

Bilaga 1

- taxfree en konsekvensanalys -

Utförd på uppdrag av SSK-utredningen

av

Sjöfartens Analys Institut Research

Göteborg 980315

Förord

Taxfreebegreppet har blivit ett nästan magiskt begrepp, ett väl inrotat och generellt ”brand mark” intimt förknippat med färje- och flygtrafik i största allmänhet. Klär vi av begreppet representerar det inget annat för kunden än en möjlighet att handla billigare än hemma och för försäljaren en chans att få ut ett högre täckningsbidrag. Om denna möjlighet upphör behövs nya unika kännetecken – brandmarks, som är mer förknippade med specifika delmarknader eller kanske till och med är unika för varje operatör. Att taxfree upphör betyder inte att kunden inte kan få en chans att handla billigare, men det sker till priset att säljarens marginal minskar.

Taxfreeförsäljningen innebär en subvention, som har påverkat valet och utbudet av transportvägar och transportlösningar. Det finns dock ett antal andra faktorer som också inverkar - valutakurser, skillnader i moms och punktskatter, sammansättning av export/import, industrilokalisering, framväxten av nya marknader, faktor-kostnadsförändringar, köpkraftsförändringar, aktörernas strategier, politiska beslut, infrastrukturinvesteringar o s v.

Att värdera konsekvenser av bortfallet av taxfree blir därför mycket komplicerat och kräver dynamiska analyser och kontinuitet. Vi är också övertygande om att ett helhetsperspektiv är nödvändigt och det är vår förhoppning att vår rapport kan bidra till en ökad kunskap om färjemarknadens förutsättningarna efter ”taxfree”.

Det referensmaterial som gäller effekterna av borttagandet av taxfree består till stor del av partsinlagor eller analyser som med avsikt har varit begränsade i olika avseenden. Vi har tacksamt tagit emot hjälp av Klas Brogren och Folke Widell, Cruise & Ferries, med initierad kunskap om hur färjemarknaden fungerar. Utan deras grunddata hade det inte heller varit möjligt att sammanställa föreliggande analys.

Vi vill också tacka Sveriges Redareförening för deras redogörelse av regelverket för taxfree försäljningen idag och hur det kan komma

att fungera efter den 30 juni 1999 samt alla rederier som ställt upp och svarat på frågeformuläret. Ann-Christine Frandsen skall också omnämnas för sitt förtjänstfulla arbete med analysen av de svenska färjeföretagens årsredovisningar.

Ett varmt tack också till Kvarkenrådets projektledning, Infraplan m.fl. som givit oss nya insikter och perspektiv samt till Birger Bäckström, Ordföranden i SSK-utredningen, som utan prestige låtit oss samordna faktainsamling och analyser inom avsnittet som berör färjemarknaden för båda utredningarna. Många skattekrönor har sparats samtidigt som analyserna förhoppningsvis har blivit bättre underbyggda.

Göteborg 1998-03-15

Kaj Rehnström

Jennie Thalenius

Sammanfattning och slutsatser

Uppdraget

Denna bilaga utgör ett underlag för SSK-utredningens taxfreebetänkande. Givna förutsättningar för konsekvensanalysen har varit att:

- Taxfree upphör den 1 juli 1999.
- Värdera vad bortagande av taxfree kan få för ekonomiska konsekvenser för rederinäringen samt volymeffekter på resande samt gods-transporter.
- Bedöma sysselsättningseffekter för rederinäringen
- Värdera övergripande konsekvenser för svensk industris transportkostnad och konkurrenskraft.

Det har inte ingått i uppdraget att kvantifiera effekter för turistnäringen eller miljö- och säkerhetsaspekter.

Ett viktigt underlag för analysen har varit ett omfattande frågeformulär som besvarats av företag som svarar för 60-70 % av trafiken på Sverige.

Volym och struktur

Europa intar en dominerande ställning när det gäller de internationella transportererna medan de nationella marknaderna dominerar i framför allt Fjärran Östern och Amerika. Marknaden kan globalt uppskattas bestå av ca 40% internationella och 60% nationella transporter.

Den totala europeiska internationella marknaden uppskattas netto till 90 miljoner passagerare, 13 miljoner bilar och 4,5 miljoner lastbilar/trailers. Trafiken till och från Danmark omfattade 1996 37 miljoner passagerare, Sverige 36 miljoner, England 35 miljoner och Frankrike 28 miljoner. Observera att det inte går att addera trafiken till och från länderna då det medför en dubbelräkning. Dessa länder dominerar helt den internationella färjemarknaden. Det betyder att Europa och framförallt Nordeuropas dominans kommer att bli fortsatt stor, trots den reduktion av färjeresandet och färjetransportererna som tillkomsten av fasta förbindelser och sloandet av taxfree inom

EU innebär. Utvecklingen i övriga delar av världen bedöms bli fortsatt volymmässigt expansiv både nationellt och internationellt. Färjemarknaden består av ett mycket stort antal små och lokala operatörer. Enbart i Europa finns det mer än 200 färjerederier. En tydlig tendens till koncentration finns, framförallt i den europeiska färjemarknaden. Sannolikt kommer det i Europa i framtiden att finnas färre men större färjeoperatörer. Nya landförbindelser och upphörandet av taxfree bidrar till denna utveckling.

Att strukturrationaliseringen har kommit långt inom Europas färjenäring framgår tydligt av att rederier i Japan, som kontrollerar fler färjor och har flest fartyg under egen flagg inte leder operatörsligan. Den leds av Stenasfären, P&O och Silja när det gäller tonnage och när det gäller passagerare leder Scandlines med trafiken mellan Helsingborg och Helsingör med 10 miljoner passagerare följt av P&O P&O Stena Line Calais-Dover trafik.

Nationell eller internationell verksamhet ?

Inslaget av hemmaflaggor är på färjemarknaden betydligt större än jämfört med lastfartygsmarknaden. Färjorna är således i högre grad registrerade i de länder som berörs av trafiken. Men även här är en förändring på gång och tredjelandsflagg har blivit vanligare i den internationella trafiken. Det finns ett relativt stort inslag av nationella transporter på färjemarknaden. Med beslutet att upphöra med taxfree inom EU togs också ett steg mot en ännu större nationell färjemarknadsstruktur och därmed också ett steg mot en integrering av färjelinjerna med transportstrukturen i land. EU-kommissionen har också skickat ut ett s.k. konsultativt PM, där bemanningsfrågor tas upp och som pekar i samma riktning. Denna PM har visserligen inte tillkommit p.g.a. taxfreefrågan, men kan innebära ett större statligt engagemang i färjetrafiken. Följden skulle kunna bli ett växande statligt inslag av subventioner och engagemang i investeringar i transportnäten även till sjöss dvs. i fartyg. Denna PM avvisas av färjenäringen.

Som en form av motpol mot ovanstående nationalisering av färjenäringen kvarstår dock den internationella karaktären på färjemarkna-

den. En internationell integrering finns via fartygsutbudet samt via varv, underleverantörer, försäkring, finansiering, bemanning, utbildning och säkerhetsfrågor och som innebär att färjemarknaden är en del av den internationella sjöfarten. Merparten av färjetransporterna utförs också på kommersiella villkor även om det finns betydande inslag av nationella intressen i enskilda rederier, samt stöd från statens sida som t ex i Frankrike och Norge. Var gränsen går när färjesjöfarten övergår till att bli ett transportpolitiskt instrument med statlig upphandling och subventioner eller en näring som arbetar på kommersiella internationella villkor är därför svår att dra.

I och med att färjerederierna förlorar taxfreeförsäljningen får rena lastfärjor en fördel. För dessa klassificeras transporten som handelsjöfart, där trenden är entydig för befrielse av nationella personskatter och sociala avgifter p.g.a. den nästan helt globala konkurrenssituation som råder inom denna marknad.

Det finns därför i princip två motsatta politiskt tänkbara utvecklingslinjer - antingen blir den europeiska färjetrafiken en intern trafikpolitisk fråga, liksom vägar och järnvägar, eller så betraktas färjemarknaden som en del av den internationella sjöfartsmarknaden och får arbeta under samma villkor. Det senare alternativet skulle sannolikt leda till de lägsta priserna för godstransporterna p.g.a. konkurrenssituationen och skulle därmed gynna sjötransporten i sig.

I takt med att den 1 juli 1999 kommer närmare innebär beslutet att upphöra med taxfreeförsäljningen onekligen att frågan ställs på sin spets. Färjenäringen dras in i den inre marknadens egentliga kärnfråga som är de stora skillnader som finns i konsumtions- och punktskatter inom Europa. I vilken riktning utvecklingen kommer att gå är synnerligen svårbedömbart och blir en politisk fråga med allt vad det innebär av inflytande av olika intressenter.

Tonnageutbudet

På utbudssidan omfattar färjemarknaden globalt ca 1.850 fartyg (>400 GT) vilket gör att den är jämförbar med produkttank- och kylmarknaderna mätt i antal fartyg. Omsättningen av andrahandsfartyg uppgick till 64 fartyg motsvarande ett värde på 421 miljoner

USD 1996, vilket står i proportion till omsättningen på tank- och bulkmarknaderna. Priset på andrahandsfärjor började sjunka 1996 för att marknaden diskonterade ett överutbud på färjor p.g.a. beslutet att taxfree skall upphöra. Under 1997 har en viss återhämtning skett. Kapaciteten är flexibel och de stora kostnaderna ligger i tonnaget och inte i infrastrukturen även om moderna höghastighetsfärjor kan kräva betydande investeringar i terminaler.

De svenskflaggade färjornas andel av marknaden

Svenska färjetransporter bedrivs med ca 30 % svenskflaggat tonnage, vilket kan jämföras med handelsflottans ca 8% mätt på antal fartyg. Den svenskkontrollerade flottan har tappat marknadsandelar både inom färje- och lastsektorn. De övriga nordiska länderna tar i väsentligt högre grad hand om sina hemmamarknader.

Färjetrafiken på Sverige - intäkter, kostnader, bidrag från taxfree samt sysselsättningen

Färjeoperatörernas totala intäkter fördelar sig på biljetter 32 %, last 20 %, restauration 16 % och butik 33%. Kostnaderna fördelar sig på inköp till restauration och butik 21 %, lönekostnad ombord 36 %, anlop och hamnkostnader 8 %, drift 16 %, marknad och administration 17 %. För samtliga operatörer på Sverige uppskattar vi att bidraget från restauration och butikverksamhet efter avdrag för inköpskostnaden uppgår till 3 - 3,5 miljarder SEK, varav 60 % kommer från butikverksamheten. Bidraget täcker med dessa förutsättningar mer än hela lönekostnaden för näringen.

Vi uppskattar att totalt ca 8.000 personer är engagerade i färjetrafiken på Sverige fördelat på 1.600 i land och 6.400 ombord, varav fartygsbesättning 1.600 och 4.800 intendentur.

Ekonomiska effekter för färjenäringen av att taxfree försvinner

Trafiken på Sverige utförs av enskilda linjer med mycket olika förutsättningar. Det innebär att förlusten av taxfreeförsäljningen drabbar linjerna i mycket varierande grad. Analysen har därför baserats på 8 olika trafikområden med specifika nyckeltal för varje område.

Fortsättningsvis kommer vi att använda ett viktat genomsnittsvärde för hela trafiken på Sverige.

Åren 1996 och 2000 har använts som referensår. Effekterna av Öresundsbron och bortfallet av taxfree har beräknats separat och sammanvägts till en total effekt. Eftersom bron beräknas komma i drift under år 2000 och taxfree upphör 1999 så skall referensåret 2000 ses som det första året med Öresundsbro och utan taxfree.

Utgångsläget för en konsekvensanalys måste alltid vara dagsläget d.v.s. i detta fallet 1996. Utgångspunkten för kalkylerna har därför varit att biljettintäkten per person liksom frakten för en lastbil/trailer är på samma nivå år 2000 som år 1996, dvs. 98 respektive 1.642 SEK. Med dessa förutsättningar bedömer vi att färjenärings villkor förändras mellan år 1996 och 2000 enligt följande:

PÅ INTÄKTSSIDAN

Mindre resande: Minskar inkomsten från biljetter/personbilar/hytter
Minskar försäljningen och ombordkonsumtionen

Personer som reser: Handlar mindre ombord

Godstrafiken växer: Ökade lastintäkter

PÅ KOSTNADSSIDAN

Färre anställda: Lägre arbetskraftskostnader

Reducerat resande: Lägre inköpskostnader

Handlar mindre: Lägre inköpskostnader

Försämrad marginal: Ökade inköpskostnader

Färre linjer/turer: Minskade hamn och driftskostnader

Därtill kommer priset på andrahandsfärjor, vilket är en form av kapitalförstöring som vi inte har tagit med i beräkningarna ovan. Den konkurrensförstärkning som rena lastfärjor får bidrar också till detta.

Med de givna förutsättningarna bedöms intäkterna minska med 2,5 miljarder och kostnadsreduceringarna uppgå till 1,5 miljarder, d.v.s. *det återstår ett behov av kompensation för ett nettobortfall på ca 1 miljard SEK.* Beaktar vi även att färjeföretagen har ett behov av

konsolidering efter perioden 1992-1996 så är det egentliga behovet betydligt större. Därtill kommer effekten av värdefall på färjorna.

Bakom ovanstående ekonomiska utfall ligger en minskning av resandet från drygt 36 miljoner passagerare till 32 miljoner (-14%) och förlust av ca 2.100 direktanställda, varav 1.800 svenska, lägre försäljningsvolym och ett mindre bidrag från ombordförsäljningen.

Restaurationen antas vara oförändrad då taxfree finns kvar för ombordkonsumtion tillsvidare. Ett problem är att även om verksamheten ombord skulle kunna tillgodogöra sig högre marginaler på inköpen, så motverkas detta av att verksamheten är personalintensiv. Arbetskraftskostnaden ombord är väsentligt högre än i land för motsvarande verksamhet. Det finns därför en tendens inom näringen till att gå över till restaurationsformer som är väsentligt mindre personalintensiva. Vad som ytterligare komplicerar bilden är att moms kan komma att införas på passagerarbiljetten vid resor mellan EU-länderna. Detta har inte beaktats i kalkylerna.

Enligt vår analys och med de givna förutsättningarna fattas 1 miljard enbart som en effekt av att taxfree försvinner. Detta måste kompenseras genom att kostnaderna minskas ytterligare, t.ex. genom flaggbyte, lägre hamnkostnader mm eller genom en höjning av biljettpriser eller godsfrakter. Om hela compensationen tas ut på personresandet innebär det 31% högre biljettpris. Om i stället godset skall bära hela beloppet innebär det att frakten måste höjas med 37%. En kombination av båda åtgärderna skulle innebära en generell höjning med 17%. Men nu inträder dynamiken i kalkylen.

Dynamiken i kalkylen

Principiellt kan prishöjningar medföra två skilda effekter:

- En geografisk omfördelning av personresandet och/eller lasten.
- Via priselasticiteten reduceras volymen av personresande eller last.

Det finns ett stort antal taxfreeanalyser som bekräftar att elasticiteten vid prisökningar på biljetterna är hög, d.v.s. relativt små prisökningar leder till betydande minskningar i resandet. En geografisk omfördelning kan också förväntas om inte samtliga färjelinjer höjer priset lika mycket.

Undersökningarna är påfallande eniga om att en ökning av priset på personbiljetten leder till motsvarande relativa minskning i resandet. D.v.s. finns inte taxfreeförsäljning och biljettpriset höjs med 30 %, så minskar resandet med 30 %. Det innebär för svenskt vidkommande att resandet från och till Sverige skulle reduceras ytterligare - från 33 miljoner till 22 miljoner passagerare.

Ökningen av biljettpriset skulle innebära ökade intäkter på kvarvarande resande med 680 miljoner och en förlorad intäkt för 10 miljoner passagerare på drygt 2 miljarder. Detta leder till ytterligare nedläggelse av enskilda linjer och ännu större effekt på sysselsättningen. Kortsiktigt skapar det brist på lastkapacitet med stigande transportkostnader för godset som följd innan ny kapacitet åter finns på marknaden. Ett annat alternativ är att kompensera bortfallet via prishöjningar på godstransporterna. Är prisökningen relativt sett olika hög hos olika färjelinjer och på Öresundsbron uppstår med stor sannolikhet en geografisk omfördelning av godsvolymer. Däremot kommer prisökningen knappast att påverka den totala lastvolymen på motsvarande sätt som personresandet. Priselasticiteten antas vara låg till skillnad mot personresandet, vilket baseras på att kostnaden för färjeöverfarten i genomsnitt utgör 0,6% av export/importvärdet per transporterad enhet.

En ökning av godsfrakterna skulle dock påskynda utvecklingen mot renodlade lastlinjer. En bidragande orsak är också att lastfartygstrafiken omfattas av stödet till den svenska handelsflottan och som ger rena lastfärjor en fördel. Samtidigt finns det en allmän uppfattning inom färjenäringen att det inte går att höja transportpriserna. Det beror på att den nuvarande färjetrafiken drivs under stark konkurrens. Även vid små prisjusteringar kan enskilda färjeoperatörer omedelbart se en omfördelningseffekt. Ett tredje alternativ är att ta ut prisökningar på både passagerare och gods. Priselasticiteten, dvs. förhållandet mellan relativ prisökning och volymförändring är normalt inte en linjär funktion. En mindre prisökning med t.ex. 10 % på personbiljetterna kan förväntas ge ett positivt bidrag.

Vilka kombinationer och alternativ som de enskilda färjeoperatörerna slutligen väljer beror på de unika förhållanden som gäller för varje enskild linje.

Hur står färjeföretagen ekonomiskt rustade för att möta taxfree ?

Rederibranschens internationella prägel ger upphov till svåröverskådliga organisationsstrukturer och ägarförhållanden. Siffror utryckta ur sitt sammanhang ger ibland missvisande nyckeltal och bild av den finansiella ställningen. Detta får även betydelse för de slutsatser som kan göras här. Det ligger dock i sakens natur att en avgränsad analys är just avgränsad och lämnar många frågor obesvarade. Detta hindrar dock inte att slutsatser kan dras utifrån det material som har analyserats.

Utvecklingen under perioden 1992 – 1996 kan med dessa utgångspunkter därför kort sammanfattas med:

- Ökad omsättning med 19%
- Ökat antal anställda med 9%
- Ökad balansomslutning med 17%
- Stora fluktuationer i vinstmarginaler och resultatmåt
- Branschen är icke homogen
- Låga soliditetsnivåer
- Branschen kännetecknas av stor osäkerhet under denna period

Den ekonomiska situationen för flera av de analyserade företagen visar på ett starkt behov av framförhållning och förutsebarhet i marknadsförutsättningarna, vilket nu inte finns. Branschen är som helhet inte heller ur marknadssynpunkt homogen samtidigt som tidsperioden 1992-1996 har kännetecknats av en betydande turbulens helt utanför företagets kontroll och med negativa ekonomiska effekter som följd. Det är inte förrän under senare år som färjemarknaden kan se en förbättrad marknadsutveckling med ökat resande igen. Med fortsatt taxfreeförsäljning hade färjeföretagen med stor säkerhet kunnat konsoliderat sig.

Vår konsekvensanalys tillsammans med genomgången av företagets ekonomiska status visar på att en utsträckt taxfreeperiod är det absolut bästa alternativet för alla parter. På så sätt skulle färjeföreta-

gen få en chans att konsolidera sig för att kunna genomföra anpassningen till de nya förutsättningarna.

Men vårt uppdrag gällde att analysera en situation där taxfree upphör från och med juli 1999. Denna förändring kommer att följas av flera andra, t ex avseende reglerna för införsel av beskattade varor från andra EU-länder, harmonisering av punktskatter, nya medlemmar i EU mm. *Färjenäringen i Europa kommer därför att arbeta under mycket svårbedömda marknadsförhållanden under överblickbar tid.*

Några generella slutsatser om de regionala skillnaderna

Den linje som relativt sett påverkas mest negativt ekonomiskt är Kvarkestrafiken följd av trafikerna mellan västkusten/sydskusten och Danmark samt Tyskland. Att trafiken på dessa relationer påverkas mer beror på de höga omsättningstalen per passagerare samt beroendet av det bidrag som taxfreeförsäljningen ger.

Öresundstrafiken är den trafik som påverkas mest mätt i volymtal om effekterna av Öresundsbron också tas med i beräkningen. De ekonomiska nyckeltalen uppvisar dock relativt låga värden per person i denna trafik, vilket medför att den ekonomiska effekten i absoluta tal inte blir av samma dignitet som på de längre linjerna.

Ålandsundantaget kommer i viss omfattning att utnyttjas i trafiken mellan Sverige och Finland. Trots detta är det sannolikt att det totala resandet mellan Sverige och Finland minskar något. På linjer som idag har en naturlig relation till Åland samt på övriga linjer som trafikerar öststaterna samt Norge kommer taxfreeförsäljningen att fortsätta tillsvidare. Sammantaget kommer personresandet att öka på dessa linjer.

Det är främst finska och svenska resenärer som bedöms minska sitt resande på de linjer som förlorar taxfreeförsäljningen. Detta resande är också relaterat till korttidsresor och inköp av taxfree. De negativa ekonomiska effekterna drabbar därför i huvudsak Kvarkestrafiken liksom trafiken på väst- och sydskusten. Nedläggning av enskilda linjer kan också skapa en omfördelnings-effekt.

För samtliga trafikrelationer gäller också att lasttrafiken kommer att fortsätta öka kraftigt och med totalt 300.000 enheter. Ökningen på färjorna förväntas uppgå till 200.000 enheter mellan åren 1996-2000. 100.000 enheter förväntas tillföras Öresundsbron. Detta innebär en mer dämpad tillväxt än jämfört med utvecklingen mellan 1993-1996. Hänsyn har då inte tagits till den regionala tillväxt som uppstår i Öresundsregionen genom tillkomsten av bron.

Övergripande konsekvenser för svensk industris transportkostnad

Om lasten får bära hela kompensationskravet innebär det en ökning av genomsnittspriset för en lastbil/trailer från drygt 1.600 SEK till 2.200 SEK eller med 37 %, att transportnotan ökar med 1 miljard för näringsliv och konsumenter. Det är självklart en nackdel för transportköparen.

Det är dock viktigt att denna höjning sätts i ett helhetsperspektiv. Om färjefrakten i stället sätts i relation till den totala transportkostnaden från dörr till dörr för en lastbilstransport Sverige – Nordeuropa utgör den beräknade genomsnittliga färjefrakten ca 16% av totalkostnaden, baserat på en dörr till dörrkostnad på 10.000 SEK. En ökning av färjefrakten med 600 SEK innebär räknat på detta sätt en ökning av totalkostnaden med 6%. Speditörerna arbetar med små marginaler och denna höjning kan därför för vissa transporter betraktas som avsevärd.

Tack vare utvecklingen inom sjöfarten kan idag importen/exporten på lastbilar transporteras ombord på färjor där kostnaden för sjötransportdelen utgör ungefär 0,6 % av det genomsnittliga export/import värdet för varorna som transporteras på bilen och som uppgår till ca 300.000 SEK. Sätter vi kompensationsbehovet på 1 miljard för färjetransporterna i relation till hela export/importvärdet på 500 miljarder SEK utgör andelen 0,2 %. Slutsatsen är att för svenskt näringsliv i sin helhet kan inte fördyringen av färjetransporten för att kompensera rederierna för bortfallet av taxfree ses som ett allvarligt hot. Varje fördyring av transporterna adderas dock till den svenska transportkostnadsnackdelen jämfört med företagen på Kontinenten.

En viktig kommentar som vi har fått av näringen är att även små frakthöjningar kan vara avgörande för enskilda transportörer eller lastägare, vilka arbetar med mycket små egna marginaler. Generellt sett visar utvecklingen på en kraftigt ökad handel och växande transporter inom Europa med allt större volymer halvfabrikat. Det i sig kan leda till slutsatsen att transportkostnaden inte har varit ett hinder. Närheten till kund (differentiering) och möjlighet att bedriva produktion även i mindre anläggningar påverkar också lokaliseringen av verksamheten eller lagerhållningen närmare de stora marknaderna. Detta leder snarare till att ytterligare öka behovet av transporter än att minska det. Att Sverige får en ökad transportkostnadsnackdel skärper dock kravet på ytterligare långsiktig effektivisering av logistikkostnaderna.

Det finns en tydlig fokusering på personresandet i alla taxfree-utredningar och vi saknar ett tillfredställande underlag för att värdera priselasticiteten för godset. De utredningar som gjorts visar på att det inte går att öka priset på personbiljetter för att kompensera bortfallet av taxfreebidraget mer än marginellt utan att det får mycket allvarliga konsekvenser för den nuvarande färjenäringen och sysselsättningen. Behovet av att lösa färjenäringens dilemma kvarstår därför, vilket är att finna kompensation för minst 1 miljard SEK, som en effekt av att taxfree tas bort och Öresundsbron byggs.

Sammanfattande slutsats

Vi vill starkt understryka att slutsatserna avser en sammanfattning av effekter på hela näringen. Av konkurrensskäl kan vi inte gå in på enskilda trafikområden. Med förutsättningen oförändrad nivå på biljettsintäkter per person och per lastenhet kan effekterna av att taxfree upphör och Öresundsbron byggs kort sammanfattas med:

- Volymbortfall med ca 3 miljoner passagerare (14 %).
- Intäktsbortfall brutto på ca 2,4 miljarder för färjenäringen, som måste kompenseras genom förändrade strategier och koncept mm. Detta måste ske genom ökade intäkter från passagerare och/eller gods och reducerade kostnader.
- Minskat antal sysselsatta inom färjenäringen med drygt 2.000 personer, färre linjer mm sänker kostnaderna med ca 1,5 miljarder.

- Kapitalförlust för färjetonnaget som inte är inräknat ovan.
- Ett kvarvarande behov av att sänka kostnaden och/eller öka intäkterna med minst 1 miljard som kommer att leda till en kombination av:
 - **Prisökningar:** Att höja priserna i en konkurrensutsatt marknad leder normalt till omfördelningseffekter mellan konkurrenterna samtidigt som det via priselasticitet kan innebära att volymerna sjunker. Det kan sedan i sin tur leda till ytterligare krav på prishöjningar och kostnadsreduceringar. Hur enskilda företag reagerar när det gäller prispolitiken är av stor betydelse för hur många linjer som kommer att läggas ned.
 - **Kostnadssänkningar:** Anlöpskostnaderna samt personalkostnaderna utgör en stor andel av kostnadsmassan. För hela trafiken på Sverige uppskattas anlöpskostnaderna uppgå till 700 MSEK och arbetskraftskostnaderna till 2.800 MSEK. Förutom nödvändigheten att se över hamn/anlöpskostnaderna kan även omflaggning av färjor bli resultatet. Det innebär att selsättningen ombord under svensk flagg minskar ytterligare.
 - **Omfördelning** från konventionell passagerar/godsfärjetransport till renodlade lastfärjor, vilket kan innebära en ytterligare kapitalförstörelse med avseende på att ett överskott av konventionella färjor uppstår.
- Resultatet blir en kapacitetsanpassning med nedläggning av vissa trafiklinjer som kortsiktigt skapar försämrad trafikservice för transportköparen/varuägaren och försämrat utbud för passagerarna. Störningar kan därför förväntas under de inledande åren innan marknaden, färjelinjerna och Öresundsbron, upprättat nya "prisbalanser" mellan de olika trafikrelationerna. Denna gång på en prisnivå som reflekterar kostnaden för färjornas verksamhet utan taxfree. Den "slutliga" prisökningen beror på vilka kostnadssänkande åtgärder som företagen vidtar, men vi uppskattar att den hamnar på en nivå mellan 10 – 15%.
- På längre sikt och med Öresundsbrons tillkomst är det vår bedömning att det knappast är någon risk för att transportkapacitet saknas för att upprätthålla en tillräcklig servicenivå för den svenska industrin till en konkurrenskraftig kostnad.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Uppdraget, metodik och rapportens disposition.....	2
2 FÄRJEMARKNADEN	3
2.1 Inledning.....	3
2.2 En global översikt.....	4
2.3 Europa och Norden.....	7
2.4 Trafiken på framtida taxfree linjer	7
3 FÄRJETRAFIKEN PÅ SVERIGE 1996 – STRUKTUR OCH VOLYMUTVECKLING.....	10
4 FÄRJEFLOTTAN	15
4.1 Globalt	15
4.2 Färjeflottan – Sverige hösten 1997.....	20
4.3 Färjeflottan i svensk trafik per flagg och kapacitet	21
4.4 Tillgången på isklassat tonnage och höghastighetsfärjor.....	23
5 SVENSKA FÄRJEREDERIER – KAPITALSTRUKTUR OCH RESULTAT 1992-1996	25
5.1 Inledning.....	25
5.2 Nyckeltalsanalys för perioden 1992-1996	27
5.2.1 Omsättning	27
5.2.2 Antalet anställda	28
5.2.3 Balansomslutning.....	29
5.2.4 Resultat, vinstmarginal och avkastning	30
5.2.5 Kapitalstyrka och finansiell ställning	34
5.2.6 Likviditet och kassaflöde.....	37
5.3 Sammanfattning	39

6 EFTERFRÅGEPÅVERKANDE FAKTORER.....	41
6.1 Regelverket för taxfree - införsel	41
6.1.1 Affärsmässig hantering och transport av varor	41
6.1.2 Varor för personligt bruk.....	42
6.1.3 Införsel för personligt bruk till Sverige, Danmark och Finland – beskattade varor.....	43
6.2 Regelverket för taxfree - försäljning.....	43
6.2.1 Territoriella undantag	44
6.2.2 Situationen efter 1 juli 1999	45
6.3 Skillnader i punktskatter och moms.....	48
6.4 Övriga efterfrågepåverkande faktorer	51
7 STRATEGIER.....	53
8 UPPHÖRANDET AV TAXFREE FÖRSÄLJNINGEN - KORTSIKTIGA OCH LÅNGSIKTIGA EFFEKTER PÅ MARKNADEN	57
8.1 Inledning - förutsättningar.....	57
8.2 Effekter för färjenäringsen	59
8.2.1 Metodik och nyckeltal	59
8.2.2 Trafikförutsättningar – resande och gods	67
8.2.3 Ekonomiska effekter.....	68
8.3 Industrins transportkostnader.....	70
8.4 Sysselsättningseffekter	72
REFERENSLISTA	74
FIGUR- OCH TABELLBILAGA.....	77
Kapitel 3: Trafiken på Sverige 1993 - 1997	77
Kapitel 5: Svenska färjerederier - kapitalstruktur och resultat 1992-1996.....	88

Figurförteckning

Figure 1: Ferry lines to and from Sweden 1996	11
Figure 2: Total volumes to and from Sweden 1993 – 1997 (per month)	14
Figure 3: Total volumes to and from Sweden per region 1996	14
Figure 4: World ferry fleet by type of ship.....	17
Figure 5: Existing ferry fleet by size and year of build (GT)	17
Figure 6: Existing ferry fleet - by size and country of builder (DWT).....	18
Figure 7: Existing ferry fleet - by size and country of domicile of owner/...	18
Figure 8: Existing fleet - by size and flag (GT)	19
Figure 9: Existing ferry fleet by size and largest owner/operator (GT)	19
Figure 10: Turnover (tkr) 1992-1996	27
Figure 11: Employees per year 1992 - 1996.....	28
Figure 12: Total assets (1000 SEK) 1992-1996.....	29
Figure 13: Profit margin (%) 1992 - 1996	31
Figure 14: Return on total assets (%) 1992 - 1996	33
Figure 15: Solvency ratio (%) 1992 - 1996	35
Figure 16: Times interest earned	36
Figure 17: Ferry volumes on Sweden 1990-1997 and the future.....	52
Figure 18 Revenue on a selection of European ferry routes.....	63
Figure 19: Ferry traffic on Sweden - Revenues per activity in %	65
Figure 20: Ferry traffic on Sweden – cost structure in %	65
Figure 21: Swedish ferries – number of employees per category %	66
Figure 22: Ferry traffic on Sweden - gross contribution from onboard sal .	66
Figure 23: Swedish export - cargo value per tonne 1990-1994 (SEK)	71
Figure 24 Total volumes to and from Sweden 1993-1997	78
Figure 25 Traffic – range Norra Bohuslän – Norway 1993-1997	79
Figure 26 Traffic – range West coast of Sweden - Denmark 1993-1997	80
Figure 27 Traffic – range West coast of Sweden - other EU 1993-1997 ...	81
Figure 28 Traffic – range Öresund – Denmark 1993-1997	82
Figure 29 Traffic – range Baltic sea: Sweden - Bornholm 1993-1997	83
Figure 30 Traffic – range Baltic sea – Germany 1993-1997	84
Figure 31 Traffic – range Baltic sea – East Europe 1993-1997	85
Figure 32 Traffic – range Sweden - Åland 1993-1997	86
Figure 33 Traffic over the Gulf of Bothnia (Kvarken) 1993-1997	87
Figure 34 Traffic – range Sweden – other Finland 1993-1997	88

Tabellförteckning

Table 1: Examples - national traffic 1996	4
Table 2: The international ferry traffic to and from different countries	5
Table 3: International ferry links 1996 (number of passengers over 0,7 mi ..	6
Table 4: Traffic 1996, tax-free and not tax-free traffic relations after 1999 ..	8
Table 5: Share of traffic 1996, tax-free and not tax-free relations	8
Table 6: Traffic changes 1996/1993, tax-free and not tax-free relations 1 ...	9
Table 7: Traffic on Sweden - supply	10
Table 8: Traffic on Sweden - demand per country 1996	10
Table 9: All traffic lines on Sweden 1996	12
Table 10: Sale and purchase of second hand ferries	16
Table 11: Total ferry fleet in traffic on Sweden - operator and ships (aut ..	20
Table 12: Ferries in traffic on Sweden by flag, age and capacity	22
Table 13: Existing ferry fleet with ice class 1 or 1A	23
Table 14: High speed ferries - existing or for delivery 1998/99	24
Table 15: Return on equity (%) 1992 - 1996	32
Table 16: Profit after financial items/income and expenses 1992 - 1996 (..	34
Table 17: Quick current assets ratio (%)	37
Table 18: Operation cash flow (1000 SEK) 1992 - 1996	38
Table 19: Price and duty levels in different EU countries on spirits and t ...	50
Table 20: Tax-free prices on some ferry links	51
Table 21: Attraction of tax free sales on all destinations. Actual and prob ..	61
Table 22: Willingness to travel without tax- free	61
Table 23: Key figures – Ferry traffic revenues, contribution and costs on ..	63
Table 24: Volume development year 2000/1996 and average revenue per ..	67
Table 25: Net revenue after tax-free and link Öresundsbron – year 2000/ ..	69
Table 26: Swedish ferries – employed per category, yearly payments incl. 73	
Table 27: Abolition of tax-free, estimation of the consequences in number 74	
Table 28: Turnover 1992-1996 (1000 SEK)	89
Table 29: Number of employees 1992-1996	89
Table 30: Total assets 1992-1996 (1000 SEK)	90
Table 31: Profit margin 1992-1996 (%)	90
Table 32: Profit after financial items/income and expenses 1992-1996 (10 ..	91
Table 33: Return on total assets 1992-1996 (%)	91
Table 34: Solvency ratio 1992-1996 (%)	92
Table 35: Number of times interest earned	92

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Regeringen bemyndigade den 15 maj 1997 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredare med uppdrag att utreda sjöfartens struktur- och kapitalsituation.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (SSK-utredningen).

Enligt direktiven skall sjöfartens struktur- och kapitalsituation med inriktning på de mindre och medelstora rederierna utredas. Direktiven tar upp tre områden som särskilt skall belysa; den svenska sjöfartsnärings konkurrenssituation, effekterna av att den skattefria försäljningen upphör och slutligen struktur- och kapitalsituation för i första hand de mindre och medelstora rederierna. Första delen (SOU 1997:171), "Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft" överlämnades till Regeringen den 21 november 1997.

Sjöfartens Analys Institut Research har fått uppdraget att skriva en bilaga till betänkandet om konsekvenserna av att taxfree upphör. Färjenäringen i Sverige har särbehandlats i sjöfartspolitik och omfattas därför inte av den sjöfartspolitiska utredningen från 1995 (SOU 1995:112), vilket har gjort en sådan analys nödvändig.

Några av de makrofaktorer som har påverkat och kommer att påverka färjesjöfarten i Sverige under de närmaste åren framöver är:

Perioden innan taxfreeavvecklingen

- Depreciering av kronan
- Åtstramning av finanspolitiken
- Estoniakatastrofen
- Effekter av EU-medlemskapet, bl.a.
 - Nya införselregler
 - Ändrade tullregler

Perioden efter taxfreeavvecklingen

- Ändrade införselregler
- Taxfree upphör
- Öresundsbron är klar
- Valutaunionen implementeras
- Skärpta säkerhetskrav (SOLAS)
- Harmonisering av skatter och avgifter
- Eventuella nya EU-medlemmar

1.2 Uppdraget, metodik och rapportens disposition

I denna bilaga analyseras effekterna av att den s.k. taxfreeförsäljningen upphör och vi förutsätter att beslutet om att avskaffa taxfree kommer att verkställas den 1 juli 1999.

Kapitel 2 innehåller en övergripande beskrivning av färjemarknaden internationellt och i Norden.

Kapitel 3 tar upp trafikvolymerna på Sverige och kapitel 4 tillgång- och på färjor både globalt och specifikt på Sverige.

Kapitel 5 innehåller en analys av ett urval av svenska färjerederiers räkenskaper mellan 1992-1996. Analysen har utförts av Institutet för Fältstudier.

Kapitel 6 tar upp ett antal olika efterfrågepåverkande faktorer och i kapitel 7 redogörs för färjemarknadens huvudstrategier.

I kapitel 8 görs en ekonomisk konsekvensanalys, som täcker samtliga trafikområden på Sverige. Sysselsättningseffekter och betydelsen för transportkostnaden redovisas.

Ett omfattande frågeformulär har besvarats av 11 olika rederier. Av konkurrensskäl kan vi inte redovisa nyckeltalsanalysen för de enskilda linjerna och trafikområdena.

2 Färjemarknaden

2.1 Inledning

Att dra gränser för färjemarknaden är förenat med betydande svårigheter. Distinktioner kan t ex göras mellan nationell och internationell färjetrafik, storlek på fartygen eller geografisk avgränsning. Inräknas all färjetrafik, nationell och internationell inklusive små färjor i flodtrafik, bedöms den totala färjemarknaden i världen omfatta ca 1 miljard passagerare. Bedömningen är dock mycket osäker eftersom det inte finns någon heltäckande jämförbar statistik.

Generellt gäller för internationella sjötransporter att källmaterialet kommer från privata mäklarer och informationsföretag. Sjöfartsstatistik är i allra högsta grad ett pusslande både på efterfrågesidan och utbudssidan och det krävs en betydande försiktighet liksom korsreferenser för att göra sammanställningar till ett mer aggregerat underlag.

Cruise & Ferry Info i Halmstad samlar in uppgifter om färje- och kryssningstrafik, vilka publiceras månadsvis för ett urval av linjer. Dessa redovisas också i en årssammanställning. Sifferunderlaget till beskrivningen av färjemarknaden bygger i huvudsak på denna statistik. Totalvolymen för 1996 är i vissa tabeller beräknade genom ackumulerade månadssiffror, vilka kan avvika något från årsstatistiken.

2.2 En global översikt

Den nationella färjemarknaden är betydande i flera länder. Med reservation för att det statistiska underlaget innehåller brister och att det finns avgränsningsproblem lämnas i tabellen nedan exempel på nationella färjemarknader baserat på linjer rapporterade till Cruise and Ferry Info. Trafiken avser färjor med betydande kapacitet antingen storleksmässigt eller genom trafikfrekvens.

Table 1: Examples - national traffic 1996

Country	Mil Pax.	Country	Mil Pax.
Canada	22	Indonesia	5
China	12	Holland	8
Denmark	11	Norway	4
France	1	Spain	5
Turkey	6	Sweden	2
Great Britain	15	USA	26

Enbart länderna i tabellen summerar till 116 miljoner passagerare och den täcker inte samtliga trafikrelationer. Därtill kommer att vi saknar siffror för länder som Japan och Grekland m.fl. En genomgång av drygt 260 internationella färjelinjer 1996, främst inom Europa, visar på en trafikvolym omfattande ca 130 miljoner passagerare, 18 miljoner personbilar och 6 miljoner lastbilar (räknat på enkelresor). Den nationella färjetrafiken är sannolikt väsentligt större än den internationella och vår bedömning är att den internationella färjetrafiken svarar för 40 % av det totala resandet. Andelen internationella lasttransporter är väsentligt högre och förhållandet är sannolikt det motsatta d.v.s. 60 % av lasten transporteras i internationella relationer. Det bidrar till att delvis särskilja färjetrafiken från den internationella sjöfarten i övrigt.

Tabellerna nedan visar resandet och transporterna med färjor till och från 35 länder respektive de största trafikrelationerna inklusive Eurotunneln.

Table 2: The international ferry traffic to and from different countries

	FROM/TO	Pass	Share	Cars	Buses	Lorries	Shar	Carav.	Train
1	DENMARK	37 095 475	15%	6 612 480	154 432	919 065	10%	34 760	157 358
2	SWEDEN	36 438 123	15%	5 581 159	118 993	1 384 824	15%	36 269	199 157
3	GB – Eurotunnel	35 235 495	14%	6 210 556	213 769	2 748 832	30%		
4	FRANCE – Eut	28 221 109	12%	2 076 954	57 962	519 003	6%		
5	HONG KONG	23 931 824	10%	0	0	0	0%	0	0
6	FINLAND	13 731 925	6%	922 058	29 232	284 742	3%	1 509	31 216
7	GERMANY	13 678 947	6%	2 548 163	71 793	851 653	9%	31 949	53 659
8	MACAO	12 244 797	5%	0	0	0	0%	0	0
9	CHINA	11 864 027	5%	0	0	0	0%	0	0
10	NORWAY	5 436 169	2%	748 995	21 773	167 787	2%	0	0
11	ESTONIA	5 044 904	2%	170 154	10 553	92 520	1%	0	0
12	IRELAND	4 194 954	2%	800 092	17 939	361 375	4%	0	0
13	ITALY	3 155 927	1%	532 384	9 336	337 074	4%	911	0
14	BELGIUM	2 071 409	1%	303 627	10 556	872 099	9%	0	0
15	SPAIN	2 044 699	1%	418 830	964	47 442	1%	4 013	0
16	NETHER.	1 811 756	1%	432 236	8 663	213 100	2%	0	0
17	MOROCCO	1 521 875	1%	311 870	0	39 323	0%	0	0
18	GREECE	1 367 450	1%	246 059	5 700	227 512	2%	0	0
19	CANADA	882 127	0%	183 789	260	2 504	0%	0	0
20	USA	882 127	0%	183 789	260	2 504	0%	0	0
21	POLAND	759 003	0%	137 028	3 254	77 189	1%	0	31 614
22	ALGERIA	420 888	0%	104 442	0	0	0%	0	0
23	ALBANIA	311 090	0%	48 283	0	20 599	0%	0	0
24	S.KOREA	177 000	0%	0	0	0	0%	0	0
25	MALAYSIA	136 000	0%	0	0	0	0%	0	0
26	SINGAPORE	136 000	0%	0	0	0	0%	0	0
27	CROATIA	98 661	0%	13 870	180	9 547	0%	0	0
28	TURKEY	86 731	0%	15 360	0	76 800	1%	0	0
29	TUNISIA	80 114	0%	29 612	0	0	0%	0	0
30	LIBYA	39 777	0%	11 379	1 189	450	0%	0	0
31	RUSSIA	30 000	0%	0	0	4 800	0%	0	0
32	LITHUANIA	26 097	0%	13 494	0	7 113	0%	31 949	32 628
33	MALTA	7 890	0%	2 728	2 038	4 080	0%	0	0
34	SLOVENIA	5 817	0%	2 506	0	2 416	0%	0	0
35	ISRAEL	2 319	0%	0	0	0	0%	0	0

Source: Cruise & Ferry Info

Table 3: International ferry links 1996 (number of passengers over 0,7 millions)

Line	Operator	Nm	Time	Pass	Cars	Buses	Lorries	
Helsingör	Hesingborg	ScandLines	3	0,33	10 216 934	1 393 596	42 937	279 302
Calais	Dover	P&O EF	21	1,2	9 071 622	1 449 063	95 552	410 157
Calais	Dover	Eurotunnel			8 399 463	2 076 954	57 962	519 003
Rödby	Puttgarden	ScandLines	10	1	6 181 761	924 187	34 953	233 242
Calais	Dover	Stena Line	21	1,5	5 608 000	978 000	44 934	243 100
Frederikshavn	Göteborg	Stena	48	3,5	2 680 000	484 000	8 535	139 100
Dragör	Limhamn	ScandLines	9	0,5	2 223 997	256 099	22 711	36 994
Helsingör	Helsingborg	Sundsbusar	3	0,33	2 194 736			
Calais	Dover	SeaFrance	21	1,5	2 120 082	339 388	13 049	163 154
Turku	Stockholm	Silja Line	160	10,5	1 943 199	123 013	4 951	31 647
Helsinki	Tallinn	Tallink	45	3,5	1 763 697	62 899	4 345	37 856
Calais	Dover	Hooversped	21	0,5	1 743 045	225 345	0	0
Holyhead	D.Laoghair	Stena Line	56	3,5	1 681 000	288 000	4 858	23 600
Oostende	Ramsgate	Sally/RMT	57	4	1 467 338	222 556	7 319	102 281
Gedser	Rostock	ScandLines	26	2	1 402 176	176 686	12 526	36 274
Copenhagen	Malmö	DSÖ	17	0,75	1 379 651	1 379 651		
Turku	Stockholm	Viking Line	160	10,5	1 374 906	124 722	3 564	39 397
Helsinki	Tallinn	Silja Line	45	3,5	1 337 572	30 401	3 032	26 111
Helsinki	Stockholm	Silja Line	243	15	1 331 781	72 249	2 348	24 806
Helsinki	Tallinn	Viking Line	45	3,5	1 250 862	29 768	308	0
Dunkerque	Ramsgate	Sally	39	2,5	1 226 755	167 975	8 181	71 948
Copenhagen	Malmö	Pilen	17	0,66	1 112 783			
Helsinki	Stockholm	Viking Line	243	15	1 096 939	53 918	2 718	26 410
Harwich	H v Holland	Stena Line	116	6,5	1 065 000	188 000	3 834	103 100
Hirtshals	Kristians.d	Color Line	71	4	1 044 338	211 421	5 327	28 697
Tangier	Algeciras	Comarit	31	2,5	1 000 000	200 000		30 000
Boulogne	Folkestone	Hooversped	24	1	917 883	121 418	0	0
Kiel	Göteborg	Stena Line	217	14	912 000	119 000	6 037	41 400
Caen	Portsmouth	Brittany F.	95	6	887 120	225 798	2 737	64 783
Le Havre	Portsmouth	P&O EF	90	5,5	883 089	195 929	4 191	119 543
Fishguard	Rosslare	Stena Line	54	3,5	863 000	172 000	3 902	40 100
Havneby	List	Römö-Sylt Linien	7	1	835 529	72 650	2 528	7 124
Diepp	Newhaven	Stena Line	64	4	834 018	156 000	2 226	48 800
Holyhead	Dubline	Irish Ferries	61	3,5	778 444	133 134	5 465	65 444
Sassnitz	Trelleborg	Scandlines Hansa	54	3,5	754 705	110 213	3 640	21 066
Frederikshavn	Larvik	Color Line	105	5	744 671	107 712	6 136	24 146
Vaasa	Umeå	Silja Line	54	3,5	736 908	68 696	2 539	7 703

Source: Cruise & Ferry Info

Det är påtagligt att färjetrafiken främst är utvecklad i industriländerna. Vi har gått igenom totalt 263 internationella färjelinjer.

2.3 Europa och Norden

Mellan länder inom EU samt Norge transporterades 1996 via 145 olika linjer drygt 90 miljoner passagerare, ca 13 miljoner bilar, 0,5 miljoner bussar samt 4,5 miljoner lastbilar.

Trafiken till och från Sverige motsvarar inom EU drygt 40 % av den totala passagerar-, ca 30 % av lastbilstrafiken och ca 50 % av alla anlop. Den höga andelen förklaras av Öresundstrafiken, som med sina 23 miljoner passagerare motsvarar drygt 20 % av den totala passagerartrafiken mellan olika länder och 10 % av lastbilstrafiken. Trafiken mellan UK och Frankrike liksom trafiken mellan Sverige och Danmark har helt dominerat färjemarknaden. Det är också dessa relationer som har fått eller får fasta förbindelser, vilket påverkar färjemarknaden. Eurotunneln hade drygt 8 miljoner passagerare, 2,1 miljoner bilar och 0,5 miljoner lastbilar 1996. Marknaden expanderade med 16 respektive 24 och 6% mellan 1994 och 1996. Färjorna förlorade 2,9 miljoner passagerare eller 9%, 700 000 bilar eller 12% samt 300 000 lastbilar eller 9%. Karaktären på resandet över kanalen och Öresund är olika och det går inte att dra för stora paralleller mellan Engelska kanalen och Öresund. Sannolikt blir reduktionen lägre i Öresundstrafiken, där korttidsresandet är väsentligt större och prisskillnaden på sprit, öl och vin mellan Danmark och Sverige sannolikt kommer att bestå.

2.4 Trafiken på framtida taxfree linjer

Delas den nordiska färjetrafiken upp efter vilka linjer som kommer att få behålla taxfree efter 1999 så framkommer att den svenska färjetrafiken 1996 var koncentrerad till just sådana trafikområden som kommer att förlora taxfree 1999. Ca 90 % av färjetrafiken till och från Sverige, baserat på passagerare eller lastbilar, sker med länder där taxfree verksamheten kommer att upphöra 1 juli 1999 med nuvarande beslut. Motsvarande siffror för Tyskland är ca 95 % och för Danmark ca 90 %. Den finländska passagerar- och lasttrafiken sker redan idag till 40 % respektive 25% med länder där taxfree får vara kvar. Därtill kommer Ålands särställning. Bortsett från Kvarkentrafiken befinner sig Finland (och Norge) således i ett avsevärt bättre utgångsläge än Sverige, Tyskland och Danmark. De senare länderna kan dock delvis kompensera sig genom lägre punktskatter på taxfree sortimentet jämfört med Sverige. Merparten av alla inköp kommer att göras i dessa länder.

Table 4: Traffic 1996, tax-free and not tax-free traffic relations after 1999 (1000 units)

Country	Sweden		Denmark		Germany		Finland		UK/Netherlands	
	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo
Tax-free 1999										
Estonia	264	21	0	0	0	0	4780	71	0	0
Latvia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lithuania	2	9	0	0	23	40	0	0	0	0
Russia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Poland	600	69	83	8	74	0	0	0	0	0
Åland	1314	1	0	0	0	0	245	1	0	0
Norway	697	15	4009	103	550	44	0	0	178	5
Sum	2877	116	4092	111	647	83	5025	73	178	5
Not tax-free										
Sweden			23062	522	2862	520	7361	210	192	0
Denmark	23062	522			8821	299	0	0	210	0
Germany	2862	520	8821	299			218	2	247	0
Finland	7361	210	0	0	218	2			0	0
UK/Netherlands	192	0	210	0	247	0	0	0		
Sum	33477	1253	32093	821	12148	820	7579	212	649	0
TOTAL	36354	1368	36185	932	12795	904	12604	285	827	5

Table 5: Share of traffic 1996, tax-free and not tax-free relations

Country	Sweden		Denmark		Germany		Finland		UK/Netherlands	
	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo
Tax-free 1999										
Estonia	1%	2%	0%	0%	0%	0%	38%	25%	0%	0%
Latvia	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Lithuania	0%	1%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%
Russia	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Poland	2%	5%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Åland	4%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
Norway	2%	1%	11%	11%	4%	5%	0%	0%	22%	100%
Sum	8%	8%	11%	12%	5%	9%	40%	25%	22%	100%
Not tax-free										
Sweden			64%	56%	22%	58%	58%	-0	126	0
Denmark	63%	38%			69%	33%	0%	0	62	0
Germany	8%	38%	24%	32%			2%	0	555	0
Finland	20%	15%	0%	0%	2%	0%			0	0
UK/Netherlands	1%	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%		
Sum	92%	92%	89%	88%	95%	91%	60%	75%	78%	0%

Studerar vi förändringen i transporter till och från Sverige mellan 1993 och 1996 fördelat på samma sätt som i tabellerna ovan kan vi konstatera att både passagerar- och lastutvecklingen har varit svag på de länder som i framtiden får behålla taxfree trafiken. Den huvudsakliga tillväxten låg i relationerna med de länder där taxfree trafiken kommer att upphöra. Bilden är dock splittrad och framförallt avviker passagerarutvecklingen på Danmark. Den har kraftigt stimulerats av låga punktskatter i Danmark och nya gynnsamma införselregler. Den tyska trafikens kräftgång vad avser passagerartrafiken och den svaga svenska utvecklingen (undantaget trafiken på Danmark) är påtaglig jämfört med de övriga länderna. Positivt är dock en betydande uppgång i den totala lasttrafiken till och från Sverige, en ökning som är markant jämfört med de övriga länderna. Slutsatsen kvarstår att trafiken i Östersjön har varit en besvikelse från svensk sida både avseende passagerare och lastbilar. Trafikutvecklingen 1993-1996 till och från Tyskland på de framtida taxfree relationerna har varit betydligt bättre än den svenska.

Table 6: Traffic changes 1996/1993, tax-free and not tax-free relations 1999 (1000 units)

Country	Sweden		Denmark		Germany		Finland		UK/Netherlands	
	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Carg	Pass	Cargo	Pass	Cargo
Taxfree 1999										
Estonia	-16	8	0	0	0	0	2847	57	0	0
Latvia	-53	-3	0	0	0	0	0	0	0	0
Lithuania	2	9	0	0	23	40	0	0	0	0
Russia	-93	-4	0	0	0	0	0	0	0	0
Poland	88	11	8	1	74	0	-26	-4	0	0
Åland	-384	-1	0	0	0	0	-19	-13	0	0
Norway	145	5	404	-2	39	8	0	0	46	2
Sum	-312	25	412	-1	136	48	2802	40	46	2
Not tax-free										
Sweden			1887	113	-486	159	-815	99	-109	0
Denmark	1887	113			-1613	53	0	0	-60	0
Germany	-486	159	-1613	53			4	0	8	0
Finland	-815	99	0	0	4	0			0	0
UK/Netherland	-109	0	-60	0	8	0	0	0		
Sum	476	370	214	166	-2086	212	-810	99	-161	0
TOTAL	165	396	626	165	-1950	260	1992	139	-115	2

3 Färjetrafiken på Sverige 1996 – struktur och volymutveckling

Färjetrafiken till och från Sverige utfördes 1996 av 19 olika operatörer med 52 fartyg totalt. Fartygen var registrerade i nio olika länder.

Table 7: Traffic on Sweden - supply

No. Operators	No. flags	No. vessels	Average age	Pass. Cap.	Cars cap.	Lanemeters
19	9	52	16	72 061	15 940	44 663

Genomsnittsåldern för de 52 färjorna var 16 år. Ålderskillnaderna är dock stora - de två NIS flaggade fartygen var t ex 30 år och de två polska 23 år i genomsnitt. De 16 svenskflaggade färjorna är 16 år gamla i genomsnitt. Den totala nominella kapaciteten uppgick till 72 000 passagerare, ca 16 000 bilar och ca 45 000 lanemeters. Färjorna gjorde 170 000 resor och fraktade 36 miljoner passagerare, 0,4 miljoner bilar, 120 000 bussar och 1,4 miljoner lastbilar/trailers.

Table 8: Traffic on Sweden - demand per country 1996

Preliminary totals	Pass	%	Cars	%	Buses	%	Lorries	%	Trips	%
Denmark	23 062 473	63	2 754 365	64	80 574	67	522 078	38	131 245	78
E Euro.+Ru	863 946	2	153 839	4	3 827	3	90 772	7	5 038	3
Finla/Åland	8 919 613	24	765 521	18	20 162	17	212 758	16	14 986	9
Germany	2 861 604	8	452 062	11	12 653	11	519 968	38	14 452	9
Norway	697 210	2	109 973	3	2 512	2	14 683	1	3108	2
UK	191 897	1	36 101	1	322	0	0	0	222	0
Total	35596743	100	4271861	100	120050	100	1360259	100	169051	100

Den största passageraroperatören är Scandlines med ca 13 miljoner passagerare motsvarande 36 % av den totala trafiken. De 10 största färjelinjerna på Sverige finns samtliga med bland de 35 största internationella linjerna som följs i statistiken från Cruise& FerryInfo. I figur-och tabellbilagan redovisas volymutvecklingen mellan 1993 och 1997 för samtliga trafiker på Sverige fördelat på följande regioner.

Norra Bohuslän – Norge	Västkusten – övriga EU	Öresund – Danmark
Västkusten – Danmark	Östersjön – Tyskland	Östersjön – Östeuropa
Sverige - Åland	Sverige – Finland Kvarken)	Sverige – övriga Finland

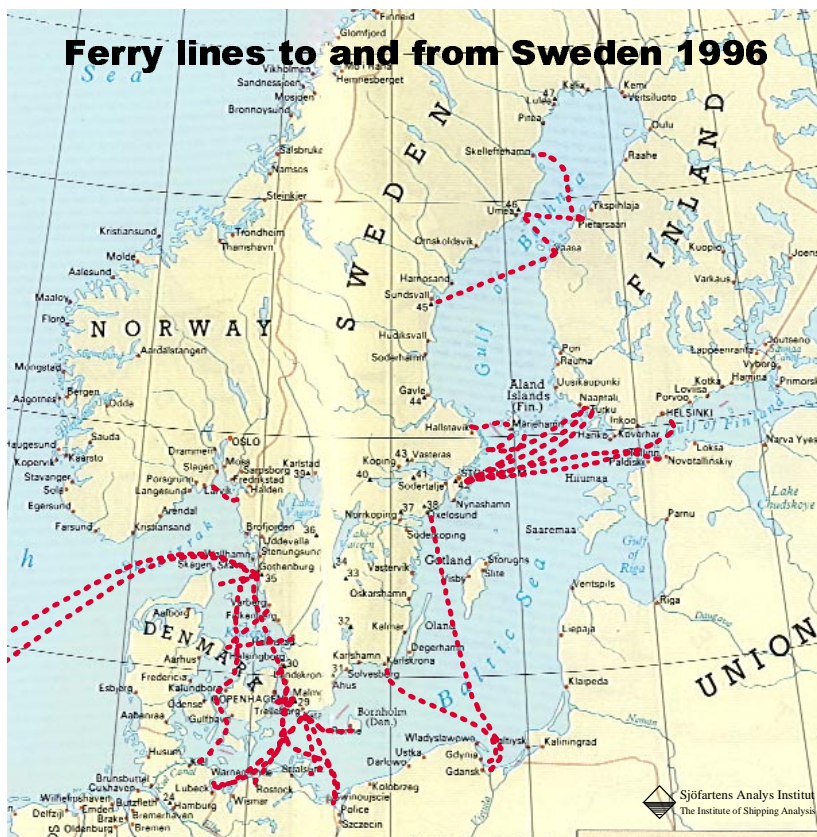


Figure 1: Ferry lines to and from Sweden 1996

Table 9: All traffic lines on Sweden 1996

Preliminary totals 1996	Distance	Pass	Cars	Buses	Lorries	Trips
<i>SWEDEN-GERMANY</i>		<i>2 861 604</i>	<i>452 062</i>	<i>12 653</i>	<i>519 968</i>	<i>14 452</i>
Göteborg-Kiel (Stena)	217	912 000	119 000	6 037	41 400	833
Göteborg-Travemünde (Stena)	268				72 900	840
Trelleborg-Travemünde (TT-Line)	120	596 841	92 727	1 787	172 952	2 818
Trelleborg-Rostock (TT)	85	350 600	85 789	614	48 615	2 934
Malmö-Travemünde (NL)	144	94 402	4 598	17	134 643	1 292
Trelleborg-Sassnitz (H F)	54	754 705	110 213	3 640	21 066	3 862
Trelleborg-Rostock (Hansa Ferry)	85	153 056	39 735	558	28 392	1 873
<i>NORTH SEA</i>		<i>898 793</i>	<i>140 693</i>	<i>1 490</i>	<i>4 790</i>	<i>1 308</i>
Göteborg-Newcastle (Scand Seaways)	481	24 671	5 982	78	0	22
Göteborg-Harwich (Scand Seaways)	526	167 226	30 119	244	0	200
<i>FINLAND/ÅLAND-SWEDEN</i>		<i>8 919 613</i>	<i>765 521</i>	<i>20 162</i>	<i>212 758</i>	<i>14 986</i>
Helsinki-Stockholm (Viking)	243	1 016 431	49 886	2 397	24 419	728
Turku-Stockholm (Viking)	156	1 374 906	119 050	3 564	39 997	1 426
Naantali-Kapellskär (Viking)	119	83 604	22 276	110	424	126
Mariehamn-Kapellskär (Viking)	36	433 167	97 151	718	1 959	1 990
Mariehamn-Stockholm (Viking)	83	147 742	6 648	91	148	657
Helsinki-Stockholm (Silja)	243	1 331 781	72 249	2 348	24 806	718
Turku-Stockholm (Silja)	156	1 943 199	123 013	4 951	31 647	1 404
Mariehamn-Stockholm (Silja)	83	36 380	1 275	15	7	0
Turku-Stockholm (SeaWind)	156	106 924	26 451	305	30 146	1 171
Mariehamn-Stockholm (Birka)	83	554 502	4 010	61	0	566
Stockholm-Rönne (Birka)		19 097	139		0	18
Stockholm-Mariehamn (Ånedin L)	83	142 273			0	479
Vaasa-Umeå (Silja)	54	733 908	68 696	2 539	7 703	1 146
Vaasa-Sundsvall (Silja)	134	598	50		10	2
Jakobst/Karleby-Skell/Umeå (Silja)	72-75	127 698	4 911	358	269	208
Nystad-Hargshamn (FinnLink)	115				43 012	1 224

Hanko-Norrköping (FinnLink)					5 517	197
Eckerö-Grisslehamn (Eckerö)	23	622 542	125 134	1 298	1 279	2 087
<i>SCANDINAVIA-EAST EUROPE</i>						
Stockholm-Tallinn (Estline)	225	263 963	25 455	1 054	21 364	717
Åhus-Klaipeda (LISCO Line)	233	2 181	0	0	6 625	301
Malmö-Klaipeda (DFDS Baltic)		8	26	0	2 825	107
Oxelösund-Gdansk (PZB)	265	93 967	19 668	130	1 714	403
Karlskrona-Gdynia (Lion Ferry)	170	141 003	23 000	585	9 200	609
Malmö-Swinoujscie (PZB)	123	207 103	46 908	1 441	10 469	1 235
Ystad-Swinoujscie (Unity Line)	95	157 910	38 808	617	48 025	2 074
<i>NORWAY-SWEDEN</i>		697 210	109 973	2 512	14 683	3 108
Sandefjord-Strömstad (Scandi Line)	37	697 210	109 973	2 512	14 683	3 108
<i>SWEDEN-DENMARK</i>		23 062 473	2 754 365	80 574	522 078	131 245
Göteborg-Frederikshavn (Stena)	48	2 680 000	484 000	8 535	139 100	5 689
Göteborg-Frederikshavn ColorSeaCat)	48	531 515	93 616		0	1 826
Göteborg-Köpenhamn (Scand Seaways)		43 031			0	51
Varberg-Grenå (Lion Fer- ry)	64	334 000	74 000	1 650	15 700	1 346
Halmstad-Grenå (Lion Ferry)	66	395 000	93 000	1 637	23 300	1 434
Helsingborg-Helsingör (ScandLines)	3	10 216 934	1 426 475	42 937	279 302	43 227
Helsingborg-Helsingör (Sundsbuss)	3	2 194 736				25 720
Helsingborg-Helsingör (Sundbroen)	3	715 101	226 767	1 537	21 881	1 557
Helsingborg-Copenhagen (DanLink)	21					5 624
Limhamn-Dragör (SweFerry)	9	2 223 997	255 099	22 711	36 994	11 148
Malmö-Copenhagen (Pilen)	17	1 112 783				8 634
Malmö-Copenhagen	17	1 379 651				14 454
Landskrona-Copenhagen	15	160 370				3 235
Malmö-Kastrup	13	391 592				6 526
Ystad-Rönne (Bornholmstrafikken)	38	683 763	101 408	1 567	5 801	774

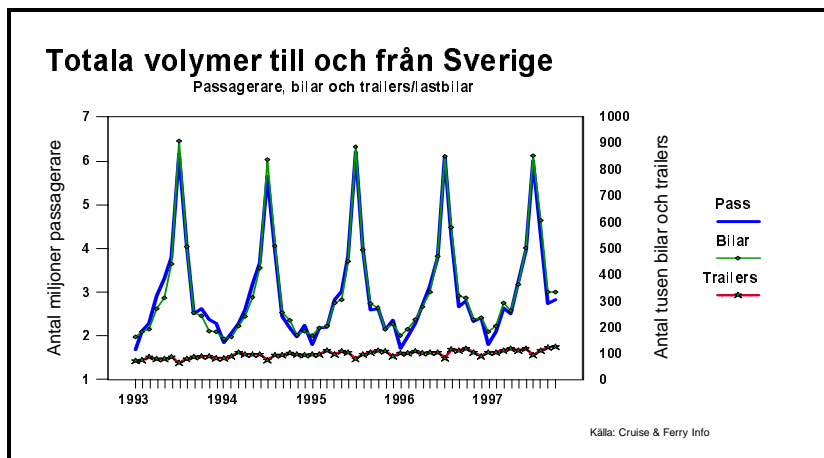


Figure 2: Total volumes to and from Sweden 1993 – 1997 (per month)

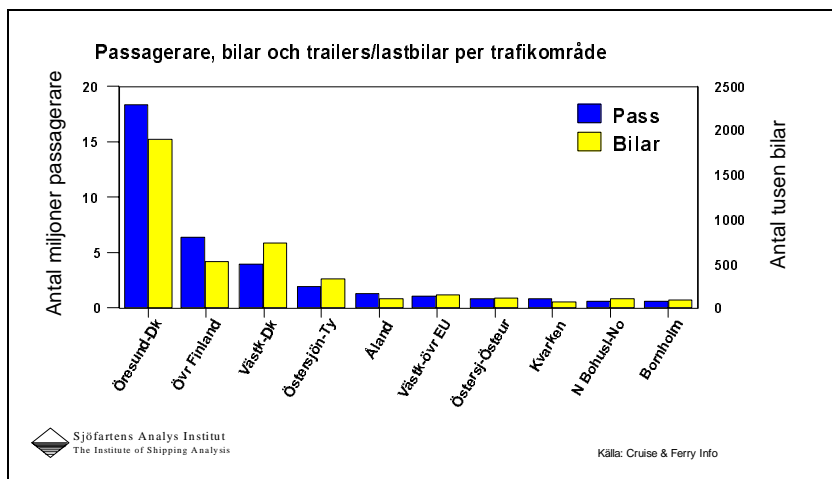


Figure 3: Total volumes to and from Sweden per region 1996

4 Färjeflottan

4.1 Globalt

Bulkmarknaden utgör den största fartygsmarknaden i antal fartyg med sina ca 10.000 fartyg följt av general cargo- och tankfartyg. Färjemarknaden utgörs av ca 1850 färjor större än 400 GRT enligt Fairplay. Den totala aktiva färjeflottan inom Europa beräknas uppgå till ca 1000 med en genomsnittlig kapacitet på 900 passagerare. Orderstocken utgörs av drygt 130 färjor i slutet av 1997 enligt samma källa.

Jämfört med övriga sjöfartsmarknader arbetar färjesidan med ett relativt litet utbud av fartyg. Specifika krav på kapaciteten kan också vara begränsande. Kvarkestrafiken är ett utmärkt exempel där lämpligt andrahandstonnage i praktiken är nästan obefintligt p.g.a. av iskrav och övriga kapacitetskrav. Däremot har det funnits ett relativt stort utbud av andrahandsfärjor lämpade för trafik i Fjärran Östern och Medelhavet. Trafiken i Medelhavet håller dock på att ändra karaktär, vilket begränsar möjligheten att finna lämpligt andrahandstonnage.

Omsättningen på andrahandsmarknaden är relativt blygsam jämfört med omsättningen av tank- och bulkfartyg. Totalt omsattes 1996 ca 185 tankfartyg till ett genomsnittligt värde av 15 miljoner USD respektive 241 bulkfartyg och 8 miljoner USD. Det kan jämföras med 66 försålda färjor till ett genomsnittligt värde av ca 7 miljoner USD. Det låga snittvärdet är dels en funktion av att priserna har fallit de senaste åren, dels att det främst rör sig om mindre och äldre färjor.

Japan bedöms utgöra den största enskilda marknaden för färjor och är också det land som har byggt, flaggar och opererar mest tonnage i GT. Däremot finns de största operatörerna i Europa. Stenasfären, P&O och Silja utgör de största operatörerna av färjetonnage i världen mätt i GT.

Jämfört med andra tonnagetyper blir färjor normalt väsentligt äldre och många färjelinjer har börjat sin verksamhet med billigt andra-handstonnage.

Table 10: Sale and purchase of second hand ferries

Seller	Buyer	Number	Value mill USD
Arab country	Arab country	1	3,25
Arab country	ASEAN	1	2,00
ASEAN	ASEAN	12	67,00
ASEAN	Broker	2	0,40
EU	Arab country	1	2,50
EU	ASEAN	8	21,50
EU	Broker	3	0,95
EU	EU	20	238,85
EU	Europe other	6	41,30
EU	America/USA	5	24,20
Europe other	ASEAN	1	0,75
Europe other	Europe other	2	17,00
Pacific	Europe other	1	1,00
America/USA	America/USA	1	0,50
Total		64	421,2

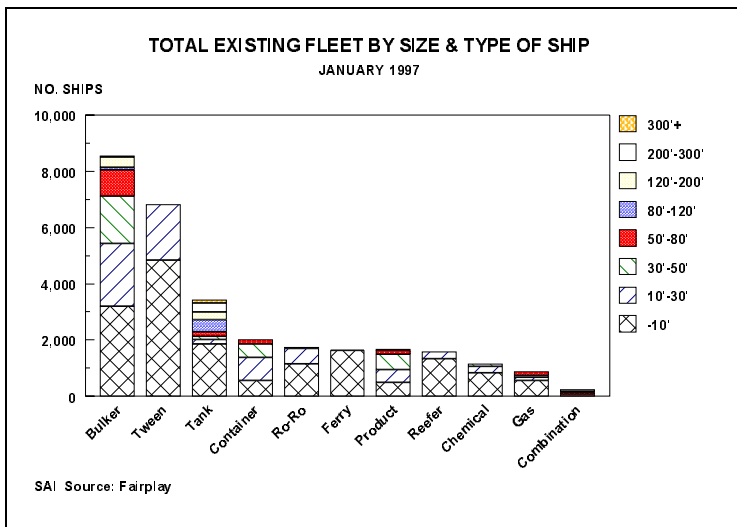


Figure 4: World ferry fleet by type of ship

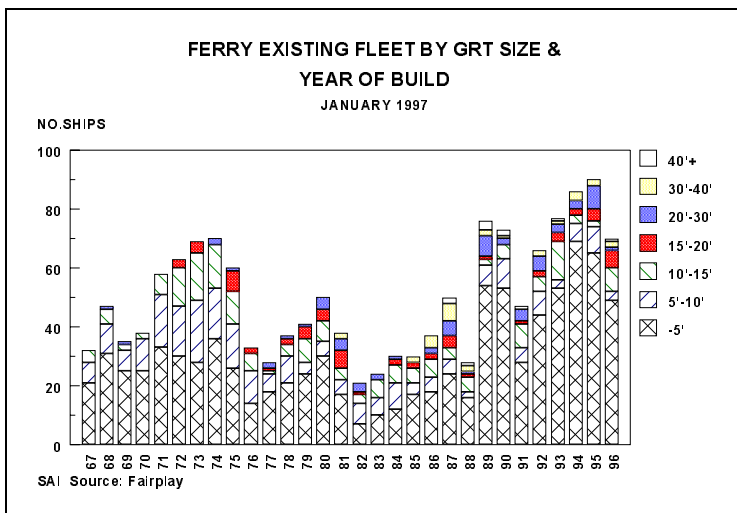


Figure 5: Existing ferry fleet by size and year of build (GT)

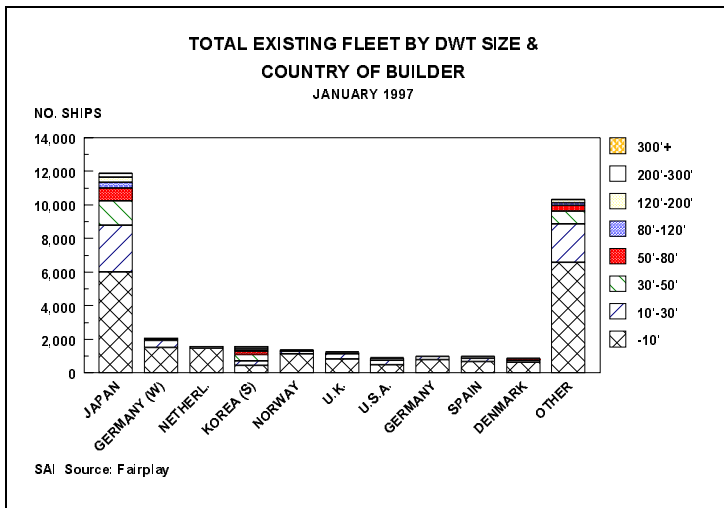


Figure 6: Existing ferry fleet - by size and country of builder (DWT)

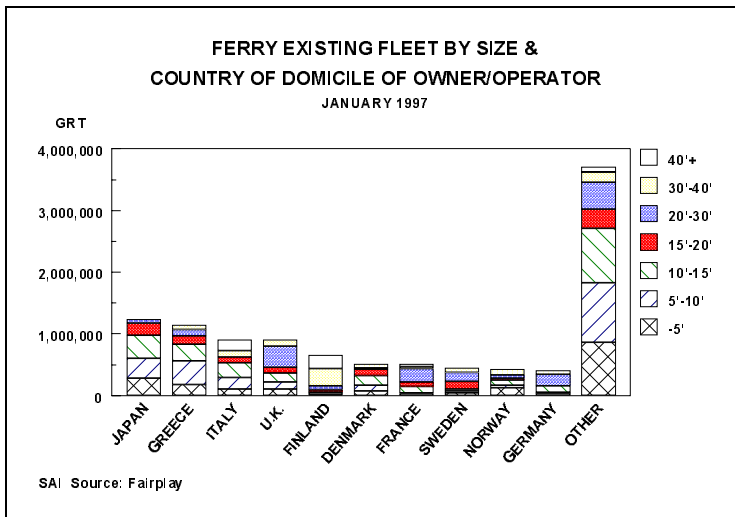


Figure 7: Existing ferry fleet - by size and country of domicile of owner/operator (GT)

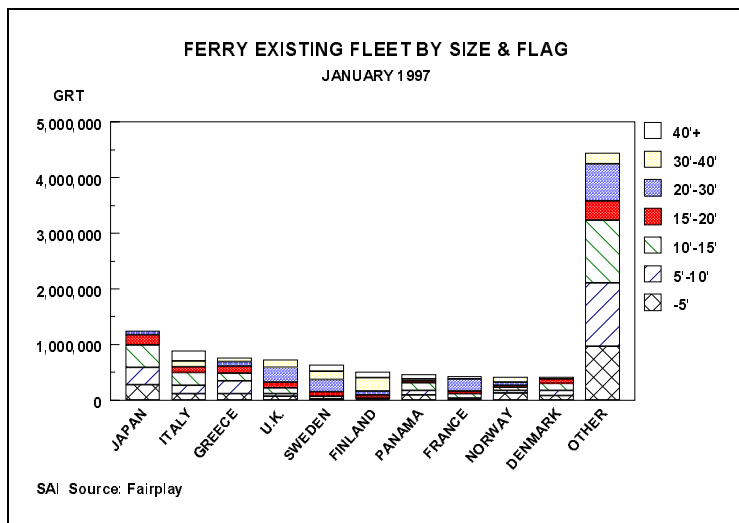


Figure 8: Existing fleet - by size and flag (GT)

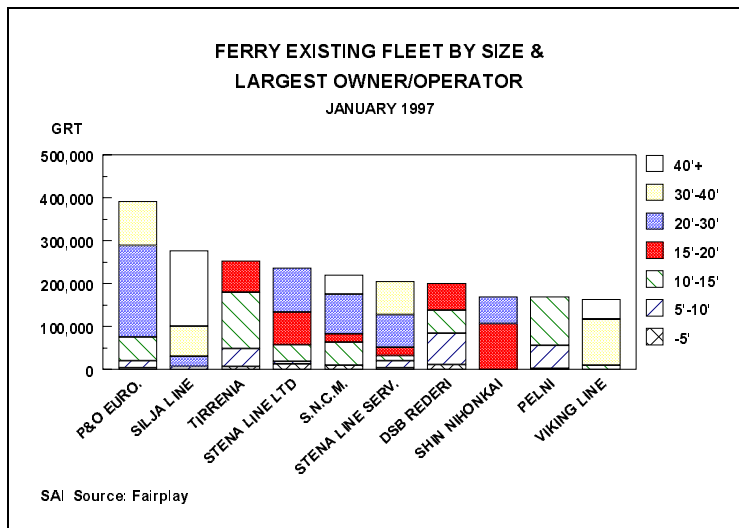


Figure 9: Existing ferry fleet by size and largest owner/operator (GT)

4.2 Färjeflottan – Sverige hösten 1997

Den regionala prägeln finns även i den nordeuropeiska färjenäringen även om koncentrationen har kommit väsentligt längre än internationellt. Dagens tonnagestruktur avslöjar i stort de enskilda operatörernas strategiska inriktning, vilken kommenteras i avsnittet om strategikoncepten.

Table 11: Total ferry fleet in traffic on Sweden - operator and ships (autumn 1997)

Trade	Operator	Vessel name	Flag	Built	Age	Pass.	Cars	Lanem
DENMARK	Bornholmstrafik	JENS KOFOED	DEN	79	19	1500	300	540
DENMARK	Bornholmstrafik	PEDER OLSEN	DEN	74	24	1150	222	384
DENMARK	Bornholmstrafik	POVL ANKER	DEN	78	20	1500	300	540
DENMARK	HH Ferries	MERCANDIA VIII	DEN	87	11	300	170	290
DENMARK	HH Ferries	MERCANDIA IV	DEN	88	10	300	170	290
DENMARK	Lion Ferry	LION KING	SWE	79	19	1700	425	630
DENMARK	Lion Ferry	LION PRINCE	SWE	69	29	1305	267	451
DENMARK	Littorina Line	MERCANDIA I	DEN	88	10	253	170	580
DENMARK	Polferries	NIEBOROW	POL	73	25	1100	225	444
DENMARK	Scandinavian Seaways	QUEEN OF SCANDINAVIA	DEN	81	17	2000	430	1050
DENMARK	Scandinavian Seaways	CROWN OF SCANDINAVIA	DIS	94	4	2136	450	970
DENMARK	Scandlines	AURORA AF HELSINGBORG	SWE	92	6	1250	238	535
DENMARK	Scandlines	TYCHO BRAHE	DEN	91	7	1250	238	539
DENMARK	Scandlines	HAMLET	DEN	97	1	1000	240	553
DENMARK	Scandlines	SCANIA	SWE	72	26	800	100	216
DENMARK	Stena Line	STENA DANICA	SWE	83	15	2274	630	1640
DENMARK	Stena Line	STENA JUTLANDICA	SWE	96	2	1500	550	2111
ESTONIA	Estline	REGINA BALTICA	CYP	80	18	2000	500	936
ESTONIA	EstLine	NORD NEPTUNUS	SWE	77	21	426	255	675
FINLAND	Eckerö Linjen	ROSLAGEN	FIN	72	26	1200	220	440
FINLAND	Seawind Line	SEA WIND	SWE	72	26	260	60	1200
FINLAND	Silja Line	SILJA FESTIVAL	SWE	86	12	2000	360	1080
FINLAND	Silja Line	FENNIA	FIN	66	32	1200	265	450
FINLAND	Silja Line	SILJA SYMPHONY	SWE	91	7	2670	450	950
FINLAND	Silja Line	SILJA SERENADE	FIN	90	8	2670	450	950
FINLAND	Silja Line	SILJA EUROPA	FIN	93	5	3000	400	932
FINLAND	Viking Line	GABRIELLA	FIN	92	6	2400	480	970
FINLAND	Viking Line	ISABELLA	FIN	89	9	2200	410	970
FINLAND	Viking Line	MARIELLA	FIN	85	13	2500	580	1115

FINLAND	Viking Line	ROSELLA	FIN	80	18	1700	350	720
FINLAND	Viking Line	AMORELLA	FIN	88	10	2200	550	970
FINLAND	Viking Line	ÅLANDSFÄRJAN	SWE	72	26	1500	190	360
GERMANY	Scandlines	*SKÅNE	SWE	97	1	600	0	2000
GERMANY	ScandLines Hans	TRELLEBORG	SWE	82	16	800	0	680
GERMANY	ScandLines Hans	GÖTALAND	SWE	73	25	400	23	1296
GERMANY	ScandLines Hans	ROSTOCK	GER	77	21	400	0	1275
GERMANY	ScandLines Hans	MECKLENBURG- VORPOMMERN	GER	96	2	887	440	2150
GERMANY	ScandLines Hans	RUGEN	GER	72	26	820	220	480
GERMANY	ScandLines Hans	SASSNITZ	GER	89	9	900	120	711
GERMANY	Stena Line	STENA SCANDINAVICA	SWE	88	10	2400	550	1320
GERMANY	Stena Line	STENA GERMANICA	SWE	87	11	2400	550	1320
GERMANY	TT Line	NILS HOLGERSSON	GER	89	9	1044	500	1480
GERMANY	TT Line	PETER PAN	GER	88	10	1044	500	1480
GREAT BRITAIN	Scandinavian Seaways	PRINCESS OF SCANDINAVIA	DIS	76	22	1704	385	490
NORWAY	Scandi Line	BOHUS	NOR	71	27	1400	250	486
NORWAY	Scandi Line	SANDEFJORD	NOR	65	33	1135	165	226
POLAND	Lion Ferry	LION EUROPE	POL	81	17	2076	450	950
POLAND	Lion Ferry	LION QUEEN	POL	67	31	855	270	432
POLAND	Polferries	ROGALIN	POL	72	26	984	146	270
POLAND	Polferries	SILESIA	POL	79	19	984	277	468
POLAND	Polferries	POMERANIA	POL	78	20	984	277	468
POLAND	Unity Line	POLONIA	BAH	95	3	1000	172	2200

4.3 Färjeflottan i svensk trafik per flagg och kapacitet

Ca 30 % av färjetrafiken på Sverige bedrivs med svenskflaggat tonnage. Noterbart är att de finskflaggade färjorna har en betydligt högre andel passagerarkapacitet i relation till lastkapaciteten (lanemeters) än de svenskflaggade färjorna.

Table 12: *Ferries in traffic on Sweden by flag, age and capacity*

Flag	No. ships	Share %	Operators	Average age	Pass. cap.	Share %	Cars cap.	Lanemeters	Share %
SWE	16	30	10	16	22 285	31	4 648	16 464	36
FIN	9	17	3	14	19 070	26	3 705	7 517	17
DEN	9	17	5	13	9 253	14	2 240	4 766	11
POL	6	12	2	23	6 983	10	1 645	3 032	7
GER	6	12	2	13	5 095	7	1 780	7 576	17
DIS	2	4	1	13	3 840	5	835	1 460	3
NOR	2	4	1	30	2 535	4	415	712	2
BAH	1	2	1	3	1 000	1	172	2 200	5
CYP	1	2	1	18	2 000	2	500	936	2
Total	52	100	19	16	72 061	100	15 940	44 663	100

För trafiken till och från Sverige gäller, liksom internationellt, att färjelinjerna i väsentligt högre grad än handelssjöfarten utnyttjar nationella flaggor. 30 % av färjetrafiken till och från Sverige bedrivs med svenskflaggat tonnage. Motsvarande siffra för handelstonnaget är ca 20 %. Generellt kan också sägas att det svenska engagemanget, både inom färje- och lastfartygstrafik, är väsentligt lägre än i våra nordiska grannländer och övriga EU. Våra studier och analyser, bland annat för den Sjöfartspolitiska utredningen och uppföljningar av denna, visar också klara indikationer på att det svenska engagemanget i alla sjötransporter till och från Sverige håller på att minska.

4.4 Tillgången på isklassat tonnage och höghastighetsfärjor

Nuvarande flotta av färjor med isklass 1A eller 1 är mycket begränsad. Det finns 1.028 färjor större än 1000 GT och därav är 68 registrerade med dessa isklasser. Det är dock tveksamt om fartygen klassade med isklass 1A motsvarar svensk/finsk isklass 1A. I tabell 13 har ett antal ytterligare krav lagts till utöver isklass:

- Däckshöjd på 4.5 meter eller mer, för att vara anpassad för höga lastbilar.
- Passagerarkapacitet på minst 1.200.
- Lastkapacitet på minst 600 lane meter eller mer.

Det finns endast 27 färjor som motsvarar dessa krav.

Flottan av RoPax och som har motsvarande isklass är än mer begränsad. Med RoPax avses RoRo-fartyg med utrymme för lastbilschaufförer. Om passagerarkapaciteten överstiger 0,25 passagerare per lane meter betecknas det som RoPax, annars RoRo enligt Cruise&Ferry. Om fartyget har kapacitet för mer än 12 passagerare medför det krav på vattentäta skott mm.

Table 13: Existing ferry fleet with ice class 1 or 1A

Ferries		RoRo	
Total number 1.028		Total number 1.060	
whereof		whereof	
iceclass 1A or 1	68	iceclass 1A or 1	115
and height >= 4.5 m	39	and height >= 4.5 m	96
and passenger cap.>=1.200	31	and drivers >= 150	3
and lane meter >=600	27	and lane meter >=600	3
SAI source: ShipPax Information, Ferries >=1.000 GT RoRo >= 998 GT . No pass. accomodation except for lorry drivers			

Av de 96 fartyg med isklass 1 eller 1A och en däckshöjd på minimum 4.5 meter har den största andelen (84 fartyg) en passagerarkapacitet som understiger 18. De fartyg som har större passagerarkapacitet har också betydligt större lanemeterkapacitet än vad som kan vara rimligt för flera av färjetrafikerna. De RoPax-fartyg som ligger inom ett rimligt intervall avseende lane meter är i princip alla byggda på 70-talet och har inte större passagerarkapacitet än 12. Med höghastighetsfartyg avses här passagerarfartyg med en ka-

pacitet överstigande 50 passagerare, att fartyget drivs i kommersiell trafik och där fartygen är avsedda för en hastighet över 25 knop.

Flottan omfattar totalt 1.436 fartyg, vari ingår även enheter för leverans under 1998 och 1999. I tabell 14 framgår att utbudet av större höghastighetsfartyg med en kapacitet på minst 500 passagerare eller 50 bilar omfattar 80 fartyg. Skall bägge villkoren vara uppfyllda återstår 55 av de 1.400 fartygen. I storleksklassen närmast under och som har en kapacitet på mellan 400 – 499 passagerare och 40 – 49 personbilar finns bara 3 fartyg, varav ett var den katamaran som skulle leveras till Jetson 1998, för i trafik bl a på Sundsvall – Vaasa. P.g.a. förseningar i leveransen har dessa planer avskrivits.

Table 14: High speed ferries - existing or for delivery 1998/99

<i>HS vessels</i> Total number 1 436 whereof: 1.436			
car capacity >= 50	80		
passenger cap.>=500	80	passenger cap.400 – 499	
and car cap. >=50	55	and car capacity 40 – 49	3
SAI source: ShipPax Information			

5 Svenska färjerederier – kapitalstruktur och resultat 1992-1996

5.1 Inledning

Nedan redovisas ett antal ekonomiska nyckeltal för svenska färjerederier (aktiebolag) under perioden 1992-1996. Urvalet av rederier baserar sig på samtliga färjelinjer som har trafik på Sverige och av totalt 19 rederier är 11 svenska. Följande svenska rederier (aktiebolag) är medtagna i nedanstående analys:

- Rederi AB Nordö-Link AB
- Polferries AB
- TT-Line Highspeed
- SeaCat AB
- Rederi Allandia AB
- Lion Ferry AB
- Stena Line AB
- Scandlines AB
- SeaWind Line AB
- EstLine AB
- Silja Line AB

Sifferunderlaget är inhämtat från rederiernas egna årsredovisningar och "Sveriges Aktiebolag (1992-1996)", med AffärsData AB som ansvarig utgivare. Sveriges Aktiebolag är baserat på material från Patent- och Registreringsverket och från Statistiska Centräbyrån.

Jämförelser av nyckeltal mellan bolagen måste göras utifrån respektive bolags karaktär och inriktning. För att förtydliga tabeller och figurer definieras nyckeltalen med en kort kommentar där det anses relevant. Där ett rederi är moderbolag har koncernens siffror använts. Rederiet Lion Ferry AB ingår som dotterbolag i Stena Line

AB, varför en direkt sammanslagning av siffror som avser branschen inte direkt kan göras utan att först exkludera Lion Ferry AB. Vidare har SeaCat under 1996 enligt årsredovisningen varit ett vilande bolag och har i redovisningen endast tagit med 45% resultatandel av ColorSeacat KS.

Företag som bedriver internationell verksamhet har i någon form en geografisk spridd organisation som stödjer denna process. Att analysera en internationell bransch genom snäva avgränsningar ger återverkningar i både analyser och slutsatser. Snäva avgränsningar ger helt enkelt mindre överblick, ofullständiga bilder och fler obesvarade frågor. Ibland är det dock önskvärt att välja ett snävt perspektiv t.ex. att synliggöra nationella strukturer och förhållanden. Nedanstående analys utgår från följande perspektiv och avgränsningar - svenska aktiebolag och svensk färjetrafik dvs. en nationell utgångspunkt. Utifrån nämnda kriterier är det ofrånkomligt att vissa färjerederier i analysen, exempelvis svenska rederier som ingår i utländska koncerner och som i huvudsak arbetar som försäljningsbolag, ej ges en rättvisande och fullständig bild.

Att i analysen inkludera svenska färjerederier som äger fartyg, ombesörjer försäljning och bemanning inom samma redovisningsenhet är självklart. Däremot kan det vara befogat att ifrågasätta klassificeringen "färjerederi" när en koncernverksamhet är fördelad över olika nationer och verksamheter. Skall ett företag klassificeras som färjerederi utifrån där försäljningen bedrivs, där fartygen finns i balansräkningen eller där bemanningen avlönas och registreras? Ett sätt att bidra till ökad enhetlighet är att bredda ovanstående rubrik till "svenska färjerederier och därtill förenlig verksamhet". Att i analysen inbegripa en fullständig och rättvisande bild av färjetrafiken bedöms falla utanför uppdraget med hänsyn till tidsramen och att utländska rederier i så fall måste beaktas. Det är med utgångspunkt från ovan valda avgränsningar som analysen skall förstås och beaktas.

5.2 Nyckeltalsanalys för perioden 1992-1996

De nyckeltal som kommenteras nedan relateras vanligen till olika aspekter. Sådana är t ex:

- **Tillväxt**
Omsättning, antalet anställda, balansomslutning
 - **Resultat och avkastning**
Vinstmarginal, avkastning på eget kapital, avkastning på totalt kapital, resultat efter finansnetto
 - **Kapitalstyrka och finansiell ställning**
Soliditet, räntetäckningsgrad
- Sifferunderlag till figurerna redovisas i separat tabellbilaga.

5.2.1 Omsättning

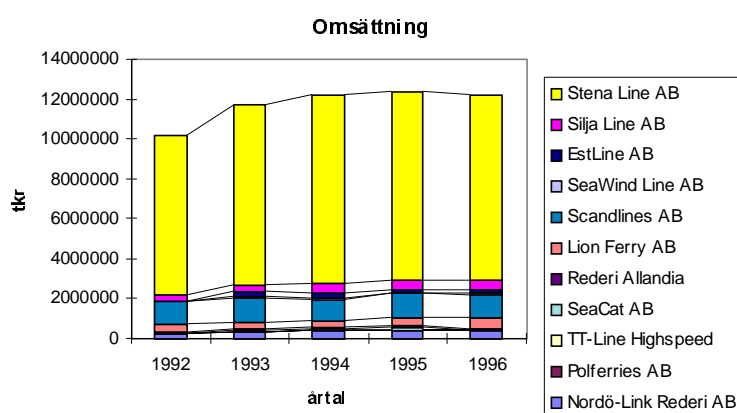


Figure 10: Turnover (tkr) 1992-1996

Den generella trenden är att omsättningen har ökat under perioden 1992 – 1996 med en volymförändring kring 19% eller 1,9 miljarder kronor. I tabellen ovan dominerar Stena Line bilden. Lion Ferry AB har inte inkluderats, men man bör beakta att Lion Ferry AB också ingår i Stena Line AB koncernen. Över perioden har Stena Lines omsättning ökat, men serien avslutas 1996 med nivåer som under-

skriker både 1994 och 1995 års siffror. Det är enbart Silja Line AB som har haft en positiv omsättningsökning under hela perioden. Inget rederi har dock haft en enbart negativ utveckling under perioden. Det bör noteras att Polferries och TT-Line Highspeed inte har varit med hela perioden. Polferries startade sin verksamhet 1995 och TT-Line Highspeed under 1996. 1994 och 1996 är de år då flest rederier har haft negativ omsättningsutveckling - fyra av nio rederier 1994 och fyra av elva under 1996. Den största volymförändringen har Polferries (126%) under perioden 1995-1996. Både SeaCat AB och EstLine AB hade en negativ utveckling under perioden 1993-1996. Resterande bolag med sifferunderlag för hela perioden har haft en positiv utveckling, där Rederi AB Nordö-Link (63%) toppar listan trots nedgången under 1996. Silja Line AB tar plats som nummer två (48%). Stena Line hade en omsättningsökning med 15%.

5.2.2 Antalet anställda

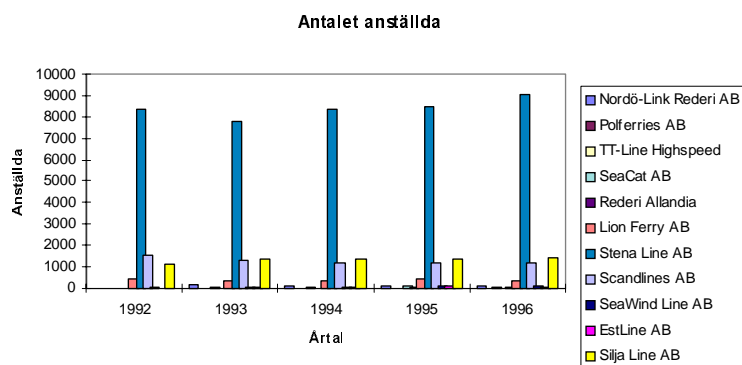


Figure 11: Employees per year 1992 - 1996

För branschen som helhet har en ökning skett med ca 9% eller 961 anställda till totalt 12.129 (Lion Ferry AB ej inkluderat). Stena Line AB dominerar även här och har över perioden ökat antalet anställda från 8.375 anställda 1992 till 9.027 anställda 1996. Generellt uppvisar de flesta rederierna en positiv utveckling över åren även om det finns ne-

gativa inslag hos samtliga bolag. Det är enbart Scandlines AB, där trenden har varit negativ under samtliga år. Den starkaste ökningstakten för hela perioden återfinns hos Rederi AB Nordö Link med 428%, vilket betyder 124 personer i absoluta tal. Det kan jämföras med Stena Lines 8% och 652 personer i absoluta tal. Det motsvarar 68% av den totala ökningen. Ett annat rederi som har haft en stark tillväxt är Rederi Allandia AB med 353% eller 53 personer under samma period. EstLine AB visar en stark reduktion 1996 jämfört med 1995.

Om man relaterar antalet anställda till omsättningen ger det en viss uppfattning om hur många anställda rederierna har för att generera intäkter. Genomsnittet för branschen under 1996 var 962 tkr mot 878 tkr 1992, dvs. en ökning med ca 10% (Lion Ferry ej inkluderat). Lion Ferry AB är det bolag som visar en allt igenom positiv trend under hela perioden med en ökning på 58%. EstLine AB hamnar dock på en förstaplacering 1996 med hela 3.905 tkr per anställd. För hela perioden 1993 - 1996 är tillväxten 36%. Rederi AB Nordö-Link placerar sig som tvåa, men uppvisar över perioden en negativ utveckling från 8.390 tkr/anställd 1992 till 2.587 tkr/anställd 1996.

5.2.3 Balansomslutning

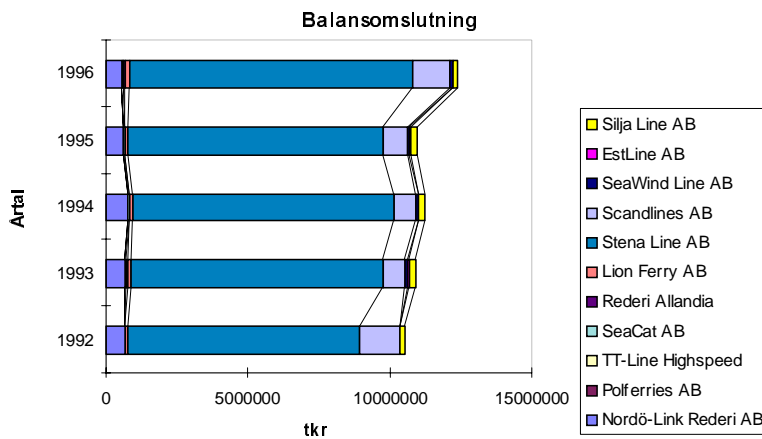


Figure 12: Total assets (1000 SEK) 1992-1996

Det totala förändringen för branschen är ca 17% eller 1,8 miljarder kronor under perioden. Det innebär för 1996 ett storlekstal på 12,2 miljarder totalt (Lion Ferry AB ej inkluderat). När balansomslutning skall jämföras är det dock centralt att beakta vilka rederier som upptar fartyg i sin balansräkning. Fartygsköp eller försäljning ger oftast snabbt utslag i balansräkningen. Enligt uppgift har följande rederier fartyg i balansräkningen under perioden 1992 – 1996: Rederi AB Nordö-Link, Stena Line AB och Scandlines AB. Från 1993 har även SeaWind Line AB haft fartyg i sin balansräkning. Övriga rederier löser fartygsfrågan t.ex. genom att hyra in från andra bolag i koncernen eller på annat sätt.

Det är mer rättvisande att vid jämförelser dela upp rederierna i två grupper - sådana som har fartyg i sina balansräkning och sådana som inte har. Av de fyra bolag som har fartyg är Stena Line störst (inkluderat Lion Ferry AB). Under perioden har Stena Line ökat sin balansomslutning med 23%, vilket är över genomsnittet för branschen. SeaWind AB har ökat med 3%. De två övriga rederierna i denna grupp har uppvisat en negativ förändring över perioden - Rederi Nordö-Link med -16% och Scandlines AB med -11%.

Den andra gruppen rederier har i stort sett haft en positiv utveckling. Undantaget är SeaCat AB och Est Line AB, vilka har haft en motsatt trend. Det skall dock påpekas att den negativa utvecklingen för Est Line AB bröts under 1996, då balansomslutningen ökade igen. Detta gäller inte för SeaCat AB där den negativa trenden kvarstår.

5.2.4 Resultat, vinstmarginal och avkastning

$$\text{Vinstmarginal} = \text{Resultat efter finansiella intäkter} \times 100 / \text{omsättningen} \quad (\%)$$

Detta är ett av flera lönsamhetsmått. Olika marginalberäkningar kan göras genom att sätta resultat från olika nivåer i resultaträkningen i relation till företagets omsättning. Vinstmarginalen visar hur stor andel av intäkterna som finns kvar efter finansiella intäkter per omsatt krona.

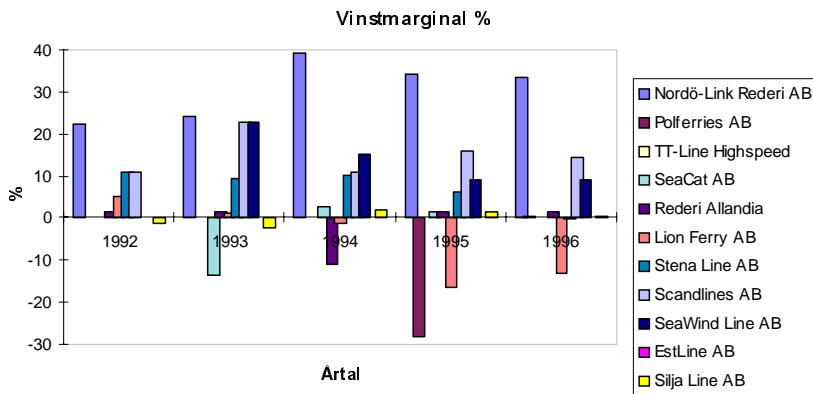


Figure 13: Profit margin (%) 1992 - 1996

I figuren ovan har SeaCat exkluderats 1996 pga. av sin höga negativa vinstmarginal (-1304%)

Under hela perioden är det tre bolag som uppvisar en negativ trend - SeaCat AB, Lion Ferry AB och Stena Line AB. SeaCat uppger att bolaget har varit vilande under 1996 och tar enbart hänsyn till 45% resultatandel av ColorSeacat KS. För bolagen Lion Ferry AB och Stena Line AB, bägge dotter- och moderbolag i samma koncern, slutande vinstmarginalen under 1996 på ett negativt tal: Lion Ferry -13,22% (-16,47% 1995) respektive Stena Line -0,31% (+6,16% 1995). Övriga rederier stannade på ett positivt tal. Allmänt sett präglades perioden för samtliga bolag av en ganska skakig trend. Det finns två bolag som klarar 10%-strecket under 1996 och det är Rederi AB Nordö-Link (33,68%) och Scandlines AB (14,39%). SeaWind AB uppnådde 1996 8,99%. För övriga rederier ligger marginalerna mellan 0,01% och 1,68%.

Avkastning på eget kapital

(Re) Avkastning på eget kapital = Resultat efter finansiella intäkter och kostnader x 100 / ((0,70 x obeskattade reserver) + summa Eget Kapital) (%)

Nyckeltalet visar kostnader för anskaffat kapital i relation till det egna kapitalet. Detta visar hur ägarnas investerade pengar har utvecklats över tiden. En bra avkastning behövs för att kunna betala marknadspris för riskkapital och för att kunna behålla finansiell handlingsfrihet. Avkastning på eget kapital består av två komponenter, en rörelserisk och finansiell risk. Huvudregeln är att om företaget och branschen har en hög rörelserisk bör man agera för minimal finansiell risk och tvärtom. Rederibranschen kännetecknas generellt av både hög rörelse- och finansiell risk

Table 15: Return on equity (%) 1992 - 1996

	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	10,46	7,68	94,34	14,16	122,7
Polferries AB	0	0	0	-1050	0,73
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	5,66
SeaCat AB	0	-294,94	39,29	18,84	-548,69
Rederi Allandia	19,82	25,28	-866,1	65,53	74,91
Lion Ferry AB	237,34	14,43	-89,91	-3346,78	-4243,14
Stena Line AB	24,09	12,59	17,99	7,59	-18,17
Scandlines AB	7,63	65,36	27,78	42,54	38,74
SeaWind Line AB	11,56	5,4	-5,97	-0,55	0,01
EstLine AB	0	58,53	-22,5	132,48	58,84
Silja Line AB	-91,91	-119,08	370,87	305,8	1,97

Sett över hela tidsperioden har antalet rederier med negativ trend under samma år hela tiden varit fler än de med positiv trend. Rederiernas avkastning går upp och ner och avkastningstalen uppvisar en mycket stor spännvidd med allt från -4243% och +371%. Det kan också påpekas att resultatet liksom andelen eget kapital fluktuerat kraftigt över perioden (se rubrik "resultat efter finansnetto" respektive "soliditet"). Lion Ferry AB är det enda bolaget som visar en negativ trend rakt igenom. Företagets moderbolag Stena Line uppvisade dock positiva avkastningstal fram till 1995, varefter avkastningen blev negativ (-18,71%). Det finns endast två rederier

som uppvisar enbart positiva avkastningstal under hela perioden - Rederi AB Nordö-Link och Scandlines AB.

Avkastning på totalt kapital

$$(Rt) \text{ Avkastning totalt kapital} = \frac{\text{Resultat efter finansiella intäkter} \times 100}{\text{Balansomslutning}} \quad (\%)$$

Måttet är ett lönsamhetsmått som uttrycker hur hög avkastningen är på det totalt investerade kapitalet. Det tar inte hänsyn till kapitalets finansieringskostnad.

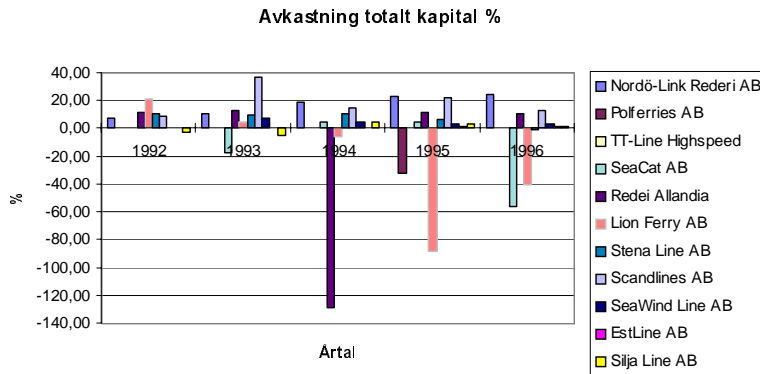


Figure 14: Return on total assets (%) 1992 - 1996

Även avkastningen fluktuerade relativt mycket över tiden. Fyra rederier hade en negativ utveckling sett över hela perioden - SeaCat AB, Rederi Allandia, Lion Ferry AB och Stena Line AB. Övriga uppvisar en positiv trend. 1993 fanns det lika många rederier som hade en positiv trend som negativ. Under 1995 visade dock fler rederier en negativ trend, som även bestod 1996. Bortsett från rederier med negativ avkastning under 1996 ligger nivåerna på mellan 0,03% och 24%. Rederi AB Nordö-Link intar första plats och är också det enda bolaget med positiv trend rakt igenom under samtliga år. Stena Lina AB uppnår blygsamma -0,28% under 1996.

Resultat efter finansnetto

Table 16: Profit after financial items/income and expenses 1992 - 1996 (1000 SEK)

	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	14567	11295	114854	14264	105630
Polferries AB	0	0	0	-1596	3
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	3
SeaCat AB	0	-14936	2788	1544	-30447
Rederi Allandia	838	1211	-8661	911	1165
Lion Ferry AB	19686	4708	-6154	-75035	-75231
Stena Line AB	212000	273000	502000	201000	-448000
Scandlines AB	23500	268000	115900	184700	168600
SeaWind Line AB	20	821	-870	-80	2
EstLine AB	0	48	-9	416	306
Silja Line AB	-11328	-14824	7106	6009	40

För branschen som helhet är resultatet negativt under åren 1992 - 1996 eller en volymförändring på ca -185%. Från totalt 240 miljoner kronor till - 278 miljoner kronor (Lion Ferry AB ej inkluderat). Volymförändringen påverkas starkt av Stena Line ABs förändring. För Stena Line AB bröts den positiva trenden 1995. Resultat 1996 var negativt och skillnaden mellan 1994 och 1996 var i absoluta tal 950 miljoner kronor.

Från 1994 och framöver är det fler rederier med negativ utveckling än med positiv. Lion Ferry AB uppvisar dock en negativ trend över hela perioden. I övrigt fluktuerar rederiernas resultat mellan åren rejält. Rederi AB Nordö-Link har en ökning på 625% över hela perioden jämfört med Rederi Allandias 39%. Est Line AB ligger på låga absoluta tal men har ökat med hela 538% under perioden 1993- 1996, som ändå innehåller två ganska skakiga år. Övriga bolag har enbart negativa tillväxt att uppvisa för perioden 1992 - 1996.

5.2.5 Kapitalstyrka och finansiell ställning

$$\text{Soliditet} = (0,72 \times \text{Obeskattade reserver} + \text{summa Eget Kapital}) \times 100 / \text{Balansomslutning (\%)}$$

Beskriver hur stor del av verksamheten som finansieras med eget kapital och beskriver därmed företagets finansiella styrka på längre sikt. Ju högre soliditet desto bättre kan företaget hantera eventuella framtida förluster. Soliditeten är även ett viktig mått vid extern finansiering och förknippas ofta med kreditvärdighet och ekonomisk vederhäftighet. Vilken nivå som kan anses "lämplig" är beroende av bransch och vilka risker aktieägarna är villiga att ta. Det är även brukligt att dotterbolag uppvisar lägre soliditetstal än moderbolag.

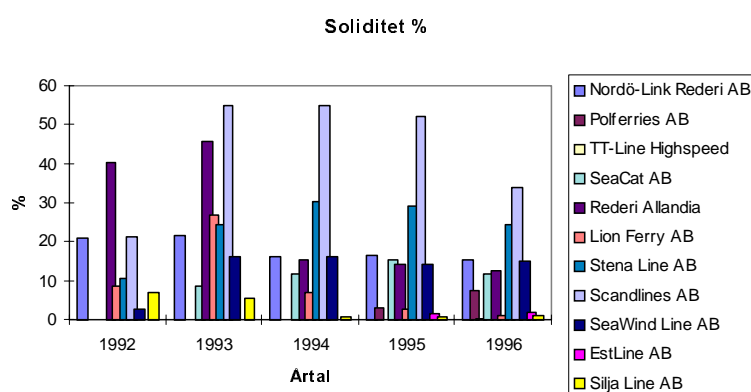


Figure 15: Solvency ratio (%) 1992 - 1996

Allmänt sett kan utläsas ett tydligt trendbrott under 1994. Året innan hade samtliga med undantag av Silja Line AB, en positiv utveckling gällande soliditeten. Därefter visar en övervägande del av rederierna en negativ trend. Under 1996 låg soliditeten sett över alla bolagen inom intervallet 0,6% till 34%. De rederier som redovisar en hög soliditet är också de med fartyg i sin balansräkning, vilket är helt riktigt med tanke på den typ av risk detta medför. Nivån kan

ändå betraktas som något låg. Soliditeten för dessa bolag ligger på mellan 14,9% och 33,9%, varav Scandlines intar första plats och Stena Line AB andra. De två övriga i denna gruppen har en soliditet mellan 0,57% och 12,68%. TT-Line Highspeed har lägst och Rederi Allandia högst.

$$\text{Räntetäckningsgrad} = \frac{\text{Resultat efter finansiella intäkter}}{\text{finansiella kostnader (ggr)}}$$

Nyckeltalet avser resultatet efter finansiella intäkter ställt i relation till företagets finansiella kostnader och är ett mått på hur företaget kan bära sina kapitalkostnader dvs. räntor på sina lån. Det visar hur många gånger vinsten kan betala räntekostnaderna och hur mycket vinsten kan sjunka innan räntebetalningarna är i farozonen.

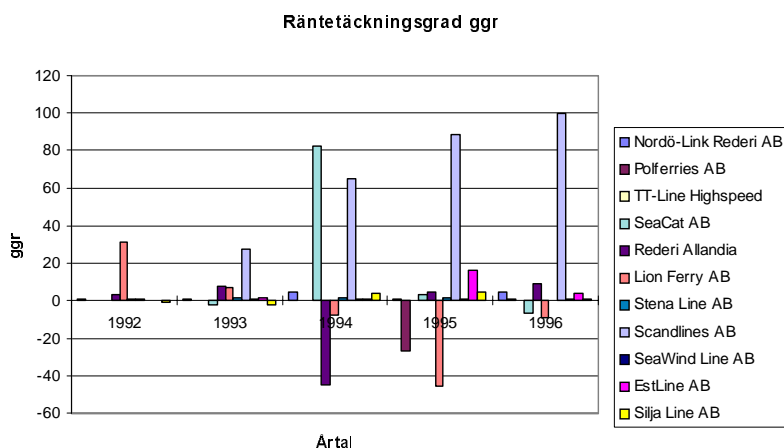


Figure 16: Times interest earned

Att ha kapacitet att betala sina finansiella kostnader är naturligtvis viktigt, men nyckeltalen visar på en negativ förmåga inom denna bransch under perioden 1992 - 1996. Det är enbart Scandlines AB som har haft en positiv utveckling över alla åren. 1996 uppvisar tre rederier en negativ finansiell betalningsförmåga, Stena Line AB,

dotterbolaget Lion Ferry AB samt det vilande rederiet SeaCat AB. Av rederierna med fartyg i balansräkningen är det enbart Stena Line AB som uppvisar en negativ förmåga. Av de övriga rederierna inom denna grupp klarar sig Scandlines AB bäst med en räntetäckningsgrad på 100 ggr. Rederi AB Nordö-Link redovisar 4,8 ggr och SeaWind AB 1. De tre sistnämnda rederierna har uppvisat en positiv förmåga under samtliga år. Även EstLine AB, som inte har egna fartyg, uppvisar en positiv trend.

5.2.6 Likviditet och kassaflöde

$$\text{Kassalikviditet} = \frac{\text{Omsättningstillgångar} - \text{Varulager} \times 100}{\text{Korta skulder} (\%)}$$

Detta tal beskriver företagets förmåga att betala sina kortfristiga skulder (oftast avses inom ett år). Tumregeln är att kassalikviditeten bör vara minst 100 %. Ju högre tal desto större sannolikhet att skulderna kan betalas av omsättningstillgångarna.

Table 17: Quick current assets ratio (%)

	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	268,18	205,46	170,98	298,41	233,16
Polferries AB	0	0	0	101,06	86,64
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	99,71
SeaCat AB	0	36,15	29,73	34,25	43,17
Rederi Allandia	127,71	208,3	86,96	128,74	125,15
Lion Ferry AB	180,39	231,69	171,12	59,21	25,02
Stena Line AB	77,23	77,98	87,87	68,74	68,83
Scandlines AB	11,72	93,95	75,76	37,88	28,4
SeaWind Line AB	103,35	22,6	36,45	80,35	84,5
EstLine AB	0	82,73	74,32	67,08	98,63
Silja Line AB	105,14	49,45	46,26	46,45	50,93

Denna tumregel, som brukar anses gälla generellt, gäller inte inom denna bransch. Det är få rederier som visar tillfredsställande tal med undantag av Rederi AB Nordö-Link och Rederi Allandia. Res-

terande rederier uppnår inte dessa nivåer. Vanligt är dock att dotterbolag har en lägre kassalikviditet än moderbolaget och att en del av ovanstående rederier ingår som dotterbolag i en koncern är därför en del av svaret. Hur ägarförhållandena ser ut har inte utretts djupare, då det inte legat inom tidsramarna. Därmed lämnas också en del frågor obesvarade.

Kassaflöde från rörelsen = Resultat efter finansnetto innevarande år + avskrivningar innevarande år (omsättningstillgångar innevarande år - föregående år) + (korta skulder innevarande år - föregående år)

Nyckeltalet visar det kapital som rörelsen genererar.

Table 18: Operation cash flow (1000 SEK) 1992 - 1996

	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link Rederi AB	28543	-118324	129334	20217	168130
Polferries AB	0	0	0	-1580	858
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0
SeaCat AB	0	19135	41429	1223	-26139
Rederi Allandia	2044	-443	-3336	-1381	1112
Lion Ferry AB	-23434	-20392	22652	-7410	14396
Stena Line AB	1004000	756000	780000	1191000	349000
Scandlines AB	965700	-584800	200600	352300	555900
SeaWind Line AB	-30	32161	-2304	3006	2029
EstLine AB	0	3663	3962	390	-4615
Silja Line AB	-29016	97354	24947	9524	-14576

En generell bedömning för branschen visar på att perioden som helhet inneburit en negativ volymförändring med - 48%. I absoluta tal stannar förändringen på -939 miljoner kronor under perioden. Stena Line bidrar med en stor andel av försämringen med -65% under samma period eller 655 miljoner kronor. Det skall tilläggas att dotterbolaget Lion Ferry AB visar en ökning med 161%. Rederi AB Nordö-Link redovisar en förhållandevis stor positiv volymförändring med en ökning på 489%. Även SeaWind Line har en stor ökning med 686%, från -30 tkr till drygt 2 miljoner kronor. Det motsatta hållet gäller för Scandlines AB, som visserligen haft ett trend-

brott 1995 då den negativa utvecklingen vände, men ändå stannar på en försämring med 42% sett över hela perioden.

5.3 Sammanfattning

Rederibranschens internationella prägel ger upphov till svåröverskådliga organisationsstrukturer och ägarförhållanden. Siffror utryckta ur sitt sammanhang ger ibland missvisande nyckeltal och bild av den finansiella ställningen. Detta får även betydelse för de slutsatser som här kan göras. Det ligger dock i sakens natur att en avgränsad analys är just avgränsad och lämnar många frågor obesvarade. Detta hindrar dock inte att slutsatser kan göras utifrån det material som föreligger. Utvecklingen under perioden 1992 – 1996 kan med dessa utgångspunkter därför kort sammanfattas med:

- Ökad omsättning med 19%
- Ökat antal anställda med 9%
- Ökad balansomslutning med 17%
- Stora fluktuationer i vinstmarginaler och resultatmått
- Branschen är icke homogen
- Låga soliditetsnivåer
- Branschen kännetecknas av stor osäkerhet under den utvalda perioden

Den bild som träder fram baserat på de analyserade nyckeltalen är brokig och svåröverskådlig. Flera aspekter medverkar till detta. Branschen är som helhet inte homogen samtidigt som tidsperioden har kännetecknats av en stor osäkerhet. Många av nyckeltalen ger intryck av att stora förändringar finns i rederiernas omedelbara omgivning och som det enskilda bolaget inte i en handvändning kan anpassa sig till. Det är heller inte så att några bolag står för den positiva trenden och några för den negativa.

Överlag karakteriseras nyckeltalen för flera bolag av en stark variation över åren. Även om omsättningen har ökat för branschen med 19%, antalet anställda med 9% och balansomslutningen med 17% under perioden 1992 – 1996, så ger tillväxten i sig inte några ga-

rantier för goda resultat. Vinstmarginaler samt avkastning på eget och totalt kapital visar prov på stor variation. Detta gäller för de rederier både med och utan fartyg i balansräkningen.

Stena Line är en stor aktör och det försvårar ibland analysen när ett enda bolag ha så stor vikt i branschen. Det är dock viktigt att också lyfta fram Stena Lines påverkan på branschtalen som helhet.

Ett annat rederi som kan lyftas fram är Rederi AB Nordö-Link. Bolaget har haft en positiv utveckling både när det gäller tillväxt, marginaler, avkastning och räntetäckningsgrad. Det som fattas är en bättre soliditet med tanke på att bolaget äger fartygen. Även Scandlines AB har nyckeltal som uppvisar rimliga nivåer och trender. Andra bolag som fångat uppmärksamheten är Rederi Allandía AB och EstLine AB. Vad gäller Polferries AB och TT-Line Highspeed är det för tidigt att dra några slutsatser genom sin ännu alltför korta närvaro på marknaden.

När det gäller kapitalstyrka och finansiell ställning kan nivån anses vara något låg t.ex. avseende soliditeten. Att generera intäkter och en bra vinst som bidrar till en ökad soliditetsnivå är därför i hög grad önskvärt för att ge stabilitet och finansiell handlingsfrihet på längre sikt.

6 Efterfrågepåverkande faktorer

6.1 Regelverket för taxfree - införsel

Ett fritt varuflöde mellan medlemsstater inom EU är ett av fundamenten för EU och en viktig förutsättning för att skapa en inre marknad. Varuflöden inom EU regleras av en mängd lagar och förordningar, nationella och för EU gemensamma, som i första hand tillkommit för att reglera beskattningsfrågor.

Varubesättning inom EU utgörs dels av punktskatter (eng. excise duty) dels av mervärdesskatter (eng. VAT). I syfte att harmonisera reglerna för varubesättningen inom EU antog ministerrådet 1991 direktiven 91/680/EEC som harmoniserar metoderna för uttag av moms inom EU fr.o.m. 1993. Motsvarande direktiv vad gäller punktskatter antogs 1992 i direktiv 92/12/EEC som stipulerar gemensamma regler för hantering av punktskatter inom EU fr.o.m. 1993. Direktiven innehåller många undantag. Bland annat ett till och med 990630 gällande undantag för taxfreevaror och ett annat undantag för tillåten införsel av beskattade varor till Sverige, Danmark och Finland.

6.1.1 Affärsmässig hantering och transport av varor

De generella reglerna innebär i princip att varor i *affärsmässig hantering* skall beskattas i det medlemsland, där de slutligen bjuds ut för konsumtion. Med affärsmässig hantering avses att varorna handhas och transporteras av en licensierad producent, handlare el-

ler motsvarande. Beskattningsrätten inträder således så snart varorna utbjuds till slutlig konsument, vilket för övrigt även gäller varor, som importerats från ett land utanför EU. Varor på väg genom ett EU-land för utförsäljning i ett annat medlemsland hanteras obeskattade och kontrolleras i särskilda undantagsdepåer eller motsvarande. I de harmoniserade direktiven från 1991 och 1992 anges miniminivåer för punktskatter på alkoholdrycker.

6.1.2 Varor för personligt bruk

För varor för personligt bruk, som transporteras mellan medlemsländer av resenär gäller andra regler. Sådana varor beskattas normalt i det land som inköpet sker.

De aktuella direktiven från 1991 och 1992 innehåller många undantag, bland annat vad gäller införselbestämmelser av beskattade varor för personligt bruk till Sverige, Danmark och Finland, taxfreförsäljning samt territoriella undantag om vad som skall betraktas som unionsterritorium.

Medlemsländerna kan införa följande vägledande gränsvärden för privatpersoners införsel av alkohol- och tobaksvaror:

- 10 liter sprit
- 20 liter starkvin
- 90 liter vin
- 110 liter öl
- 800 cigaretter
- 400 cigariller
- 1000 g röktokek

Införsel överstigande dessa gränsvärden anses gjorda i förvärvssyfte, såvida inte personen i fråga kan visa för skattemyndigheten att så inte är fallet.

6.1.3 Införsel för personligt bruk till Sverige, Danmark och Finland – beskattade varor

Vid Sveriges och Finlands inträde i EU hade Danmark redan möjlighet att tillämpa mer restriktiva regler för personlig införsel av i ett annat medlemsland beskattade varor. Medlemsförhandlingarna medförde att Sverige och Finland kunde tillämpa vissa restriktiva införselregler. Vid EUs finansministermöte den 2 december 1996 medgavs Sverige rätt att få fortsätta att tillämpa nuvarande införselregler fram till mitten av år 2000. Vad som skall gälla därefter kommer att avgöras vid förnyade förhandlingar mellan EU-kommissionen och Sverige.

Danmark och Finland har förbundit sig att avveckla sina införselregler vid utgången av år 2003. Om emellertid Sverige skulle ges rätt att få tillämpa sina införselregler efter detta datum, kan det bli aktuellt för Danmark och Finland att få samma slutdatum som Sverige.

Dessförinnan ska Kommissionen senast den 31 december 1999 rapportera till ministerrådet och parlamentet om hur dessa undantag skall tillämpas. För Sveriges vidkommande tillämpas för närvarande följande införselbestämmelser:

- 1 liter sprit eller 3 liter starkvin
- 5 liter vin
- 15 liter starköl
- 300 cigaretter eller 150 cigariller eller 75 cigarrer eller 400 gram rökta bak

6.2 Regelverket för taxfree - försäljning

Den historiska bakgrunden till taxfreeförsäljning finner man i den traditionella skattefria statusen för fartyg på internationellt vatten samt utvecklingen av frihamnar. Två internationella konventioner, Chicago –1944 och New York –1954 reglerar taxfreeförsäljningen och dess utvidgning till att också gälla flyget. Inom EU bekräftades

dessa konventioner till att börja med av direktiv 69/169/EEC. Reglerna förändrades därefter i liberaliserande riktning av direktiv 72/230/EEC.

EUs ministerråd beslöt 1991 att de enskilda medlemsländerna under en viss övergångsperiod, fram till och med den 30 juni 1999, skall tillåtas att medge en viss skattefri försäljning vid resor mellan medlemsländerna. Skattefriheten innebär en befrielse från mervärdesskatt och punktskatt (artikel 28K i direktiv 77/388/EEG respektive artikel 28 i direktiv 92/12/EEG).

Enligt ingressen till dessa direktiv kommer en viss tid att krävas för att vidta åtgärder som är nödvändiga för att mildra konsekvenserna både av de sociala återverkningarna på området i fråga och de regionala svårigheterna, särskilt i gränsregioner, som en avveckling av taxfree försäljningen kan leda till.

I direktiv 91/680/EEC, artikel 28k anges förlängd rätt till momsbefrielse för ombordförsäljning och direktiv 92/18/EEC, artikel 28 förlängd befrielse från punktskatter i samband med taxfree-försäljning fram till 990701. I det följande används begreppet tax-free som befrielse från bägge dessa skatter.

6.2.1 Territoriella undantag

I de aktuella direktiven från 1991 och 1992 anges att vissa territorier inom EU inte skall anses ingå i EUs skatteområden. Åland kom efter Finlands inträde att ingå i de undantagna territorierna. Bland de övriga territoriella undantagen finns bl a:

- Helgoland och territoriet Büsingen (D)
- Ceuta (E)
- Kanarieöarna (E)
- Melilla (E)
- Liviggno (I)
- De italienska delarna av Luganosjön (I)

De territoriella undantagen medför i skatte- och tullhänseende dels att taxfreeförsäljningen till resande till och från dessa områden kan

fortsätta även efter den 30 juni 1999, dels att import från dessa områden i förekommande fall utsätts för EUs gemensamma yttre tullmur. Möjligheterna till fortsatt taxfreeförsäljning är naturligtvis gynnsam för turismen medan tullmuren är negativ för de aktuella områdenas näringsliv.

6.2.2 Situationen efter 1 juli 1999

Det finns många oklarheter om den faktiska tillämpningen av slopandet av taxfreeförsäljning 1999. Varken EU centralt eller berörda myndigheter i olika länder, däribland Sverige, har ännu utarbetat föreskrifter och regelverk för den praktiska hanteringen av ombordförsäljning av beskattade varor. Varken finansdepartementet, tullverket eller Riksskatteverket har börjat arbeta praktiskt med frågan. Finansdepartementet tillsatte dock i december 1997 en utredning som bland annat ska se över provianteringsförordningen och skat-testatusen för ombordförsäljning efter den 30 juni 1999. Utredningen har emellertid ännu ej påbörjat sitt arbete.¹

Det är speciellt tre frågor som är viktiga för utvecklingen av färjesjöfarten efter slopandet av taxfree den 30 juni 1999. Dessa är:

- skattesatser för ombord sålda och ilandtagna varor
- taxfreeförsäljning för ombordkonsumtion
- territoriella undantag

Det som nu föreligger är EU-direktivens skrivningar i 91/680/EEC som harmoniserar metoderna för uttag av moms inom EU från och med 1993 och direktiv vad gäller harmonisering av punktskatteuttag i 92/12/EEC.

Direktiv 91/680/EEC korrigerar direktiv 77/388/EEC i syfte att harmonisera *momsreglerna* i medlemsstaterna. Ny lydelse för artikel 28k är: "in the case of goods supplied on board ships, aircrafts or trains during transport the places departure and destination of which are within the territory of the Community; the place where

¹ Avsnittet bygger på PM – Diskussionsunderlag om slopande av taxfree", Bertil Edin, SSK-utredningen samt underlag från Sveriges Redareförening.

the goods are at the time of departure of the transport.” Skrivningen syftar på vilken momsats som skall gälla vid försäljning ombord fartyg, flygplan eller tåg inom EU och det är alltså avgångslandets momsats som skall gälla. I fråga om vilken punktskatt som skall gälla finns inget klart utsagt. Förnödenheter för ombordkonsumtion för flyg och fartyg regleras av artikel 15, direktiv 77/388, det 6:e moms direktivet.

En rimlig utgångspunkt för en bedömning av hur regelverket kommer att fungera är de praktiska implikationerna för rederier, tull- och skattemyndigheter. Med denna rimlighetsprincip bör det vara möjligt att göra ett antagande om vilka regler som kommer att gälla avseende följande frågor.

Ombordförsäljning och införsel av beskattade varor

Om denna försäljning kommer att kunna fortsätta eller inte är fortfarande en öppen fråga. Kan sådan försäljning fortsätta är nästa fråga vilka skattesatser som skall tillämpas, avgångslandets eller destinationslandets. Moms skall enligt det ovanstående tas ut med avgångslandets skattesats. Det kan i så fall vara rimligt att anta att också avgångslandets punktskatter skulle bli gällande.

När EUs generella och mer generösa regler börjar tillämpas kommer gränshandeln med medlemsländer som tillämpar lägre skatter på alkohol och tobak att flyttas närmare Sverige och sannolikt också öka. Det senare medför en starkare press på Sverige att harmonisera de svenska skatterna på alkohol och tobak med övriga medlemsländers.

Taxfreevaror att ta i land

För trafik som passerar internationellt vatten och med destination i tredje land förändras inte de nuvarande villkoren för försäljning av taxfreevaror. Införselregler för taxfreevaror från tredjelandstrafik förändras alltså inte. Däremot kommer för trafik inom EU Ministerrådets beslut och medlemsländernas skatte- och införselregler att förhindra införsel eller framtvunga beskattning av ilandtagna taxfreevaror.

Taxfreevaror för ombordkonsumtion

Beslutet om avveckling av taxfree handeln avser försäljning från butiker och berör således inte försäljning av varor avsedda för att konsumeras ombord i restauranger, servering o d. Frågan om skattefrihet för ombordkonsumtion regleras i särskild ordning.

Med anledning av en skattetvist mellan ett danskt färjerederi och tysk skattemyndighet (Faaborg-Gelting fallet) har EG-domstolen avgivit ett yttrande som kan tolkas så att nuvarande skattefrihet för ombordkonsumtion saknar stöd i tillämpligt EG-direktiv. Frågan har sedan en tid diskuterats inom EUs Momskommitté, i vilken representanter för medlemsländernas finansministerier och EU-kommissionen deltar. Kommittén synes inte vara beredd att vidta några åtgärder med anledning av EG-domstolens yttrande, varför det är rimligt att anta att nuvarande skattefrihet kan fortgå tills vidare.

Undantaget för Åland

Det faktum att det territoriella undantaget för Åland också skulle innebära att området hamnar utanför EUs gemensamma tullmur har bidragit till uppkomsten av en diskussion i Finland om önskvärdheten av att tillämpa undantaget. Detta innebär att trafik på Åland tillåts fortsatt försäljning och införsel av taxfreevaror inom befintliga kvantitativa begränsningar. Det finns också en s.k. säkerhetsklausul i undantaget som innebär att kommissionen kan begära omförhandlingar om undantaget missbrukas.

Följande förutsättningar förväntas råda från den 1 juli 1999:

- Villkoren för försäljning ombord och ilandförande av taxfreevaror från tredjelandstrafik förblir de nuvarande.
- Försäljning av taxfreevaror för ombordkonsumtion på trafik inom EU kommer att vara möjlig tills vidare.
- Hur beskattning av ombordförsålda varor kommer att ske är för närvarande oklart.
Men sannolikt kommer den att ske med avgångslandets skattesatser.
- De nuvarande svenska, danska och finska begränsningarna för införsel av beskattade varor för personligt bruk från annat medlemsland är ett undantag från EUs generella regler. När dessa undantag upphör är för närvarande oklart.

6.3 Skillnader i punktskatter och moms

Bedömningar av nationella effekter av upphörandet av taxfree försäljningen hamnar oundvikligen i värderingar av konsumenternas framtida köpbeteende efter taxfree. Inom EU finns betydande skillnader i skatter och avgiftsnivåer på framförallt tobak och alkohol. De nationer som har lägre punktskatter och avgifter bedöms kunna attrahera en väsentlig del av den konsumtion som tidigare skett avgiftsfritt ombord.

Det danska Skatteministeriet presenterade i december 1997 en omfattande analys och värdering av verkningarna av upphörandet av den avgiftsfria handeln.² Skatteministeriets slutsatser var att Danmark med stor sannolikhet kommer att vinna på avskaffandet genom bl a:

- En vinst genom att man ersätter en distributionsform som är mindre effektiv med en som är mer effektiv, då det anses vara mindre effektivt att distribuera alkohol och tobak ombord på färjor än iland.

² ”Vurdering af virkningerne af opphor af avgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande 1.juli 1999”, Skatteministeriet, Danmark

- Omfördelning av de samhällsekonomiska kostnaderna till föreningen, så att denne i större utsträckning betalar för miljö och sjukvård. Det gäller de danska konsumenterna.
- De svenska konsumenterna däremot, vilka tidigare handlat taxfree ombord bedöms istället göra sina inköp av tobak och alkoholvaror iland i Danmark. Svenskarna blir därmed en väsentlig inkomstkälla för danska staten och drivkraften är att Danmark är ett lågkostnadsland jämfört med Sverige.
- Danmark är däremot ett högkostnadsland i förhållande till Tyskland. Den danska avgiftspolitikerna verkar kunna bli föremål för justeringar med hjälp av de ökade skatteintäkterna. Prisskillnaderna får inte vara så stora att danskarna eller genomresande i alltför hög grad väljer att göra sina inköp i Tyskland.
- De ökade skatteintäkterna (framförallt från svenskarnas konsumtion i Danmark) kan användas för att reducera avgiftsnivåerna och indirekt medför det att försäljningen ökar iland. Det i sin tur minskar effekterna av bortfallet av danska arbetsplatser när taxfree försäljningen upphör.
- De danska färjeoperatörerna bedöms kunna kompensera det förlorade bidraget från taxfree försäljningen genom ökning av biljettpriserna.

Den avgiftsfria handels branschorgan, ”Danish Duty Free Association”, tog 1996 tagit fram en konsekvensanalys genomförd av AKF (Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut). AKFs bedömningar visade på att verkningarna av upphörandet av avgiftsfri handel med stor sannolikhet skulle påverka dansk ekonomi mycket negativt och beröra ett stort antal sysselsatta – direkt i färjenäringen och indirekt i underleverantörsledet. Skillnaderna i resultaten av dessa två analyser beror främst på olika antaganden om köpbeteendet men även att uppskattningar av antalet sysselsatta i kärn- och kringtjänster är svåra att vederlägga. Detta pekar också på att resultatet är känsligt för variationer i de grundläggande antagandena.

Tabellerna nedan visar på de stora skillnader som finns i skatter, avgifter och taxfreepriser på alkohol- och tobaksvaror. Priserna för de svenska konsumenterna såväl med som utan skatter och avgifter ligger högst. Det helt avgiftsfria priset på t ex cigaretter ligger på ca 6 kronor. Även taxfreepriserna varierar, vilket indikerar att margi-

nalerna skiljer sig avsevärt mellan linjerna för vissa varor. De svenska och finska kunderna med höga skatte- och avgiftsnivåer kan acceptera ett betydligt högre taxfreepris. Rederierna har i betydande grad valt olika sortiment, vilket delvis kan bero på en anpassning till kundstrukturen. Det försvårar en bredare prisjämförelse. Estline konkurrerar om taxfreekunderna med en väsentligt mycket lägre prisnivå för vissa produkter än andra operatörer med trafik på Sverige och Finland. Eftersom trafiklinjer på baltstaterna kan fortsätta med taxfree är det sannolikt att svenska och finska taxfreekunder kommer att öka sina inköpsresor hit.

Table 19: Price and duty levels in different EU countries on spirits and tobacco

	Cigaretter pris per paket (SEK)				Sprit 40% (SEK)	
	Landets marginal Pris	Dansk marginal Härav avgift	Pris	Härav av- gift	Dansk marginal Pris	Härav avgift
Sverige	46	35	38	32	356	270
UK	39	30	36	29	213	127
Danmark	35	28	35	28	267	181
Irland	33	26	31	25	223	137
Finland	32	24	28	22	320	234
Frankrike	25	19	26	19	164	78
Tyskland	23	16	22	16	151	65
Belgien	22	16	24	18	173	87
Österrike	20	15	23	16	133	47
Holland	18	13	20	14	162	76
Luxemb	16	11	20	14	140	54
Italien	16	11	23	16	129	43
Grekland	15	11	22	16	140	54
Portugal	13	11	29	23	136	50
Spanien	9	7	21	15	127	41

	Vin SEK/L		Öl SEK/33 cl		Parfymvaror SEK/st		
	Dansk marginal Pris	Härav avgift	Dansk marginal Pris	Härav av- gift	Dansk marginal Pris	Härav avgift	
Sverige	82	44	5	3	116		23
UK	66	27	4	3	109		16
Danmark	58	20	3	2	116		23
Irland	76	37	5	3	112		19
Finland	77	39	7	5	113		20
Frankrike	46	8	2	1	112		19
Tyskland	44	6	2	1	107		14
Belgien	51	13	3	1	112		19
Österrike	46	8	3	1	111		19
Holland	50	12	3	1	109		16
Luxemb	44	6	2	0	107		14
Italien	45	7	3	1	110		18
Grekland	45	7	2	1	110		17
Portugal	46	8	2	1	109		16
Spanien	44	6	2	1	108		15

SAI källa: Rapport från Skatteministeriet Danmark. (EU DG XXI Excise duty tables 1.6.1997). Kurs nov. 97 1,16 SEK

Table 20: Tax-free prices on some ferry links

SEK	Cigaretter och tobak		Sprit pris per liter		Gordons Dry Gin	Ballentines Finest	Öl Snitt ovägt per 33 cl
	Prince pkt	Piptobak Macbaren 50gr	Absolut 40%	Kosken- korva 60%			
Scandlines: Rödby- Puttg.	22,5	29,3	111,2	-	128,7	150,9	4,1
Scandlines: Gedser- Rostock.	22,5	29,3	111,2	-	128,7	150,9	4,3
Scandlines: Dragör- Limhamn	23,2	28,2	-	-	-	-	-
Stena Line: Fr.hamn- Göteborg	19,7	26,2	170,0	-	184,0	-	6,4
Silja Line	19,4	29,5	177,0	228,0	195,0	208,5	8,5
Estline	17,5	30,0	125,0	135,0	125,0	145,0	5,5

SAI källa: Skatteministeriet Danmark samt prislistor / Kurs 1,17 SEK

6.4 Övriga efterfrågepåverkande faktorer

Utvecklingen av färjenäringsen under 90-talet har påverkats av ett antal skilda faktorer:

- Kraftig devalvering av kronan

- Åtstramning av finanspolitiken
- Reallönefall
- Estoniakatastrofen
- EU-medlemskapet
 - Nya införelregler
 - Nya regler för taxfree
 - Beslut 1992 om upphörandet av taxfree

Framför sig har färjenäringsen ikraftträdandet av dessa beslut samt ett antal ytterligare förändringar. Den samlade effekten av de förändrade ramförutsättningarna och hur det inverkar på gods- och passagerarvolymerna samt intäkter för färjetrafiken på Sverige kan i dagsläget bara skattas. Det kan dock med all säkerhet konstateras att färjenäringsen i Europa kommer att få arbeta med mycket svårbedömbara marknadsförhållanden under överblickbar tid.

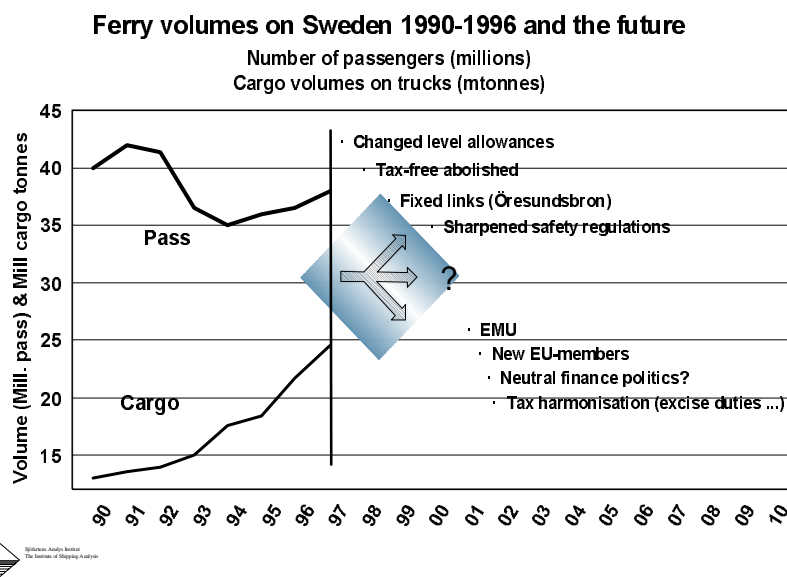


Figure 17: Ferry volumes on Sweden 1990-1997 and the future

7 Strategier

Att bortfallet av taxfree försäljningen kräver en radikal förändring av synsätt och strategier inom färjetrafiken mellan EU-länder är klart. Taxfree har inneburit en subvention, som har påverkat valet och utbudet av transportvägar och transportlösningar för person- och godstransporter.

Taxfree är ett nästan magiskt begrepp och utgör ett väl inrotat och generellt ”brand mark” intimt förknippat med färje- och flygtrafik i största allmänhet. Klär vi av begreppet representerar det inget annat för kunden än en möjlighet att handla billigare än hemma och för försäljaren en chans att få ut ett högre täckningsbidrag.

Om denna möjlighet upphör behövs nya unika kännetecken – brand marks, som är mer förknippade med specifika linjer, eller kanske till och med är unika för varje operatör. Att taxfree upphör behöver inte betyda att kunden inte kan få en chans att handla billigare än hemma, men det måste ske till priset av att säljarens marginal minskar.

Det finns dock ett stort antal andra faktorer, som också påverkar transportererna såsom förändringar av valutakurser, skillnader i moms och punktskatter, sammansättning av export/import, industrilokalisering, framväxten av nya marknader, faktorkostnadsförändringar, köpkraftsförändringar, aktörernas strategier, politiska beslut, infrastrukturinvesteringar o s v.

Vilka strategier som kommer att vinna störst framgång i ett sådant mer övergripande perspektiv är svårbedömbart. Vi kan dock peka på några alternativa inriktningar och möjligheter för färjenäringen.

De olika färjelinjernas verksamhet kan karakteriseras utifrån en antal utgångspunkter och förhållanden. Några av dessa kan noteras vara strategiskt tongivande och i sammanställningen nedan, även om den är subjektiv, identifieras huvudsakliga skillnader mellan olika strategikoncept. Inom varje koncept kan finnas ett antal inriktningar, vilka beskrivs med hjälp av några konkreta exempel.

Regionkonceptet - ScandLines och samarbetet mellan rederierna i Öresundsregionen är ett uttryck för specialisering i syfte att ta vara på operativa skalfördelar. Konceptet har en lågkostnadskaraktär men bygger samtidigt på en homogen regional marknadskänedom. Trafiken är relativt sett mindre beroende av taxfree försäljningen och restiden är kritisk. Viktigare är lokala skillnader i priser, skatter, nöjesutbud samt inslag av resande och lasttransporter. Öresundsbron utgör sannolikt ett väsentligt större konkurrensshot mot denna typ av verksamhet än förlusten av taxfree försäljningen gör. Ett annat mycket viktigt förhållande är att regionkonceptet förutsätter en betydande regional koncentration av både last och boende.

Transport/resandekonceptet är en lågkostnadsstrategi. Trafiken Sverige - Tyskland faller i skarven mellan ett regionalt koncept och det som Stenasfären kan sägas representera, där operativa skalfördelar och en mer flexibel tonnagedisposition bidrar till mer rationell drift. Detta koncept är generellt sett mer gångbart i ett europeiskt perspektiv. Konferens och restauration följer också ett typiskt lågkostnadstänkande med snabb billig service till passageraren. Konceptet innehåller också ett betydande inslag av lasttransport med en snabb och hög service kopplad till lasten. Stenas samarbete med P&O är ett uttryck för detta.

Shoppingkonceptet kan indelas i ett *lyx-* respektive *lågprissegment*. Det senare representeras av såväl Kvarken- som Strömstadstrafiken. I dessa fall baseras trafiken på äldre fartyg med låga kapitalkostnader och taxfree försäljning ombord. Lasten blir endast en marginal verksamhet som lämnar ett täckningsbidrag. Lyxvarianten representeras av Viking Lines samt Silja Lines trafik från Stockholm. Butiks-, konferens- och restaurangverksamheten är viktiga inslag. Det egentliga resandet, men även godset, har blivit

underordnade faktorer, även om dessa ursprungligen lagt grunden för konceptet.

Underhållning/resandekonceptet. Scandinavian Seaways service är ett exempel. Operatören har inriktat sig på längre distanser med ett inslag av nöje och underhållning. Kombinationen av minikryssning och resande innebär sannolikt att taxfree för ombordskonsumerade varor är viktigare än för varor som skall tas iland. Transporten och resandet utgör en viktig grund och riktar sig till den kategori kunder som alltid vill ha ett alternativ till flyget för semester- eller tjänsteresan. Konceptet representerar en differentierad och nischinriktad strategi till ett relativt snävt marknadsssegment.

Regionkonceptet påverkas i högre grad av ett broalternativ än vad upphörandet av taxfree försäljningen innebär. Betydande insatser har också gjort redan för att anpassa sig till den nya situationen med Öresundsbron.

Transport/resandekoncept mellan EU-länder, där taxfree idag utgör ett betydande bidrag, kommer sannolikt att förändras mest efter att taxfree har upphört. Rationaliseringen är långt driven och konceptet är kostnadsorienterat. Därmed kommer en eventuell kostnadskompensation att vara speciellt viktig för denna typ av verksamhet både i Sverige och inom EU i övrigt. I princip kan följande val göras:

- Renodlat transportkoncept om lastunderlaget är tillräckligt stort.
- Fokusering på resande, men där såväl shopping som underhållning kan bli ett betydande inslag. Moms- och punktskatteskillnader mellan länderna får en större roll. Distansen, d.v.s. resandetiden, styr utformningen av konceptet.
- Kostnadseffektivitet, nya former för shopping, sortimentsfrågor, inköpssamarbete, utökad användning av IT teknik mm är exempel på faktorer som sannolikt blir betydelsefulla inom transport/resandekonceptet.

Shoppingkonceptet kommer att dra nytta av undantaget på Åland. Konceptet kommer troligen också att utvecklas snabbt i nya relationer på Ryssland och baltstaterna. Trafiken är också i hög grad en

åländsk och finsk verksamhet. Men den bör i väsentligt större omfattning än nu kunna utvecklas med Sverige som utgångspunkt. Strömstadstrafiken till Norge kan med nu kända förhållanden fortsätta med samma koncept som tidigare och bör kunna utvecklas positivt.

Underhållnings/resandekonceptet – främst för längre distanser bör kunna övervinna förlusten av taxfreeförsäljningen på några års sikt, förutsatt att ombordkonsumtionen förblir taxfree även efter juli 1999.

De förändrade förutsättningarna innebär en dramatisk förändring för flera av färjelinjerna på Sverige. Kvarkestrafiken är ett exempel och som kräver ett nytt och för regionen anpassat koncept.

Ett integrerat färjekoncept innebär en förändrad balans i intjäningen från :

- Last – speciella åtgärder för att attrahera godskunder
- Personresande – ökad prisdifferentiering baserat på motiv till resandet
- Bil/buss – ökad turism i samarbete med regionen
- Ombordförsäljning – sortiment och inköpsfrågor
- Ombordkonsumtion – lokaler, utbud, underhållning mm
- Konferens – anpassade lokaler, hyttkapacitet mm
- Kryssning – hyttkapacitet, nöjen, naturupplevelser, ökad turism mm

8 Upphörandet av taxfree försäljningen - kortsiktiga och långsiktiga effekter på marknaden

8.1 Inledning - förutsättningar

Osäkerheten som har funnits - och fortfarande finns, om förändringar av efterfrågan på färjetransporter som en konsekvens av borttagandet av taxfree, hur regelverken kommer att utformas på nationell och internationell nivå liksom skattepolitiken, medför att resultatet av olika konsekvensbedömningar varierar i hög grad. Utvecklingen framöver innehåller ett antal ytterligare förändringar, som tillsammans med slopandet av taxfree drabbar eller påverkar olika regioner och aktörer i olika grad beroende på deras marknads-karakteristik eller nischer. Varje förändring kan med relativt god säkerhet studeras isolerat och för enskilda aktörer eller regioner. För att föra upp analysen till nationell nivå måste göras ett antal ytterligare bedömningar och generaliseringar. Den samlade effekten på nationell nivå blir ett resultatet av ett antal samverkande och motverkande faktorer.

Färjetransporterna är en mycket betydande transportlänk i transporterna till och från Sverige med 38 miljoner passagerare och 25 miljoner godston 1997. Till dessa volymer kommer gods på järnvägsfärjorna. Färjelänkarna har haft en snabbt växande betydelse för industrins godstransporter, eftersom det högvärdiga godset från

och till Europamarknaden i allt högre grad körs på lastbilar via färjor.

Färjemarknaden påverkas av ett stort antal aktörer, dels av de direkta kunderna till färjerederierna, passagerare eller lastbilsoperatörer och speditörer, dels av konkurrerande/kompletterande transportlänkar som t ex den fasta länken över Öresund eller ren lastfartygstrafik.

Upphörandet av taxfreeförsäljningen kommer att påverka marknadsförutsättningarna för den traditionella färjenäringen och för dess kunder. Taxfree har verkat som en indirekt subvention av transportererna, och slopandet medför ett behov av prishöjningar om inte andra kompensationsmöjligheter blir möjliga.

Marknadsförutsättningarna för den framtida färjenäringen är inte homogen på nationell nivå eller ens inom en region. Det finns ett antal nischer och dessa varierar med avseende på känslighet för prishöjningar, frekvens etc.

Inte heller passagerartransporterna kan anses vara homogena med avseende på priskänsligheten. En del av personresandet är helt eller delvis framkallad av förekomsten av taxfree. Ytterligare en del av resandet är känslig för biljettprisökningar. Godset är troligen i betydligt mindre grad känsligt för prishöjningar, men däremot för frekvens, tillförlitlighet i trafikservice mm eftersom lastbilstransporterna avser högvärdigt gods.

Det finns således betydande regionala variationer i såväl efterfråga som utbud och därmed anpassningsförmåga. Effekterna kommer därför också att drabba regionerna i olika grad.

I generella termer är de direkta och indirekta effekterna av bortfallet av taxfreeförsäljningen tämligen överensstämmande enligt olika bedömningar. Effekterna kan sammanfattas med:

- Resandet som är skapat av taxfreeförsäljningen försvinner direkt.
- Intäktsbortfall för färjenäringen, som måste kompenseras genom ökade intäkter från passagerare och/eller gods, reducerade kostnader, förändrade strategier, nya koncept mm.
- Ökning av biljettpriser/godsfrakter innebär ytterligare volymbortfall.

- Omfördelning från konventionell passagerar/gods färjetransport till andra transportalternativ, alternativt vägalternativ och resvägar – färjerederierna med en kapacitet för kombinerad pass/lasttransport drabbas i form av ett försämrat kapacitetsutnyttjande.
- Försämrad trafikservice eller nedläggning av trafik, utflyttning av fartyg och/eller verksamheter. Risken för kapitalförstöring ökar också som en effekt av att hela den europeiska färjenäringen drabbas samtidigt, risk för prisfall på tonnaget.
- Ett försämrat utbud av trafiker påverkar semesterresandet och turismen eftersom färjerederierna har en väsentlig roll i marknadsföringen i turisthänseende.
- Försämrad konkurrenskraft för transportköparen/varuägaren ökar risken på sikt för utflyttning av produktion och därmed bortfall av transporter.
- Minskat antal sysselsatta inom färjenäring, underleverantörssystem och på sikt inom industrin.
- Om staten kommer att vinna eller förlora i skattehänseende är beroende av om och i vilken omfattning taxfreekunderna väljer att göra inköpen i Sverige. De svenska punktskatterna på alkohol och tobak är med god marginal högst i Europa, varför det är mindre troligt.

Den ekonomiska analysen av färjenäringen visade på att utgångsläget för att kunna anpassa sig och överleva ett antal ytterligare svåra år är dåligt. Det som inte är överensstämmande mellan olika analyser och bedömningar är kvantifieringen av de olika effekterna. Detta pekar bland annat på metodproblematiken och statistiska brister.

8.2 Effekter för färjenäringen

8.2.1 Metodik och nyckeltal

Kalkylerna bygger på ett detaljerat underlag från 11 svenska färjerederier med uppgifter om deras kostnads- och intäktsstruktur. Data har insamlats med hjälp av ett standardiserat frågeformulär. Tillsammans har dessa rederier 60-70% av trafiken på Sverige. Som underlag har använts ett frågeformulär till rederierna.

Bedömningarna nedan redovisas på en aggregerad och nationell nivå. Av konkurrensskäl kan underlaget inte redovisas regionalt. I kalkylunderlaget har dock de regionala olikheterna tagits hänsyn till m a p resande, volymer, trafikstruktur, intäkts- och kostnadsstruktur osv. Ett antal viktade nyckeltal har beräknats baserat på trafikdata fördelat på 8 regioner. De är:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| ▪ Kvarken | ▪ Finland/Åland |
| ▪ Östeuropa | ▪ Tyskland |
| ▪ Öresund/Danmark | ▪ Västkusten/DK |
| ▪ England | ▪ Norge |

För de 8 trafikområdena har beräknats genomsnittlig intäkt för biljett, konsumtion och inköp ombord, butiksförsäljning av sprit/vin/öl/tobak per person tillsammans med inköpskostnaden för motsvarande försäljning. Kostnader för arbetskraft, drift, anlop, administration och marknadsföring har också tagits in via frågeformuläret. Marginalen har beräknats.

Olika resandekategoriernas känslighet för upphörande av taxfree-försäljning och höjda biljettpriser.

European Travel Research Foundation har initierat en EU-omfattande undersökning av konsekvenserna för färjetrafiken inom de länder som främst kommer att drabbas av borttagandet av taxfree. En analys av konsekvenserna för svenskt vidkommande utfördes av Gestgifvaren Utbildning AB. I denna analys ingick en intervjuundersökning av de resandes köpvanor och deras reaktion på borttagandet av taxfree. De flesta intervjuerna gjordes på linjer mellan Sverige – Danmark (exkluderat Öresund) samt Sverige – Finland och omfattade trafiker med såväl stora som små passage-rarvolymer. Totalt intervjuades närmare 1 300 personer ungefär lika fördelat på låg- respektive högsäsong. 62% av de intervjuade var svenskar och 11% finländare. Resterande nationaliteter var tyskar (11%), danskar (6%), engelsmän (4%) samt en övriggrupp på 13%.

Tabell 21 Attraction of tax free sales on all destinations. Actual and probable amounts spent with and without tax free sales onboard

Nationality	Visited tax-free shop %		Amount spent today SEK	Est. amount spent - no taxfree	
	Yes	No		SEK	Index
Finns	98	2	791	123	16
Swedes	94	6	435	29	7
British	92	8	264	65	25
Danes	87	13	192	21	11
Germans	81	19	200	26	13
Index: Actual amount spent today = 100					
Source: Gestgifvaren Utbildning AB					

Passagerarna frågades också om de skulle ha gjort resan om tax free försäljningen inte funnits kvar. Biljettpriset förutsattes vara oförändrat. I genomsnitt skulle 80% av de intervjuade ha rest ändå, även om reaktionerna skiljer sig något beroende på nationalitet. Finnländarnas och svenskarnas resande skulle påverkas i högre grad än för andra nationaliteter.

Köpvanorna skulle däremot påverkas i högre grad. Mer än 90% av passagerarna besökte tax free butikerna. Konsumtionen fördelad ombord, men även i land under utlandsresan, varierar mycket beroende på passagerarens nationalitet. Tex spenderades mellan 200 och 800 SEK i tax free butikerna ombord samt ytterligare 80 – 500 SEK i restauranger och på spel. Det kan jämföras med hur mycket som spenderades i land, vilket varierade mellan 300 - 3 300 SEK beroende på vistelsens längd och passagerarens nationalitet. Genomsnittspassageraren på alla de undersökta routerna stannade 3.3 dagar och spenderade 827 SEK.

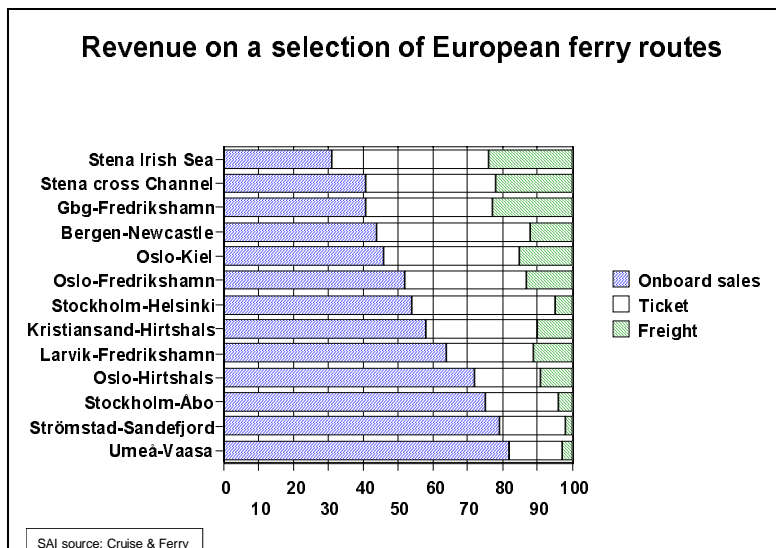
Table 22: Willingness to travel without tax-free

Nationality	Unaffected	Not travel at all or less likely	Switch destination	Total %
Finnish	67	28	5	100
Swedish	75	23	2	100
British	92	6	2	100
Danish	97	3	0	100
German	94	5	1	100
Source: Gestgifvaren Utbildning AB				

Studien indikerar att passagerarna i genomsnitt är mer känsliga för höjningar av biljettpriset än om tax free tas bort. Om biljettpriset skulle öka med 30% angav 30% - 40% av passagerarna att de troligen inte skulle ha rest alls, men det bör noteras att tax free frågan är betydligt mer styrande när det gäller svenskars och finländares resvanor än det är för andra nationaliteter. Om tax free möjligheten togs bort uppgav 23% av svenskarna och 28% av finländarna att de troligen inte skulle ha rest alls.

Tax free försäljningens andel av de totala intäkterna på olika färjelänkar uppvisar relativt stora skillnader. Kvarkenstrafiken och Strömstad- Sandefjord ligger i toppen av det här urvalet av länkar - men Kvarkenstrafiken är mest extremt i beroendet av personresande och tax free försäljning, främst av sprit- och tobaksvaror. Linjens kundunderlag utgörs till dominerande del av passagerare som endast i liten utsträckning har bil med sig eller åker buss ombord.

Nyckeltalen är beroende av strategikoncept, distans, prisbilden iland mm. De olika nyckeltalen är därför inte direkt jämförbara mellan olika linjer och kan inte ensamt tolkas som effektivitetsmått. Av alla nyckeltal är förmodligen bidragen från restaurang och butik de mest tillförlitliga i jämförelsen mellan olika linjer. Dessa nyckeltal uppvisar också minst spridning mellan linjerna.



Figur 18 Revenue on a selection of European ferry routes

De viktade ekonomiska nyckeltalen, som har använts i den fortsatta analysen redovisas i tabellen nedan.

Table 23: Key figures – Ferry traffic revenues, contribution and costs on a national basis

Nyckeltal intäkter SEK	Vägt Genomsnitt SEK	Lägst SEK	Högst SEK
Totalt biljetter/person	98	5	400
Ombord per person	150	30	600
Sprit/vin/öl per person	49	5	200
Tobak per person	19	6	40
Övrigt per person	82	20	320
Rest/person	48	15	270
Var av Sprit/vin/öl	14		
Var av övrigt	35		
Butik/person	97	20	300
Varav Sprit/vin/öl	34		
Varav tobak	19		
Varav övrigt	44		
Totalt per person	248	66	900
Per lastenhet	1 642	900	3200

Nyckeltal bidrag %	Vägt Genomsnitt %	Lägst %	Högst %
<i>Ombordförsäljning totalt %</i>	66%	58	70
<i>Sprit/vin/öl %</i>	70%	62	70
<i>Tobak %</i>	69%	66	69
<i>Övrigt %</i>	66%	50	70
<i>Restaurang %</i>	73%	60	70
<i>Butik totalt %</i>	63%	55	66
<i>Butik sprit/vin/öl %</i>	66%		
<i>Butik tobak %</i>	68%		
<i>Butik övrigt %</i>	59%		
Nyckeltal kostnader SEK	Vägt Genomsnitt SEK	Lägst SEK	Högst SEK
Inköp per pass	51	10	190
Lön per pass	82	30	250
Anlöp per pass	19	12	70
Anlöp +drift/pass	61	-	-
Per anlöp	7 902	-	--
Marknad/pass	16	-	-
Adm/pass	24	-	-
Per anställd 000 SEK	Vägt Genomsnitt 000 SEK		
Lön ombord/person	240	-	-
Personskatt ombord/person	65	-	-
Socialt ombord/person	80	-	-
Lön fartyg/person	221	-	-
Skatt fartyg/person	61	-	-
Socialt fartyg/person	77	-	-
Summa fartyg socialt + skatt/person	138	-	-
Lön/land/person	290	-	-
Tabellen visar några högsta och lägsta värden för att markera att spridningen i nyckeltalens värde är mycket stor då de påverkas av turtäthet, distansförhållanden mm.			

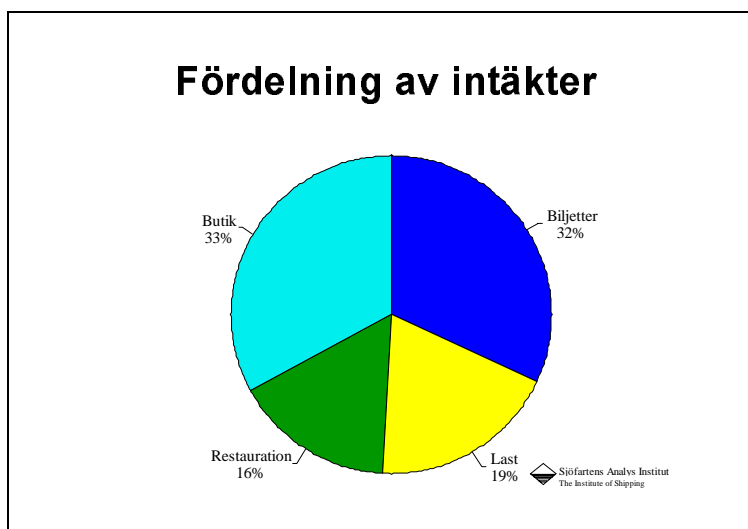


Figure 19: Ferry traffic on Sweden - Revenues per activity in %

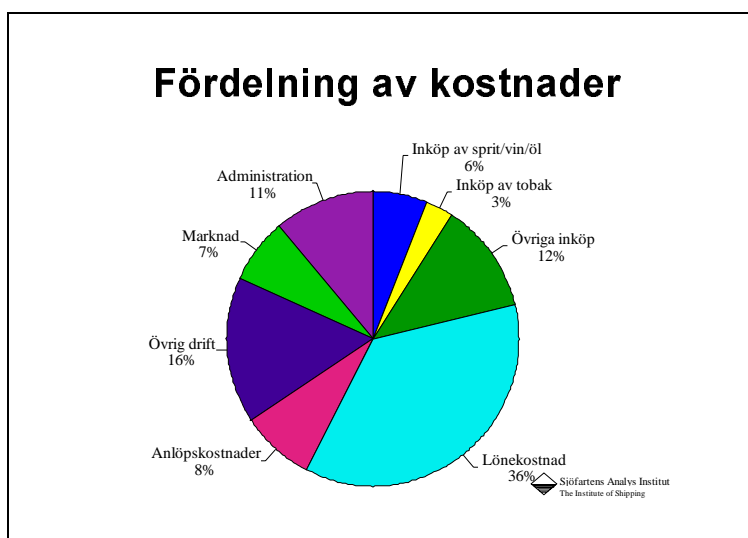


Figure 20: Ferry traffic on Sweden – cost structure in %

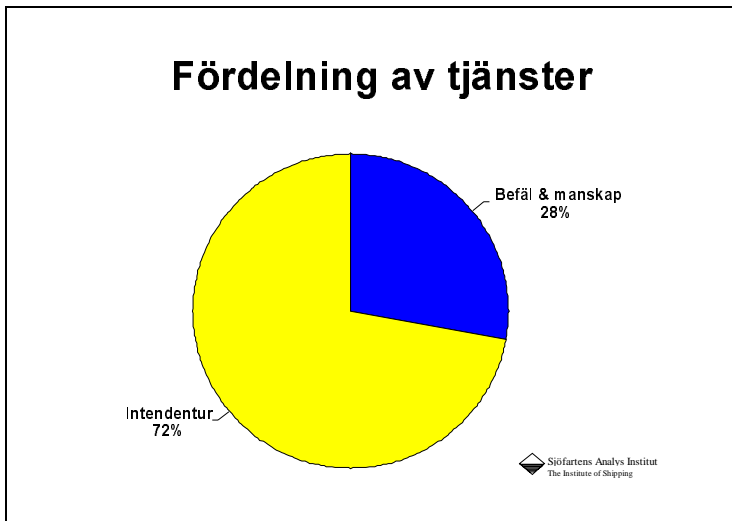


Figure 21: Swedish ferries – number of employees per category %

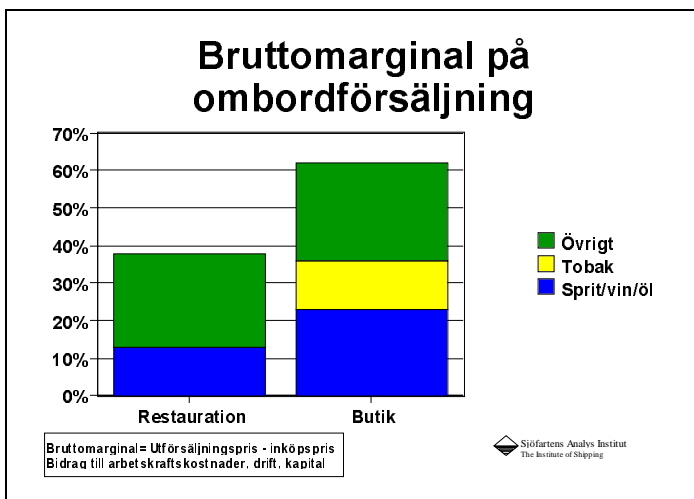


Figure 22: Ferry traffic on Sweden - gross contribution from onboard sales in %

Bidraget från restauration är före lönekostnader och lämnar endast små nettomarginaler efter lönekostnader eftersom det är en arbetskraftsintensiv verksamhet.

8.2.2 Trafikförutsättningar – resande och gods

Vid de inledande åren under 90-talet låg resandet till och från Sverige på runt 42 miljoner passagerare, för att 1994 reduceras avsevärt till en nivå på 35. Dagens nivå är ännu inte uppe i de tidigare höga volymerna och den preliminära siffran för 1997 är 38 miljoner passagerare. Den positiva trenden fortsätter troligen fram till mitten av 1999. Träder beslutet i kraft om taxfreeförsäljningens upphörande kommer resandet under åren därefter att påverkas negativt.

I tabellen nedan redovisas antaganden om volymtillväxt i jämförelse mellan åren 1996 och 2000. Intäkterna per passagerare och lastenhet antas år 2000 uppgå till samma belopp som det vägda genomsnittet för färjelinjerna 1996. *I kalkylen är inte inräknat någon höjning av biljettpris- eller fraktnivån. år 2000. På detta sätt visar den framräknade ekonomiska nettoeffekten av förändringarna på kompensationsbehovet.*

Table 24: Volume development year 2000/1996 and average revenue per passenger and cargo unit

Volymförutsättningar	1996	2000	%
Passagerare milj.	36,6	31,6	-14%
Passagerare/bil	8,6	8,6	0%
Bilar milj.	4,3	3,7	-14%
Lastbilar milj.	1,4	1,6	14%
Genomsnitt	SEK	SEK	%
Biljett/passagerare	98	98	0%
Intäkt/lastbil	1642	1642	0%

Spridningen i intäkter per enhet är stor beroende på linje. I biljettintäkt ingår även bil, konferens, hytter och bussintäkter. Tillväxten i lastenhet 1993-1996 var 130.000 per år. För perioden 1996-2000 antas tillväxten bli 75.000 enheter per år eller 300.000 enheter totalt. Öresundsbron antas dock reducera färjetrafiken med 100.00 enheter, varför ökningen av lasten i detta fall blir 200.000.

8.2.3 Ekonomiska effekter

Allmänna kommentarer till beräkningarna.

Taxfree upphör under 1999 och bron öppnas under år 2000. Detta år används som referensår vid beräkning av konsekvensen på årsbasis. Beräkningarna tar inte hänsyn till ev. åtgärder för att öka försäljningen eller konceptuella förändringar.

Biljettinkomster per person inklusive hytt, personbil och bussar samt per lastenhet antas vara oförändrade liksom restaurangförsäljningen. Taxfree gäller fortfarande för ombordskonsumtion. Försäljningen i butik har minskats med sprit- och tobaksandelen på de relationer där taxfree upphör. Marginalen har sänkts till 40 % på resterande försäljning.

Trafikdata är sammanställda för samtliga trafikrelationer på Sverige (Cruise & Ferry Info 1990-1997 och SBC rederistatistik T40 1990-1996).

I volymbedömningen, som också tar hänsyn till Öresundsbron, avses enbart effekten på färjetrafiken och inte total trafik på bron.

Kommentarer per trafikområde:

- **Kvarken** - Enligt separat utredning gjord för Kvarkenrådet.³
- **Finland/Åland** - Ålandsundantaget och trafik via Estland medverkar till att inga större förändringar sker i resandet.
- **Östeuropa** - Fortsatt taxfree.
- **Sverige/Tyskland** - Lägre moms och punktskatter och betydande resandeinslag håller tillbaka nedgången.
- **Öresund/Danmark** - Taxfree är ingen stor fråga. Skillnader i skatter är viktigare då resandet dominerar. Bron leder till att resandet ökar totalt. Effekten på färjetrafiken bedöms vara mindre än jämfört med Engelska kanalen. Lokalt minskar resandet med 8% och för Sverige totalt med 6%.
- **Västkusten/DK** - Oförändrade biljettpriser - 80% resande kvarstår enl. intervjustudie. Betydande resande- och lastinslag i trafiken.

³ "Morgondagens Kvarkentrafik", Sjöfartens Analys Institut Research, feb.1998

Valutakurs, skillnader i moms och punktskatter är också viktigt liksom konferens- och semesterresandet.

- **Sverige/England** - Begränsad effekt, något lägre handlande i butik och reducerad marginal. Alternativ route via Norge.
- **Sverige/Norge** - Fortsatt taxfree.

Den beräknade ekonomiska effekten för färjerederierna, som redovisas i tabellen nedan, tar hänsyn till såväl att taxfree upphör som att Öresundsbron tillkommer. Totalt bedöms godsvolymen öka med 300.000 enheter, varav 100.000 enheter tillförs bron. Om vi hade bortsett från bron skulle hela volymökningen ha tillfallit färjorna.

Table 25: Net revenue after tax-free and link Öresundsbron – year 2000/1996

Tabell Ekonomiska konsekvenser för färjenäringsen Förändring 1996 / 2000 utan taxfree och med Öresundsbro	
INTÄKTER – miljoner	
Nettominskning i resande	
Minskade inkomster från biljetter	-799
Minskad försäljning	-1328
Personer som reser	
Handlar mindre ombord	-664
Ökad last intäkt	
Ökade intäkter med och utan bro	328
SUMMA INTÄKTER	-2463
KOSTNADER –miljoner	
Minskat antal anställda ombord	1742
Minskat antal anställda iland	395
Genomsnitt årskostnad Msek	0,3
Reducerad lönekostnad Msek	918
Lägre inköp reducerat resande	438
Lägre inköp handlar mindre	219
Dyrare inköp (lägre marginal)	-319
Minskad hamn/drift och adm 10 %	250
SUMMA KOSTNADER Msek	1506
NETTO Msek	-957
Genomsnitt:	
Per person	30
Per lastenhet SEK	604
Motsvarar ökning av enbart biljett	31%
Motsvarar ökning av enbart last	37%
Vägd ökning last +biljett	17%

8.3 Industrins transportkostnader

Lastbilstransporterna på färjor har under en lång tid uppvisat en mycket snabb och stadig ökning. Utvecklingen under 90-talet visar snarare på en acceleration än en avmattning jämfört med utvecklingstakten mätt över en tidsperiod från 1982 och framåt. 1996 transporterades 22 miljoner ton gods och den preliminära volymen för 1997 är 24,6 mton på lastbilar via färja. Utvecklingstakten sedan 1982 har legat på 7% per år och sedan 1990 på drygt 9% per år. Järnvägsgodset på godsfärjor är inte inkluderat och har under de senare åren utvecklats negativt.

Utrikestransporterna på lastbil och därmed färjetransporternas godsvolymer har haft en snabb tillväxt under flera årtionden. Att lastbilstransporterna ökar så starkt beror på ett antal förändringar inom handel och produktion liksom effektiviseringen av transporterna i sig. Förädlingsgraden i svensk export och import ökar, den nordeuropeiska marknaden har blivit dominerande, produktionen bli alltmer specialiserad och uppdelad på flera produktionsställen osv. Transportköparen och transportören arbetar kontinuerligt med att effektivisera logistiken och pressa kostnaderna från dörr till dörr, vilket medför att frekvenskraven har ökat och sändningsstorleken minskat. Effektiva färjetransporter har varit en förutsättning för denna utveckling. Sverige har en transportkostnadsnackdel på de längre avstånden till våra stora marknader än jämfört med för etagen på Kontinenten.

Ett antal intervjustudier har genomförts i olika utredningar för att kartlägga passagerarnas reaktioner på bortfallet av möjligheten att handla skattefritt samt biljettprisökningar. Studierna visar på att ett volymbortfall som kan uppgå till så mycket som 30-40% om biljettpriset höjs med 30%. Godskundernas reaktioner och effekterna i form av bortfall av transporter eller omfördelning till lastfärjor/andra resvägar har inte kartlagts på motsvarande sätt. Vi kan därför bra föra ett förenklat resonemang om den generella känsligheten för frakthöjningar. Offentlig statistik erbjuder inte någon möjlighet att följa utvecklingen på den detaljnivå som behövs för att kunna analysera de gränsöverskridande transporterna.

1994 var det genomsnittliga varuvärdet per exporterat ton drygt 21.000 SEK och 24.000 SEK per importerat ton på lastbil. ⁴ Det genomsnittliga

⁴ 1994 är det sista året då transportsättsfördelad offentlig statistik kan följas upp i ton och värde. Detta år transporterades 20 mton gods på lastbilar över

varuvärdet låg samma år på drygt 4.000 SEK per ton för gods transporterat på lastfartyg och knappt 2.000 SEK per ton för det järnvägstransporterade (inkl. järnmalm över norsk gräns). I genomsnitt antas 13 ton transporteras per lastbil med ett värde per lastton på 22.500 SEK, vilket innebär att det totala varuvärdet på en lastbil i genomsnitt var 292.500 SEK 1994.

Den genomsnittliga och viktade sjöfrakten för färjeöverfarterna på nationell nivå ligger i dagsläget på 1.642 SEK per fordonsenhet. Sjöfraktens andel av varuvärdet utgör därmed knappt 0,6%. Räkneexemplet visar att färjeöverfarterna betingar en liten andel av varuvärdet för de högvärdiga produkterna. Sjöfrakten på färjor betalas per fordonsenhet och är inte differentierad med avseende på typ av vara eller varuvärde. Det innebär att de mer lågvärdiga godssegmenten, som transporteras på lastbil drabbas i betydligt högre grad.

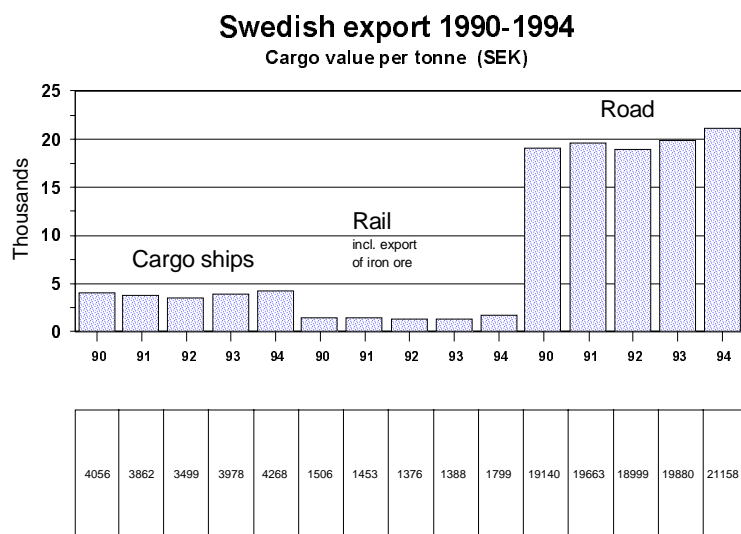


Figure 23: Swedish export - cargo value per tonne 1990-1994 (SEK)

Lastbilstrafiken har välbalanserade flöden, vilket innebär att lastbäraren kan utnyttjas i princip maximalt i båda riktningarna. De låg-

gränserna med varor värda 450 miljarder. Värdet avser svensk utrikeshandel över sjö- och landgränser och innehåller ingen transittrafik.

värdiga segmenten utgör en väsentlig marginallast, för att undvika tomdragningar. Ökar frakten, ökar också risken för att dessa godssegment väljer andra vägar eller inte transporteras alls, vilket påverkar den totala kostnadseffektiviteten negativt genom ett sämre utnyttjande av lastbilarna.

Om färjefrakten sätts i relation till den totala transportkostnaden från dörr till dörr för en lastbilstransport Sverige – Nordeuropa utgör den beräknade genomsnittliga färjefrakten ca 16% av totalkostnaden, baserat på en dörr till dörrkostnad på 10.000 SEK. En ökning av färjefrakten med 600 SEK innebär räknat på detta sätt en ökning av totalkostnaden med 6%. Speditörerna arbetar med små marginaler och denna höjning kan därför för vissa transporter betraktas som avsevärd.

Den uppskattade effekten av Öresundsbron och bortfallet av tax-free innebär en nettoförlust för färjerederierna på 960 MSEK. Om godset skall bära hela nettoförlusten detta ett behov av frakthöjning på färjeöverfarten med 37%. 1997 transporterades preliminärt 24,6 miljoner godston på lastbilar via färjor. Denna siffra innehåller också lastbilar i transittrafik. Om vi antar att 22 miljoner godston avser svensk handel ligger det samlade varuvärdet på lastbilar med svenska export/importprodukter på mer än 495 miljarder SEK (1994 års godsvärde per ton). Detta kan sättas i relation till det totala kompensationsbehovet för färjenäringen på ca 1 miljard SEK.

8.4 Sysselsättningseffekter

Den europeiska färjesjöfarten omfattar totalt ca 1000 färjor med en genomsnittlig kapacitet på 900 passagerare. Med ett antagande om att i genomsnitt 65 personer per fartyg arbetar ombord och iland, kan den totala sysselsättningen uppskattas till ca 65 000 personer inom färjetrafiken. Färjerederierna inom Sveriges Redareförening sysselsätter 4.856 ombordanställda, varav 3 915 utgör manskap och 941 befäl. Med ytterligare ca 1.600 landanställda blir den totala sysselsättningen inom den svenska färjenäringen ca 6.500 personer.

Table 26: Swedish ferries – employed per category, yearly payments incl. social expenses 1997

Färjor 1997	Drift			Intendentur		
	Befäl	Man- skap	Totalt	Befäl	Man- skap	Totalt
Ant. personer	539	990	1529	402	2925	3327
Ant. befattningar	234	430	665	175	1272	1447
Månadslön	20,4	12,5	15,3	13,5	12,4	12,5
Årslönesumma MSEK	131,6	148,3	279,9	65,3	434,4	499,7
Årslönesumma + kostvärde MSEK	153,0	187,5	340,5	81,2	550,2	631,4
Sjöskatt 21% MSEK	32,1	39,4	71,5	17,1	115,5	132,6
Soc. avgifter 32,16% MSEK	49,2	60,3	109,5	26,1	176,9	203,1
Färjor 1997	Samtliga kategorier					
			Befäl	Mansk	Totalt	
Ant. personer			941	3915	4856	
Ant. befattningar			409	1702	2111	
Månadslön			17440	12402	13378	
Årslönesumma, MSEK			196,9	582,6	779,6	
Årslönesumma + kostvärde, MSEK			234,2	737,7	971,9	
Sjöskatt, MSEK			49,2	154,9	204,1	
Soc. avgifter, MSEK			75,3	237,2	312,6	

Källa: Sveriges Redareförening

Den genomsnittliga skatten per person för ombordanställda utgör vid 21% 47.000 SEK. Med högre marginalskatt antar vi att skatteprocenten ökar till 25%, vilket medför en årsskatt på 57.000 SEK per person. Med 16 svenska färjor i trafik på Sverige och i genomsnitt 55 personer i besättningen per färja motsvarar detta en persons katt på 50 miljoner SEK.

European Community Shipowners' Association har gjort en sammanställning av ett antal nationella studier. Deras slutsats är att ca 20.000 direkta arbetstillfällen kommer att försvinna från den europeiska färjenäringen när taxfree upphör, vilket utgör 1/3 av de direkta jobben. Förlusten av direkta arbetstillfällen i Sverige kommer enligt ShipPax att uppgå till ca 1.700 d.v.s. ca 25 % av nuvarande sysselsättning. Vi kan konstatera att den svenska bedömningen av

effekterna på den direkta sysselsättningen ligger lägre än för övriga europeiska länder. Beaktat den relativt stora betydelse som taxfree har för den svenska trafiken verkar antingen den svenska beräkningen vara konservativ eller de andra studierna överdrivna.

Metodmässigt har studierna genomförts på helt olika sätt med allt från teoretiska ansatser baserade på ekonometriska modeller till övergripande bedömningar. ShipPax's studie, genomförd på uppdrag av Sjöfartsverket, bygger på en genomgång av alla linjer med trafik på Sverige med hänsyn tagen till de unika strategiska förutsättningar som råder för de olika trafikområdena liksom de enskilda rederiernas förutsättningar.

Table 27: Abolition of tax-free, estimation of the consequences in number of employees

	Totalt
Landanställda	395
Ombordanställda	1742
- varav intendentur	1220
- varav besättning	522
Summa	2137

Av de drygt 2.100 direktanställda är ca 1.700 svenska arbetstillfällen. Därtill kommer ett betydande antal indirekta arbetstillfällen. Det finns ingen allmänt vedertagen och exakt siffra för de indirekt berörda, men vanligen används en faktor på mellan 4 och 6.

Referenslista

- AKF Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, Danmark, "Economic Consequences in Denmark of Abolishing Duty-free Sales in Intra EU travel", September 1996
- Beijar Hans, "Kvarkentrafiken, Kort kronologisk historieskrivning med betoning på de fartyg, som trafikerat linjerna i Kvarken" samt "Passagerarfartyg och bilfärjor i Kvarkestrafiken 1837 och framåt"
- Centre for Economics and Business Research Ltd, London, "Impact on employment across Europe of the loss of intra-EU duty and tax free retailing", December 1997
- Cruise & Ferry Info, publications from 1992 – 1997
- Cruise & Ferry Info, "Designs 97"
- Danish Duty Free Association, "Konsekvenserne for Danmark af en afskaffelse af det afgiftsfrie salg inden for EU", januari 1998
- Drewry, London, "Fast ferries, shaping the ferry market for the 21st century", October 1997
- Edin, Bertil, PM – "Diskussionsunderlag om slopande av taxfree", SSK-utredningen, december 1997
- European Commission, DGX, Internet information, "Europe Without Frontiers – Taxation: Value Added Tax and Excise Duties", February 1998
- European Community Shipowners' Association, "EU Ferry Industry to be hit hard by loss of duty & tax free sales"
- European Community Shipowners' Association, "Manning on regular EU passenger routes", January 1998
- European Community Shipowners' Association, "State aid guidelines on maritime transport", May 1997
- European Parliament, "The social and economic consequences of abolishing "duty free" within the European Union", October 1997
- Gestgifvaren Utbildning AB, "Effects of abolished duty-/tax-free sales on board ferries – The Swedish case", Göteborg, December 1996
- Handelshøjskolen i Århus, Nationalekonomisk Institut, "Afskaffelse af det afgiftsfrie salg i EU: Danmark", August 1996
- Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Företagsekonomiska Institutionen, "Svenska färjerederier, en översikt och några jämförelser", seminariearbete, 1994
- IDFC, AFCOHT, "Contribution of Duty- & Tax-Free Sales to the EU and its citizens", September 1997

Infraplan AB, Talentek Oy, "Transportlänk Kvarken – studie av färjetrafiken sommaren och hösten 1997", december 1997

ISL, Bremen, "Folgen der Abschaffung des Duty-Free-Verkaufs innerhalb der EU für die deutsche Fähr- und Duty-Free-Verkaufs-Schiffahrt", Im auftrag der European Travel Research Foundation (E.T.R.F), January 1997

Kom.dep, "Om sjöfartspolitiken", bilaga till regeringsbeslut den 6 nov 1997

Kom.dep, "Redovisning av uttalande om Kvarkestrafiken"

Kom.dep, "Öresundsförbindelsen och Citytunnel", maj 1997

Kvarkenrådet, "Kvarkestrafikens ekonomiska effekter"

Ministry of Finance, Belgium, "The abolition of tax-free sales", March 1998

P&O, "Duty and tax-paid sales after 1 July 1999 – likely scenarios "The Chaos Syndrome"

PRV, Årsredovisningar

SCB

- T45 "Utrikes och inrikes varutrafik på fartyg"
- T30 "Varutransporter med lastbil och järnväg"
- transportsätsstatistik från 1994
- Statistisk Årsbok 1998

ShipPax Information, "Taxfree – betydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar", 1996 och 1997

Shipping Economist, Nordic Markets

Shipping Intelligence Weekly

Sjöfartens Analys Institut

- "Den sjöfartstekniska utvecklingen inom RoRo-, Ropax-, färje- och containersjöfarten, 1996
- "Den svenska rederinäringens konkurrenskraft", maj 1996
- "Tax free or not tax free?", fax december 1997
- Market reports 1996-1997
- Morgondagens Kvarkestrafik, en analys av möjligheter och hot", februari 1998
- "North European shipping entrance fees and cost structure", November 1996
- "Shipping a Theoretical Framework ", 1996
- "Shipping Trade and Ports", 1996
- "The shipping markets", 1996
- "The European Ferry Markets 1995", November 1995

- ”The Swedish Marine Industry ”, 1996
- Sjöfartsverket, ”Vägval i Gotlandstrafiken, översyn av färjetrafiken på Gotland”, juni 1992
- Skatteförvaltningen: Nyhetsbrev Punktskatter, Nya regler för alkoholskatt
- Skatteministeriet, Departementet, Danmark, ” Vurdering af virkningerne af opphor af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande, 1.juli.1999”, December 1997
- SOU 1995:42, ”Framtidsanpassad Gotlandstrafik”
- SOU 1997:94, Betänkande från Transportbidragsutredningen, ”Konkurrensneutrala transportbidrag”
- SOU 1997:171, ”Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft”, Betänkande 1 av utredningen om sjöfartens struktur- och kapacitetssituation
- SOU 1998:18, ”En gräns – en myndighet?”
- Statistics Finland, Road Transport, 1993 – 1996
- Statistisk sentralbyrå, Norge, ”Godstransporter med lastebil over grensen 1996”.
- Seatrade, Review Monthly October 1997
- Swetra International AB, ”Market research of potential flows of goods for ferry traffic between Oxelösund and Gdansk”
- The Helsinki Research Institute for Business Administration, Helsinki, ”The Impact of the abolition of Intra-EU duty and tax-free allowances on the Finnish ferry industry”, 1996
- Trafikministeriets Publikationer, ”Betänkande av arbetsgruppen för färjetrafik över Kvarnen”
- Umeå Universitet, Cerum, ”En samhällsekonomisk analys av färjetrafik på Kvarnen”, 1997
- Övrigt
 - Informationsmaterial från rederierna, prislistor etc.
 - Intervjuer

Bilaga kapitel 3: Trafiken på Sverige 1993-1997

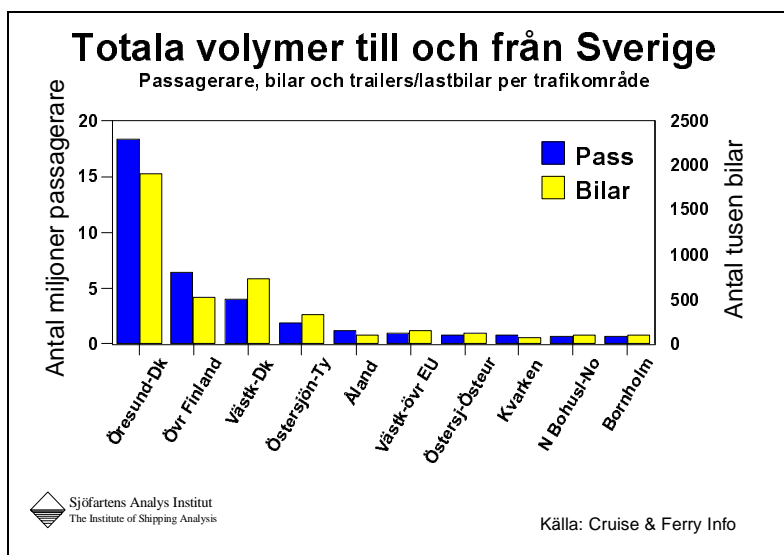
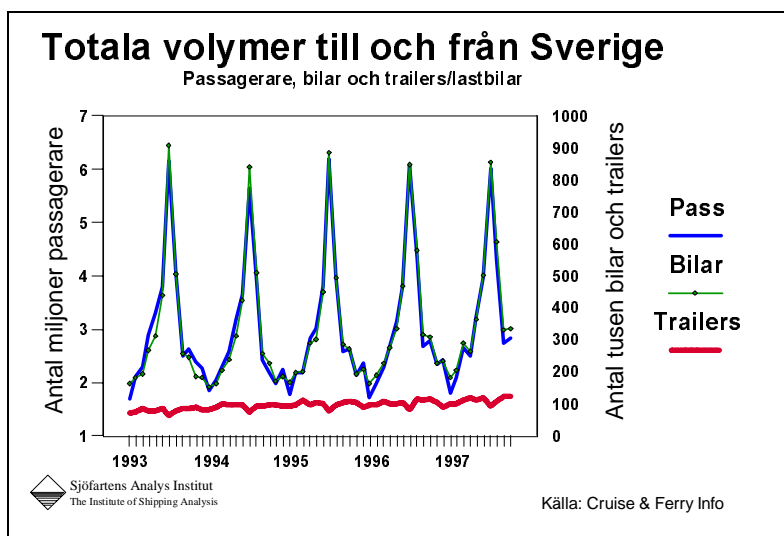


Figure 24 Total volumes to and from Sweden 1993-1997

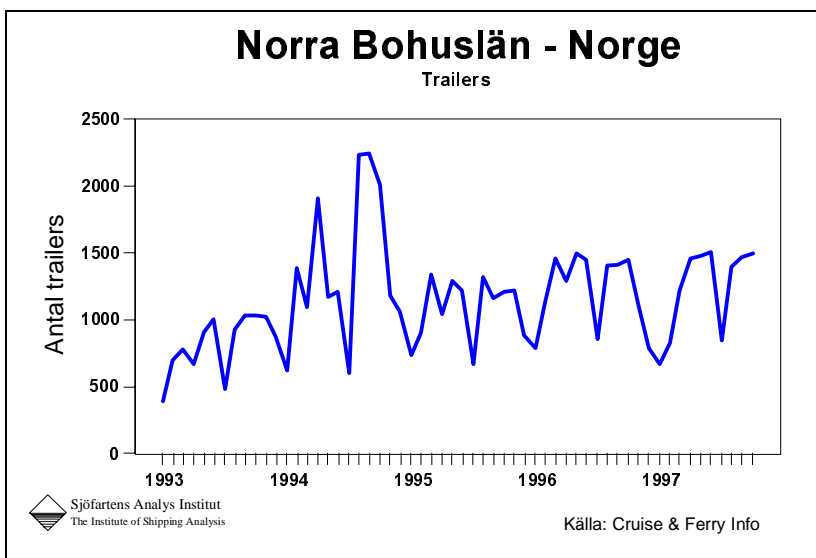
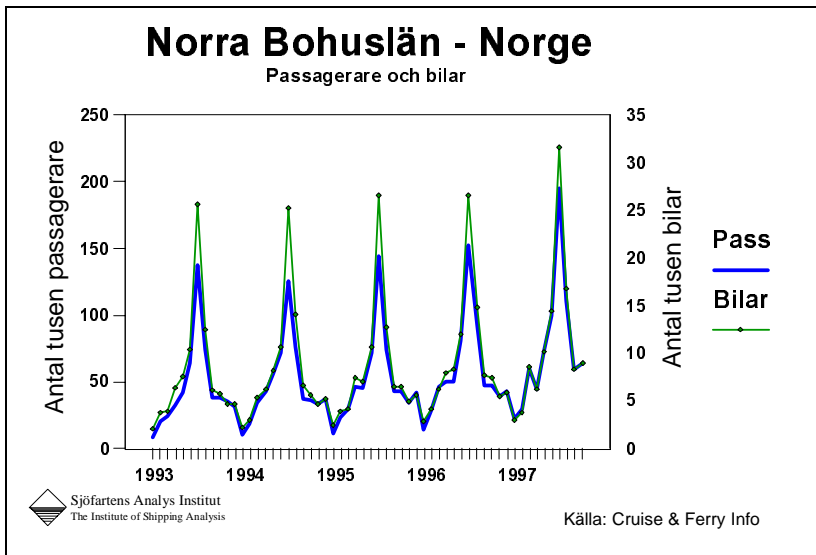


Figure 25 Traffic – range Norra Bohuslän – Norway 1993-1997

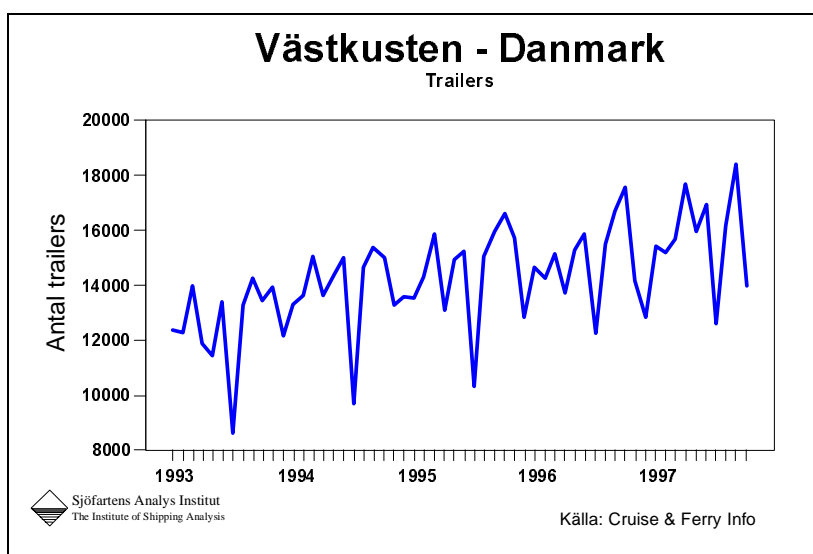
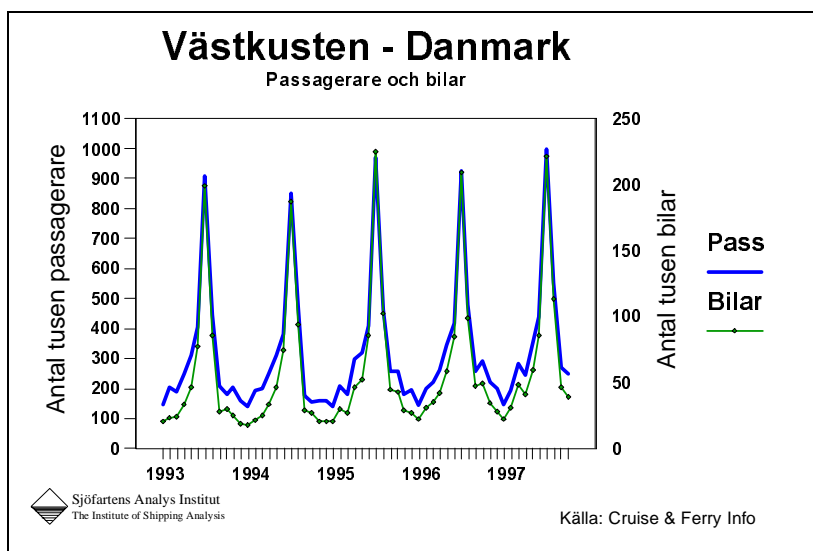


Figure 26 Traffic – range West coast of Sweden - Denmark 1993-1997

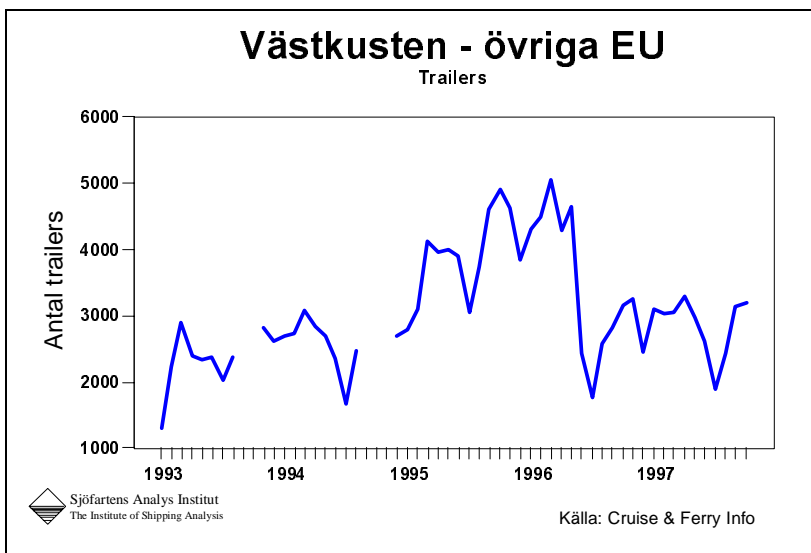
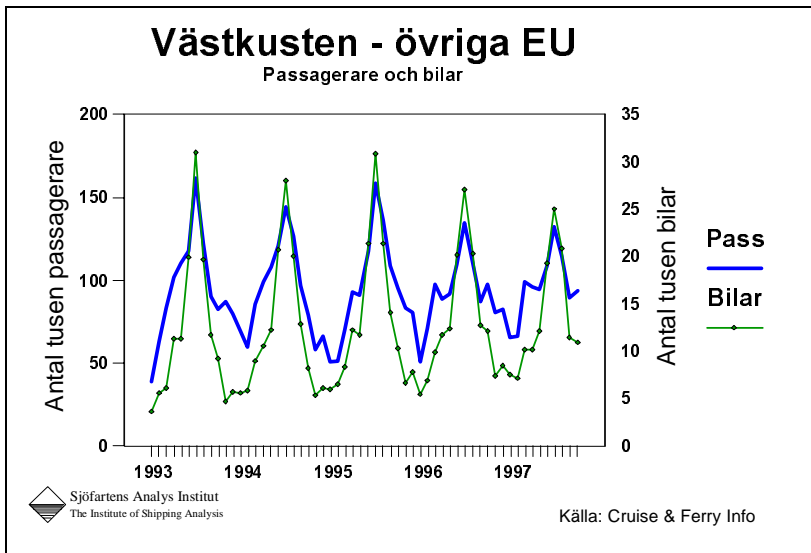


Figure 27 Traffic – range West coast of Sweden - other EU 1993-1997

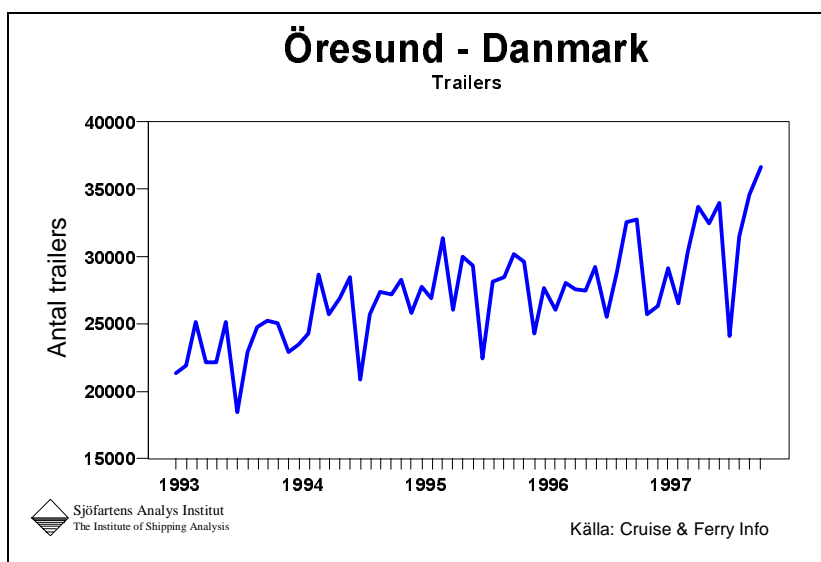
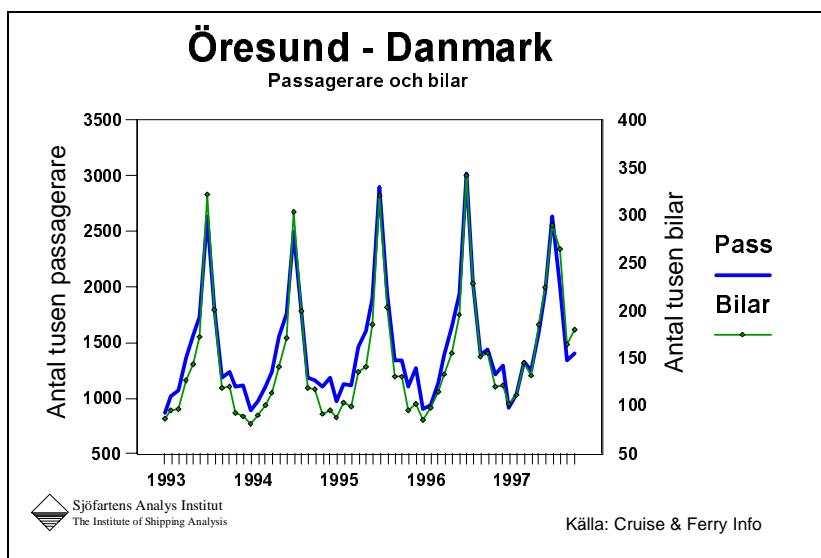


Figure 28 Traffic – range Öresund – Denmark 1993-1997

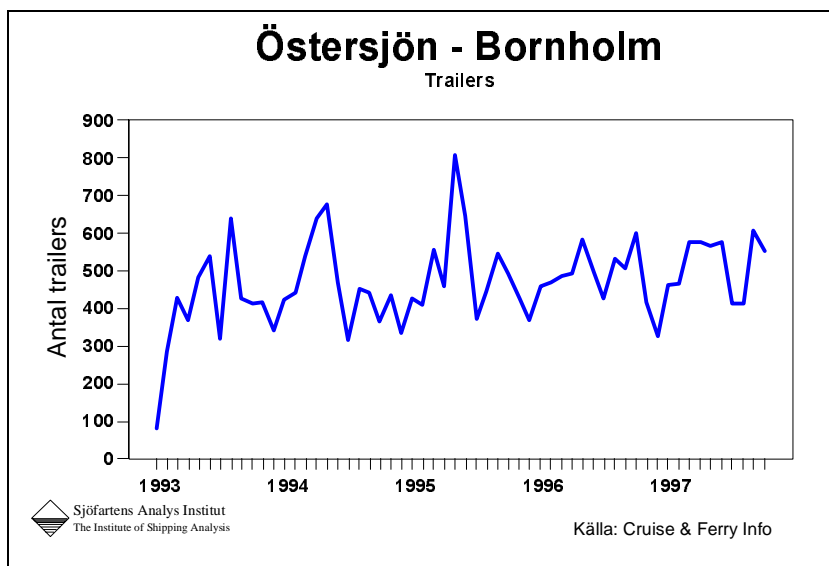
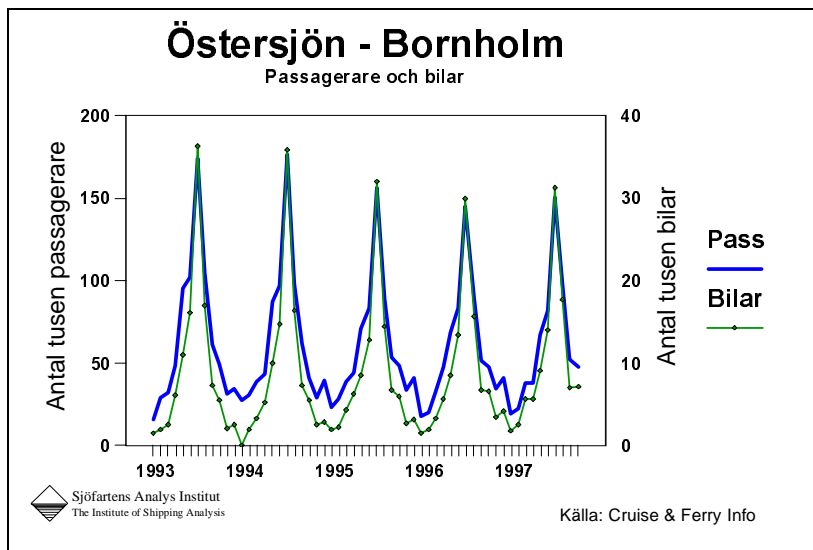


Figure 29 Traffic – range Baltic sea: Sweden - Bornholm 1993-1997

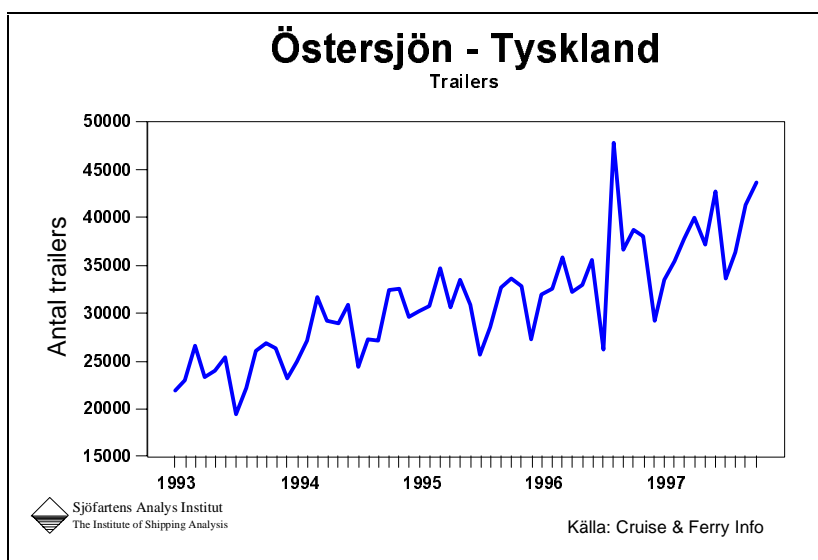
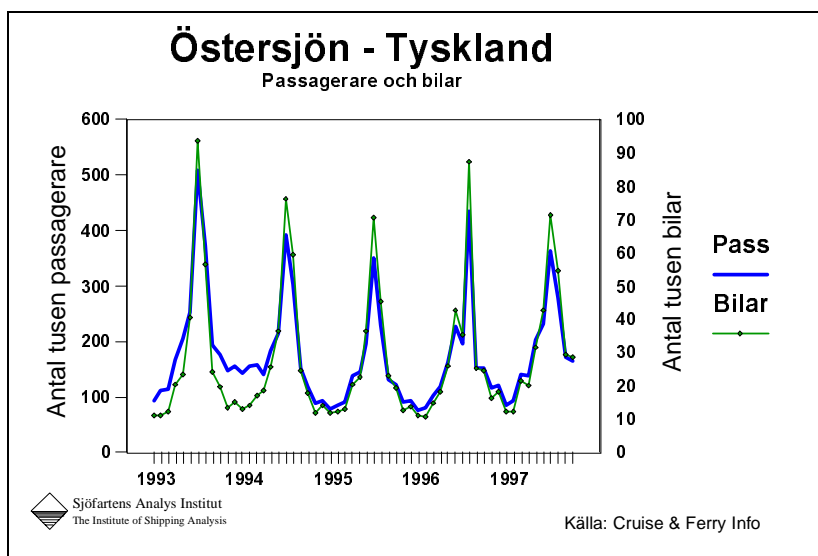


Figure 30 Traffic – range Baltic sea – Germany 1993-1997

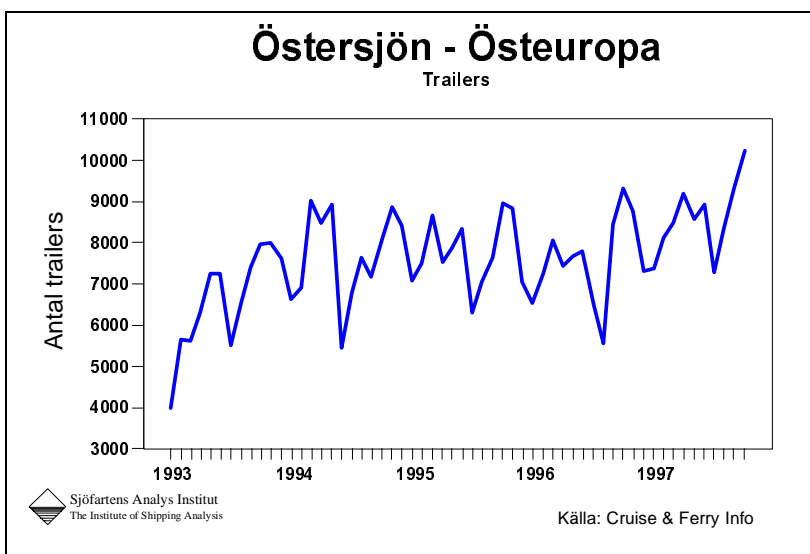
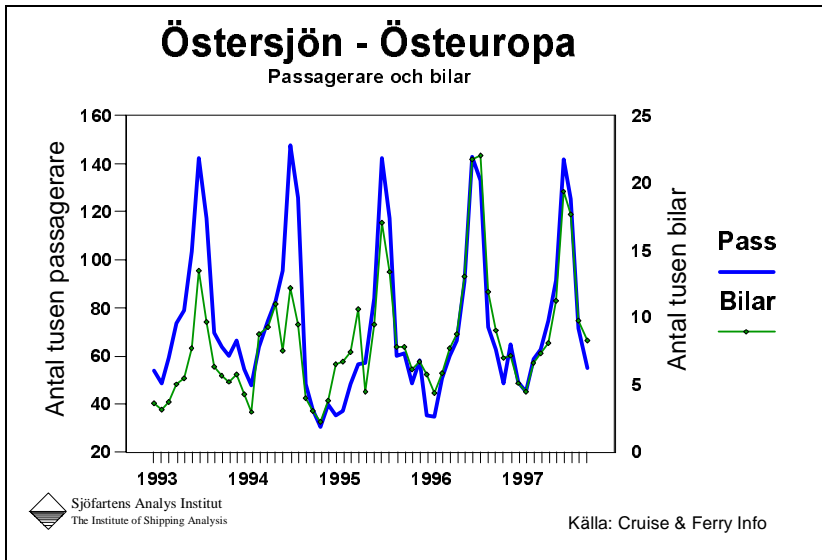


Figure 31 Traffic – range Baltic sea – East Europe 1993-1997

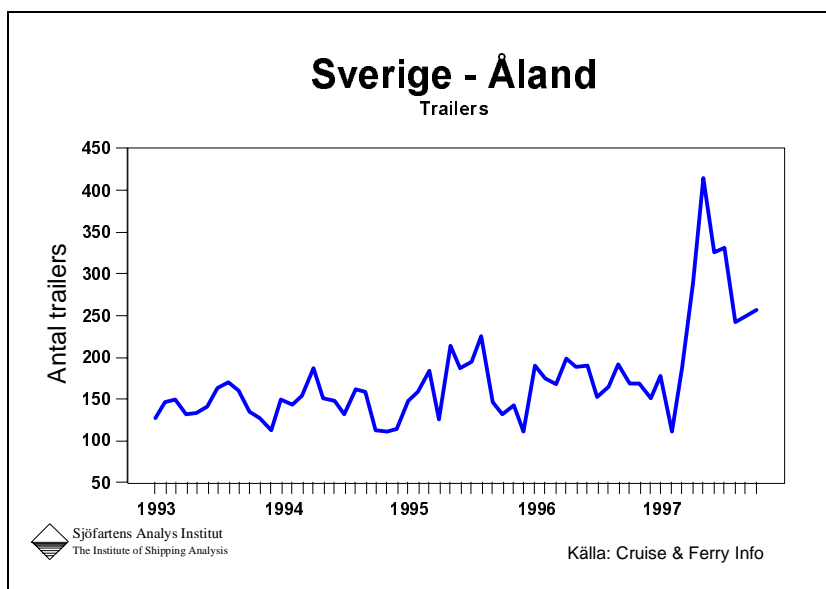
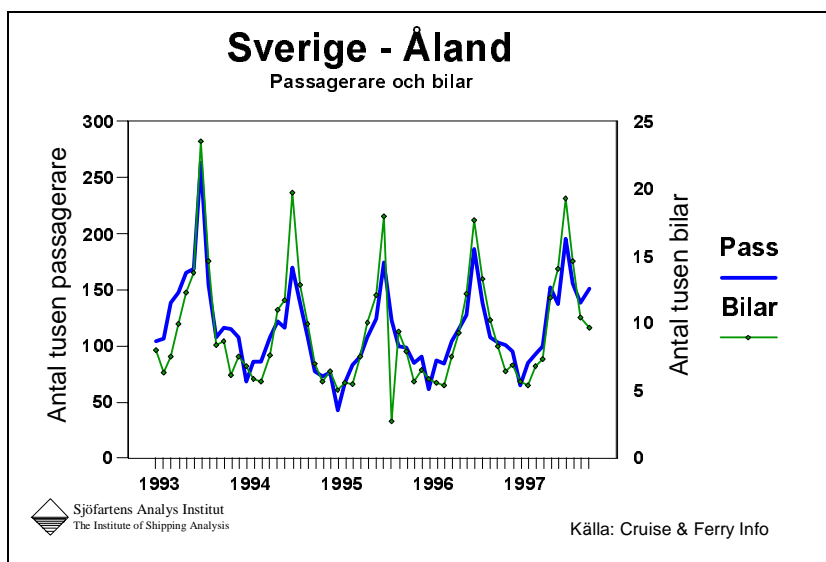


Figure 32 Traffic – range Sweden - Åland 1993-1997

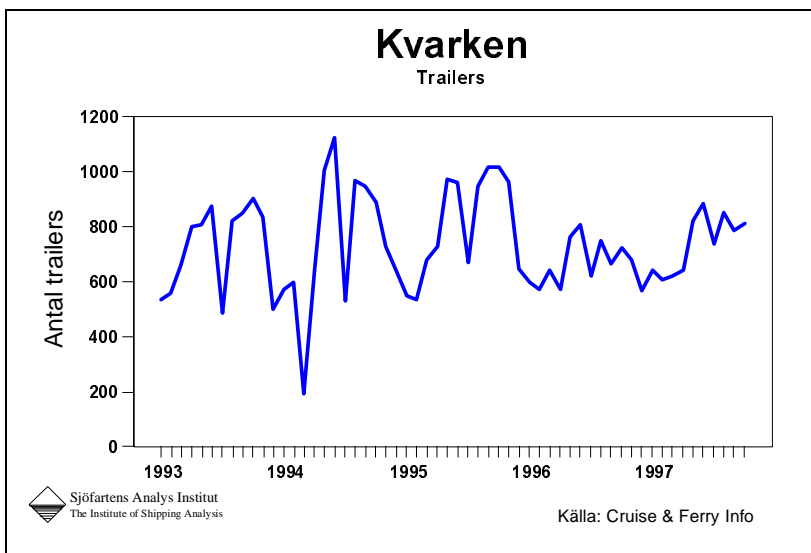
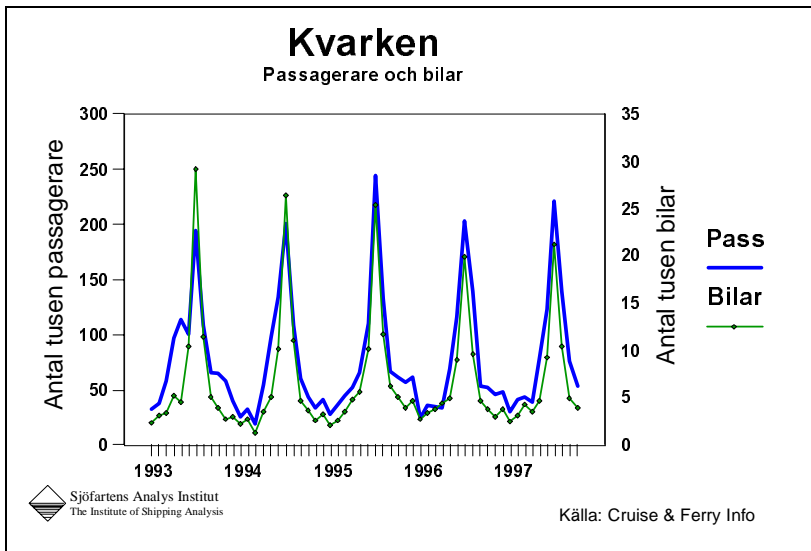


Figure 33 Traffic over the Gulf of Bothnia (Kvarken) 1993-1997

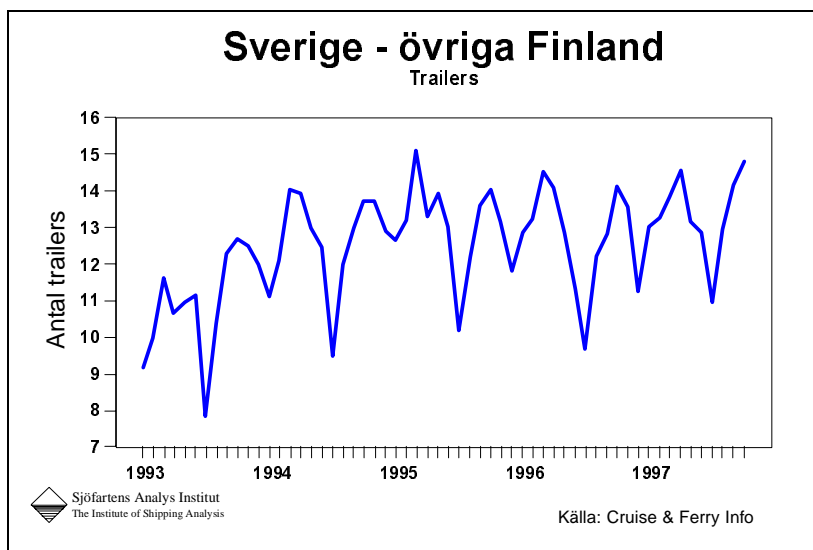
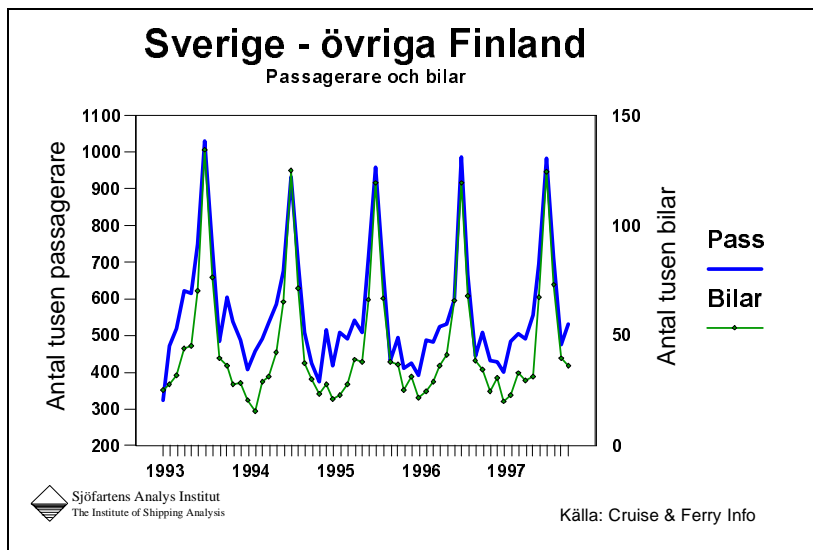


Figure 34 Traffic – range Sweden – other Finland 1993-1997

BILAGA KAPITEL 5: SVENSKA FÄRJEREDERIER - KAPITALSTRUKTUR OCH RESULTAT 1992-1996

Table 28 Turnover 1992-1996 (1000 SEK)

Omsättning (tkr)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link Rederi	243337	307341	369438	415058	395836
Polferries AB	0	0	0	4567	10312
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	29172
SeaCat AB	0	73598	109939	133169	2040
Rederi Allandia	75772	80172	76768	75083	77824
Lion Ferry AB	397191	390761	370474	445697	512580
Scandlines AB	1116300	1221000	1060000	1183600	1183200
SeaWind Line AB	39167	31056	30367	39062	42335
EstLine AB	0	224082	238314	150075	191351
Silja Line AB	353490	392123	490099	507873	521674
Stena Line AB	7979000	9041000	9460000	9436000	9214000

Table 29 Number of employees 1992-1996

Anställda (antal)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	29	159	156	151	153
Polferries AB	0	0	0	17	20
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	89
SeaCat AB	0	62	85	141	0
Rederi Allandia	15	13	23	69	68
Lion Ferry AB	456	407	383	440	373
Stena Line AB	8375	7811	8352	8470	9027
Scandlines AB	1577	1331	1212	1200	1188
SeaWind Line AB	60	59	59	95	99
EstLine AB	0	78	88	101	49
Silja Line AB	1112	1397	1408	1385	1436

Table 30 Total assets 1992-1996 (1000 SEK)

Balansomslutning (tkr)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	659211	678085	753918	605846	556239
Polferries AB	0	0	0	4848	5468
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	9190
SeaCat AB	0	58093	59403	53386	47571
Rederi Allandia	10491	10463	6564	9777	12260
Lion Ferry AB	97003	121916	97464	83595	168415
Stena Line AB	8138000	8896000	9222000	9010000	10003000
Scandlines AB	1442100	748000	762400	832200	1282700
SeaWind Line AB	6185	94766	89731	102719	97226
EstLine AB	0	43931	34794	21890	28093
Silja Line AB	174915	227915	214545	204159	188850

Table 31 Profit margin 1992-1996 (%)

Vinstmarginal (%)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	22,29	24,14	39,46	34,18	33,68
Polferries AB	0	0	0	-28,07	0,46
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0,01
SeaCat AB	0	-13,44	2,56	1,7	-1304,31
Rederi Allandia	1,57	1,72	-11,03	1,51	1,68
Lion Ferry AB	5,11	1,41	-1,46	-16,47	-13,22
Stena Line AB	11	9,63	10,21	6,16	-0,31
Scandlines AB	10,84	22,76	11,1	15,78	14,39
SeaWind Line AB	0,05	22,72	15,19	9,26	8,99
EstLine AB	0	0,04	0,06	0,29	0,21
Silja Line AB	-1,33	-2,53	1,98	1,46	0,41

Table 32 Profit after financial items/income and expenses 1992-1996
(1000 SEK)

Resultat ef. fin.netto tkr	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	14567	11295	114854	14264	105630
Polferries AB	0	0	0	-1596	3
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	3
SeaCat AB	0	-14936	2788	1544	-30447
Rederi Allandia	838	1211	-8661	911	1165
Lion Ferry AB	19686	4708	-6154	-75035	-75231
Stena Line AB	212000	273000	502000	201000	-448000
Scandlines AB	23500	268000	115900	184700	168600
SeaWind Line AB	20	821	-870	-80	2
EstLine AB	0	48	-9	416	306
Silja Line AB	-11328	-14824	7106	6009	40

Table 33 Return on total assets 1992-1996 (%)

Avkastning totalt kapital (%)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	8,22	10,94	19,33	23,41	23,96
Polferries AB	0,00	0,00	0,00	-31,68	0,87
TT-Line Highspeed	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
SeaCat AB	0,00	-17,03	4,75	4,24	-55,93
Rederi Allandia	11,40	13,18	-129,06	11,60	10,66
Lion Ferry AB	20,95	4,53	-5,57	-87,83	-40,26
Stena Line AB	10,78	9,79	10,47	6,45	-0,28
Scandlines AB	8,39	37,16	15,43	22,44	13,27
SeaWind Line AB	0,32	7,44	5,14	3,52	3,91
EstLine AB	0,00	0,20	0,45	2,02	1,44
Silja Line AB	-2,70	-4,36	4,53	3,65	1,14

Table 34 Solvency ratio 1992-1996 (%)

Soliditet (%)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link Rederi AB	21,11	21,68	16,14	16,62	15,47
Polferries AB	0	0	0	3,13	7,44
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0,57
SeaCat AB	0	8,71	11,94	15,34	11,66
Rederi Allandia	40,3	45,77	15,23	14,21	12,68
Lion Ferry AB	8,55	26,74	7,02	2,68	1,05
Stena Line AB	10,81	24,37	30,25	29,37	24,64
Scandlines AB	21,34	54,81	54,72	52,16	33,92
SeaWind Line AB	2,79	16,02	16,22	14,11	14,91
EstLine AB	0	0,18	0,11	1,43	1,85
Silja Line AB	7,04	5,46	0,89	0,96	1,07

Table 35 Number of times interest earned

Räntetäckningsgrad (ggr)	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	1,37	1,18	4,71	1,11	4,81
Polferries AB	0	0	0	-26,52	1,04
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0
SeaCat AB	0	-1,96	83	3,14	-6,93
Rederi Allandia	3,33	8,17	-44,83	5,07	9,15
Lion Ferry AB	31,86	6,76	-7,57	-45,58	-9,14
Stena Line AB	1,32	1,46	2,08	1,53	-0,07
Scandlines AB	1,24	27,9	65,44	88,95	100,24
SeaWind Line AB	0	1,13	0,84	0,98	1
EstLine AB	0	2,09	0,95	16,41	4,09
Silja Line AB	-0,72	-2,04	3,71	5,15	1,02



Kommittédirektiv

Sjöfartens struktur- och kapitalsituation

Dir.
1997:37

Beslut vid regeringssammanträde den 15 maj 1997.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall mot bakgrund av den fastlagda närings- och sjöfartspolitikerna närmare utreda den svenska rederinäringens struktur, kapitalförsörjning och allmänna företagsvillkor främst när det gäller små och medelstora rederier.

De svenska färjerederierna påverkas när avvecklingen av taxfreeförsäljningen genomförs inom EU den 1 juli 1999. Utredaren skall, utifrån tillgängliga svenska och utländska bedömningar av effekterna av denna avveckling, närmare värdera behovet av eventuella åtgärder för att trygga den svenska transportförsörjningen och den svenska färjesjöfarten.

Utredaren skall lägga fram förslag till ett samlat handlingsprogram för att utveckla den svenska sjöfarten.

Bakgrund

Delar av de långsiktiga konkurrensförutsättningarna för den svenska handelssjöfarten lades fast av riksdagen i december 1996 i enlighet med regeringens förslag (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Beslutet innebär att staten medverkar till att skapa rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelsflottan. Detta skall ske genom ett aktivt internationellt engagemang och ett mer långsiktigt nationellt ansvar. Regeringen uppmärksammade samtidigt riksdagen på att det dock fortfarande finns olösta frågor som kan kräva statligt

engagemang. Sjöfartspolitiska utredningen lyfte i sitt betänkande Svensk Sjöfart Näring för framtiden (SOU 1995:112) fram två problem som ansågs särskilt väsentliga att utreda. Det ena berörde struktur- och lönsamhetsfrågor för den svenska handelsflottan. Utredningen menade att dessa frågor är viktiga att belysa mer ingående. Det andra problemet är hur bl.a. kapitalförsörjningen skulle kunna förbättras främst för små och medelstora rederier. Utredningen föreslog temporära åtgärder.

Regeringen angav i 1997 års budgetproposition (prop. 1996/97:1) att sjöfartsnäringsens struktur- och kapitalförsörjningssituation tillhör den grupp av frågor som bör studeras mer ingående innan staten tar ställning till eventuella åtgärder på detta område. Regeringen påpekade också att rederinäringens struktur, med ett stort antal små rederier och ett fåtal större, även aktualiserar behovet av fortsatta åtgärder från branschens egen sida. För statens del är det samtidigt av intresse att kunna bedöma om de generella näringspolitiska instrumenten kan bidra till att på sikt skapa ökade förutsättningar för förbättrad tillväxt och lönsamhet. Det föreligger, betonade regeringen, även ett behov av att mer ingående kartlägga och värdera hur konkurrensbilden inom EU ser ut när det gäller anskaffning av bl.a. kapital samt hur andra länders stödpolitik på detta område är utformad.

Färjerederierna står inför betydande struktur- och lönsamhetsförändringar som främst beror på EG:s beslut om att avveckla taxfreeförsäljningen. I december 1996 överlämnade Sjöfartsverket en rapport, "TAXFREE – betydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar", till regeringen i vilken effekterna av ett slopande av taxfreeförsäljningen från den 1 juli 1999 redovisas.

Enligt rapporten reser årligen nästan 40 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige och ca 1,5 miljoner lastfordon och nästan 400 000 järnvägsvagnar fraktas på färjorna. Enligt rapporten uppstår betydande negativa sysselsättningseffekter och avsevärda förändringar kan komma att äga rum i trafiken till och från Sverige när försäljningen upphör.

Uppdraget

En särskild utredare skall mot bakgrund av den fastställda närings- och sjöfartspolitiken närmare utreda dels vissa strukturella frågor som berör den svenska handelssjöfartens långsiktiga konkurrenskraft dels trafikförsörjningsfrågor som berör den svenska utrikeshandels transporter.

1. Utredaren skall kartlägga främst de små och medelstora rederiernas struktur och lönsamhet. Utredaren skall analysera orsakerna till lönsamhetsproblemen och klarlägga problem som berör nyetablering av rederier samt ange vilka åtgärder som kan vara lämpliga att vidta från branschens sida och om behov även kan anses finnas av åtgärder från statens sida. Utredaren skall även utreda om det s.k. partrederisystemet kan utvecklas. Utredaren skall samråda med den nyligen inrättade Småföretagsdelegationen (N 1996:04) och övriga berörda.

2. Utredaren skall vidare kartlägga regler om kapitalförsörjning och statsstöd i bl.a. EU:s medlemsstater och undersöka hur dessa regler och andra allmänna företagsvillkor påverkar den svenska sjöfartens konkurrenskraft samt, om så krävs, föreslå åtgärder förenliga med EG:s statsstödsregler inklusive det s.k. sjunde varvsdirektivet. Utredaren skall beakta av EG-kommisionen antagna riktlinjer för statsstöd till sjöfarten samt samråda med berörda myndigheter och övriga intressenter.

3. Utredaren skall slutligen, utifrån den av Sjöfartsverket överlämnade rapporten och annat tillgängligt underlag, göra en samlad analys av de effekter som avvecklingen av taxfreeförsäljningen skapar för industrin och färjesjöfarten. Det är av särskild vikt att effekterna för exportindustrin kartläggs. Utifrån den samlade analysen skall en värdering göras av om det finns behov av att införa åtgärder för att trygga trafikförsörjningen.

Utredaren skall studera förhållandena i Finland, Danmark och Tyskland och undersöka om dessa länder avser att vidta åtgärder i syfte att mildra effekterna av avvecklingen av taxfreeförsäljningen. Utredaren skall samråda med bl.a. turistnäringen samt med myndigheter och övriga berörda organ.

För uppdraget gäller att utredaren skall lägga fram ett samlat handlingsprogram för att utveckla den svenska sjöfarten. Programmet skall ge nödvändig långsiktighet och uppfylla kravet på rimliga konkurrensvillkor i enlighet med riksdagens beslut och vara finansierat. Utredarens förslag till åtgärdsprogram får inte omfatta skattefrågor. Utredaren är dock oförhindrad att analysera vilka effekter det generella skattesystemet i sin helhet har på sjöfartsnäringen.

Övrigt

Uppdraget skall redovisas senast den 15 juni 1998. För uppdraget så vitt avser punkterna 2 och 3 skall en delredovisning ske senast den 20 januari 1998.

För arbetet gäller regeringens direktiv till kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50), om att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124) samt att redovisa konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet (dir. 1996:49). Utredaren skall också beakta regeringens beslut om systematisk genomgång av företagsregler (N94/ 1214).

(Kommunikationsdepartementet)