



Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Den svenska färjenäringens konkurrenssituation

Sjöfartsverket har till uppgift att utvärdera den svenska sjöfartens konkurrenssituation. Verket har hittills lämnat två sådana redovisningar till regeringen avseende de svenskflaggade lastfartygens konkurrenssituation.

Färjetrafiken på Sverige och den svenska färjenäringen står inför betydande förändringar. Avvecklingen av tax freeförsäljningen den 1 juli 1999 och öppnandet av den fasta förbindelsen mellan Sverige och Danmark nästa sommar liksom en allt hårdare konkurrens från länder i vårt närområde får betydande konsekvenser.

I detta läge har Sjöfartsverket ansett det motiverat att särskilt uppmärksamma färjenäringens situation. Verket har fört diskussioner med näringens företrädare, som också haft tillfälle att ge sina synpunkter på denna rapport.

Av rapporten framgår att betydande minskningar av färjeresandet är att vänta och att detta medför en kraftig nedgång i sysselsättningen inom färjenäringen.

Sjöfartsverkets avgörande slutsats är att färjorna måste ges samma sjöfartspolitiska villkor som lastfartygen.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Anders Lindström, har deltagit ekonomidirektören Åke Andersson, chefen för den Närings- och Sjöfartspolitiska staben Jan-Olof Selén och Lars Vieweg den sistnämnde föredragande.

Anders Lindström

Lars Vieweg

# **DEN SVENSKA FÄRJENÄRINGENS KONKURRENSSITUATION**



# **DEN SVENSKA FÄRJENÄRINGENS KONKURRENSSITUATION**

---

**SJÖFARTSVERKET**

**601 78 NORRKÖPING**

**Tel: 011-19 10 00**

**Fax: 011-10 19 49**

# Innehållsförteckning

<b>Innehållsförteckning .....</b>	<b>3</b>
<b>Sammanfattning.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Omfattning av färjetrafiken på Sverige och den svenska färjenäringen ..</b>	<b>4</b>
<b>3. Sjöfartspolitikerna och färjenäringen .....</b>	<b>6</b>
3.1 Sjöfartspolitikerna i vår omvärld.....	6
Norge .....	6
Finland .....	7
Danmark.....	8
Tyskland .....	8
Östeuropa .....	9
<b>4. Utvecklingen av färjetrafiken på Sverige .....</b>	<b>10</b>
4.1 Gods- och passagerarvolymerna .....	10
4.2 Den bedömda trafikutvecklingen 1999-2000 .....	12
4.3 Den bedömda trafikutvecklingen på längre sikt.....	13
4.4 Förändringar av sysselsättningen .....	14
4.5 Prisförändringar .....	14
4.6 Rederiernas ekonomi.....	15
<b>5. Bemanningkostnaderna för olika flaggor och avtal.....</b>	<b>17</b>
<b>Bilaga 1 Färjor i trafik på Sverige .....</b>	<b>21</b>

---

## **Sammanfattning**

Färjetrafiken på Sverige och den svenska färjenäringen står inför stora förändringar. Enligt vad som nu gäller kommer tax freeförsäljningen att upphöra den 1 juli 1999 på ett antal viktiga linjer. Nästa sommar öppnar den fasta förbindelsen över Öresund, vilket innebär ett bortfall av flera linjer.

Sjöfartspolitikerna har förändrats i vår omvärld så att den numera i allt högre grad omfattar även färjetrafiken. Tyskland har infört gynnsammare villkor för färjorna och Danmark och Norge har sina internationella register. Konkurrensen från de östeuropeiska länderna har undan för undan skärpts.

I rapporten räknas med en kraftig volymminskning av i första hand färjeresandet på upp till 25% eller inemot 10 miljoner resande på några års sikt. Lasten bedöms klara sig bättre och flera färjor anpassas till större godskapacitet. Mycket kommer emellertid att bli beroende på den prispolitik som kommer att gälla för den fasta förbindelsen. Enbart bortfallet av tax freeförsäljningen har uppskattats medföra en minskad nettointäkt om ca 1000 miljoner kronor.

I första hand är det Danmarks- och Tysklandstrafiken som får känna av neddragningarna. Finlandstrafiken klarar sig genom Ålandsundantaget och att Baltikumtrafiken kan fortsätta med tax freehandel så länge dessa länder står utanför EU.

Som en följd av neddragningarna i trafiken bedöms ca 2 000 personer förlora sin sysselsättning. Detta innebär att en tredjedel av de i färjenäringen totalt sysselsatta mister sina jobb.

För att behålla den svenska färjenäringens konkurrenskraft måste enligt Sjöfartsverkets uppfattning den statliga sjöfartspolitikerna även omfatta färjenäringen. Färjorna konkurrerar med lastfartyg och färjor av olika nationaliteter som uppstår stöd och i många fall har möjlighet att använda utländsk arbetskraft.

Sjöfartsverket konstaterar utifrån vissa räkneexempel att det krävs en reduktion av besättningskostnaderna med 30-35% för att nå tysk och dansk nivå. Detta skulle teoretiskt motsvara ett stöd enligt dagens modell, d.v.s. full återbetalning av skatten och ett bidrag med

58 000 kronor per helårsanställd, till hela besättningen på de 18 färjor som idag drar nytta av tax freeförsäljning. Detta innebär ett rederistöd om ca 450 miljoner kronor. Beräknat på de färjor som inte kan fortsätta med tax free - 12 färjor - blir stödbehovet ca 300 milj. kr.

För att åstadkomma motsvarande konkurrensförstärkning med mindre statsbidrag krävs någon form av TAP-lösning, d.v.s. tillfällig anställning av utländsk arbetskraft, som numera finns för lastfartygen. Med stöd till säkerhetsbemanningen (ca 50 personer för en normalstor färja) innebär det 75 miljoner kronor för de 12 aktuella färjorna, som förlorar tax freeförsäljningen.

En annan möjlighet att minska behovet av statligt stöd är att bemanningskostnaderna kan anpassas till en europeisk nivå och att förekommande statligt stöd till andra kategorier än säkerhetsbemanningen kan elimineras. Diskussioner inom EU pågår rörande ett bemanningsdirektiv för färjetrafik mellan medlemsländerna som skulle göra en sådan utveckling möjlig.

## 1. Inledning

Sjöfartsverket har regeringens uppdrag att följa den svenska sjöfartsnäringens konkurrenssituation och årligen rapportera till regeringen om den. Sjöfartsverket har tidigare överlämnat två sådana rapporter.

Färjenäringen utgör en viktig del av den svenska sjöfartsnäringen och har stor betydelse för den svenska transportförsörjningen. Mot bakgrund av de stora förändringar som färjetrafiken står inför har Sjöfartsverket ansett det motiverat att göra en särskild studie om färjenäringens situation. I rapporten behandlas den del av den svenska färjenäringen som utför internationell trafik på Sverige. Med färja avses fartyg med passagerarcertifikat som dessutom tar last.

Sjöfartsverket har i detta syfte uppdragit åt ShipPax och Sjöfartens Analys Institut (SAI) att under det senaste året följa och rapportera till verket om de förändringar som inträffat i färjetrafiken. Förändringarna kan gälla priser, linjeändringar, ändrad turtäthet, byte av fartyg m. m.

Sjöfartsverket har inbjudit representanter för färjenäringen till diskussion om dessa frågor och har också diskuterat denna rapport med näringen.

Senare under våren kommer verket att redovisa den samlade rapporten om den svenska sjöfartsnäringens konkurrenssituation.

Denna rapport sammanfaller i tiden med den hearing som regeringen håller med anledning av sjöfartsutredaren Birger Bäckströms slutbetänkande. Sjöfartsverket har inför hearingen lämnat sitt remissvar över betänkandet i vilket verket hänvisar till denna rapport som ett ytterligare underlag för regeringens fortsatta beredning av frågan.

## 2. Omfattning av färjetrafiken på Sverige och den svenska färjenäringen

De nordiska länderna och Östersjöområdet är ett av världens mest färjetrafikerade områden. Omkring 100 miljoner passagerare reser varje år i utrikes färjetrafik inom detta område.

Sverige med sitt stora utrikeshandelsberoende och sin långa kuststräcka är i hög grad beroende av färjetransporter. Förra året (1998) transporterades ca 35 miljoner ton färjegods till och från Sverige och ca 40 miljoner passagerare reste med färjorna.

Svenska och nordiska rederier har varit ledande när det gäller teknisk utveckling och miljöanpassning av färjetrafiken.

Världsledande skandinaviska rederier har svarat för en betydande utveckling av färjenäringen.

I nedanstående tabell redovisas transportererna med färjor till och från Sverige för 1998 med fördelning på olika länder samt förändringen från 1997.

*Tabell 1 Transporter med färjor till och ifrån Sverige.  
Förändring 1997/98 samt andel av trafiken per land 1998*

Land	Passagerare		Bilar		Last		Turer	
	Förändring%	Andel %	Förändring %	Andel %	Förändring %	Andel %	Förändr %	Andel %
Danmark	1	61	8	67	11	38	-2	78
Tyskland	0	8	0	11	8	37	1	8
Finland	3	25	0	15	3	15	4	8
Nordsjön	-3	0	0	1	-	0	0	0
Östeuropa	3	3	3	3	9	9	4	4
Norge	21	3	29	3	-14	1	-1	2
Totalt	2	100	7	100	9	100	-1	100

Passagerar- och personbilstrafiken domineras kraftigt av trafiken på Danmark som svarar för ca drygt 60 % av den totala trafiken. Tyskland och Danmark svarar var och en för nästan 40 % av transportererna av lastbilar.

Tillväxttakten i passagerartrafiken på Danmark har avmattats under andra halvan av år 1998 samtidigt som tillväxten i lastbilstrafiken på Östeuropa vänts till negativa siffror jämfört med höstmånaderna 1997. Trots det kraftiga fallet på Östeuropa blev tillväxten 1998 ca 9 %.

Under 1999 kommer halva året att påverkas av att tax free upphör. Under år 2000 kommer också halva året att påverkas av Öresundsbronns tillkomst. Det är följaktligen inte förrän år 2001 som den fulla effekten av Öresundsbron och tax freeavvecklingen går att avläsa.

I bilaga redovisas samtliga färjor som trafikerar svenska hamnar fördelade på olika flaggor. Totalt fanns 1998 59 olika linjer med 77 fartyg, varav 22 färjor var svenskflaggade.

Färjerederierna inom Sveriges Redareförening sysselsatte 1998 ca 4 800 ombordanställda, varav 3 700 utgör manskap och 1 100 befäl. Med de ytterligare ca 1 200 landanställda blir den totala sysselsättningen inom den svenska färjenäringen ca 6 000 personer.

### **3. Sjöfartspolitik och färjenäringen**

Under 1998 har det främst skett förändringar av sjöfartspolitik i Sverige och Tyskland. Sjöfartspolitik debatterades också i Norge, där statens stöd till fartyg i det ordinarie norska registret, refusionsordningen, är ett bra exempel på den ständigt återkommande politiska diskussionen om sjöfarten. Färjesjöfarten har också på grund av att tax freeförsäljningen skall upphöra hamnat allt mer i fokus.

Med tanke på att förändring av tax freereglerarna inträder redan den 1 juli 1999 är det enligt rederierna besvärande att de ännu inte fått klara bestämmelser om vad som gäller vid tillämpningen av de nya reglerna för ombordförsäljning av beskattade varor.

Nedan följer en kort sammanställning av de viktigaste förändringarna fram till april månad 1999 med betoning på färjesjöfarten och Sveriges grannländer. Först berörs dock några speciella förhållanden som råder i trafiken mellan Sverige och Danmark som hänger samman med både den fasta förbindelsen och den framtida färjetrafiken över Öresund..

Danmark har genom ett bilateralt avtal med Sverige rätt att införa moms på allt personresande över den nya fasta förbindelsen och Öresundskonsortiet har därför krävt att moms i så fall också skall tas ut på allt färjeresande över Öresund. Detta skulle ytterligare kunna begränsa de volymer som reser mellan länderna, inte bara på bron utan också på färjorna.

I detta sammanhang bör också noteras att en stor del av trafiken som idag går på färja mellan Sverige och Danmark är transittrafik mellan Skandinavien och kontinenten. Denna trafik kan bli föremål för snabba omsvängningar av olika anledningar. Bland annat har Danmark möjlighet att ensidigt införa miljöavgifter på transittrafik.

#### **3.1 Sjöfartspolitik i vår omvärld**

##### *Norge*

I Norge utgår rederistöd till färjenäringen i form av återbetalning av inkomstskatt och sociala avgifter för ombordanställda exklusive s.k.

intendenturpersonal (Refusionsordningen) och motsvarar en minskning av rederiernas bruttolönekostnader med 12%.

NIS-registrerade färjor får inte användas i trafik mellan de nordiska länderna. Det norska utrikesdepartementet kan emellertid tillåta att NIS-fartyg får användas i sådan trafik om departementet finner att norska färjor utsätts för en konkurrenssnedvridning till följd av andra nordiska länders åtgärder.

I Norge tillämpas tonnagebeskattning som ett alternativ till traditionell beskattning.

Såvitt nu kan bedömas kommer Norge att behålla tax freeförsäljningen efter den 30 juni 1999.

#### *Finland*

I Finland utgår inte rederistöd till färjor i nordisk trafik.

Rederistöd kan emellertid ges till sådana "såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och tar högst 120 passagerare". Värt att notera i detta sammanhang är att passagerarcertifikatet för Finnlink's båda fartyg mellan Kapellskär - Nådendal nyligen reviderats till 119 passagerare.

Rederistödet har formen av återbetalning av inkomstskatter och sociala avgifter för ombordanställda och motsvarar en minskning av rederiernas bruttolönekostnader med ca 25%.

Åland saknar egen beslutanderätt när det gäller sjöfartsstöd, men har rätt att besluta om kompletterande stöd, t ex kan Åland lagstifta om skattelättnader i den kommunala beskattningen.

I ett förslag till sjöfartspolitiskt program för Åland, utarbetat av Landskapsstyrelsens sakkunnigorgan i sjöfartsfrågor, föreslås att en beredskap byggs upp för ett mer aktivt utnyttjande av de egna stödmöjligheterna för sjöfartsnäringen.

I programmet föreslås också ett nytt skeppsregister på Åland, utformat så att det anpassas till de sjöfartspolitiska riktlinjer som EU antagit. Åland har inte egen beslutanderätt i denna fråga.

Enligt särskilt beslut inom EU skall tax freeförsäljningen få förekomma på trafik till och från Åland även efter den 30 juni 1999.

*Danmark*

I Danmark utgår inte särskilt rederistöd till färjenäringen. En färja kan registreras i det internationella registret DIS. Ombordanställda på DIS-fartyg är skattebefriade.

En DIS-färja får dock inte gå i trafik som till övervägande del sker mellan dansk hamn och utländsk hamn innanför ett område utgörande Nordsjön, Skagerrak, Kattegatt och Östersjön upp t.o.m. Gotland. Denna begränsning i linjesträckning hindrar emellertid inte ett danskt rederi från att bedriva reguljär trafik med DIS-färjor mellan Köpenhamn och Oslo via Helsingborg. Trafiken anses härvid inte till övervägande del ske mellan dansk och utländsk hamn.

Vidare är det inget som hindrar att en DIS-färja används i s.k. crosstrade, d.v.s. i utrikestrafik som inte berör dansk hamn, t.ex. mellan Göteborg och Kiel eller mellan Stockholm och Helsingfors. DIS-fartyg trafikerar numera Göteborg och hamn i England.

*Tyskland*

I Tyskland har Förbundsdagen beslutat att arbetsgivare som driver egna eller inhyrda fartyg får behålla 40% av gjorda skatteavdrag för de ombordanställdas inkomster. Denna förändring gäller även beträffande ombordanställda på färjor, inklusive s.k. intendenturpersonal och trädde i kraft den 1 januari 1999.

Vidare har Förbundsdagen beslutat att införa tonnagebeskattning som ett alternativ till traditionell rederibeskattning.

I Tyskland finns ett avtal för passagerarfärjor, kallat HTV/MTV-avtal. Detta ger jämfört med svenska färjeavtal en minskad kostnad på omkring 10-11%. Nyetablerade färjerederier i Tyskland har med detta avtal som grund genom åren utvecklat särskilda rederiavtal som är dyrare än grundavtalet. Dessa avtal ligger idag ca 10-15% högre än svenska färjeavtal. Utvecklingen under senare år har dock varit att tysk avtalslösning närmat sig den svenska i kostnadshänseende beroende på dels avtalsrationalisering, dels på valutakursförändringar.

De nya reglerna rörande återbetalning av 40% av sjömäns inkomstskatt, innebär en kostnadsänkning på 5-6%. HTV/MTV-avtalet kommer med dessa nya förutsättningar att ge kostnader som

med ca 15% understiger de svenska. Utöver detta innebär de nya tyska reglerna åtgärder på företagsskatteområdet av betydelse från konkurrenssynpunkt.

Ett drygt dussintal färjor med svenska avtal trafikerar idag Tyskland, främst från södra Sverige. Antalet anställda på dessa uppgår till ca 2 000 personer, d.v.s. en dryg tredjedel av svensk färjenäringens ombordanställda. Överföring av dessa färjor till tyska HTV/MTV-avtal kan komma att ske. Aktuella rederier beräknas spara drygt 150 mkr per år på en sådan överföring.

Även andra färjor kan bli aktuella för flaggskifte till Tyskland. Det är i första hand sådana som har ett trafikmönster där tredjelands hamn anlöps. Antalet anställda på dessa beräknas till 1 000 personer med besparingsmöjligheter för rederierna om ca 75 mkr per år.

Det bör noteras att en del färjor i trafik på Sverige för icke EES-flagg, men att man på dessa färjor för den svenska personalen tillämpar svenska avtal. Skulle dessa färjor nu överföras till tysk flagg kan ytterligare ett stort antal arbetsplatser försvinna.

Antalet färjor aktuella för eventuell överföring till Tyskland kommer troligen att öka till följd av pågående omDispositionering av tonnage i södra Östersjön samt som en följd av Öresundsförbindelsens öppnande.

#### *Östeuropa*

I Polen, Estland, Lettland, Litauen och Ryssland ligger löne- och anställningsvillkoren för ombordanställda på en betydligt lägre nivå än för andra jämförda länder.

I ett senare avsnitt görs en jämförelse mellan olika länders bemanningskostnader för färjor.

## 4. Utvecklingen av färjetrafiken på Sverige

### 4.1 Gods- och passagerarvolym

Totalt transporterades under år 1998 ca 39 miljoner passagerare, 5 miljoner personbilar och 1,6 miljoner lastbilar. Drygt 90 000 färjeanlöp gjordes på Sverige.

Tillväxten var 2%, respektive 7 % och 9 % i transportererna av passagerare, personbilar och lastbilar under 1998. Detta motsvarande ca 800 000 passagerare, 50 000 personbilar och 150 000 lastbilar.

I följande tabell redovisas färjor i trafik på Sverige fördelade på flagg och andel av trafiken.

*Tabell 2 Färjor i trafik på Sverige, januari 1999*

Linje	Nation	%	Ålder	Pass.	%	Bilar	%	Filmeter	%
Sverige	22	29%	13	22165	29%	4073	25%	23883	39%
Danmark	13	17%	11	8497	11%	1640	10%	3136	5%
Finland	13	17%	14	21608	28%	4725	29%	12005	19%
Norge	7	9%	24	3730	5%	415	3%	712	1%
Tyskland	6	8%	10	5012	6%	1780	11%	8701	14%
Bahamas	4	5%	13	1217	2%	175	1%	4394	7%
DIS	3	4%	14	5840	8%	1265	8%	2510	4%
Cypern	2	3%	21	2570	3%	1200	7%	3096	5%
Polen	2	3%	21	3176	4%	675	4%	1394	2%
Bermuda	1	1%	19	1700	2%	425	3%	630	1%
Italien	1	1%	2	700	1%	145	1%	0	0%
Litauen	1	1%	20	102	0%	0	0%	970	2%

Panama	1	1%	46	350	0%	0	0%	0	0%
Ryssland	1	1%	13	450	1%	0	0%	300	0%
Summa	77	100%	17	77117	100%	16518	100%	61731	100%

I följande tabell redovisas i sammanfattning färjetrafiken på Sverige 1998 fördelad på olika trafikområden.

Tabell 3 Sammanfattning – transporter på Sverige med färjor 1998.

	Pass		Bilar		Lastbilar		Turer	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
<b>Sverige- Tyskland</b>								
Ack (Jan-Dec) 1998	3090305	8%	497513	10%	606422	37%	14692	8%
Förändring 98/97	0%		0%		8%		1%	
Förändring Dec 98/97	-4%		-10%		8%		13%	
<b>Nordsjön</b>								
Ack (Jan-Dec) 1998	184208	0%	35016	1%	0	0%	231	0%
Förändring 98/97	-3%		0%				0%	
Förändring Dec 98/97	-13%		-14%				6%	
<b>Sverige-Finland</b>								
Ack (Jan-Dec) 1998	9616477	25%	741754	15%	243571	15%	15572	8%
Förändring 98/97	3%		0%		3%		4%	
Förändring Dec 98/97	-7%		-7%		3%		1%	
<b>Östeuropa</b>								
Ack (Jan-Dec) 1998	1133706	3%	173699	3%	140372	9%	6788	4%
Förändring 98/97	8%		10%		14%		11%	
Förändring Dec 98/97	6%		0%		33%		-7%	
<b>Sverige-Norge</b>								

Ack (Jan-Dec) 1998	1076139	3%	169484	3%	12747	1%	3281	2%
Förändring 98/97	21%		29%		-14%		-1%	
Förändring Dec 98/97	33%		49%		-11%		2%	
<b>Sverige-Danmark</b>								
Ack (Jan-Dec) 1998	23696606	61%	3355213	67%	631676	39%	145527	78%
Förändring 98/97	1%		8%		11%		-2%	
Förändring Dec 98/97	-1%		2%		10%		1%	
<b>Totalt</b>								
Ack (Jan-Dec) 1998	38797441	100%	4972679	100%	1634788	100%	186091	100%
Förändring 98/97	2%		7%		9%		-1%	
Förändring Dec 98/97	-2%		1%		9%		2%	

#### 4.2 Den bedömda trafikutvecklingen 1999-2000

Färjesjöfart är generellt storskalig och flexibel. Moderna dagfärjor och ro-ro-fartyg är flexibla och representerar en stor transportkapacitet av både passagerare och gods, vilka snabbt kan sättas in på olika linjer och snabbt förändra balansen på marknaden. Detta komplicerar bedömningarna om den framtida trafikeringen.

Enligt vad som nu kan bedömas kommer Kvarkestrafiken att läggas ned till sommaren 1999 om inte någon form av stöd lämnas till en fortsatt trafik. Dagens trafikvolym utgör ca 900 000 passagerare och 8000 lastbilar.

Finlandstrafiken i övrigt kommer att gå via Åland eller Estland med smärre tidtabellsjusteringar som följd.

Inga neddragningar har hittills rapporterats för Tysklandstrafiken. En viss trafiköverflyttning till Polenlinjerna kan dock förväntas.

För Öresundstrafiken har framförts att Limhamn-Dragör läggs ned efter sommaren 1999. Detta innebär ett bortfall med 1,8 miljoner passagerare och 30 000 lastbilar. Malmö-Kastrup kommer att läggas ned sommaren 2000, vilket innebär ett passagerarbortfall med 500 000. För linjen Malmö-Köpenhamn har ännu inga

neddragningar rapporterats. Dagens åtta katamaraner kan dock antas minska med 3-4 fram till år 2001. Detta minskar resandet med 2-3 miljoner passagerare.

På linjerna Helsingborg-Helsingör kan en minskning av resandet på 20-25% förutses.

På västkusten har Halmstad-Grenå redan lagts ned, vilket innebär ett bortfall på 400 000 passagerare och 25 000 lastbilar. För övriga delar av Västkusten kan neddragningen antas motsvara 1 500 000 passagerare fram till år 2001.

Utvecklingen av personresandet är väsentligt mer svårbedömd, framför allt för andra halvåret då effekter från slopad tax freeförsäljning kommer in i bilden.

Totalt beräknas persontrafiken minska från 39 miljoner passagerare till 36-37 miljoner 1999 motsvarande 5-10 % minskning jämfört med 1998.

Transporterna av lastbilsenheter till och från Sverige bedöms öka med ca 4-5 % motsvarande ca 80-90 000 enheter under 1999. Ca 95 % av expansionen förväntas ske i trafiken på Tyskland och Danmark.

#### **4.3 Den bedömda trafikutvecklingen på längre sikt**

Om vi bortser från Öresundsbroeffekten på de regionala godstransporterna kan det totala antalet lastbilsenheter (exklusive transittransporterna till Finland och Norge) även med en något lägre tillväxttakt än hittills antas öka från 1,6 miljoner enheter 1998 till 2,8-3,0 miljoner enheter år 2010.

Bortser vi från trafiken på Finland och Östeuropa år 2010 som beräknas uppgå till ca 0,7 miljoner enheter styrs fördelningen av resterande lastbilsenheter om ca 2,3 miljoner mellan färjor och Öresundsförbindelsen av kapacitetsutnyttjandet och den prissättningen som kommer att gälla för den fasta förbindelsen.

Passagerarresandet på färjorna till och från Tyskland och Danmark kommer sannolikt att uppvisa ett kraftigt fall från 26,5 miljoner 1998 till ca 18 miljoner 2002. Med full broeffekt och utan tax freeförsäljning kan minskningen av resandet beräknas uppgå till 8-9 miljoner passagerare eller ca 25-30% av denna trafik.

Med en viss ökning av trafiken på Östeuropa och en i stort oförändrad trafik på Finland innebär detta en total minskning av färjeresandet med 20-25% fram till 2002. Därefter kan en viss återhämtning ske.

#### **4.4 Förändringar av sysselsättningen**

Hittills har personalnedskärningar om ca 1 600 personer rapporterats. Totalt kan fram till år 2001 över 2000 personer komma att beröras av personalneddragningar. Detta innebär att en tredjedel av de idag totalt anställda i den svenska färjenäringen kan beröras.

#### **4.5 Prisförändringar**

Viking Line har meddelat att man inte har för avsikt att förändra prisnivåerna för vare sig frakt eller passagerare. Bygget av färjeterminalen i Långnäs fortgår för att inom tidtabellerna hinna med anlop på Åland för att säkerställa taxfree status.

Nordö Link (Malmö - Travemünde) aviserade i ett tidigt skede prishöjningar om taxfree uteblir efter den 1 juli 1999. Även om den trafiken är inriktad på last och chaufförer, räknar man med en intäkt på 400 kronor per resa och chaufför. För att kompensera sig för detta gör man ett tillägg på 6 kronor per löpmeter last efter den 1 juli. I övrigt räknar man just nu på biljettpriserna men tror att ytterligare höjningar kan bli svåra att få igenom på grund av ökad konkurrens och vikande utrikeshandel.

TT Line förväntar sig höjningar i tarifferna med ca 20%.

Stena Line har tidigare aviserat 30% biljettprishöjningar också för frakten.

Tillkomsten av Öresundsbron börjar allt mer påverka konkurrensen i regionen och bidrar till att fraktpriserna på dessa korta rutter blir svåra att höja..

Scandlines bedömer på grund av tax free problematiken att trafik kommer att flytta över från Trelleborg - Sassnitz till Trelleborg - Rostock, såväl persontrafik som frakttrafik. Detta är en konsekvens av att linjen Ystad - Swinoujscie, som går mer eller mindre parallellt, kan behålla sin tax free status. Det blir sålunda billigare att sända frakt mellan Sverige och Tyskland via Polen.

Intressant att notera är att Eurotunnel mellan Frankrike och England aviserat prishöjningar i storleksklassen 25-30% för sommarsäsongen 1999 (passagerare och bilar), oavsett om taxfree förlängs eller ej. För frakterna bestäms prisnivåerna först senare när färjerederierna tagit ställning. Och det sker troligen först när tax free frågan avgjorts definitivt. Den fasta förbindelsen redovisade nyligen sin första nettovinst sedan tunneln öppnades 1994.

#### **4.6 Rederiernas ekonomi**

Färjerederierna har överlag en ansträngd ekonomi redan före borttagandet av tax freeförsäljningen och öppnandet av den fasta förbindelsen.

Stena Line visade för 1998 en förlust efter finansnetto på 324 miljoner kronor jämfört med en vinst förra året på 151 miljoner kronor. Då har emellertid resultat belastats med omstruktureringskostnader och andra engångskostnader på 79 miljoner kronor samt ytterligare en post på 174 miljoner kronor härrörande från sammanslagningen med P&O i trafiken på Engelska Kanalen. Framför allt försämrades resultatet under tredje och fjärde kvartalet 1998 jämfört med samma period året dessförinnan. Under 1997, då man uppnådde en vinst, var det i stället just dessa perioder som stod för förbättringen jämfört med 1996. Trafikstörningar på Hoek van Holland-Harwich och ett dåligt resultat i trafiken på Kattegatt har inte kunnat uppvägas av samordningsfördelarna inom P&O Stena Line, som dock visade ett bättre rörelseresultat än väntat. Genom att tonnage överförts till P&O Stena Line minskade den totala avskrivningen inom Stena Line.

Silja Line och dess moderbolag Neptun Maritime kunde presenterade förbättrade siffror för kärnverksamheten i Östersjön, som nu går med vinst. Efter att moderbolaget belastats med omstruktureringskostnader för förlustgivande verksamheter (bl a Sally på Engelska Kanalen) visar man dock totalt sett fortfarande en förlust. Resultatet för Silja Line efter finansnetto hamnade på FIM 154 miljoner mot FIM 99 miljoner under 1997.

Viking Line lade fram en resultatrapport under december. Denna avser räkenskapsåret som infaller den 1 november - den 31 oktober.

Rapporten visar en förbättring av såväl omsättning (+ 16%) till FIM 2 427 miljoner som resultat (+ 45%) till FIM 148 miljoner.

Svenska Scandlines har nått ett tillfredsställande resultat och redovisade för 1998 en vinst efter finansnetto på 187 miljoner kronor.

## 5. Bemanningkostnaderna för olika flaggor och avtal

Den kostnadsjämförelse som redovisas här har gjorts av svenska rederier och avser en stor färja med ca 200 befattningar motsvarande 400-450 anställda.

Tabell 4 Kostnadsjämförelse färjor

Avtal/flagg	Miljoner	Index
<b>Svenskt avtal/flagg</b>	<b>160</b>	<b>100</b>
▪ Med rederistöd till "safe maning" = säkerhetsbesättning 1)	152	94
▪ Med rederistöd till säkerhetsorganisationen 2)	120	75
▪ Med rederistöd och 58.000 i återbetalning av sociala kostnader till hela besättningen 3)	105	65
▪ Med rederistöd till säkerhetsbesättning samt 30 % av besättningen med TAP-avtal 4)	105	65
<b>Tyskt rederiavtal</b>	<b>170</b>	<b>106</b>
▪ Heuer Tariff/Mantel Tariff(special)	136	85
▪ Heuer Tariff/Mantel Tariff(special) med 25 % av besättningen under TAP-avtal.	109	68
<b>DIS/NIS</b>	<b>104</b>	<b>60-70</b>
<b>Finland</b>	<b>173</b>	<b>108</b>
<b>Polen</b>	<b>48</b>	<b>30</b>
<b>Estland</b>	<b>36</b>	<b>25</b>
<b>Ryssland</b>	<b>32</b>	<b>20</b>
1) Återbetalning av skatt (-6%) samt 58.000 i socialt till "Safe Mannig" motsvarar ca 30 befattningar d.v.s. 60 personer. Safe Maning fastställs av Sjöfartsverket och utgör den säkerhetsbesättning som krävs för att fartyget skall få gå till sjös. 60 *		

130.000 = 8 miljoner i kostnadsreducering

- 2) Säkerhetsorganisationen är en funktion av antalet passagerare som fartyget är certifierat för. Motsvarar i detta fallet ca 70 % av hela besättningen. På mindre färjor framför ingår i praktiken hela besättningen i säkerhetsorganisationen.
- 3) 425 personer \* 130.000 = 55 miljoner i kostnadsreducering
- 4) Minibesättning ger 8 miljoner samt 70 TAP befattningar 30 % ger ca 47 miljoner i kostnadsreducering. Totalt 55 miljoner kronor

Ett rederistöd i dess nuvarande form enbart till säkerhetsbemanningen räcker inte för att sänka kostnaden till holländsk, norsk eller dansk nivå. För detta krävs en kombination av rederistöd och TAP-avtal. Något TAP-avtal finns inte för färjetrafiken och har inte diskuterats mellan de centrala parterna.

Ett rederistöd till en personalintensiv färja som avser hela besättningen kan däremot leda till ungefär samma kostnadsnivå som tysk, dansk eller norsk flagg.

För mindre färjor med relativt lägre antal anställda sysselsatta med servicearbete ombord liknar situationen mer den som gäller för lastfartygen, d.v.s. det krävs en kombination av rederistöd och TAP-avtal för att kunna nå likartad kostnadsnivå som tysk, dansk eller norsk flagg.

Enligt (SOU 1998:129) "Svensk sjöfartsnäring, hot och möjligheter" seglade 90 färjor på Sverige 1996. I denna siffra ingår en del ro-fartyg och Gotlandsfärjorna. Exklusive dessa fartyg uppgick antalet färjor på Sverige till 77 i januari 1999 varav 22 med svensk flagg. Fem av de nuvarande svenskflaggade färjorna förväntas tas ur trafik som en följd av att den fasta förbindelsen öppnas.

I SOU 1998:129 föreslogs ett rederistöd till minibesättningen, vilket baserat på 14 färjor beräknades innebära ett bidrag på drygt 70 miljoner kronor. Genom omläggningen av skattesystemet har det visat sig att skatten per person blir högre än med det tidigare sjömansskattesystemet.

Med hänsyn tagit till detta samt med en genomsnittlig säkerhetsbesättning på 50 personer för de 12 färjor som förlorar tax freeförsäljningen motsvarar det ett bidrag om ca 75 miljoner kronor. Bidrag för skatt och social avgifter för hela besättningen skulle innebära ca 300 miljoner kronor.

Vid bedömningar av konkurrenskraften bör de förslag som presenterats av EU-kommissionen beträffande bemanning av färjor som bedriver trafik mellan medlemsländerna uppmärksammas. Om det direktiv som nu behandlas leder till avsett resultat skulle också bemanningskostnaderna för färjetrafiken läggas på en europeisk nivå. Det skulle samtidigt innebära att det inte skulle föreligga motiv för statliga subventioner från medlemsländernas sida i den omfattning som nu gäller för att möta den inomeuropeiska konkurrensen. Alternativt skulle det behövas ett stöd, utöver stöd till säkerhetsbemanningen, till de färjor som opererar på linjer där konkurrensen utgörs av DIS-färjor eller tyska färjor med skattereduktion för hela besättningen, d.v.s. i enstaka relationer. Det skulle rimligen betyda att ett selektivt rederistöd enligt dagens regler till sådana färjor, omfattande hela besättningen, kan klara konkurrensen gentemot dessa färjor. Subventionen till en genomsnittlig färja kan då beräknas uppgå till ca 25 milj kr.

Om bemanningsdirektivet inte blir verklighet kvarstår den fria konkurrensen som nu gäller. Det betyder i tillägg till statliga subventioner att också lågkostnadsbesättningar engageras i trafiken. För att med statliga subventioner nå den kostnadsnivå som gäller för t. ex. tyska fartyg skulle behövas ett stöd om ca 300 milj kr räknat på 12 färjor.

För lastfartygen har sjöarbetsmarknadens parter slutit ett särskilt avtal om anställning av utländsk arbetskraft på särskilda villkor. Något sådant avtal finns inte för färjetrafiken. Med sådana förutsättningar skulle möjlighet finnas att möta konkurrensen från utländska färjor. Om statens stöd begränsas till säkerhetsbemanningen skulle kostnaderna uppgå till ca 75 milj kr. Resterande kostnadsreduktioner måste då åstadkommas genom s. k. TAP-lösning.

Till diskussionen om konkurrenskraftens beroende av bemanningskostnaderna måste också läggas det direkta intäktsbortfall som sloandet av tax freeförsäljningen innebär. Det

kan uppskattas att bortfallet av tax free innebär en minskad nettointäkt med ca 1 000 miljoner kronor.

## Bilaga 1 Färjor i trafik på Sverige

Linje	Fartygets namn	Flag	Åld	Pass	Bilar	Filmet
Kapellskär-Paldiski	KAPELLA	BAH	25	50		590
Trelleborg-Rostock	DELPHIN	BAH	3	600	175	0
Trelleborg-Rostock	SAGA STAR	BAH	18	250		1404
Trelleborg-Travemünde	NILS DACKE	BAH	4	317		2400
<b>Bahamas</b>		<b>4</b>	<b>13</b>	<b>1217</b>	<b>175</b>	<b>4394</b>
Varberg-Grenå	STENA NAUTICA	BER	19	1700	425	630
<b>Bermuda</b>		<b>1</b>	<b>19</b>	<b>1700</b>	<b>425</b>	<b>630</b>
Stockholm-Tallinn	REGINA BALTICA	CYP	18	2000	500	936
Malmö-Lubeck	POLARIS	CYP	24	570	700	2160
<b>Cypern</b>		<b>2</b>	<b>21</b>	<b>2570</b>	<b>1200</b>	<b>3096</b>
Ystad-Rönne	JENS KOFOED	DEN	19	1500	300	540
Ystad-Rönne	PEDER OLSEN	DEN	24	1150	222	384
Ystad-Rönne	POVL ANKER	DEN	20	1500	300	540
Helsingborg-Helsingör	MERCANDIA VIII	DEN	11	300	170	290
Helsingborg-Helsingör	MERCANDIA IV	DEN	10	300	170	290
Helsingborg-Helsingör	TYCHO BRAHE	DEN	7	1250	238	539
Helsingborg-Helsingör	HAMLET	DEN	1	1000	240	553
Malmö-Köpenhamn	PILEN 3	DEN	11	332	0	0
Malmö-Köpenhamn	SAELEN	DEN	7	288	0	0
Malmö-Köpenhamn	LÖBEREN	DEN	9	255	0	0
Malmö-Köpenhamn	ÖRNEN	DEN	9	286	0	0
Malmö-Kastrup	SIFKA VIKING	DEN	5	168	0	0
Malmö-Kastrup	KRAKA VIKING	DEN	5	168	0	0

## Den svenska färjenäringens konkurrenssituation

<b>Danmark</b>			<b>13</b>	<b>11</b>	<b>8497</b>	<b>1640</b>	<b>3136</b>
Helsingborg-Oslo	QUEEN OF SCANDINAVIA	DIS	17	2000	430	1050	
Göteborg-Kristiansand-Newcastle	PRINCESS OF SCANDINAVIA	DIS	22	1704	385	490	
Helsingborg-Oslo	CROWN OF SCANDINAVIA	DIS	4	2136	450	970	
<b>DIS</b>			<b>3</b>	<b>14</b>	<b>5840</b>	<b>1265</b>	<b>2510</b>
Grisslehamn-Eckerö	ROSLAGEN	FIN	26	1200	220	414	
Grisslehamn-Eckerö	ALANDIA	FIN	26	1200	220	414	
Umeå-Vasa	FENNIA	FIN	32	1200	265	450	
Stockholm-Helsingfors	SILJA SERENADE	FIN	8	2670	450	950	
Stockholm-Åbo	SILJA EUROPA	FIN	5	3000	400	932	
Stockholm-Helsingfors	GABRIELLA	FIN	6	2400	480	970	
Stockholm-Åbo	ISABELLA	FIN	9	2200	410	970	
Stockholm-Helsingfors	MARIELLA	FIN	13	2500	580	1115	
Stockholm-Mariehamn	ROSELLA	FIN	18	1700	350	720	
Stockholm-Åbo	AMORELLA	FIN	10	2200	550	970	
Stockholm-Mariehamn	BIRKA PRINCESS	FIN	13	1100	0	0	
Kapellskär-Nådendal	FINNARROW	FIN	3	119	800	2400	
Kapellskär-Nådendal	FINNSAILOR	FIN	11	119	0	1700	
<b>Finland</b>			<b>13</b>	<b>14</b>	<b>21608</b>	<b>4725</b>	<b>12005</b>
Trelleborg-Rostock	MECKLENBURG-VORPOMMERN	GER	2	887	440	2150	
Ystad-Rönne	RUGEN	GER	26	820	220	480	
Trelleborg-Sassnitz	SASSNITZ	GER	9	900	120	711	
Trelleborg-Travemünde	NILS HOLGERSSON	GER	9	1044	500	1480	
Trelleborg-Travemünde	PETER PAN	GER	10	1044	500	1480	
Trelleborg-Travemünde	ROBIN HOOD	GER	4	317	0	2400	
<b>Tyskland</b>			<b>6</b>	<b>10</b>	<b>5012</b>	<b>1780</b>	<b>8701</b>

## Den svenska färjenäringens konkurrenssituation

Göteborg-Frederikshavn	SUPERSEACAT ONE	ITA	2	700	145	0	
<b>Italien</b>			<b>1</b>	<b>2</b>	<b>700</b>	<b>145</b>	<b>0</b>
Stockholm-Klaipeda	PALANGA	LIT	20	102	0	970	
<b>Litauen</b>			<b>1</b>	<b>20</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>970</b>
Malmö-Köpenhamn	TJELDEN	NOR	13	195	0	0	
Helsingborg-Helsingör	JEPPE	NOR	25	250	0	0	
Helsingborg-Helsingör	PERNILLE	NOR	18	250	0	0	
Helsingborg-Helsingör	MAGDELONE	NOR	27	250	0	0	
Helsingborg-Helsingör	ERASMUS	NOR	28	250	0	0	
Strömstad_Sandefjord	BOHUS	NOR	27	1400	250	486	
Strömstad_Sandefjord	SANDEFJORD	NOR	33	1135	165	226	
<b>Norge</b>			<b>7</b>	<b>24</b>	<b>3730</b>	<b>415</b>	<b>712</b>
Stockholm-Mariehamn	BALTIC STAR	PAN	46	350	0	0	
<b>Panama</b>			<b>1</b>	<b>46</b>	<b>350</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Nynäshamn/Oxelösund-Gdansk	NIEBOROW	POL	25	1100	225	444	
Karlskrona-Gdynia	STENA EUROPE	POL	17	2076	450	950	
<b>Polen</b>			<b>2</b>	<b>21</b>	<b>3176</b>	<b>675</b>	<b>1394</b>
Stockholm-Riga	RUSS	RUS	13	450		300	
<b>Russia</b>			<b>1</b>	<b>13</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>300</b>
Stockholm-Åbo	SEA WIND	SWE	26	260	60	1200	
Stockholm-Åbo	SILJA FESTIVAL	SWE	12	2000	360	1080	
Stockholm-Åbo	STAR WIND	SWE	21	400	0	1275	
Stockholm-Helsingfors	SILJA SYMPHONY	SWE	7	2670	450	950	
Kapellskär-Mariehamn	ÅLANDSFÄRJAN	SWE	26	1500	190	360	
Trelleborg-Rostock	TT TRAVELLER	SWE	7	120	0	1800	
Trelleborg-Rostock	SKÅNE	SWE	1	600	0	2000	

## Den svenska färjenäringens konkurrenssituation

---

Trelleborg-Sassnitz	TRELLEBORG	SWE	16	800	0	680	
Trelleborg-Travemünde	GÖTALAND	SWE	25	400	23	1296	
Limhamn-Dragör	FELIX	SWE	3	700	160	0	
Limhamn-Dragör	SCANIA	SWE	26	800	100	216	
Malmö-Köpenhamn	SPRINGAREN	SWE	8	255	0	0	
Malmö-Köpenhamn	SJÖBJÖRNEN	SWE	9	282	0	0	
Malmö-Lubeck	MALMÖ LINK	SWE	19	184	0	3050	
Malmö-Lubeck	LUBECK LINK	SWE	19	184	0	3050	
Landskrona-Köpenhamn	SVALAN	SWE	9	286	0	0	
Helsingborg-Helsingör	AURORA AF HELSINGBORG	SWE	6	1250	238	535	
Göteborg-Frederikshavn	STENA DANICA	SWE	15	2274	630	1640	
Göteborg-Frederikshavn	STENA JUTLANDICA	SWE	2	1500	550	2111	
Göteborg-Frederikshavn	STENA CARISMA	SWE	2	900	212	0	
Göteborg-Kiel	STENA SCANDINAVICA	SWE	10	2400	550	1320	
Göteborg-Kiel	STENA GERMANICA	SWE	11	2400	550	1320	
<b>Sverige</b>			<b>22</b>	<b>13</b>	<b>22165</b>	<b>4073</b>	<b>23883</b>
<b>Total</b>			<b>77</b>	<b>17</b>	<b>77117</b>	<b>16518</b>	<b>61731</b>

---