

Passagerarrederiernas rapport

– en del av svensk turism • juli 2014

Presenteras av Passagerarrederiernas förening i samarbete
med Sveriges Redareförening

**PASSAGERAR
REDERIENA**

Passenger Shipping Association

Passagerarrederierna – en av Sveriges bäst bevarade turismhemligheter

Förra året reste fler utrikes kunder med passagerarrederierna än med flyget. Ändå är det få som uppmärksammar den betydelse som vi som näring har för turismen i Sverige, för ekonomin, för sysselsättningen och för Sveriges varumärke utomlands. Mer pengar spenderas i Sverige. Statens momsintäkter ökar. Fler jobb skapas. Fler människor upptäcker Sverige, mycket tack vare oss.

Trots att svenska staten satsar förhållandevis lite pengar på att kommunicera varumärket och marknadsföra landet och dess fantastiska upplevelser utomlands växer alltså turismen. Tänk vad som skulle kunna hända om det lades lika stora resurser här som i våra nordiska grannländer! Ännu fler skulle komma hit (och gärna med färja naturligtvis), kanske stanna ännu längre och lägga ännu mer pengar på övernattnig, upplevelser, mat och shopping. Och ännu fler skulle sprida sina berättelser om Sverige till vänner och bekanta i samtal och på sociala medier. Betydelsen av marknadsföring är svår att mäta i reella tal, men vi är övertygade om att här finns mer att göra och en stor utväxling att få på varje satsad krona. Turismen är oerhört viktig för Sverige – det blir tydligt inte minst när man ser att exportvärdet är tre gånger så stort som bilindustrins.

I år kan vi konstatera att passagerartrafiken på Baltikum slår rekord och att flera spännande marknader i öst pockar på uppmärksamhet. Ökningen tror vi delvis beror på ett ökat intresse för våra grannländer i öst som turistmål med allt de har att erbjuda i form av till exempel historia och kultur. Men faktum är att vi ser en ökning åt andra hållet också, helt i linje med övrig statistik: östeuropéerna reser i allt större utsträckning till oss av samma anledningar. Det är mycket glädjande.

Glädjande är också att en av våra största marknader, Tyskland, ökade sitt passagerarantal med 6 procent och i antalet bilar med hela 13 procent. Detta är mycket kraftiga ökningarna och ett tecken på att våra medlemsföretags marknadsföringsansträngningar och satsningar på service och kvalitet betalat sig.

Passagerarrederierna kan med denna rapport sammanfatta ett bra år. Branschens stora utmaningar – konkurrens från andra trafikslag och den sviktande världsekonomin – är något som vi fortfarande måste relatera till, men det är inte utan stolthet som jag tar över ordförandeklubban i Passagerarrederierna. Vårt arbete är viktigt för många och det vi gör påverkar svensk turism i rätt riktning.

Jari Virtanen, ordförande Passagerarrederierna



Rapporten i korthet

- Under 2013 gjordes långt över 100 000 enkelturer till 24 olika hamnar i nio länder.
- Totalt reste 27,6 miljoner passagerare med passagerarfärjor under 2013.
- Ungefär hälften av passagerarna var svenskar, resterande passagerare var bosatta utomlands, främst i Norden, Tyskland, Polen och Baltikum.
- 25,7 miljoner passagerare reste med färjerederiernas utrikeslinjer, vilket kan jämföras med utrikesflyget, som hade 24,7 miljoner passagerare under 2013.
- Passagerartrafiken mellan Sverige och de baltiska staterna ökade; Estland passerade för första gången en miljon passagerare, Litauen ökade 4,5 procent och Lettland 5 procent.
- Tillväxten på den polska marknaden, som tidigare varit kraftig, låg i fjol still. Andelen polska resenärer har ökat, medan svenska minskat.
- Passagerarrederiernas medlemmar satsade 615 miljoner kronor på marknadsföring 2013, vilket är en ökning med 13 miljoner kronor. Drygt 40 procent, 264 miljoner, lades på marknadsföring utomlands. Som en jämförelse uppgår svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands till 120 miljoner kronor.
- Momsen på utländska besökares konsumtion uppgick till 14,5 miljarder kronor direkt in i statskassan.
- Det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna uppgick till precis under 10 000 personer 2013. Drygt hälften av dessa vara 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, 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 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 2012 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 615 miljoner kronor under 2013. Drygt 40 procent, 264 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 Passagerarrederierna. Åren 2007–2013

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

Källa: Passagerarrederiernas förening

Svenska statens satsningar på marknadsföring utomlands uppgår till 120 miljoner kronor för 2014, vilket motsvarar 12 kronor och 50 öre per medborgare. För 2015–2017 planeras en minskning av det årliga anslaget till 90 miljoner kronor (Proposition 2013/14:1). Med hänsyn taget till folkmängd satsar våra nordiska grannländer ungefär tre gånger så mycket statliga resurser på marknadsföring utomlands (Sveriges Hotell & Restaurangföretagare 2008)¹.

Turistnäringen omsatte totalt 275 miljarder kronor i Sverige 2012 – en ökning med strax under 5 procent jämfört med året innan och med 83 procent jämfört med 2000 (löpande priser). Turismens andel av Sveriges BNP låg på 3,0 procent 2012 (Tillväxtverket 2013). 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 2012 till 106 miljarder kronor – en ökning med 7,5 procent jämfört med året innan och med 162 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 2012 uppgick momsen på utländska besökares konsumtion till 14,5 miljarder kronor, en statsinkomst som har stigit i takt med exportvärdet (Tillväxtverket 2013).

År 1993 var värdet av svensk konsumtion i utlandet nästan 70 procent högre än värdet av utländsk konsumtion i Sverige. Fram till 2012 har detta gap minskat och importvärdet är nu endast drygt 4 procent högre än exportvärdet (Tillväxtverket 2013). Det är ingen djärv gissning att gapet kommer att slutas helt inom ett par år. 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.

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.

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

Vi vet också att en svensk affärsresenär spenderar i genomsnitt drygt 2 000 kronor per person och 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 2013 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 turismnäringen: färjeresenärernas konsumtion beräknas generera 4 100 årsarbeten (Stockholms Hamnar 2013; Stockholm Visitors Board 2013).

Passagerarrederierna erbjuder inte bara för turismnäringen 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 2013. 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



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. 2013 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 2013 ökade turismen i Sverige mätt i antalet kommersiella övernattningar eller gästnätter. Jämfört med det tidigare rekordåret 2012 steg gästnätterna med drygt 2 procent, från 52,7 miljoner till 53,8 miljoner. Av dessa står utländska resenärer för ungefär en fjärdedel.

Det utomeuropeiska resandet ökade med över 5 procent i fjol. Särskild värt att notera är att antalet indiska besökare 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 54 procent av de utländska gästnätterna (Tillväxtverket 2014a; Tillväxtverket 2014b).

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 Gotland, Jämtland och Dalarna de främsta turistmagneterna. Under 2013 hade Stockholm den kraftigaste tillväxten i absoluta logiintäkter medan Jönköpings län såg den klart starkaste utvecklingen i relativa tal (Tillväxtverket 2013; Tillväxtverket 2014c).

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.

Både upp och ned för färjerederibranschen

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 fyra 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. 2013 låg det totala antalet passagerare i utrikes luftfart på 24,7 miljoner, vilket kan ställas mot färjetrafikens 25,7 miljoner passagerare i utrikes sjöfart (Passagerarrederiernas förening; ShipPax Information; Transportstyrelsen 2014). Passagerarrederinäringen behåller alltså fortsatt sin ledande position inom den internationella trafiken.

Även tågtrafiken har vuxit under 2000-talet. Antalet personkilometer har stigit från 8,2 miljarder år 2000 till 11,8 miljarder år 2012, en ökning med över 40 procent (Trafikanalys 2013). Det är inrikestrafiken ensam som står för tillväxten (SIKA 2009a; SIKA 2009b), då den internationella tågtrafiken över Sverige är jämförelsevis liten.

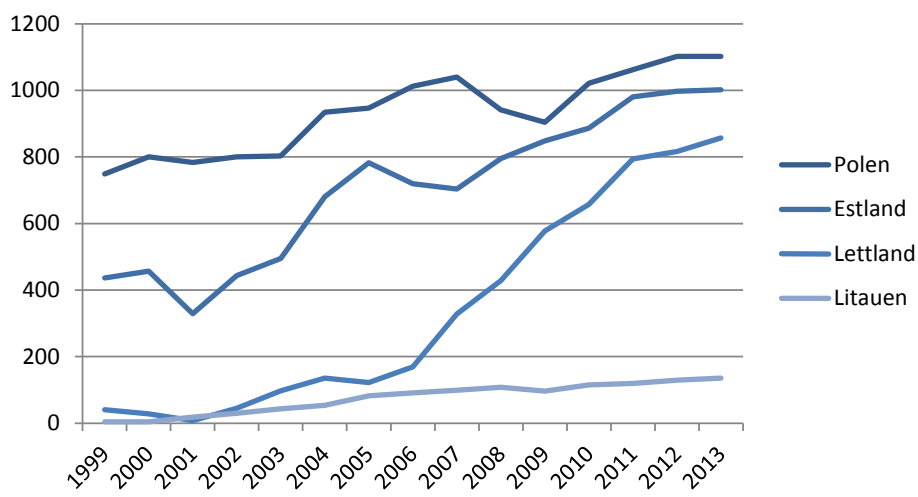
Fram till 2009 ökade trafiken över Öresundsbron kontinuerligt och markant. Utvecklingen därefter har varit mer ojämn. De två senaste åren har den totala trafiken över bron avtagit, främst som ett resultat av att arbetspendlingen med bil har minskat. Däremot ökade lastbilstrafiken kraftigt i fjol, och 53 procent av denna trafik på Öresund gör numera över bron (Öresundsbron 2010; Öresundsbron 2013; Öresundsbron 2014).

Östersjö tillväxt och rekord i Baltikum

Passagerartrafiken mellan Sverige och de baltiska staterna har vuxit nästan oavbrutet i mer än ett decennium. 2013 utgjorde inget undantag. Tillväxten på **Estland** var ovanligt blygsam, men likväl tillräcklig för att denna marknad för första gången skulle passera 1 miljon passagerare! 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 860 000 passagerare och i fjol var ökningen 5 procent. Lillasyster i sammanhanget, **Litauen**, växte visserligen inte lika mycket i absoluta tal som Lettland, men den relativa ökningen var icke desto mindre 4,5 procent. Med 135 000 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. 2012 fortsatte ökningen medan antalet passagerare i fjol låg still. Med drygt 1,1 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.

Passagerartillväxt för Baltikum och Polen i tusental.



2011 öppnades en ny marknad inom passagerarrederinäringen: den på Ryssland (ej med i tabell 2). Närmare 140 000 passagerare reste mellan Stockholm och Sankt Petersburg under premiäråret, och under 2012 steg siffran till 170 000. Vi har ännu inte presenterats några uppgifter för fjolåret, men 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 resebetenden i både Ryssland och Skandinavien.

Danmark var med 10,3 miljoner passagerare år 2013 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 pendningen 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. 2013 minskade volymerna med drygt 100 000 passagerare, eller 1,5 procent, men fortfarande reser mer än 7,6 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.

På sträckor som påverkas mindre av Öresundsbron går Danmarkstrafiken starkare. Bäst under fjolåret gick det på linjen Göteborg–Fredrikshamn, som ökade med 2 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 åren legat på 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.

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: 2012 låg antalet passagerare stilla och under fjolåret blev ökningen nästan 6 procent. Tysklandsmarknaden nådde därmed sin högsta nivå sedan 2008.

Trafiken på **Finland** var som störst under mitten av 2000-talet men utvecklingen visar ingen entydig tendens över tid. Den är dock fortsatt stabil och resevolymerna påverkas i främsta hand av turtäthet och eventuella dockningar.

Färjetrafiken till **Norge** karaktäriserades länge av till synes slumpmässig variation: uppgång ett år, nedgång ett annat. De fem senaste åren har emellertid färjetrafiken minskat med mer än en femtedel. Tveklöst är detta en effekt av att den nya bron över Svinesund tar allt mer trafik: åren 2004–2013 ökade såväl person- som lastbils- trafiken över bron med 40 procent (Ramböll 2013).

Fram till för ett par år sedan 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 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 mer än decennielånga ökningen inom inrikestrafiken sammanföll också med en trendmässig försvagning av kronan mot euron.³ Under senare år har kronan emellertid blivit starkare mot euron. Men trots att valutan rört sig i "fel" riktning har volymen på inrikestrafiken ändå varit i stort sett konstant de två senaste åren.

Tabell 2: Antal passagerare i färjetrafik efter land – ankomster och avgångar till och från Sverige, samt avgångar inom Sverige (tusental). Åren 2004–2013

	Danmark	Finland	Tyskland	Sverige*	Norge	Polen	Estland	Lettland	Litauen
2004	15 018	9 376	2 579	1 764	1 344	934	680	135	54
2005	14 110	9 702	2 340	1 778	1 306	947	782	122	82
2006	13 795	9 637	2 363	1 801	1 278	1 012	719	169	91
2007	14 028	9 442	2 507	1 853	1 304	1 040	703	328	99
2008	13 823	9 394	2 408	1 895	1 431	941	795	428	108
2009	12 147	9 434	2 071	1 960	1 300	904	848	577	96
2010	11 167	9 396	2 112	1 973	1 241	1 021	886	657	115
2011	11 080	9 255	2 032	1 900	1 149	1 062	980	794	119
2012	10 462	9 086	2 032	1 901	1 072	1 102	997	816	129
2013	10 344	8 866	2 149	1 900	1 038	1 102	1 002	857	135

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 15 miljoner passagerare år 2004. Samma år hade Litauen 54 000 passagerare.

³ Ett mer formellt test av sambandet mellan inrikestrafikens volymer och växelkursen SEK/euro under perioden 1999–2013 bekräftar resonemanget (med statistiskt språkbruk: korrelationskoefficienten är 0,5).

Uppgång i fordonstrafiken

Passagerarrederinäringens lastfordonstrafik ökade med 3 procent under 2013. Tyskland, Polen och Estland stod för de största ökningarna och Finland för den största minskningen. Som ett resultat av den globala konjunkturedgången 2008 minskade volymerna med 16 procent på bara ett år. Men med fjolårets uppgång är större delen av den minskningen redan upphämtad.

Personbilstrafiken backade med 1 procent under 2013. Hela nettominskningen uppkom på sträckan Helsingborg–Helsingör. Tyskland gick starkt framåt, plus 13 procent jämfört med 2012.

Fjolåret såg en måttlig uppgång i busstrafiken. Sträckan Helsingborg–Helsingör utgjorde här den positiva skillnaden: den totala ökningen (1 procent) kan nästan ensamt tillskrivas framryckningen över sundet.

Tabell 3: Transporterade fordon i färjetrafik. Åren 2008–2013

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Förändring 2013/2012
Personbilar	4 949 100	4 813 800	4 711 100	4 591 200	4 464 800	4 417 700	-1 %
Bussar	64 300	57 400	59 800	59 200	57 400	57 700	1 %
Lastfordon	2 481 700	2 096 600	2 219 000	2 280 300	2 239 100	2 303 700	3 %

Källa: ShipPax Information och Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 100-tal.



Anställda i Passagerarrederierna

Under 2013 låg det totala antalet anställda inom Passagerarrederierna precis under 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 Passagerarrederierna. Åren 2007-2013

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

Källa: Passagerarrederiernas förening

Anmärkning: Siffrorna är avrundade till närmaste 10-tal.

Sysselsättningen, mätt i årsarbeten, inom den svenska turistnäringen som helhet låg under 2012 på 168 000. Trenden har varit stigande sysselsättning i branschen under mer än ett decennium, med nästan 28 procents ökning sedan år 2000. Under samma period steg den totala sysselsättningen i landet med 8 procent (Tillväxtverket 2013). Turistnäringens relativa betydelse har alltså ökat.



Färjerederibranschen de närmaste åren

Danmark står för den största trafiken inom svensk passagerarrederinäring och inget tyder på att det skulle förändras inom en snar framtid. På lite längre sikt ser trafik-utvecklingen 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 tioårsperioden 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 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. Ryssland är en potentiell tillväxtmarknad, även om den politiska instabiliteten i Ukraina påverkar negativt.

Svensk Turism AB⁴ 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 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 i dag kapacitet för betydligt fler passagerare. Med andra ord: passagerarrederinäringen står redo att ta sitt ansvar för att visionen om fördubblad turism ska bli verklighet.

⁴ Svensk Turism AB representerar den svenska besöksnäringen. Bolaget äger tillsammans med staten VisitSweden, ett företag som arbetar med att marknadsföra varumärket Sverige.

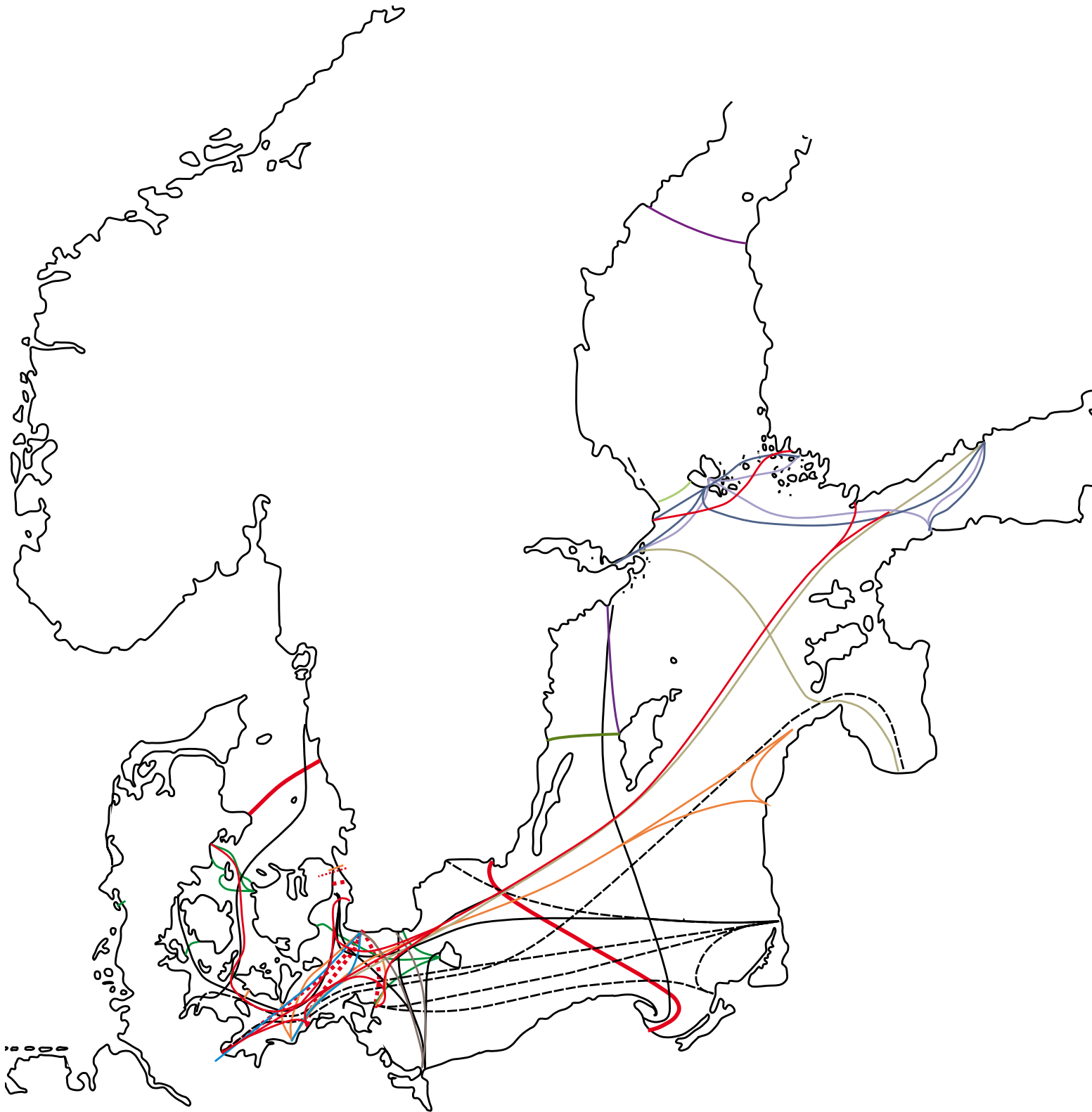
Rederier och linjenät

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
NLC Ferry Ab
Tallink Silja AB
Stena Line AB/Scandlines
TT-Line
Unity Line
Ventrafiken AB
Viking Line Skandinavien AB

Rederierna trafikerar linjerna:

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



Referenser

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 2013/14:1 Budgetproposition för 2014, 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 (2010) "Ett rekordår för Stockholms Hamnar". Pressmeddelande 2010-03-17. Hämtad 2010-03-21 från <http://www.stockholmshamnar.se>

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 (2014a). "Tabell 1 Gästnätter per marknad och land 2013". Hämtad 2014-02-20 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2014b). "Turismen trotsar svagt Europa, växer på flera marknader". Pressmeddelande 2014-02-07. Hämtad 2014-02-20 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Tillväxtverket (2014c). "Tabell 3 Logiintäkter per region 2013". Hämtad 2014-03-03 från <http://www.tillvaxtverket.se>

Trafikanalys (2013). "Bantrafik 2012". Hämtad 2014-01-27 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 (2014). "Trafikstatistik svenska flygplatser 2013". Hämtad 2014-01-27 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 (2013). "Årsredovisning 2012: Fortsatt resultatförbättring för Öresundsbron". Pressmeddelande 2013-01-31. Hämtad 2013-02-25 från <http://www.oresundsbron.com>

Öresundsbron (2014). "Årsredovisning 2013: Ökade vägintäkter och låga räntor gav förbättrat resultat". Pressmeddelande 2014-01-29. Hämtad 2014-02-28 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
