2013c).

Fullt naturligt varierar turismens regionala betydelse. Sett till logiintäkter är Stockholm störst, följt av Västra Götaland på en klar andraplats. Men om intäkterna i stället slås ut på respektive regions invånarantal är Gotland, Jämtland och Dalarna de främsta turistmagneterna. Under 2012 hade Västra Götaland den kraftigaste tillväxten i absoluta logiintäkter medan Västernorrland och Norrbotten såg den starkaste utvecklingen i relativa tal (Tillväxtverket 2012a; Tillväxtverket 2013c; Tillväxtverket 2013d).

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.

² *Kommersiella övernattningar/gästnätter innefattar boende på hotell, stugbyar, vandrarhem, campingplatser och privat förmedlade stugor och lägenheter. Den utländska turismen stod ifjol för ungefär en fjärdedel av det totala antalet gästnätter.*

Den globala finanskris som bröt ut 2008, och som vi ännu inte har sett slutet på, påverkar alla transportslag. Mot denna bakgrund är det mindre förvånande att färjerederibranschen tappat viss volym 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 återigen, 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 tre senaste åren inneburit minskningar, även om de varit måttliga.

Passagerarrederierna behåller sin ledande position inom den internationella trafiken i jämförelse med andra transportmedel. Flyget hade exempelvis 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 flygtrafiken åter ökat. 2012 låg det totala antalet passagerare i utrikes luftfart på 23,6 miljoner, vilket kan ställas mot färjetrafikens 25,9 miljoner passagerare i utrikes sjöfart (ShipPax Information; Transportstyrelsen 2013a).

Även tågtrafiken har vuxit under 2000-talet. Antalet personkilometer³ har stigit från 8,2 miljoner år 2000 till 11,4 miljoner år 2011, en ökning med ungefär 40 procent (Trafikanalys 2011a; Trafikanalys 2013). 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 – ett resultat av den ekonomiska krisen – och under fjolåret minskade den totala trafiken över bron med drygt 3 procent, något som kan förklaras av sjunkande pendlingsvolym. Lastbilstrafiken ökade emellertid 2012 och lite mer än hälften av denna trafik på Öresund gör numera över bron (Öresundsbron 2010; Öresundsbron 2013).



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).

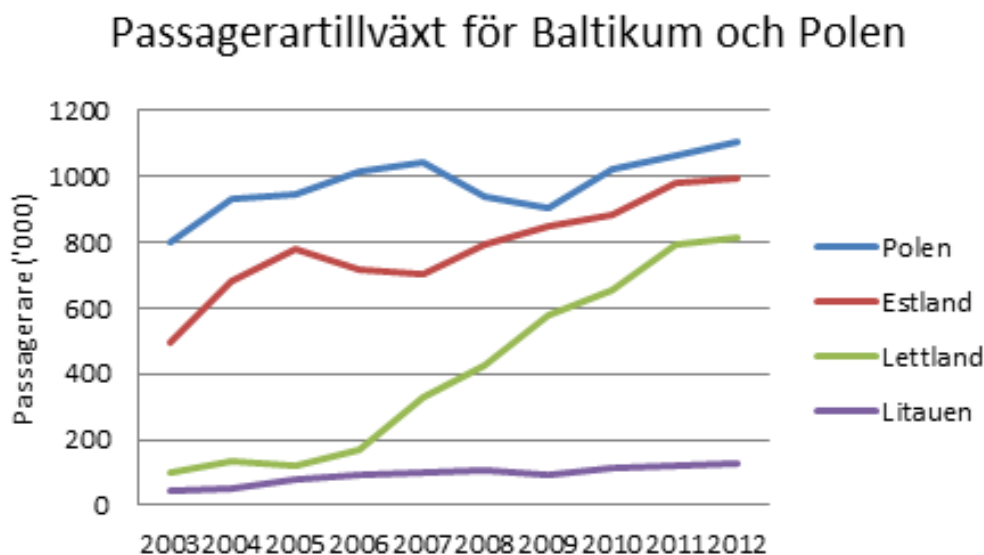
³ Det något klumpiga "antal personkilometer" är ett pålitligare mått än det mer intuitiva "antal resenärer" (ansvarig myndighet, SIKA, saknar precisa data över antal resenärer).

Fortsatt tillväxt i Östersjön

Passagerartrafiken mellan Sverige och de baltiska staterna har vuxit nästan oavbrutet i mer än ett decennium. 2012 utgjorde inget undantag. Tillväxten på Estland var visserligen ovanligt måttlig, 2 procent, men denna marknad har mer än fördubblats sedan 1999 och antalet passagerare ligger numera runt miljonen, i samma storleksordning som trafiken på Norge och Polen (se tabell 2 för utvecklingen över tid i enskilda länder). Lettland har sedan millennieskiftet vuxit från nästan ingenting till drygt 800 000 passagerare och ifjol var ökningen 3 procent. Litauen växte visserligen inte lika mycket i absoluta tal som de andra två, men den relativa ökningen var icke desto mindre, 8 procent. Med ungefär 130 000 passagerare är trafiken på Litauen fortfarande jämförelsevis liten, men inget tyder på avtagande tillväxt.

Polen hade drygt 1,1 miljoner passagerare under 2012, vilket är den högsta siffran sedan 2007, då den tidigare toppen noterades. Fram till 2007 hade Polen en stabil passagerartillväxt, därefter dalade trafiken med cirka 10 procent under två år. Men under 2010 ökade trafiken så kraftigt att antalet passagerare till landet åter översteg miljonen. I fjol fortsatte ökningen (4 procent), vilket innebär att Polen numera står för en större trafik 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.

Diagram om tillväxten för Baltikum och Polen



2011 öppnades ytterligare en färjelinje inom passagerarrederierna – den på Ryskland (ej med i tabell 2). Närmare 140 000 passagerare reste mellan Stockholm och Sankt Petersburg under premiäråret, och ifjol steg siffran till 170 000. Ryskland är tveklöst en potentiell tillväxtmarknad och det ska bli intressant att följa utvecklingen de närmaste åren.

Danmark var med 10,5 miljoner passagerare år 2012 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 idag för 30 procent av den totala utrikes färjetrafiken.

Danmark är alltså störst. Samtidigt är det resandet på just Danmark som minskat mest. Öresundsbron fick en väldig effekt på färjetrafiken: en nedgång på ungefär nio miljoner passagerare på två år. Efter en i sammanhanget mycket begränsad återhämtning i början av 2000-talet, har volymerna sedan mitten av det förra decenniet minskat 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 att vänta de närmsta åren. Detta gäller emellertid främst sträckan Helsingborg–Helsingör som naturligt nog är hårdast utsatt för konkurrensen. 2012 minskade volymerna med knappt 600 000 eller 7 procent, men fortfarande reser mer än 7,7 miljoner passagerare på sträckan. Då volymerna över sundet är mycket stora, påverkar utvecklingen i hög grad siffrorna inte bara på Danmark totalt utan för passagerarfärjetrafiken i landet som helhet.

Givetvis berörs färjetrafiken också av andra faktorer än bron. I fjolårets rapport skrev vi att den dåliga vintern i de svenska fjällen säkerligen kommer att visa sig då det är dags att summera 2012, ty de danskar som normalt tar sig till Sverige för att åka skidor knappast finner det mödan värt ett barmarksår. Månadsstatistiken över passagerarfärjetrafiken för 2012 avslöjar också mycket riktigt att nedgången var som störst under årets första fyra månader. Förutom variation i vädret påverkas volymerna naturligtvis också av sociala och ekonomiska omständigheter. Den danska arbetslösheten har mer än fördubblats sedan 2008 och den har de senaste tre åren legat sin högsta nivå sedan mitten av 1990-talet (OECD 2013). Det förefaller sannolikt att pressade ekonomiska marginaler till följd av arbetslösheten kan ha påverkat danskarnas res- och semestervanor.

På sträckor som inte direkt påverkas av brotrafiken gick Danmarkstrafiken bättre 2012. Antingen var minskningarna betydligt blygsammare eller så ökade trafiken: passagerarantalet på Ven tilltog (både från Köpenhamn och Landskrona) och volymerna på sträckan Ystad–Rønne steg för tredje året i följd.

Bakåt sett har Öresundsbron även påverkat Tysklandstrafiken något. Det förefaller också troligt att ökad konkurrens från lågprisflyget påverkat färjevolymerna. Men under 2012 klarade färjetrafiken på Tyskland konkurrensen både från bro och från flyg, då det totala antalet passagerare, drygt 2 miljoner, var detsamma som 2011.

Trafiken på Finland var som störst under mitten av 2000-talet men utvecklingen visar ingen entydig tendens över tid. Finlandstrafiken är otvivelaktigt vad man kan kalla en mogen marknad. Vi ser inga dramatiska förändringar, varken i positiv eller i negativ riktning.

En av linjerna på Finland, den mellan Vasa och Umeå, ger en konkret bild av det ömsesidiga beroendet mellan turistanläggningar och passagerarrederinäring. Österbottningarna har, efter halvtannat decenniums frånvaro, åter hittat till svenska skidbackar (Västerbottennytt 2013). Och det är med färja som finländarna tar sig till Tärnaby och andra västerbottniska orter, det blir alltför långt att bila norrut över Haparanda. Följdriktigt innebar 2012 en kraftig ökning av antalet passagerare mellan Vasa och Umeå.

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

Inrikestrafiken på Gotland och Ven har haft en anmärkningsvärd stabil utveckling. Relativt små ökningsår för år utan avbrott, ledde till att volymerna växte med en halv miljon, eller drygt 30 procent, mellan 1999 och 2010. 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. I följande låg trafiken på Gotland i stort sett stilla.

Det är främst svenskar som semesterar 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 decennielånga ökningen inom inrikestrafiken sammanfaller också med en trendmässig försvagning av kronan mot euron. Och under de två senaste åren, då ökningen i trafiken har uteblivit, har kronan blivit starkare mot euron.⁴ En annan faktor av betydelse är att äldre färjor på sträckan Visby och 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. Men, naturligtvis, påverkar också rena tillfälligheter resandet. Askmolnet över Europa 2010 bidrog exempelvis till att fler stannade i Sverige, medan den ovanligt regniga sensommaren 2011 (SMHI 2011) fick utlandsresandet att öka.

Under 2012 ökade trafiken Landskrona-Ven med 15 000 passagerare, eller 5 procent, och denna ökning gjorde att den inrikes färjerederinäringen totalt gick marginellt plus.

⁴ *Ett mer formellt test av sambandet mellan inrikestrafikens volymer och växelkursen SEK/euro under perioden 1999-2012 bekräftar resonemanget (med statistiskt språkbruk: korrelationskoefficienten är 0,6).*

Tabell 2: Antal passagerare i färjetrafik efter land – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige (tusental). Åren 2003-2012

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Danmark	15.053	15.018	14.110	13.795	14.028	13.823	12.147	11.167	11.080	10.462
Finland	9.128	9.376	9.702	9.637	9.442	9.394	9.434	9.396	9.255	9.086
Tyskland	2.708	2.579	2.340	2.363	2.507	2.408	2.071	2.112	2.032	2.032
Sverige*	1.754	1.764	1.778	1.801	1.853	1.895	1.960	1.973	1.900	1.901
Norge	1.353	1.344	1.306	1.278	1.304	1.431	1.300	1.241	1.149	1.072
Polen	803	934	947	1.012	1.040	941	904	1.021	1.062	1.102
Estland	495	680	782	719	703	795	848	886	980	997
Lettland	97	135	122	169	328	428	577	657	794	816
Litauen	43	54	82	91	99	108	96	115	119	129

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

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

Tabell 3: Trafik i de största svenska hamnarna efter antal passagerare (tusental). Rangordning efter 2012 års siffror. Åren 2007-2012.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Förändring 2012/2007
Stockholm	8.127	8.677	9.089	9.085	9.124	9.025	11%
Helsingborg	10.966	10.911	9.415	8.540	8.339	7.841	-28%
Ystad	1.878	1.857	1.823	1.770	1.913	1.962	4%
Göteborg	2.091	1.845	1.722	1.687	1.637	1.591	-24%
Gotlands hamnar	1.565	1.583	1.629	1.653	1.598	1.590	2%

Källa: SIKA 2009c, Trafikanalys 2011b, Sveriges Hamnar 2012 och Sveriges Hamnar 2013.

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

- Helsingborg är en av våra viktigaste hamnstäder. 1836 invigdes den reguljära passagerartrafiken med Dronning Maria som gick sträckan Köpenhamn-Vedbæk-Helsingör-Helsingborg en gång i veckan, men fram mot mitten av 1800-talet hade både turtätheten och antalet destinationer från Helsingborg ökat markant.



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, Stockholm.⁵ 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 spekulerade vi i rapporten från 2011 att även Gotland snart skulle gå om Göteborg och i dagsläget är avståndet marginellt.

Tabell 3 bekräftar i stort sett vad vi redan sett, och den understryker att trafiken går starkt över Östersjön och jämförelsevis svagt i Öresund.

Totalt minskade antalet passagerare i svenska hamnar med 2 procent ifjol (Sveriges Hamnar 2013).

Generell nedgång i fordonstrafiken men plus på flera marknader

Under 2010 och 2011 ökade denna trafik för att ifjol åter falla. Minskningen var dock måttlig, knappt 2 procent. Tyskland och Finland stod för de största tillbakagångarna, både absolut och relativt. Marknaderna på Polen och Litauen ökade å andra sidan med 3 procent respektive 8 procent

Busstrafiken föll med 3 procent 2012. I absoluta tal minskade trafiken mest på Danmark och Polen, medan Lettland och Litauen istället ökade.

Personbilstrafiken på Litauen, Tyskland och Polen gick starkt framåt. Däremot minskade den totala personbilstrafiken med 3 procent ifjol. Nästan hela nettominskningen uppkom på sträckan Helsingborg–Helsingör.

Tabell 4: Transporterade fordon i färjetrafik. Åren 2007-2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Förändring 2012/2011
Personbilar	5.006.000	4.949.100	4.813.800	4.711.100	4.591.200	4.464.800	-3%
Bussar	71.800	64.300	57.400	59.800	59.200	57.400	-3%
Lastfordon	2.461.500	2.481.700	2.096.600	2.219.000	2.280.300	2.239.100	-2%

Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 100-tal.

⁵ Med Stockholms hamn avses innerstadshamnarna Värtahamnen och Stadsgården. Kapellskär och Nynäshamn, båda med stora passagerarvolymmer, ingår inte.

Anställda i Passagerarrederierna

Under 2012 låg det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna just under 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 5: Anställda inom färjetrafik. Medlemmar i PRF. Åren 2007-2012

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ombordanställda	7.840	7.930	8.680	8.370	8.790	8.690
...varav boende i Sverige	3.830	4.090	3.900	3.790	4.250	4.200
Landanställda i Sverige	1.280	1.290	1.340	1.270	1.380	1.290
Totalt antal anställda i Sverige	5.110	5.380	5.240	5.060	5.620	5.490
Totalt antal anställda	9.120	9.220	10.020	9.640	10.170	9.980

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 10-tal.

Sysselsättningen, mätt i årsarbeten, inom den svenska turistnäringen som helhet låg under 2011 på 162 000. Trenden har varit stigande sysselsättning i branschen under mer än ett decennium, med nästan 25 procents ökning sedan år 2000. Under samma period steg den totala sysselsättningen i landet med 5 procent (Tillväxtverket 2011; Tillväxtverket 2012a). Turistnäringens relativa betydelse har alltså ökat.



- År 1817 var den engelske uppfinnaren Samuel Owen behjälplig vid byggande av den första svenska ångbåten Amphitrite. Ångaren användes för passagerartrafik på Mälaren och kunde ta över 180 passagerare på sin resa mellan Riddarholmen och Drottningholm. Tack vare Owens verksamheter blev Sverige ett föregångsland Europa på ångdriven båttrafik.

Färjerederibranschen de närmaste åren

Som vi redan påpekat står Danmark för den största trafiken inom svensk passagerarrederinäring 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 stor påverkan på färjetrafiken. Sett till de historiska växlingarna på arbetsmarknaden så 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. Möjligen kan det nya, större fartyg som sattes 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. 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. Framför allt gäller detta Baltikum, men Ryssland kan säkert få en liknande roll på sikt.

Svensk Turism AB⁶ 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.

⁶ *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

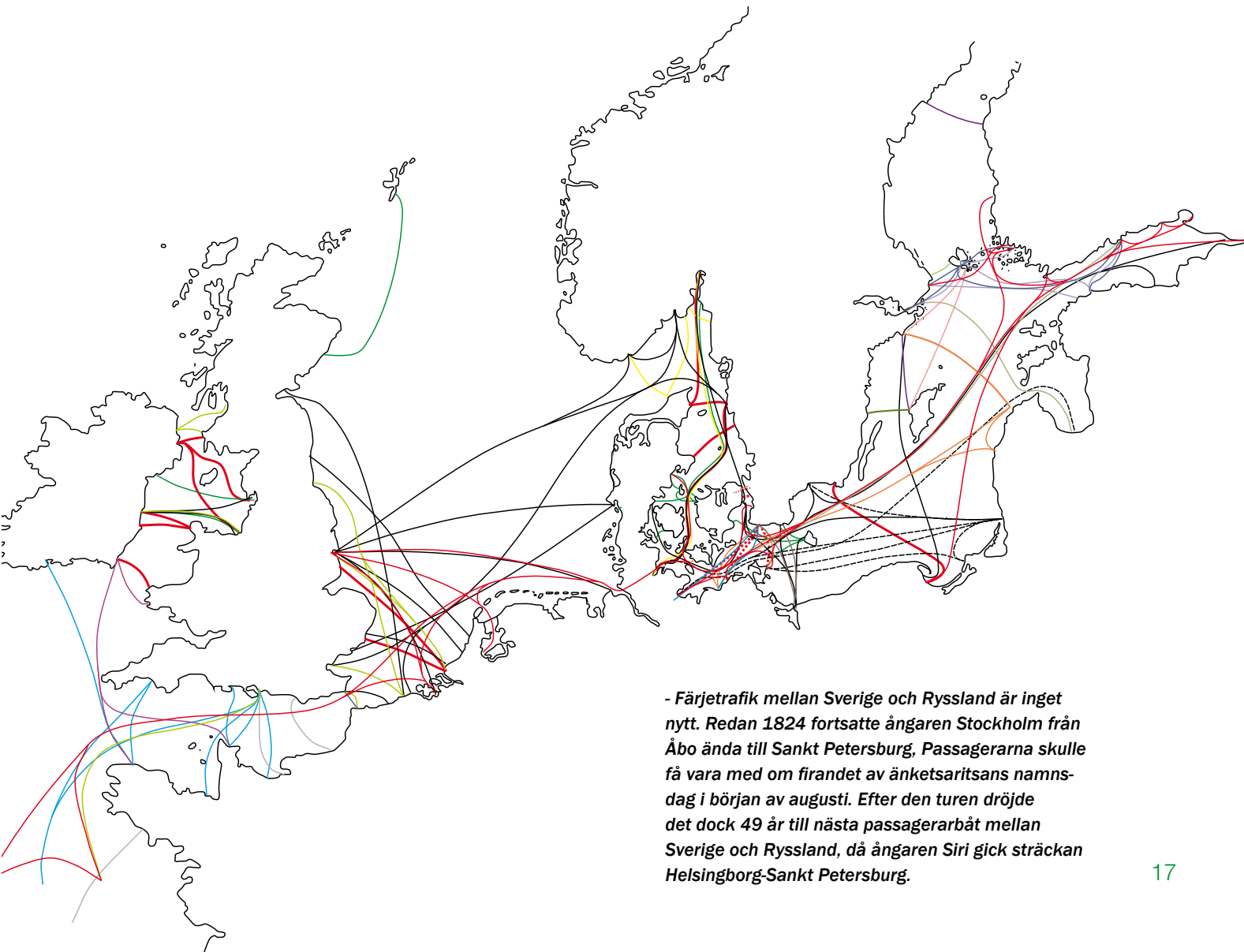
Följande rederier har som medlemmar i Passagerarrederierna medverkat med statistik till rapporten:

Birka Cruises
 Danske Færgen
 Destination Gotland
 DFDS Seaways
 Eckerö Linjen
 Finnlines
 Polferries
 Tallink Silja Line
 Stena Line/Scandlines
 TT-Line
 Unity Line
 Ventrafiken
 Viking Line

Rederierna trafikerar linjerna:

Grisslehamn – Eckerö
 Göteborg – Fredrikshamn
 Göteborg – Kiel
 Helsingborg – Helsingør
 Kapellskär – Mariehamn
 Kapellskär – Naantali
 Kapellskär – Paldiski
 Karlshamn – Klaipeda
 Karlskrona – Gdynia
 Malmö – Travemünde
 Nynäshamn – Gdańsk
 Nynäshamn – Ventspils
 Stockholm – Helsingfors
 Stockholm – Mariehamn

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



- Färjetrafik mellan Sverige och Ryssland är inget nytt. Redan 1824 fortsatte ångaren Stockholm från Åbo ända till Sankt Petersburg. Passagerarna skulle få vara med om firandet av änketsaritsans namnsdag i början av augusti. Efter den turen dröjde det dock 49 år till nästa passagerarbåt mellan Sverige och Ryssland, då ångaren Siri gick sträckan Helsingborg-Sankt Petersburg.

Referenser

- Dumell, Matts (2007). Sjövägen till Sverige. Schildts förlag, Finland.
- Högnäs, Per-Ove och Jerker Örjans (1997). Med folk och fisk över Ålands hav. Ålands skötbåtsföreningen, Mariehamn.
- Jansson, Christer (1982). Med ångbåt från Helsingborg. Passagerarfarten under 1800-talet. Frank Stenvalls förlag, Malmö.
- Krantz, Claes (1951). Bandet över Kattegatt. Historien om en nordisk förbindelseled. Göteborg.
- OECD (2013). "Labour Force Statistics (MEI)". Hämtad 2013-03-08 från www.stats.oecd.org
- Proposition 2012/13:1 Budgetproposition för 2013, Utgiftsområde 24 Näringsliv.
- 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>
- 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 <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.
- Sundström, Arne (2009). Samuel Owen. Teknik- och ångbåtspionjär. Stockholmia förlag, Stockholm.
- Sveriges Hamnar (2012). "Passagerarfärjor 2011 och 2010 (antal passagerare och personbilar, bussar)". Hämtad 2012-03-29 från <http://www.transportgruppen.se>
- Sveriges Hamnar (2013). "Passagerarfärjor 2012 och 2011 (antal passagerare och personbilar, bussar)". Hämtad 2013-04-04 från <http://www.transportgruppen.se>
- Sveriges Hotell & Restaurangföretagare (2008). "Sälj Sverige. Framtiden finns i besöksnäringen!". Hämtad 2010-03-09 från <http://www.shr.se>
- Svinesundsforbindelsen (2012). "Økende trafikk". Hämtad 2012-03-23 från <http://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). 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 (2013a). "Tabell 1 Gästnätter per marknad/land 2012". Hämtad 2013-02-25 från <http://www.tillvaxtverket.se>
- Tillväxtverket (2013b). "Turiståret 2012: Krisen i Europa slår mot turismen i Sverige". Pressmeddelande 2013-02-06. Hämtad 2013-02-25 från <http://www.tillvaxtverket.se>
- Tillväxtverket (2013c). "Turiståret 2012: Krisen i Europa slår mot turismen i Sverige". Bilaga till pressmeddelande 2013-02-06. Hämtad 2013-02-25 från <http://www.tillvaxtverket.se>
- Tillväxtverket (2013d). "Tabell 3 Logiintäkter per region 2012". Hämtad 2013-02-25 från <http://www.tillvaxtverket.se>
- Trafikanalys (2011a). "Bantrafik 1870-2010". Hämtad 2012-02-27 från <http://www.trafa.se>
- Trafikanalys (2011b). "De största hamnarna i Sverige jan-dec 2010 efter hanterad gods-mängd och antal passagerare" Hämtad 2011-04-08 från <http://www.trafa.se>
- Trafikanalys (2013). "Bantrafik 2011". Hämtad 2012-04-22 från <http://www.trafa.se>
- Transportstyrelsen (2009). Luffartens 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 (2013a). "Trafikstatistik svenska flygplatser 2012". Hämtad 2013-02-25 från <http://www.transportstyrelsen.se>
- Transportstyrelsen (2013b) "Avresande passagerare i utrikes trafik efter land för första landningsflygplats efter start från svenska flygplatser 2008-2012". Mejlkorrespondens med Transportstyrelsen 2013-03-22.
- Västerbottennytt (2013). Nyhetsinslag, 2013-03-05: "Finska turister hittar tillbaka". Hämtad 2013-03-07 från <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/vasterbottensnytt>
- 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 (2013). "Årsredovisning 2012: Fortsatt resultatförbättring för Öresundsbron". Pressmeddelande 2013-01-31. Hämtad 2012-02-25 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>)

- På 1950-talet startade regelbunden passagerartrafik till England. Resenärer kunde ta Londonpilen från Stockholms Central till Göteborg och ända ner till Majnabbekajen för direkt påstigning på Svenska Lloyd's fartyg till Tilbury i England

Omslags foto: Staffan Erfors Övriga Matton

Passagerarrederierna

Passenger Shipping Association

Erik Thulin, ordförande Passagerarrederiernas förening, tel 073 - 978 60 30

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

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