



CENTER FOR REGIONAL- OG TURISMEFORSKNING

Analyse af godsstrømme og turismeforhold på Bornholm

Seminar, CRT, Nexø

7. nov. 2013

Carl Henrik Marcussen

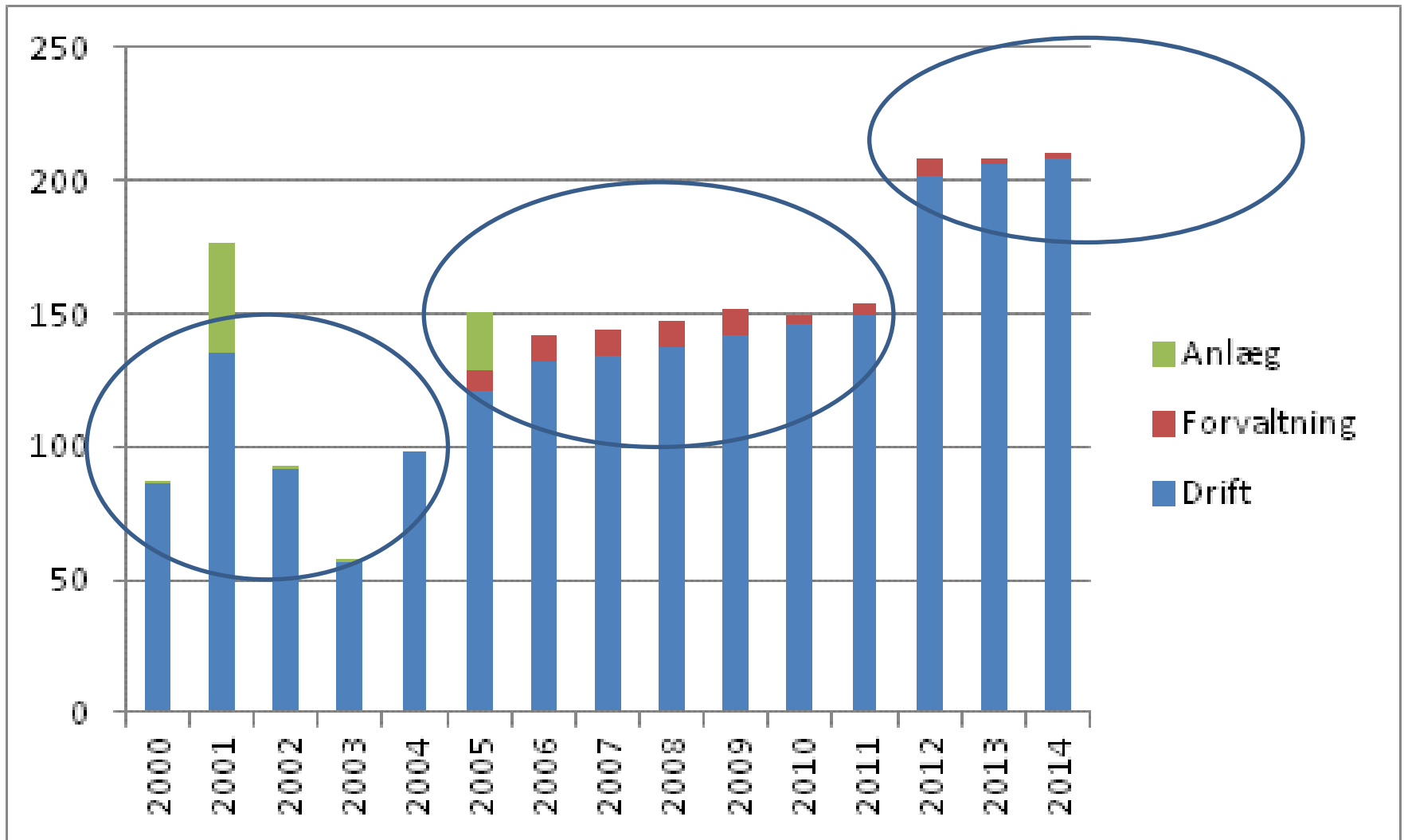
Anders Hedetoft

Anja Bach-Jensen

Dagsorden

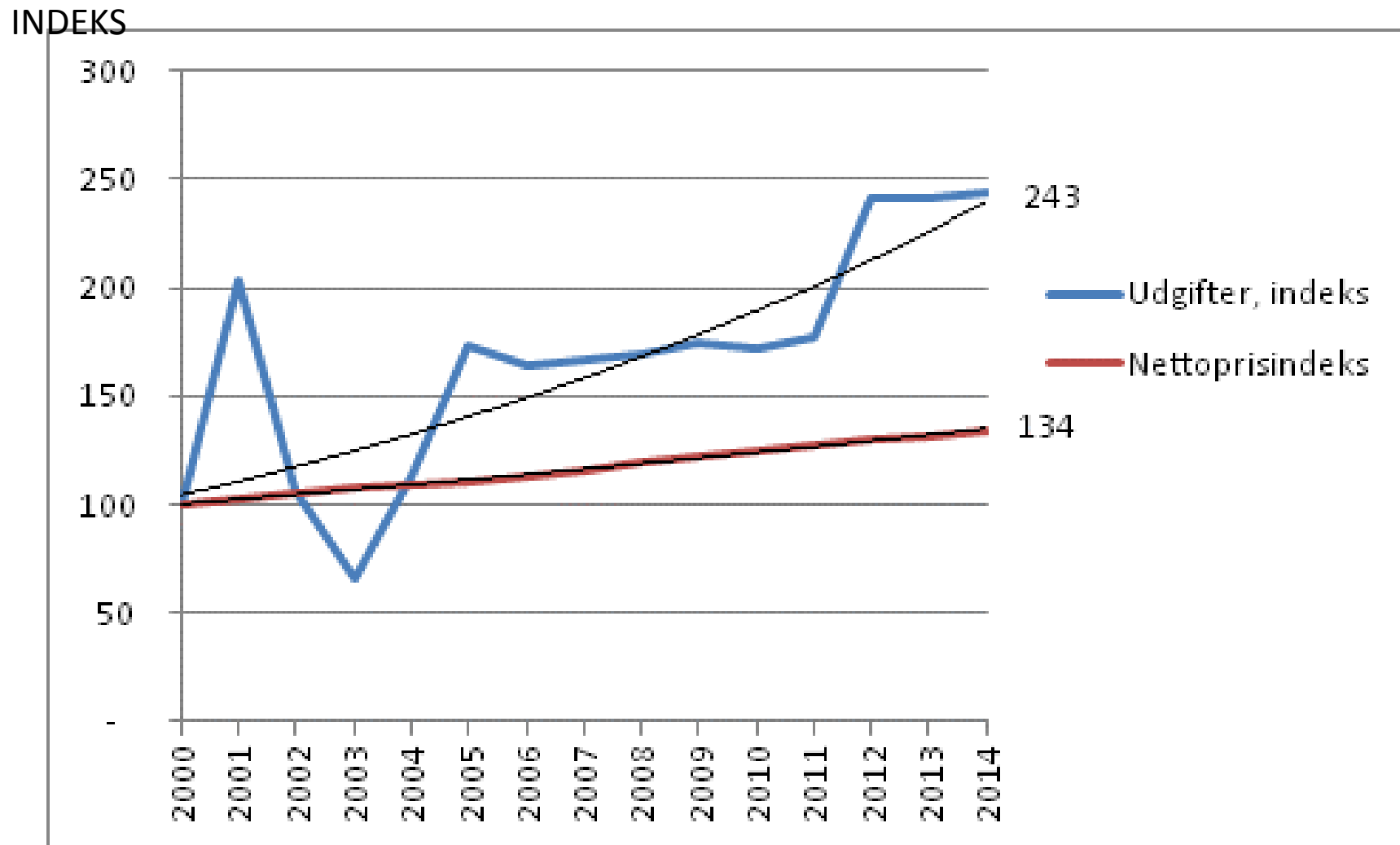
1. Talmæssig belysning v/CHM (udviklingen i finanslovsbevillingen, priserne mm)
2. Indtryk fra interviewrunde med godserhvervet - og evt. supplerende tal v/AH
3. Indtryk fra interviewrunde med turismeerhvervet - og evt. supplerende tal v/ABJ
4. Diskussion omkring hvordan det nuværende niveau for bevilling udnyttes optimalt?

Udvikling i finanslovsbevillingen



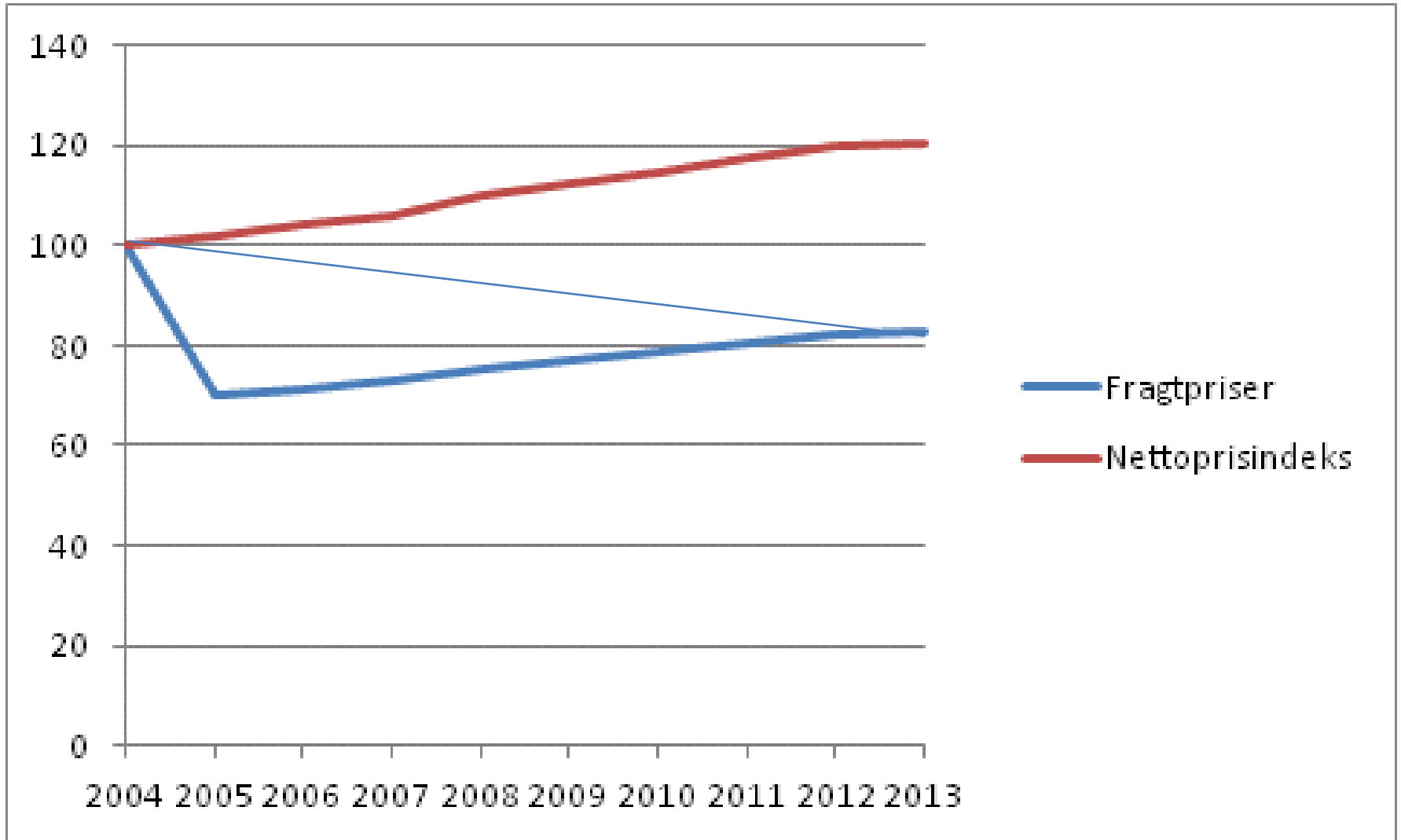
2000-2004: ~100 mio. p.a.; 2005-2011: 150 mio. p.a.; 2012-...: 200 mio.+ p.a. ₃

CRT Udvikl. i finanslovsbevillingen: Indeks

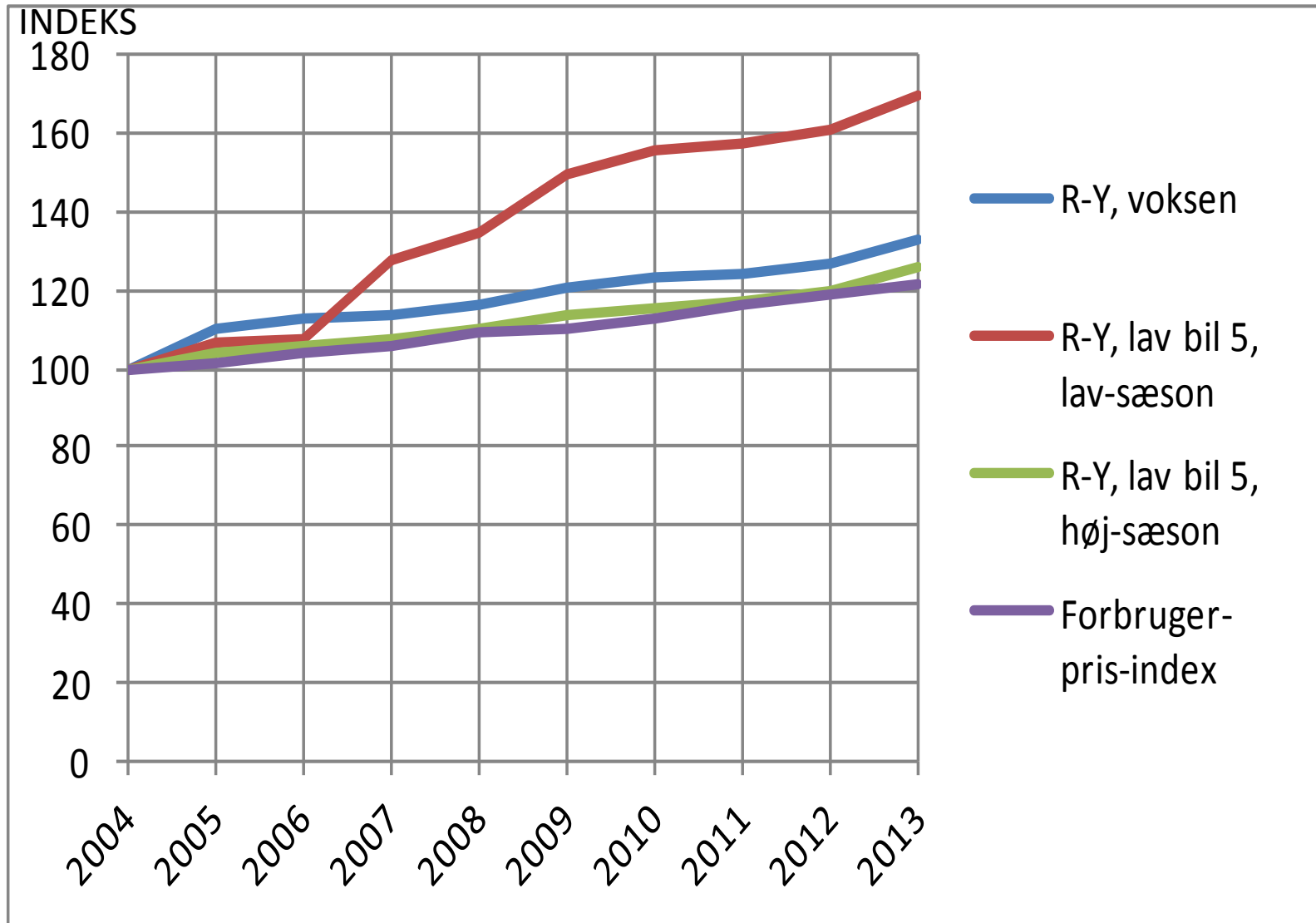


Udviklingen i fragtraterne

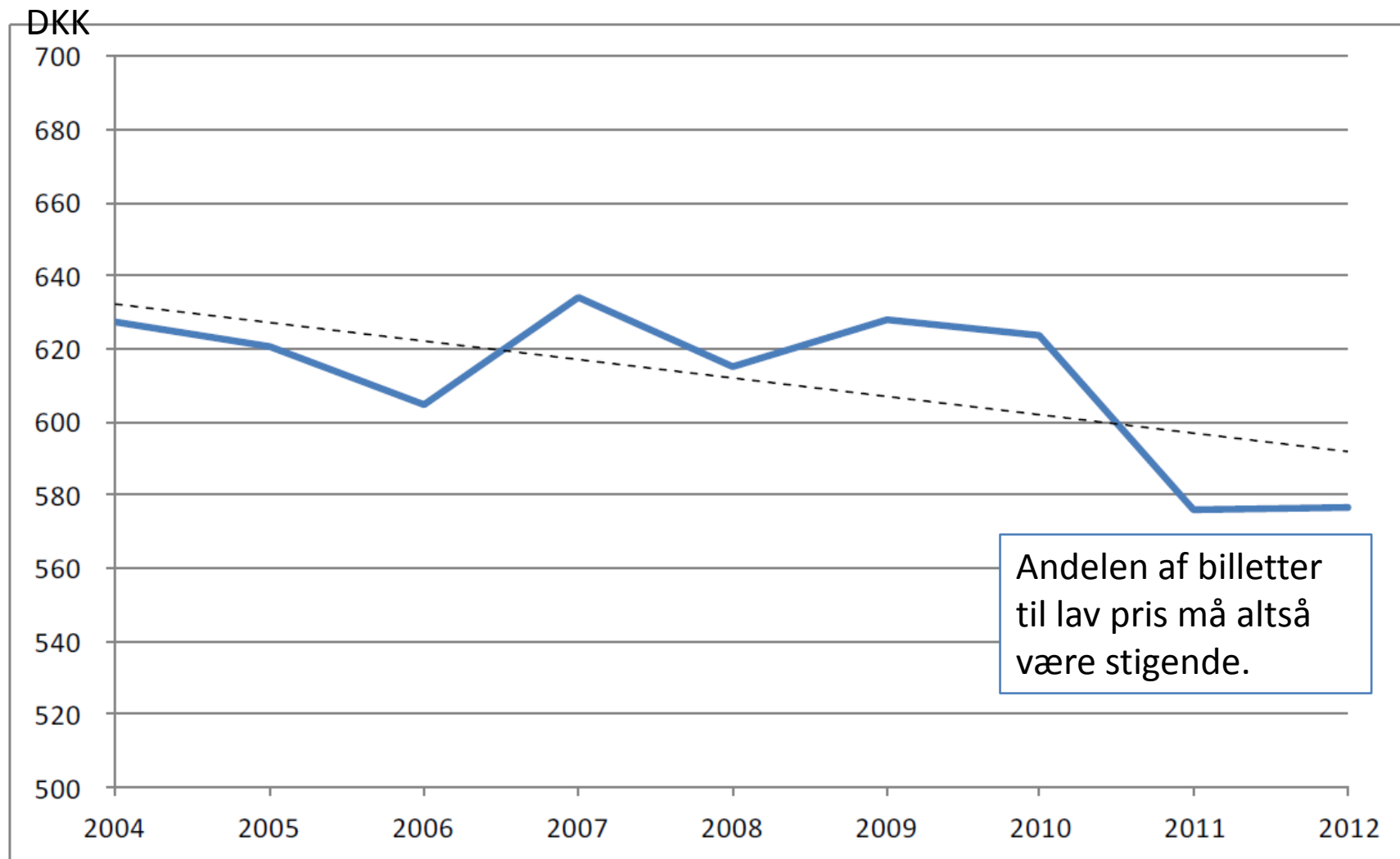
INDEKS



Prisudvikling (std.) - passagerer



Figur 39 Realiserede gennemsnitspriser for bil+5 (Ystad-ruten) i 2012-priser



Kilde: Baseret på data fra Trafikministeriet.

Antallet af skibe

Før: 3

Nu: 4 (deraf hele 2 HF'er)

Fremover: ? (4 .. eller 3 ?)

Max. pax, RY, fx: $5*2*1400(LC)+2*2*1500(PA)=20.000$
(muligt med 3 skibe, max. pax ~2012, jf. s. 65)

Tiderne, RY: fr-lø-sø-ma: Turis.. Ti-on-to: Gods
(altså fx ~12.30 afg. fr-ma og ~20.30 afg. ti-to)

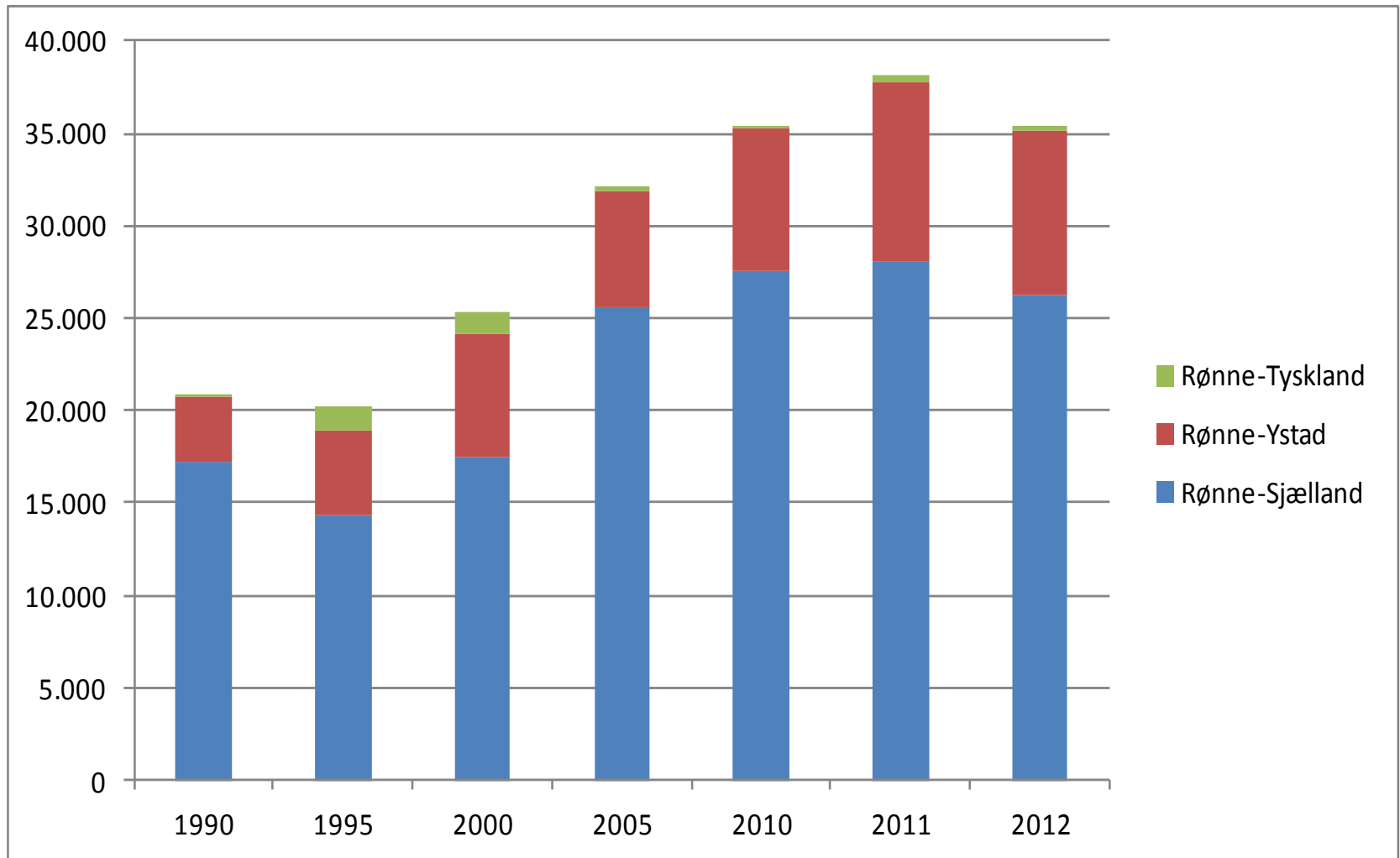
CRT Plads til både gods og passagerer?



Godstransport

- Stigende godstransport (+64% fra 1998 til 2012)
- Seneste år: Stagnerende transport på Køge, svagt stigende på Ystad.
- I 2011 overgang til enkeltrettet godsfærge.
 - Større kapacitet
 - Vanskeligt at være klar med al gods til eftermiddag
 - Derfor behov for også at sende gods via Ystad

Antal lastbilenheder pr. år



Tommelfingerregel: cirka 100 enheder pr. dag. 75 % via Køge

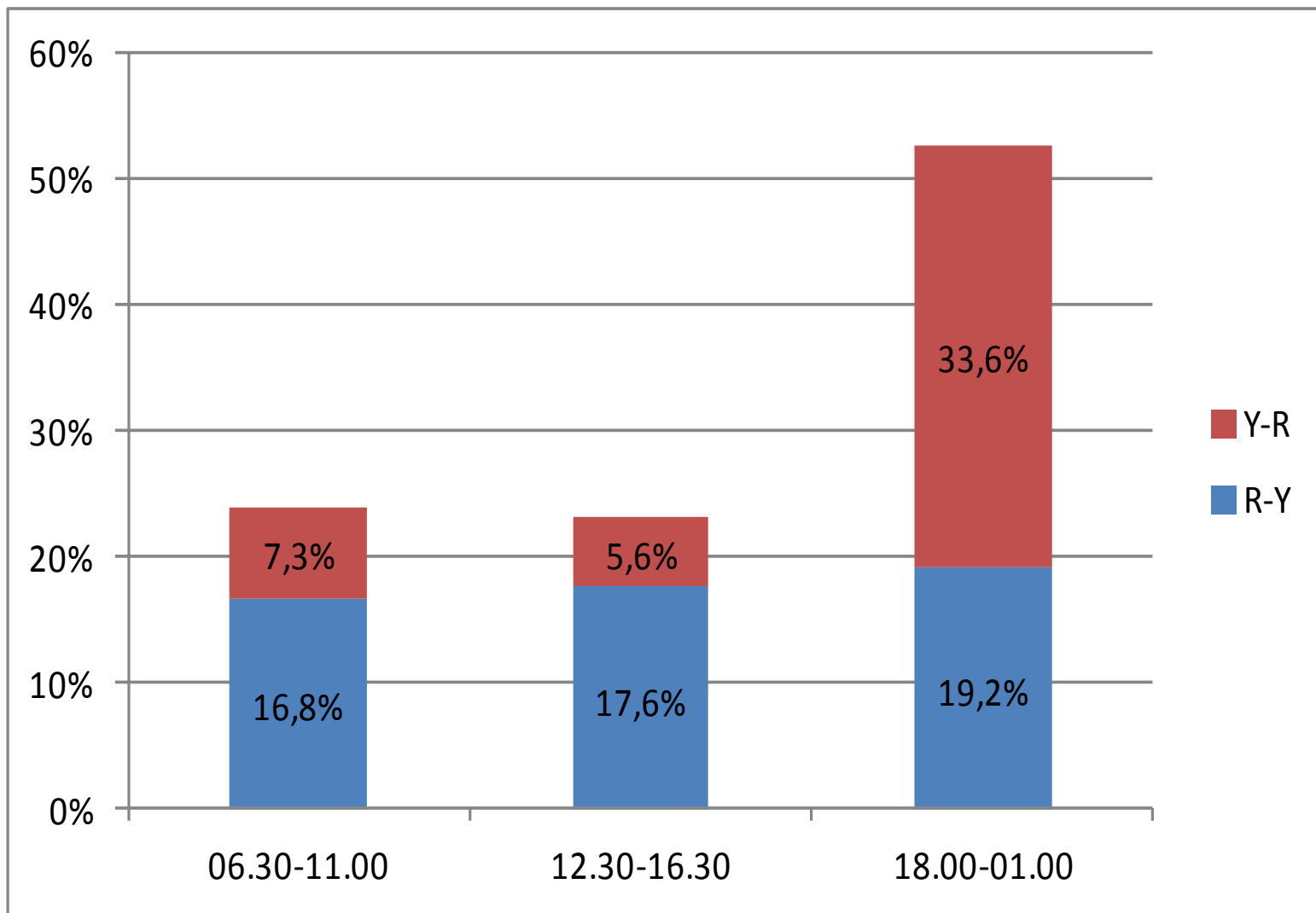
Gods: Underliggende mønstre

- Der kommer flere lastbiler til Bornholm via Køge end der forlade øen af samme rute.
- Der går flere lastbiler fra Bornholm til Ystad end der kommer til øen af samme rute
- Sandsynligvis vælger en række udenøse vognmænd at forlade øen hurtigst muligt (via Ystad) når de har afleveret deres last.
- Der kommer mere gods til Bornholm end der forlader øen. Det betyder at ca. 40% af enhederne er tomme når de forlader øen.

Gods via Ystad

- Godset er nogenlunde jævnt fordelt hen over året (med max i november og min i december)
- Hen over ugen er der mindst godstransport i fredag, lørdag, søndag med minimum lørdag
- Fra Rønne fordeles godset nogenlunde jævnt mellem formiddag, eftermiddag og aften
- Fra Ystad sendes over 70 % af godset med aftenafgangene
- Mindre godsmængder i ferieperioderne

Antal lanemeter lastkøretøj, R/Y og Y/R 2012



- Tilfredshed med den nuværende kapacitet på Køge
- Nogenlunde tilfreds med afgangstiderne på Køge
- Kan ikke undvære eftermiddagsafgang og aftenafgang på Ystad. Vigtigt for virksomhederne at kunne levere dag til dag
- Ystad-ruten bruge cirka lige meget til levering af gods til hhv. Sverige, Danmark og øvrigt EUR

Godsoperatørernes holdninger

- Den største utilfredshed knytter sig til priserne.
- Priserne på både Køge og Ystad ligger på et alt for højt niveau. Stiller det bornholmske erhvervsliv i en uheldig situation
- En "retfærdig" pris ville være en pris der ligestillede færgetrafik med landevejstrafik (10 kr/km/enhed)
- En "retfærdig" pris vil kræve en prisreduktion på godt 30 %
- I 2005 nedsatte man priserne med 30% og derefter steg godsmængden med ca. 8 – 10% . Dvs. dårlig forretning for rederiet.

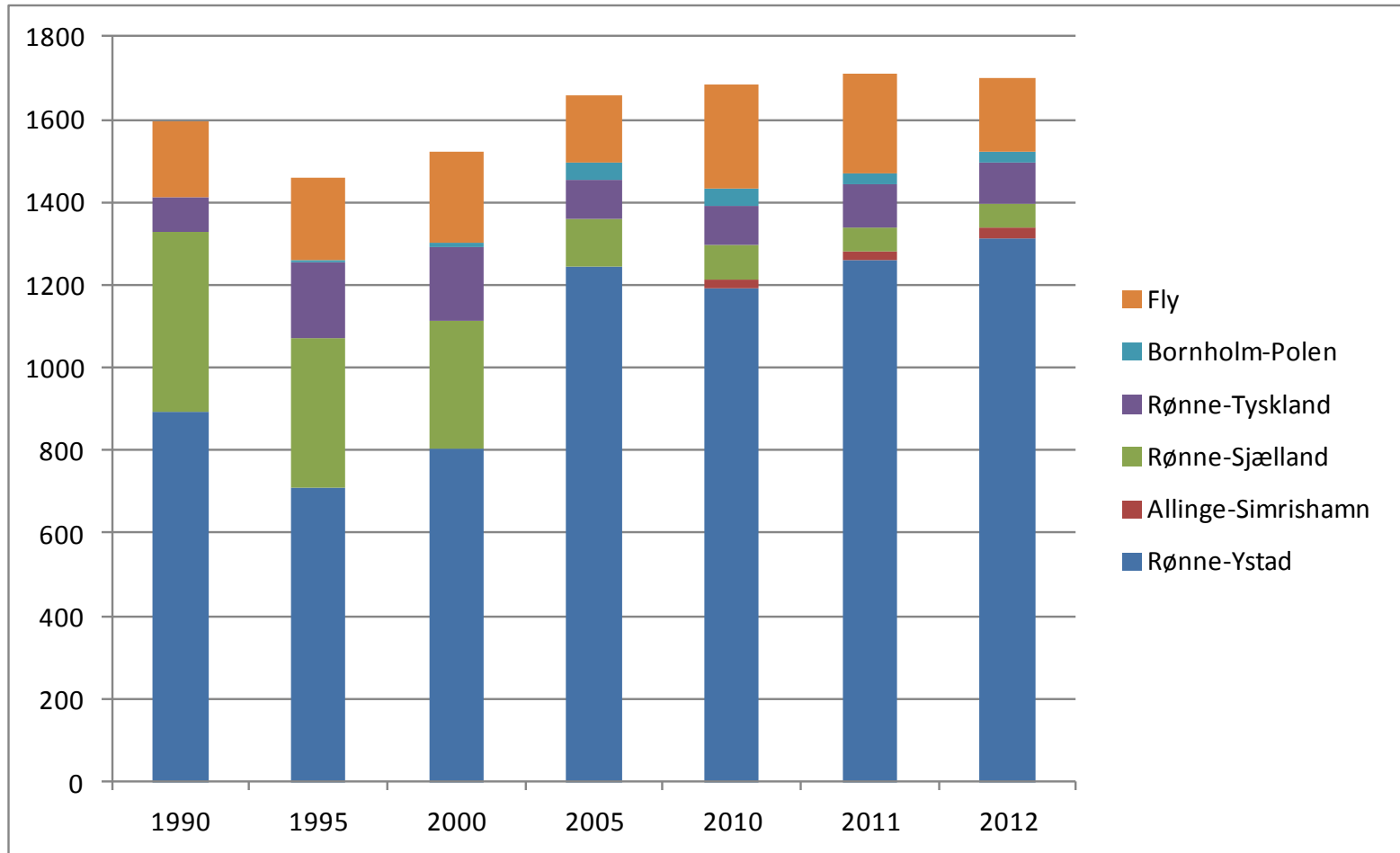
Gods- kontra passagerhensyn

- Primært konflikt i lavsæson hvor der af hensyn til gods er 10 timer mellem morgen og eftermiddagsafgang
 - Løsning 1: Sætte PA ind som godsfærge, flytte LC til midt på dagen
 - Løsning 2: Sætte LC ind på en ekstra tur midt på dagen. (Men, men typisk 3 - 4 lastbiler med eftermiddagsafgang. Kan næppe begrunde en færgeafgang)
 - Løsning 3: fr-lø-sø-ma: Pax-tider. Ti-on-to: Godstider (*Forskellige ugedage – og til dels ferier - er de vigtigste for hhv. passagerer og for gods: Derfor bør der sondres*).

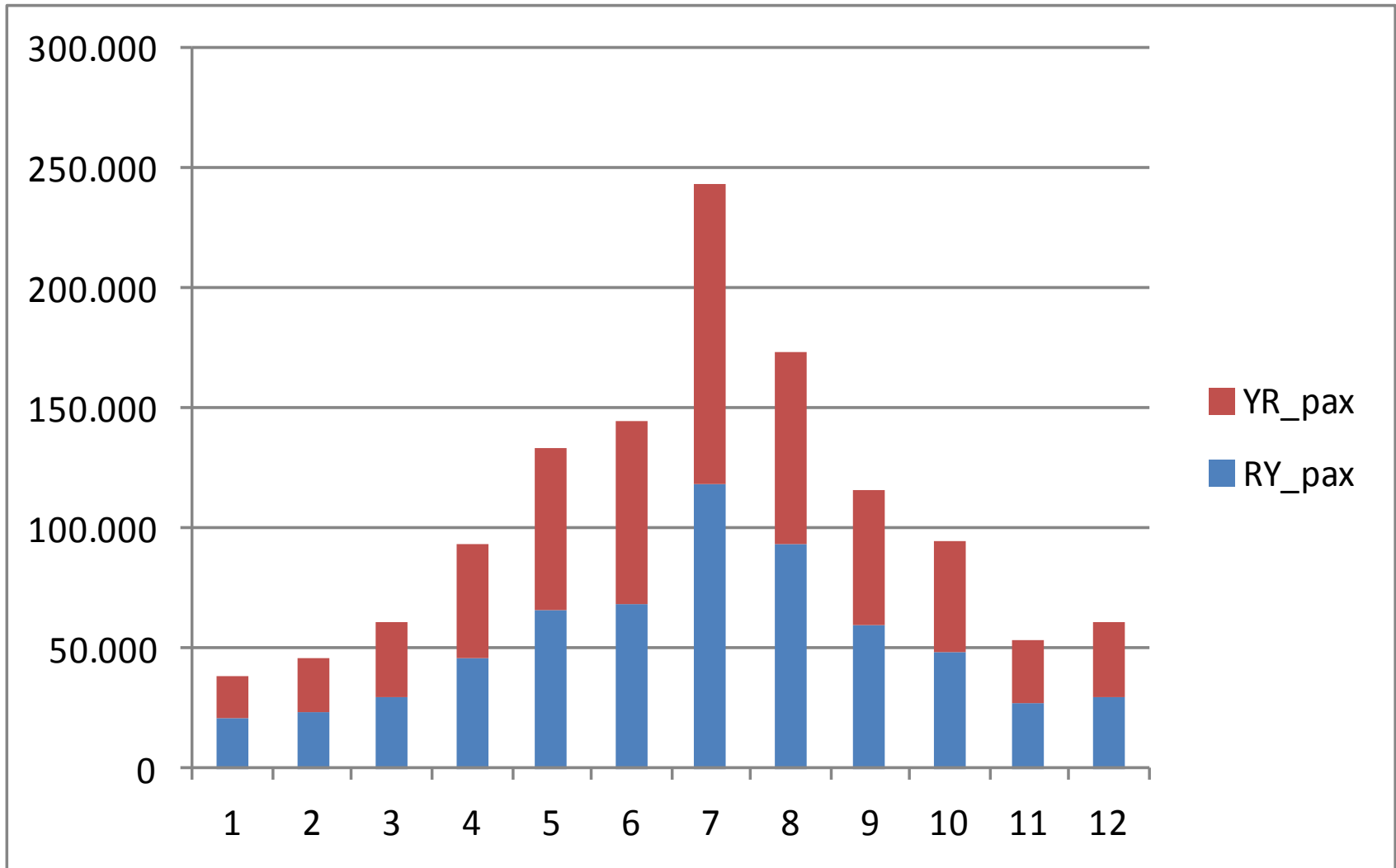
Analysen fremdrager bl.a. følgende fakta om turisttransport

- 77 % af alle rejsende til Bornholm benytter Ystadruten. Køgerutens andel er 3,5 %.
- Juli måneds andel af samtlige færgepassagerer er faldet fra 24 % i år 2000 til 20 % i år 2012.
- Den populæreste afgang i juli er 12:30 fra Ystad efterfulgt af 10:30 fra Rønne.

Antal passagerer (*1000) pr. år

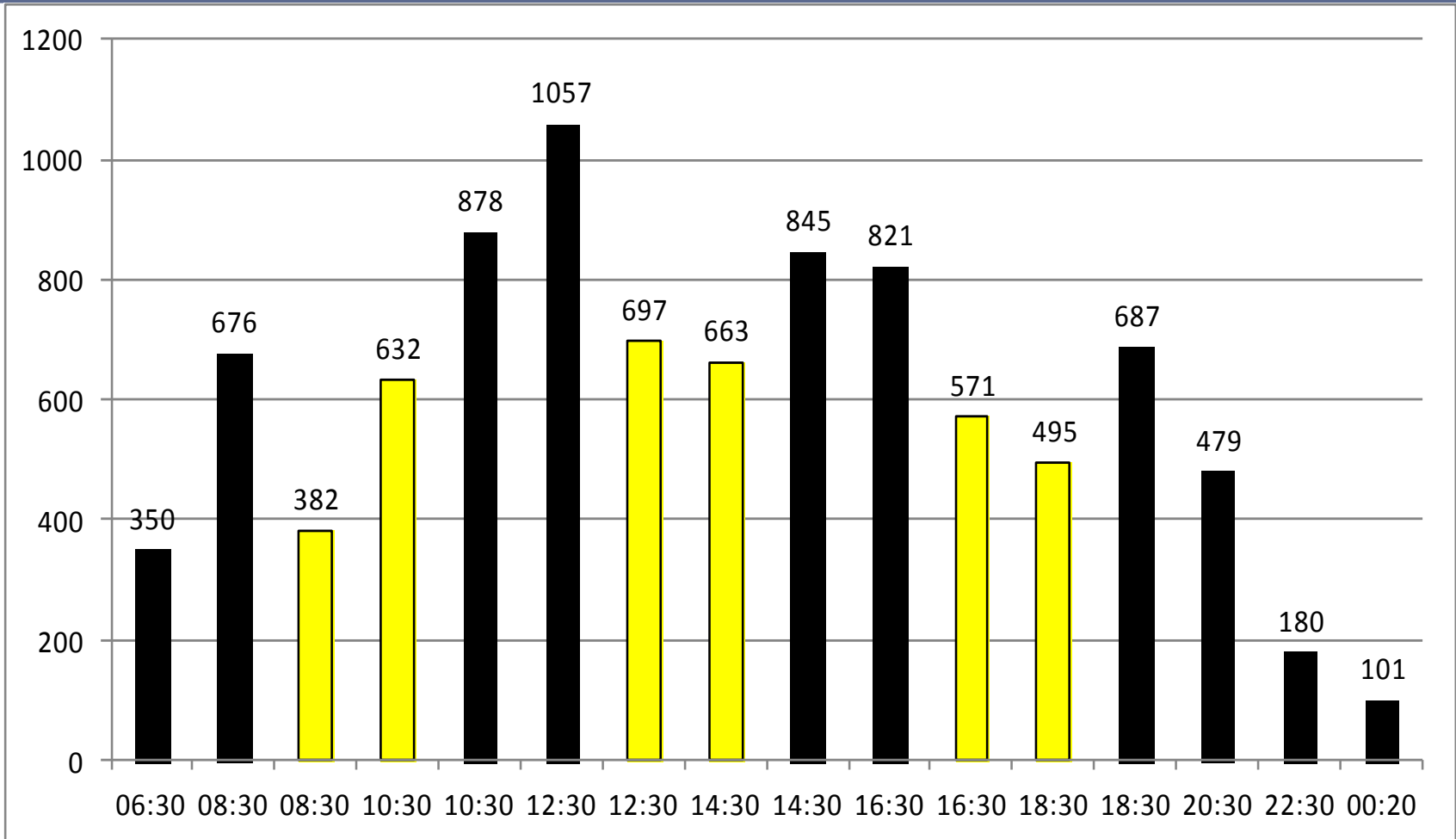


850.000 ankomne pr. år. 60 – 65% turister, 35 – 40% fastboende



*

Passagerer pr. afgang i juli 2012



Flest rejser med afgangene midt på dagen. Sort = LC, Gul = VC

CRT Turisterhvervets hovedbudskaber

Turister til Bornholm vil:

- sejle fra bekvemme, tilgængelige destinationer,
- have rimelige priser,
- tilstrækkelig kapacitet og frekvens
- og kunne vælge attraktive afgangstider

Status 2013

- Højsæsonens produkt er godt – på nær de høje priser
- Lavsæsonen er uinteressant
- **Skuldærsæsonerne** rummer vækstmuligheder

Pris, frekvens, afgangstider

- **Færgepriserne til Bornholm skal sænkes.** De er steget, mens anden transport er blevet billigere.
- Trods høje maxpriser er Bornholm ikke altid dyr. Markedsføring af og kommunikation om rabatbilletter skal intensiveres.
- Frekvens giver salg – øen skal opleves tilgængelig. To (tre) afgang i skuldersæsonen er for lidt.
- **En afgang midt på dagen (12:30 fra Ystad)** er nødvendig, særligt for at kunne sælge korte ophold.

Destinationer, kapacitet, booking

- **Ystad** har højeste prioritet. Køge er uinteressant. **Sassnitz** er altafgørende for det tyske marked.
- Kapaciteten tilstrækkelig efter indsættelsen af Leonora Christina på Ystad og alene dagsejladser på Sassnitz. Dog flaskehalse omkring helligdagene på begge ruter.
- Den høje kapacitet har elimineret skiftedagsproblematikken
- Booking- og markedsføringsamarbejdet er godt. Overskuelighed og information har høj prioritet, da gæsterne i høj grad booker selv på nettet, og kun i mindre grad kan hjælpes og guides til køb.

Turisterhvervets synspunkter

- Kapaciteten er høj nok til at matche efterspørgslen.
- Priserne er til gengæld for høje – især uden for højsæsonen og på uattraktive afgangstidspunkter.
- Sejlads til Ystad er altafgørende, Køge kan godt undværes, men det kan Sassnitz ikke.
- Sejladsen i højsæsonen er tilfredsstillende og passer til behovet, mens det er meget nødvendigt med forbedrede transportvilkår i skuldersæsonerne. Lavsæsonen har ikke prioritet.
- I skuldersæsonen skal frekvensen op – minimum tre, mens helst fire daglige afgange på Ystadruten.
- Afgangstidspunkterne skal tilpasses kundernes behov for især en daglig middagsafgang.
- Når kapaciteten er så høj som i dag, er skiftedagsproblematik elimineret. Til gengæld fremhæves den høje reservekapacitet som dyrt betalt.
- Systemet med forskellige former for rabatbilletter samt it-billetter (intern tarif) er godt, gennemsigtigt og retfærdigt, men der skal større fokus på muligheden for at finde rejser til rabatteret pris.

Diskussion

Hvordan det nuværende niveau
for bevilling udnyttes optimalt?



CENTER FOR REGIONAL- OG TURISMEFORSKNING

Mange tak for jeres
opmærksomhed

Vil du vide mere? Find rapporten **Analyse af godsstrømme og turismeforhold på Bornholm** på www.crt.dk under Udgivelser.

