



Utredningen har gjorts med stöd av
Europeiska Regionala utvecklingsfonden

Kvarkenrådet

Umeå 16-17 november 2000



Sammanfattning och slutsatser från analysen av Kvarkentrafiken

Färjesjöfarten över Kvarken erbjuder ett alternativ med kortare resväg och en mycket konkurrenskraftig restid för planerade transporter i öst - västlig riktning. Industrier har byggts upp som baserar sig på transportlänken för sina materialflöden. Nya tyngre godstransporter har helt nyligen etablerats via förbindelsen.

För att analysera bärkraften i ett färjekoncept mellan Umeå och Vasa krävs att man ser färjetrafiken i sitt sammanhang. Ramförutsättningarna för att driva trafiken är givetvis regionala, men utvecklingstrender och handelsriktningar är ofta globala.

Historisk sett har färjetrafiken i Norden vuxit fram genom att transportera och underhålla passagerare. Det som har hänt sedan avvecklingen av tax-free är att fokus har flyttats mot behovet att frakta gods. En stor del av färjenäringsen har beaktat detta och anpassat tonnaget till den nya situationen.

Handelsströmmarna mellan länder som liknar varandra, när det gäller storlek, inkomst per invånare och kultur består till

mycket stor del av differentierade men likvärdiga produkter som handlas i båda riktningarna. Sverige och Finland skiljer sig dock något åt då Sverige från norra delen av landet mest exporterar halvfabrikat och råvaror medan man i södra delen exporterar färdiga produkter. I Finland råder en jämnare fördelning över landet.

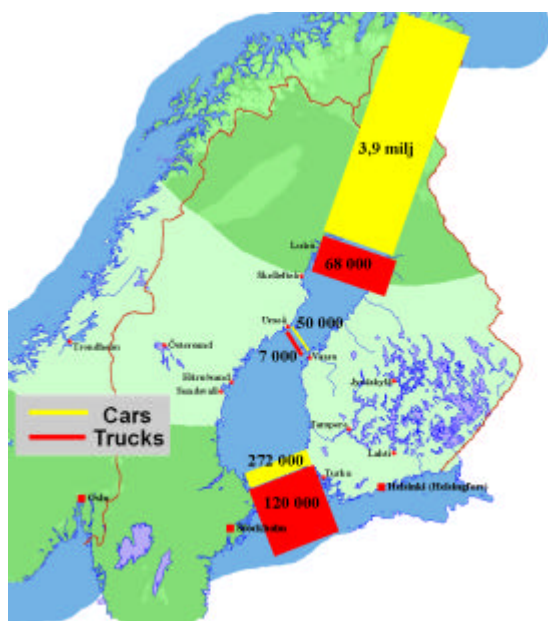
Vasabåtarna har idag trafikerat Kvarken under ett drygt år utan tax-free. Resultatet av detta år följer de prognoser om utfall vid olika marknadsinsatser som Kvarkenrådet lät göra innan tax-freeavvecklingen. Trafiken har idag nått en bottennotering från vilken endast en tillväxt kan förväntas.

Vår analys visar att det finns ett marknads-mässigt trafikunderlag för en långsiktigt hållbar trafik, om än i annan form än den som gällde under tax-free tiden. Intäkterna kommer från, gods och passagerare. Dessa kommenteras först. Därefter presenteras en kalkyl på färjetrafiken. Slutligen presenteras våra slutsatser och förslag på vad en operatör och regionen kan göra för att säkerställa en långsiktigt bärkraftig åretruntrafik.

Godstrafiken

Kvarkestrafikens konkurrensytor för gods-transporter ligger i första hand mot landtransporter via den svensk/finska landgränsen vid Torneå. Den andra konkurrensytan för trafiken över Kvarken ligger mot andra färjetransporter, främst i Stockholm – Åbo/Helsingfors området. Dessa linjer drivs delvis av samma operatör, men med lokal konkurrens.

Kartan i Figur 1 visar Kvarkestrafikens upptagningsområde och flödet av person- och lastbilar vid de tre aktuella överfarterna.



Figur 1: Karta med upptagningsområde och flödet på gods i regionen

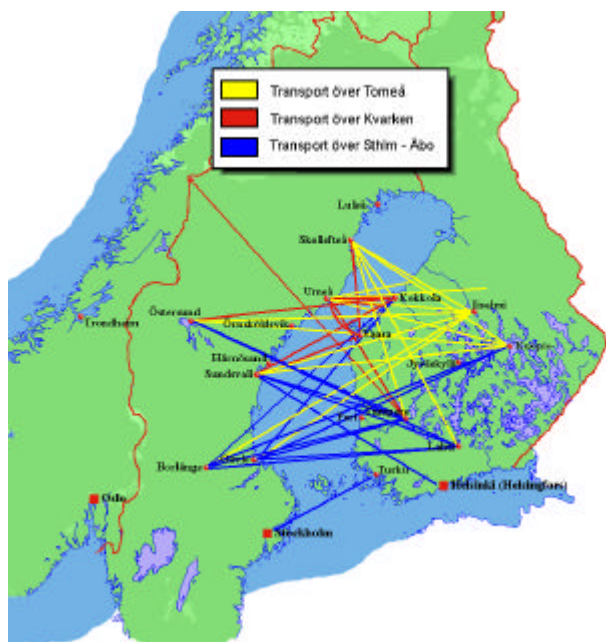
Lastbilstrafiken har utvecklats positivt under senare år, men den landbaserade trafiken via Torneå har haft högre tillväxttakter än färjetrafiken över Kvarken. När det gäller gods har även trafiken över Åbo uppvisat en betydande andelstillväxt. En klar tendens är att volymutvecklingen har varit betydligt mer

positiv för trafiken via hamnar i södra Finland och att trafiken via Vasa har minskat sina andelar. Godstrafiken har inte berörts av någon taxfree-effekt generellt, men Kvarkenlinjen visar, till skillnad mot den utveckling som råder för andra färjelinjer, en vikande trend.

Vasabåtarna har under året inte haft någon egen marknadsföring eller försäljning av godskapacitet på färjan. Det innebär att de varken har bearbetat avlastare eller speditörer för att de skall köra mer gods på färjan. Detta arbete utförs för samtliga linjer av Silja Line centralt mot en kommission om drygt 15 %. 90 procent av lastbils kunderna är enligt uppgift stamkunder, dvs. speditörer.

Fraktrafiken är idag underskattad. Industrin är i stort behov av att trafiken upprätthålls. Det handlar om arbetstillfällen på ömse sidor om havet. Fraktrafiken möter idag enbart efterfrågan av trafik mellan närområdena i Vasa och Umeå. Till skillnad mot passagerartrafiken är motivet för att utnyttja färjan en ren kostnads kalkyl. Denna fraktkalkyl måste förmedlas till åkarna så att färjeförbindelsen blir ett alternativ vid beräkning av transportkostnaden.

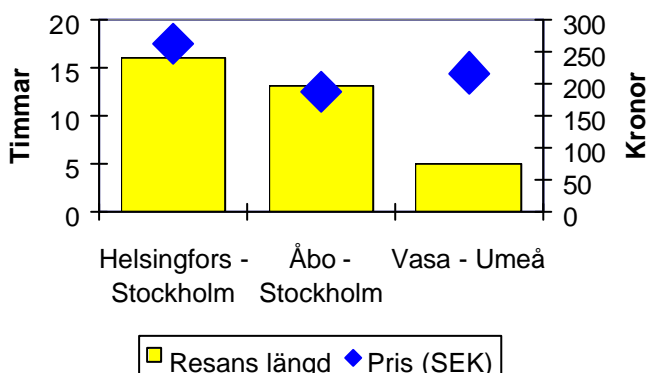
En kostnadsanalys över konkurrensläget idag visar att den direkta kostnaden för biltrafiken att använda färjan är så hög att de flesta bilarna kör runt Bottenviken. Även vid transporter mellan orter som naturligt borde utnyttja Kvarkenfärjan uppnås ofta lägre kostnader genom att använda Stockholm – Åbo förbindelsen. Dagens prissättning ger den konkurrenskraft som illustreras av Figur 2:



Figur 2: Konkurrensituationen för fraktrafiken i Kvarkenregionen, idag.

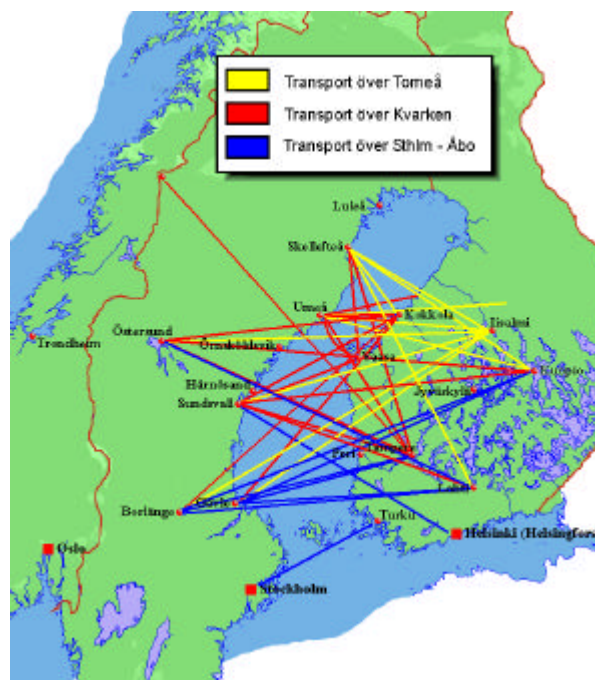
De röda linjerna markerar relationer där Kvarkentrafiken är konkurrenskraftigast.

Silja prissätter lastutrymmet i färjorna centralt. Det är rimligt att anta att det finns ett samband mellan resans längd och det pris som lastbilarna får betala per längdmeter. Prissättningen för färjetrafiken Vasa och Umeå är per överfartssträcka avsevärt högre än för andra linjer som Silja bedriver mellan Finland och Sverige.



Figur 3: Prissättningen som funktion av överfartssträckan för olika Siljalinjer

Genom en marknadsanpassning för att täcka ett större marknadsområde kan man prissätta trafiken så att volymen ökar. Här finns fler motiv för en överföring av trafik till färjan än bara den direkta kostnads-kalkylen. En prissänkning med 70 kr längdmeter (till 150 kr/lm) ger en direkt ökning av det geografiska marknadsområdet vilket illustreras i Figur 4.



Figur 4: Konkurrensituationen i Kvarkenregionen, med marknadsanpassat fraktpris.

Analyserna av godsflödet visar att prissättningen på färjan är för hög och att det borde finnas mer volymer som kunde gå med färjan om kostnadsläget var bättre. Detta förklarar sannolikt det vikande godsunderlaget under det senaste året.

Man kan notera att en fördubbling av dagens fraktvolym endast skulle innebära knappt 4 procents andel av flödet som idag går på lastbil mellan Finland och Sverige. Kvarkentrafiken har dock starka konkurrenter i form av biltrafiken runt Bottenviken och från den fortfarande skattefria trafiken mellan Stockholm – Åbo, vilket gör att prissättningen är ytterst viktig.

Passagerartrafiken

Idag ges statligt ekonomiskt stöd till Kvarkenstrafiken för att ge tillgång till och upprätthålla passagerartransporter. Persontrafik kräver bättre service ju längre transporten är men minimikravet är en sittplats och möjlighet att kunna äta något (kaffe och tillugg) samt någon form av shopping.

Färjetrafiken i Östersjön har ännu inte nått den nivå som trafiken hade före Estonia-katastrofen. Tillväxttakten i passagerartrafik är för närvarande ca 2 % per år. I och med taxfreeavvecklingen sjönk absolutnivån men tillväxten förväntas fortsätta i samma takt.

Personresandet över Kvarken har minskat och intäkterna från den kvarvarande delen har drastiskt reducerats. Målgruppen av passagerare finns i huvudsak i två upptagningsområden. Dessa är när-områdena runt Umeå respektive Vasabåtarna.

De potentiella passagerarna saknar, efter taxfreeförsäljningens borttagande, ett nytt motiv till att åka färja. Detta måste skapas åt dem för att servicen långsiktigt skall

kunna upprätthållas vilket inte bara är en uppgift för rederiet och linjen utan lika mycket för regionerna kring linjen. Det är inte nödvändigt att motivet enbart ligger på aktiviteter ombord på färjan, men ur intäktsynpunkt ger det bäst utdelning för trafiken.

I Umeåområdet är Vasabåtarna ensamma om att erbjuda ett kryssningsalternativ. På Vasasidan har dock Vasabåtarna hög konkurrens från framförallt kryssningar till Åland, Stockholm och Tallin. Det går exempelvis gratis bussar från Vasabåtarna till dessa rutter.

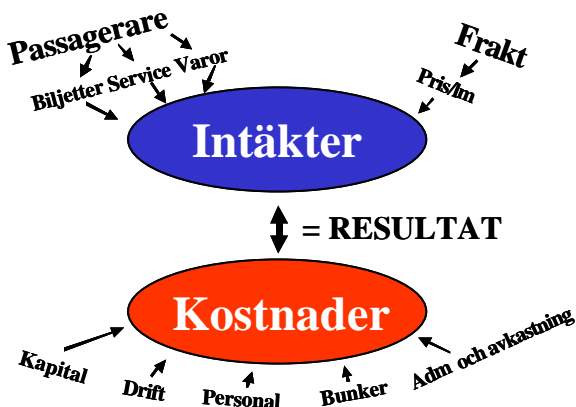
Medelintäkten per biljett är idag enligt Vasabåtarna ca 120 SEK per enkelresa för en passagerare. Nationaliteten på passagerarna är till ca 60 % finsk. Förutom ca 5 % norrmän är den resterande delen svenskar. Det är tydligt att det är en större andel av finländarna som har försvunnit som kunder från trafiken. Kategorin finländare som åker fram och tillbaka över en dag är den kategori som har slutat resa i störst omfattning sedan år 1997.

Kalkyl över kostnader och intäkter

En värdering och känslighetsanalys av kostnader och intäkter för framtida trafik har genomförts. Normnivå har varit Wasa Queen med dagens linjesträckning och 929 överfarter, vilket är det antal turer som gjorts under perioden september 99 t.o.m. augusti 2000. I grundkalkylen antas att fartyget bemannas av samma storlek på besättning som idag.

För att få en bra intäkt från godsfrakten, som färjetrafiken i allt högre grad kan baseras på, måste konkurrenskraften för frakten säkerställas genom ett bättre konkurrensläge och med fraktrater som gör att åkerierna blir intresserade av att utnyttja färjan.

Det gäller att åstadkomma en resultat-optimering. Detta illustreras i Figur 5.



Figur 5: Resultatoptimering

En resultaträkning över kostnader och intäkter har gjorts för färjetrafiken. Denna jämförs med den information som den nuvarande operatören har indikerat i olika redovisningar av trafikens ekonomiska balans. Det är nödvändigt att visa hur Vasabåtarna redovisar idag för att kunna göra en jämförande kalkyl.

Vasabåtarnas redovisning är något summarisk och måste brytas ned i grundläggande delar för att få en bild av de framtida möjligheterna för trafiken. Deras kalkyl redovisas i Tabell 1 i kolumnen ”redovisad resultaträkning” och den justerade i kolumnen ”justerad resultaträkning”.

Analysen och efterkonstruktion av resultaträkningen har gjorts för perioden mellan september 99 - augusti 00. I huvudsak skiljer sig kalkylen enbart på två punkter, värderingen av fartyget och hanterandet av intäkterna från godset.

Lägger man till ett avkastningskrav på driften och omsättningen för linjen (färjan hyrs av Silja Line) går det att komma upp till de 28,5 miljoner kronor som idag belastar linjen som kostnad för Wasa Queen. En marknadsvärdering av fartyget ger att den kostnaden borde uppgå till 15 miljoner kronor.

Den andra stora skillnaden är hanteringen av intäkterna från det gods som idag transporteras på Wasa Queen. Idag tas dessa intäkter upp till 9 miljoner kronor netto. Med den last som finns ombord är denna siffra åtminstone det dubbla. Förklaringen till detta kan finnas i att lastfrakter inte ingår i PSO-avtalet, men detta är inte officiellt.

Fraktintäkterna medtas i den justerade resultaträkningen till sitt fulla värde. Det antas att marknadsföring för frakten och bokningen ingår i den administrativa verksamheten inom färjebolaget.

Tabell 1: Analys av dagens intäkter och kostnader som redovisats

September 99 - Augusti 00 SEK	Redovisad resultat- räkning	Justerad resultat- räkning
Antal resenärer	297 000	297 000
Biljettpris		120
Nettointäkt per passagerare		105
Antal personbilar		42 558
Pris		315
Antal lastenheter		7 375
I genomsnitt lanemeter		16
pris per lanemeter (lastad)		215
pris per lanemeter (tom)		150
	Intäkter Miljoner Kr	
Personbiljetter	35,6	35,6
Biljett, personbilar	13,4	13,4
Service (netto)	34,0	31,2
Stöd	30,0	30,0
Frakt	9,0	18,2
SUMMA	122	128
	Kostnader Miljoner Kr	
Fartygets driftkostnader	87,3	84,6
Administration och marknadsföring	21,0	21,0
Fartygets kapitalkostnader	28,5	15,0
SUMMA	137	121
10%Avkastning *	-	7,1
TOTALT RESULTAT SEK	- 14,7	0,8
* Ett mindre krav, 10 %, på biljett och fraktintäkter har använts		

I Tabell 2 visas Scenario 1 i jämförelse med den ”justerade resultaträkningen”. Här görs inga ändringar på vare sig passagerar- eller godssidan. Dvs intäkterna från verksamheten är konstant, men stödet är borta.

Vi tar däremot hänsyn till den aviserade framtida sjöfartspolitik i Sverige. Den kommer att ge kraftfullt sänkta bemaningskostnader i form av ett nettolönesystem för personalen. Vid Nordiska rådets session i Reykjavik den 6 november med-

delade statsminister Göran Persson att Sverige kommer att förverkliga dessa planer på skattelättnader. Paavo Lipponen menade vid samma tillfälle att Finlands regering måste ompröva sin inställning till rederibesättning och införa ett system liknande det som planeras i Sverige. I detta första scenario om en framtida trafik antar vi dessutom att de administrativa kostnaderna kan minskas genom att trimma och anpassa dem till storleken av den befintliga trafiken.

Tabell 2: Scenario 1 jämfört med den justerade resultaträkningen

SEK	Justerad resultaträkning	Scenario 1 Nettolön
Antal resenärer	297 000	297 000
Biljettpris	120	120
Nettointäkt per passagerare	105	105
Antal personbilar	42 558	42 558
Pris	315	315
Antal lastenheter	7 375	7 375
I genomsnitt lanemeter	16	16
pris per lanemeter (lastad)	215	215
pris per lanemeter (tom)	150	150
Intäkter Miljoner Kr		
Personbiljetter	35,6	35,6
Biljett, personbilar	13,4	13,4
Service (netto)	31,2	31,2
Stöd	30,0	0,0
Frakt	18,2	21,5
SUMMA	128	102
Kostnader Miljoner Kr		
Fartygets driftkostnader	84,6	65,6
Administration och marknadsföring	21,0	11,9
Fartygets kapitalkostnader	15,0	15,0
SUMMA	121	93
10%Avkastning *	7,1	7,1
TOTALT RESULTAT SEK	0,8	2,2

* Ett mindre krav, 10 %, på biljett och fraktintäkter har använts

Under dessa förutsättningar går linjen utan stöd plus minus noll, trots ett modest avkastningskrav. Slutsatsen av detta är att en operatör behöver arbeta mer på både kostnads- och intäktssidan, framförallt den senare.

I Tabell 3 visas två scenarier. En effektivare marknadsföring av fraktkapaciteten ger högre intäkt. Med en anpassning av turlistan som ger ett utbud på helgkryssning kan man få ett större bidrag per passagerare då man förväntar en högre nivå av resande. Detta återspeglas i scenario 2 där en tillväxt i antal

passagerare och godsvolymer och ett något bättre intäktsläge från passagerarna antas med mer ombordförsäljning. Intäkterna är värderade efter statistiskt material från Silja och liknande färjeöverfarter. Priserna gäller för enkelresor. I kalkylen förutsätts att det finns utrymmen och plats för att kunna ta de fordon som kan tänkas åka under högsäsongen. Intäkterna från försäljning ombord motsvarar dagens läge.

Tabell 3: Scenario 2 och scenario 3

SEK	Scenario 2 Nettolön	Scenario 3 Nettolön
Antal resenärer	320 000	400 000
Biljettpris	120	110
Nettointäkt per passagerare	115	115
Antal personbilar	43 000	45 000
Pris	315	315
Antal lastenheter	8 500	15 000
I genomsnitt lanemeter	16	16
pris per lanemeter (lastad)	215	150
pris per lanemeter (tom)	150	100
Intäkter Miljoner Kr		
Personbiljetter	38,4	44,0
Biljett, personbilar	13,5	14,2
Service (netto)	36,8	46,0
Stöd	0,0	0,0
Frakt	24,8	30,0
SUMMA	114	134
Kostnader Miljoner Kr		
Fartygets driftkostnader	65,6	67,6
Administration och marknadsföring	12,6	15,0
Fartygets kapitalkostnader	19,0	19,0
SUMMA	97	102
10%Avkastning *	7,7	8,8
TOTALT RESULTAT SEK	8,7	23,8

* Ett mindre krav, 10 %, på biljett och fraktintäkter har använts

Vi har även belastat trafiken med mer kostnader för att säkerställa den. En investering i fartyget med 40 MSEK säkerställer trafiken i ett 10-års perspektiv. Kostnaden för detta uppskattas till en höjning av den årliga kapitalkostnaden med 4 miljoner kronor.

Slutligen visas Scenario 3 som också innefattar ett renoverat fartyg. Dessutom antas en kraftig marknadsinsats mot fraktmarknaden genom sänkta fraktrater. Denna konkurrensnivå skall kunna räcka till en fördubbling av fraktvolymen (8 % av marknaden enligt tidigare). Samtidigt har biljettpriset sänkts för att stimulera resandet. Denna åtgärd kan leda till en 40 % ökning enligt utförda marknadsstudier.

Slutsatser från analysen av Kvarkestrafiken

Dagens trafikunderlag mellan Vasa och Umeå motsvarar en normal färjetrafik.

Kvarkestrafiken har en potential att kunna bedrivas med lönsamhet på lång sikt. Dock krävs ett samhällsstöd i form av sänkta kostnader för driften av fartyget. Detta uppnås med hjälp av den trafikpolitik som i allt högre grad har antagits av EU länderna. Denna ger lägre kostnader genom införande av nettolönesystem.

Om trafiken upphör under en period krävs sannolikt ytterligare samhällsstöd för en nyetablering.

Miljön i Kvarken kräver ett speciellt tonnage för att kunna bedriva åretrunttrafik. Utbudet på sådant tonnage är starkt begränsat. För att klara åretrunttrafiken krävs intäkter från trafiken under alla årets månader.

Trafiken bör anpassas för godstrafik med en tidtabell som tillfredsställer industrins behov. Trafiken skall samtidigt kunna ge passagerare möjlighet till överfarter med returreisa samma dag. Kombinationen av terminalernas läge, fartygets fart och

tidtabellen ger förutsättningarna för ökat intresse av att utnyttja färjeleden.

Kalkylen visar att det finns goda möjligheter att driva en linje med en intäktsnivå på 100 MSEK. Det bör finnas potential att kunna täcka satsningar både på fartyg och på marknadsföring som kan ge utdelning i ännu högre intäkter.

Förutsättningarna för detta är en fartygs-kostnad som baseras på marknadsvärdet av fartyget och en ökad marknadsföring i kombination med förbättrad prissättning på både passagerar- och godssidan.

En marknadssatsning mot mer fraktrafik skulle leda till samhällsvinster och ett starkare underlag för lönsamhet i trafiken. Samhällsvinsterna består i:

- ?? Mindre trafik på vägen
- ?? Bibehållen fraktkommunikation mellan regionerna
- ?? Bibehållet industriellt samarbete
- ?? Säkerställande av persontransporten

Råd till en framtida operatör och regionen

Trafiken måste anpassas till transportmönstret i både Sverige och Finland. Med bakgrund av dagens kunskap bör en sådan trafik:

- ?? ha regelbundna avgångar
- ?? ha kvällsavgångar på vardagar
- ?? erbjuda kryssningstrafik på fredag och/eller lördag kvällar från Umeå
- ?? inte ha längre restid än 3,5 timmar
- ?? vara baserad på ett fartyg lämpad för förhållandena i Kvarken
- ?? ha servering och försäljning ombord
- ?? erbjuda reserverad fraktkapacitet för gods om minst 350 lm¹ och dessutom kapacitet för personbilar till en total fillängd om ca 800 m.
- ?? erbjuda en marknadsanpassning av fraktratena
- ?? erbjuda en kapacitet om ca 1 000 passagerare vilka även skall ha möjlighet att sitta bekvämt
- ?? erbjuda minst 50 hyttplatser för chaufförer och ca 20 hyttplatser för vila och arbete för tjänsteresande

Fartygets storlek bör vara minst 500 lm¹ i kombination med lyftbara bildäck för att kunna ta det gods/bilar som behövs för överfarten som finns i marknaden idag. I det fall att man skall kunna göra en marknadssatsning på godstrafik bör lastutrymmet ha närmare 350 lm garanterad plats för lastbilar. Behovet är som störst på sommaren i semestertider varför det är en fördel att ha en

kombination med lyftbara bildäck. Bildäckets höjd bör klara att lasta och lossa lastbilar av maximal höjd och längd som får trafikera båda länderna utan att det finns risk att skada fordonet vid lastning och lossning.

Passagerarutrymmena bör åtminstone motsvara standarden för en dagfärja. På grund av vinterförhållandena måste fartyget ha en isklass om minst 1A. Det skall även uppfylla svenska och finska sjöfartverkens krav vid hamnstatskontroller.

Den satsning som gjordes av de större etablerade rederierna på en fartygstyp som inriktar sig mot gods och fraktmarknaden har visat sig rätt. Efterfrågan på sk Ropax fartyg är idag större än utbudet och de fartyg som redan byggts är fullt sysselsatta. Äldre Ropax-tonnage värderas idag högre än deras byggkostnad. Även i Kvarkestrafiken borde ett passagerarfartyg med isklass och större fraktkapacitet vara lämpligast. I brist på sådana i marknaden är förmodligen Wasa Queen eller ett liknande fartyg det bästa alternativet efter smärre anpassning för att säkerställa godskapaciteten och driften.

I framtiden kan Botniabanan ge en exklusiv möjlighet till en snabb tåg-förbindelse med Stockholm, Göteborg och Sydsverige för direkt anslutning till Kontinenten. Med en effektiv omlastningsplats för gods från färja till järnväg (stuverier dvs entreprenörer med hög hanteringskapacitet finns i båda hamnarna) är det fullt möjligt att denna landbaserade länk till kontinenten skulle kunna öka flödet av gods över Kvarken.

¹ lm = lanemeter, eller på svenska filmeter lastlängd