

Analyse af godsfragt til og fra Bornholm

Jesper Manniche og Anders Hedetoft

01-04-2020

Center for Regional- og Turismeforskning



Titel: Analyse af godsfragt til og fra Bornholm

Forfattere:

Jesper Manniche og Anders Hedetoft

Center for Regional- og Turismeforskning (CRT)

Stenbrudsvej 55

3730 Nexø

Telefon +45 5644 1144

E-mail: crt@crt.dk

www.crt.dk

© 2020 Center for Regional- og Turismeforskning.

ISBN-nummer:

Center for Regional- og Turismeforskning er et center for anvendt forskning, der løfter analyse- og udviklingsopgaver samt forskningsprojekter med særligt fokus på yderområder. Centrets primære fokus er regional udvikling med fokus på yderområder, turisme i et destinationsperspektiv samt modeløkonomisk analyse. CRT er beliggende på Bornholm og har eksisteret siden 1994.

Indhold

Sammenfatning af rapporten	5
1 Indledning.....	8
1.1 Baggrund og formål.....	8
1.2 Data og metoder	9
1.2.1 De store fragtkøbere	9
1.2.2 Øvrige fragtkøbere	9
2 Overordnede fragtudvikling på Bornholm og i Danmark	11
2.1 Udviklingen i fragt til og fra Bornholm	11
2.2 Listepriser og bookingmuligheder på Bornholm	13
2.3 Udvikling i transportomfanget i Danmark og på Bornholm.....	14
3. De store fragtkøbere på Bornholm.....	15
3.1 Introduktion om gruppen	15
3.2 Resultater fra interview.....	15
3.3 Forslag fra store fragtkøbere til ændringer af fragten	18
4 Øvrige fragtkøbere	19
4.1 Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen	19
4.2 Øvrige fragtkøberes generelle bemærkninger om fragtvilkår	20
Bilag 1. Fragtanalyse 2020. Spørgeguide til de største fragtkøbere.....	23
Bilag 2. Spørgeskema til øvrige fragtkøbere	26

Sammenfatning af rapporten

Denne rapport er en opfølgning på en tidligere analyse af effekterne af det statslige fragttilskud til nedsættelse af fragtpriiserne til og fra Bornholm, effektueret i 2015, som CRT gennemførte i 2016 på opdrag for Bornholms Trafikkontaktråd.

Også i nærværende analyse fokuseres på at undersøge de bornholmske virksomheders faktiske fragtmængder og -udgifter i perioden fra 2014 (før de forøgede fragttilskud) frem til i dag (ultimo 2019). Det vurderes, om de bornholmske fragtkøbere (det bornholmske erhvervsliv i bred forstand) har fået lavere fragtpriiser siden indførelse af det forhøjede statstilskud til færgefragt til og fra Bornholm. Formålet er i denne omgang også at undersøge især de større fragtkøberes tilfredshed med de eksisterende fragtvilkår og i den forbindelse ikke blot priserne, men også andre aspekter som frekvens og afgangstider, kapacitet på forskellige ruter, bookingmuligheder, rettidighed osv.

Der er to grupper i fokus for undersøgelsen:

1. De store fragtkøbere – Industri-, handels- og distributionsvirksomheder på Bornholm med store fragtbøvhov.
2. Øvrige fragtkøbere – Alle andre virksomheder på Bornholm med mindst to ansatte.

Gruppen af store fragtkøbere er blevet undersøgt via telefoninterview med i alt 15 virksomheder, der er dækkende for forskellige fragtmønstre og -bøvhov på Bornholm og omfatter virksomheder med primært indgående fragt, virksomheder med primært udgående fragt, og virksomheder med både ind- og udgående fragt.

Gruppen af øvrige fragtkøbere med mindre fragtmængder er undersøgt via et elektronisk spørgeskema, som er udsendt til bornholmske virksomheder med mindst to ansatte. I alt 58 virksomheder har besvaret spørgeskemaet med brugbare oplysninger.

Overordnet udvikling i fragt til og fra Bornholm

Ifølge tal fra Danmarks Statistik er fragtmængden, målt i antal lastenheder, steget med 23,5% fra 2014 til 2019. Dette dækker over en stigning i antal fragtenheder på Rønne-Køge på 35,1% og et fald i antal fragtenheder på Rønne-Ystad på 9,2%. Det er i særlig grad sættevogne uden forvogn, der ikke længere sendes via Rønne-Ystad. Her har faldet været på cirka 32%.

Opgjort i godsmængder er der sket en stigning i færgegodset fra 2014 til 2019 på 88.000 ton. Dette dækker over en stigning i godsmængden på Rønne-Køge på 117.000 tons og et fald i godsmængden på Rønne-Ystad på 29.000 tons. Stigningen i godsmængden (opgjort i tons) har således været på 16,8%.

Forskydningen af fragtmængder mellem de to ruter er i nogen grad et resultat af de begrænsninger i mulighederne for at få godsfragt med Rønne-Ystad-ruten, som er gennemført af Bornholmslinjen.

Ser man på udviklingen i den samlede vejgodsmængde i Danmark i perioden 2014 til 2019, så er der på trods af generelt høje økonomisk vækstrater kun sket en udvikling på -1% i den samlede kørsel og +1% i vognmandskørslen. Det giver en indikation af, at størstedelen af den observerede stigning i den bornholmske godstransport på 16% kan tilskrives specifikke bornholmske forhold og herunder de lavere fragtpriiser.

De store fragtkøbere

De 15 interviewede store fragtkøbere på Bornholm har forskellige fragtmønstre og ofte ganske komplekse fragtbody. Tilsammen fragtede de 15 virksomheder i 2019 ca. 10.700 lastvognstrailere over de to ruter Rønne-Køge og Rønne-Ystad, dvs. ca. 24% af den samlede fragtmængde på de to ruter.

Alle de store fragtkøbere har outsourcet fragtopgaven til (i næsten alle tilfælde bornholmske) vognmands- og speditørfirmaer, som står for booking af plads på færgen hos rederiet, aflevering og afhentning/pakning af fragtgods direkte hos fragtkøberen, afregning med rederi, havn og andre transportydelse osv. Fragtkøbernes komplekse og forskelligartede fragtbody betyder, at de sjældent betaler helt de samme priser for transport til og fra øen. Virksomhederne oplyser således ganske forskellige afregningspriser for deres transport, fra 2.200 kr. per lastvognstrailer til helt op mod 7.400 kr. per trailer for virksomheder, som især får fragtet (et stort antal) løspaller, som ikke altid fylder en hel trailer. De fleste oplyser dog samtidig, at de har oplevet reduktion i fragtpriisen på færgedelen omkring de 1.000 kr. per trailer, som er en direkte følge af statstilskuddet. Det er uvist i hvilket omfang de forskellige oplyste fragtpriiser afspejler forskelle i virksomhedernes købte fragtserviceydelser og i hvilket omfang de afspejler forskelle i fragtkøbernes forhandlingsevner og positionering i fht. vognmænd.

Langt de fleste af de større fragtkøbere udtrykker en grundlæggende tilfredshed med de nuværende vilkår, priser, ruter, kapaciteten, frekvensen og tidspunkterne for afgang og finder ikke anledning til store nye forandringer. Tilfredsheden synes størst blandt de allerstørste fragtkøbere, dvs. store industrivirksomheder og supermarkeds- og byggehandelskæderne, som generelt føler sig godt serviceret.

Mange af de store fragtkøbere havde dog også kritiske kommentarer. En udbredt kritik går på indkøringsproblemer i forbindelse med Bornholmslinjens overtagelse af færgefarten i 2018, som ifølge mange virksomheder f.eks. gav anledning til problemer med forsinkelser. Nogle af de store fragtkøbere har den opfattelse, at Bornholmslinjen ved overtagelsen af færgefarten manglede forståelse for Bornholms erhvervsliv særlige fragtvilkår og ikke var lydhøre og imødekommende i forhold til at løse de problemer, der opstod i overgangsfasen.

En anden kritik af det nye rederi vedrører ændringer af bookingsystemerne, hvor afbestilling ikke længere er muligt uden gebyr, hvilket har betydet ekstra udgifter for fragtkøbere i forbindelse med ændringer af deres transportplaner.

Mens der generelt er tilfredshed blandt de store fragtkøbere med kapacitet og frekvens på de to færgeruter, fremfører en meget stor del af gruppen, at der mangler kapacitet i ugerne før, under, og efter Folkemødet i juni, hvor mange oplever problemer med at få gods til og fra øen.

Øvrige fragtkøbere

De 58 virksomheder, der har besvaret spørgeskemaet, har sendt/modtaget 2.807 lastvognsenheder og 22.572 løspaller. I alt har de medvirkende virksomheder således sendt/modtaget, hvad der svarer til 3.500 lastvognsenheder. For langt hovedparten af virksomhederne klares fragten og bookingen af denne hos rederiet af en vognmand, som opkræver fragtkøberne betaling for den samlede transport og håndtering af gods og ikke kun for færgedelen, som i praksis kun er en mindre del af udgiften.

Svarene fra de virksomheder, som sender *hele lastvognsenheder*, tyder på, at disse virksomheder har opnået den forventede prisreduktion, dvs. de har fået en prisreduktion, der svarer til reduktionen i færgefragtraterne. De virksomheder, der sender *løspaller*, synes derimod ikke at have opnået den forventede reduktion i fragtpriiserne. Gennemsnitlig har de opnået en prisreduktion på 10 kr./palle fra 2014 til 2019, hvor de burde have opnået en prisreduktion på ca. 30 kr./palle¹. Udviklingen inden for andre fragtelementer som lønninger og brændstofpriser har dog i samme periode påvirket udviklingen i fragtomkostningerne i opadgående retning.

Sammenlignet med gruppen af store fragtkøbere, er gruppen af øvrige fragtkøbere kendetegnet ved en udbredt utilfredshed med fragtpriiser og vilkår. Blandt de øvrige fragtkøbere har mange en opfattelse af, at det øgede statstilskud ikke er blevet udmøntet i mærkbare prisreduktioner, men især har været til fordel for de store bornholmske transportfirmaer og industrivirksomheder. Der er næppe tvivl om, at de største fragtkøbere og transportører på Bornholm, for hvem fragtvilkårene er afgørende vigtige, i forbindelse med skiftet af rederi har været dygtige til at fremføre sine behov og ønsker om, at prisreduktionerne især skulle tilgodese fragtkøbere med store fragtbody, dvs. med transport af traliere frem for løspaller. Omvendt kan man fremføre, at de bornholmske fragtvognmænd i kraft af deres indgående kendskab til de særlige fragtbody på Bornholm har spillet en vigtig, positiv rolle for alle dele af det bornholmske erhvervsliv i form af erfaringsudveksling med og "oplæring" af et nyt rederi mht. effektiv færgefragt på Bornholm.

¹ Færgefragtraten for en trailer er reduceret med ca. 1000 kr. En fuldt lastet trailer kan indeholde 33 Europaller. Den reducerede færgefragtrate burde således, isoleret betragtet, medføre en prisreduktion pr palle på ca. 30 kr.

1 Indledning

1.1 Baggrund og formål

I 2016 blev der af CRT gennemført en analyse af effekterne af reduktionen i fragtpriiserne, der blev effektueret i juni 2015 og som havde fuld effekt med virkning fra 2016. Samlet set blev der givet et årligt fragttilskud på 40 mio. kr. til nedsættelse af fragtraten. CRT's undersøgelse blev leveret til Trafikkontaktrådet i december 2016.

Analysen viste, at fragtmængden var steget med 14% fra 2014 til 2016. De faldende fragtpriiser blev i sig selv vurderet til at have ført til en stigning i fragtmængden på 11%. Det øgede tilskud til rederiet blev fuldt ud implementeret via lavere listepriiser for fragtenheder. De lavere priser på færgefragt kom dog ikke fuldt ud fragtkøberne til gode. Det blev vurderet, at mellem 21 og 32 mio. kr. blev givet videre til fragtkøberne. Det blev endvidere vurderet, at konkurrence mellem vognmændene med tiden vil medføre, at en større del af fragttilskuddet gives videre til fragtkøberne.

Bornholms trafikkontaktråd har derfor ønsket en opfølgning på undersøgelsen fra 2016.

To grupper er i fokus for undersøgelsen:

1. De store fragtkøbere - Industri-, handels- og distributionsvirksomheder på Bornholm med store fragtbody.
2. Øvrige fragtkøbere - Alle øvrige virksomheder på Bornholm med mindst to ansatte. Virksomheder inden for industri og fremstilling har som udgangspunkt det største transporttbody.

Også i nærværende analyse fokuseres på de bornholmske virksomheders faktiske fragtmængder og -udgifter i perioden fra 2014 (før de forøgede fragttilskud) frem til i dag (ultimo 2019). Det vurderes, om de bornholmske fragtkøbere (det bornholmske erhvervsliv i bred betydning) har fået lavere fragtpriiser siden indførelse af det forhøjede statstilskud til færgefragt til og fra Bornholm.

Da der midt i den undersøgte periode (i 2018) skete et skift af det rederi, som står for de to statsligt støttede færgeruter, Rønne-Køge og Rønne-Ystad, har undersøgelsen i denne omgang også til formål at undersøge især de større fragtkøberes tilfredshed med de eksisterende fragtvilkår, og i den forbindelse ikke blot priserne, men også andre aspekter som frekvens og afgangstider, kapacitet på forskellige ruter, bookingmuligheder, rettidighed osv. Hvad er det, der giver de store fragtkøbere udfordringer og har de selv forslag til hvorledes forholdene ville kunne forbedres? Det bør understreges, at undersøgelsen udelukkende har haft til formål, at se på den del af fragten, der vedrører sejladsen på de to ruter til og fra Bornholm og ikke omhandler den resterende del af fragten over land, som vognmænd står for.

1.2 Data og metoder

1.2.1 De store fragtkøbere

Gruppen er blevet undersøgt via telefoninterview. En bruttoliste på 26 virksomheder, der forventeligt er store fragtkøbere, blev udpeget i samarbejde med Dansk Erhverv og Dansk Industri på Bornholm. Blandt de udvalgte virksomheder havde enkelte takket nej til deltagelse i CRT's fragtanalyse i 2016 (Hedetoft, 2016) og blev derfor ikke kontaktet. De resterende virksomheder er blevet kontaktet telefonisk af CRT primo 2020. Det lykkedes ikke inden for undersøgelsesperioden at få kontakt med mulige interviewpersoner i fire af virksomhederne, som var ansvarlige for og vidende om mængder og priser på fragt til/fra Bornholm. Tre andre virksomheder ønskede ikke at medvirke i interviewet. I alt 15 virksomheder stillede sig til rådighed med et interview af 10-20 minutters varighed. Alle interview er blevet optaget. De interviewede virksomheder er dækkende for forskellige fragtmønstre og -behov på Bornholm og omfatter virksomheder med primært indgående fragt, virksomheder med primært udgående fragt, og virksomheder med både ind- og udgående fragt. Til gengæld er supermarkeds- og byggemarkedskæder med meget store indgående fragt ikke særligt godt repræsenteret blandt de interviewede virksomheder.

Interviewspørgsmålene (se Bilag 1) fokuserede dels på omfanget af færgefragten og de realiserede besparelser herpå efter indførelsen af fragttilskuddet, og dels på deres vurderinger af de eksisterende priser og øvrige vilkår for færgefragt til og fra øen.

I nedenstående tekst er kritiske og kontroversielle synspunkter fra de interviewede virksomheder ikke gengivet med ordrette citater, men sammenfattet og omskrevet i mere anonymiseret form. Der findes dog lydoptagelser af de gennemførte interview.

1.2.2 Øvrige fragtkøbere

Som udgangspunkt forventes denne gruppe af virksomheder at have mindre fragtmængder, og de er undersøgt via et elektronisk spørgeskema, som er udsendt til alle bornholmske virksomheder inden for brancherne landbrug, fremstilling, bygge- og anlæg samt handel med mindst to ansatte. I udgangspunktet er spørgeskemaet udsendt til alle virksomheder, hvor CRT var i besiddelse af de nødvendige kontaktoplysninger (i alt 257 virksomheder). Listen over virksomheder blev trukket fra det offentlige CVR-register og omfatter de virksomheder, hvor virksomhederne selv har oplyst kontaktoplysninger og hvor virksomhederne ikke er omfattet af det såkaldte "reklameforbud", der også omfatter forbud mod anden form for virksomhedskontakt.

Herudover blev der lavet aftale med Dansk Industri, Dansk Erhverv, Dansk Byggeri og Bornholms Landbrug om, at de pågældende organisationer skulle udsende en mail med link til spørgeskemaet til deres medlemmer på Bornholm. Fra CRT modtog de tre

brancheforeninger en mail med et link og et supplerende følgebrev om undersøgelsen, som de efterfølgende brugte ved udsendelsen blandt deres medlemmer. Af fortrolighedsgrunde ønsker brancheorganisationerne ikke at oplyse, hvor mange virksomheder de har udsendt spørgeskemaet til eller mere specifikt, hvem de har udsendt spørgeskemaet. Der vil sandsynligvis være flere virksomheder, der har modtaget flere opfordringer fra forskellige kilder til at deltage i undersøgelsen.

Det udsendte skema (se Bilag 2) indeholder i alt seks spørgsmål vedr. virksomhedernes fragt til og fra Sjælland. Der spørges ind til virksomhedernes fragtmængder samt pris pr. fragtenhed i hhv. 2014 og 2019. I de tilfælde hvor virksomhederne ikke kan eller vil oplyse eksakt fragtpriser, spørges der ind til om fragtkøberne har oplevet stigninger eller fald i fragtpriserne i perioden 2014 til 2019. Herudover spørges der i et åbent spørgsmål ind til "generelle bemærkninger til fragtpriserne til og fra Bornholm". Antallet af spørgsmål er begrænset i håbet om at opnå en stor besvarelsesandel.

Data blev indsamlet ultimo 2019 og i alt 65 virksomheder har besvaret spørgeskemaet. Kun 58 af disse besvarelser indeholdt brugbare oplysninger vedr. omfanget af virksomhedernes fragt og fragtomkostninger. Pga. fortrolighed omkring, hvem skemaet er udsendt til, ved vi ikke, hvor mange virksomheder der har modtaget opfordring til at deltage i undersøgelsen og det er derfor ikke muligt at beregne en responsrate.

Der er endelig indhentet en række data om fragt til og fra Bornholm dels via Statistikbanken og Bornholmslinjens hjemmeside. Det drejer sig eksempelvis om

- Listepriser
- Volumen pr. rute pr. måned fordelt på forskellige enheder, herunder trailere og andre last-enheder
- Sejlfrekvens pr. rute pr. måned
- Antal last-enheder pr. rute pr. afgang pr. måned
- Regler og muligheder for booking

2 Overordnede fragtudvikling på Bornholm og i Danmark

2.1 Udviklingen i fragt til og fra Bornholm

Ifølge tal fra Danmarks Statistik er fragtmængden, målt i antal lastenheder, steget med 23,5% fra 2014 til 2019 (Tabel 1). Dette dækker over en stigning i antal fragtenheder på Rønne-Køge på 35,1% (Tabel 1) og et fald i antal fragtenheder på Rønne-Ystad på 9,2% (Tabel 2). Det er i særlig grad sættevogne uden forvogn, der ikke længere sendes via Rønne-Ystad. Her har faldet været på cirka 32%.

Opgjort i godsmængder er der sket en stigning i færgegodset fra 2014 til 2019 på 88.000 ton. Dette dækker over en stigning i godsmængden på Rønne-Køge på 117.000 tons og et fald i godsmængden på Rønne-Ystad på 29.000 tons. Stigningen i godsmængden (opgjort i tons) har således været på 16,8% (Tabel 1).

Forskydningen af fragtmængder mellem de to ruter er i nogen grad et resultat af de begrænsninger i mulighederne for at få godsfragt med Rønne-Ystad-ruten, som er gennemført af Bornholmslinjen. For Bornholmslinjen har begrundelsen været, at man for ikke at forstyrre den store passagertransport på hurtigfærgen vil have så lidt fragt som muligt via Ystad og så meget fragt som muligt over Køge. Det er derfor kun muligt at få fragt med via Ystad på den sidste afgang efter kl. 19. Fragtpriserne er dog generelt lavere på Rønne-Ystad end Rønne-Køge pga. den kortere sejltime (jf. Tabel 3).

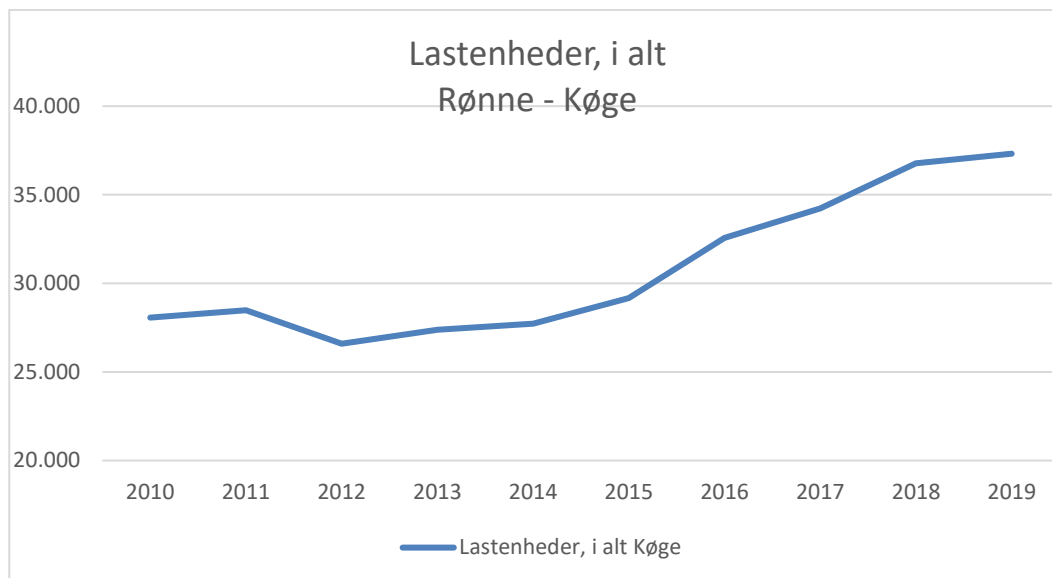
Tabel 1. Antal fragtenheder på færgeruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad i perioden 2014-2019

Rønne – Køge	2014	2015	2016	2017	2018	2019 *	Ændring 2014-2019	
							Absolut	Relativ
Dobbeltture	368	408	369	382	365	366	-2	-0,6%
Lastvogne uden anhænger	1.657	1.619	2.325	2.259	2.454	2.460	803	48,4%
Lastvogne med anhænger	1.208	845	1.037	985	846	667	-541	-44,8%
Sættevogne med forvogn	2.059	2.576	2.606	2.407	2.277	2.001	-58	-2,8%
Sættevogne uden forvogn	22.432	23.717	26.236	28.189	30.831	31.823	9.391	41,9%
Lastenheder, i alt Køge	27.356	28.757	32.204	33.840	36.408	36.951	9.595	35,1%
Færgegods i alt, 1000 ton	430	435	471	503	547	547	117	27,3%
Gods i alt, Rønne-Køge og Rønne-Ystad								
Færgegods i alt, 1000 ton	525	536	562	585	616	613	88	16,8%
Lastenheder, i alt, Bornholm	35.884	37.734	41.319	42.827	44.379	44.328	8.444	23,5%

Kilde. Danmarks Statistik, Statistikbanken, Tabel SKIB33

*) Fragtmængden i 2019 er estimeret på baggrund af de første 9 måneders registrerede overførsler.

Figur 1. Antal fragtenheder på færgeruten Rønne-Køge 2014-19



Kilde. Danmarks Statistik, Statistikbanken, Tabel SKIB33

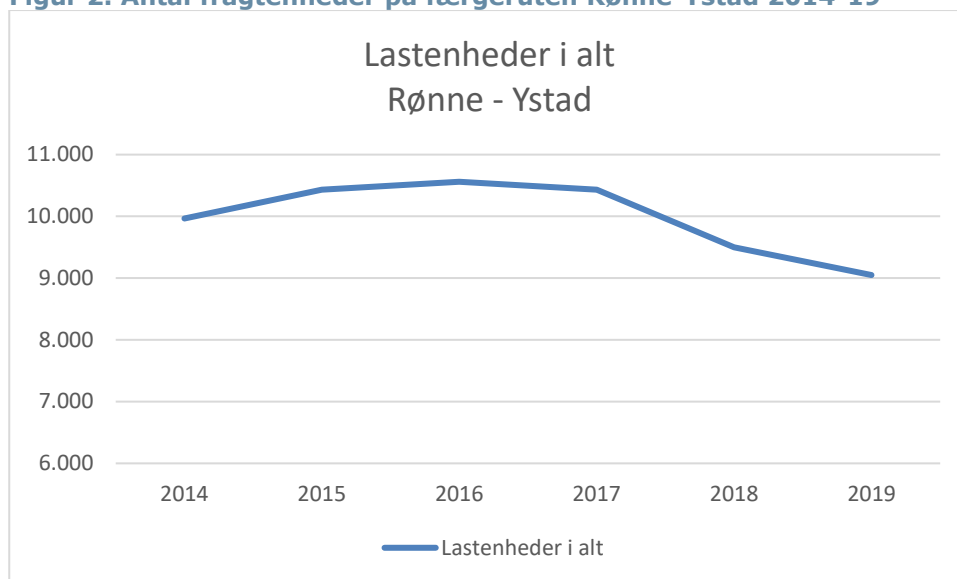
Tabel 2. Antal fragtenheder på færgeruten Rønne-Ystad i perioden 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 *	Ændring 2014-2019	
							Absolut	Relativ
Dobbeltture	1.435	1.456	1.445	1.444	1.526	1.672	237	16,5%
Lastvogne uden anhænger	1.895	2.032	2.220	2.523	2.346	1.879	-16	-0,8%
Lastvogne med anhænger	564	397	380	444	443	609	45	8,0%
Sættevogne med forvogn	1.864	1.993	2.280	1.938	1.774	2.026	162	8,7%
Sættevogne uden forvogn	4.205	4.555	4.235	4.082	3.408	2.863	-1.342	-31,9%
Lastenheder i alt	8.528	8.977	9.115	8.987	7.971	7.378	-1.150	-13,5%
Færgegodt i alt, 1000 ton	95	101	91	82	69	66	-29	-30,9%

Kilde. Danmarks Statistik, Statistikbanken, Tabel SKIB34.

*) Fragtmængden i 2019 er estimeret på baggrund af de første 9 måneders registrerede overførsler.

Figur 2. Antal fragtenheder på færgeruten Rønne-Ystad 2014-19



Kilde. Danmarks Statistik, Statistikbanken, Tabel SKIB34

2.2 Listepreiser og bookingmuligheder på Bornholm

Fra Bornholmslinjens hjemmeside <https://www.bornholmslinjen.dk/alt-det-praktiske%2Ffragt>, samt fra rederiets bookingportal er der indhentet følgende oplysninger om de aktuelle betingelser for færgefragt (Tabel 3).

Tabel 3: Priser pr. enkelttur for fragtenheder (feb. 2020)

Lastenhed	Rønne – Køge	Rønne - Ystad
Løstrailer	462,5 kr.	287 kr.
Sættevogn, dvs. med forvogn	428,75 kr.	236,25 kr.
Lastbil uden anhænger	335 kr.	160 kr.
Lastbil med anhænger	556,25 kr.	256,25 kr.
Håndtering af lastbil uden fører	275 kr.	

Kilde: <https://www.bornholmslinjen.dk/booking#type>

Bornholmslinjen oplyser på sin hjemmeside, at bookede billetter ikke kan refunderes, men kan ombookes mod et gebyr på 50 kr.

Endvidere oplyser rederiet, at det kun er muligt at sende farligt gods med et begrænset antal afgang med Rønne-Køge, samt at det kun er muligt at få lastenheder med på udvalgte afgang på Rønne-Ystad. Generelt er det muligt at få lastenheder med den første og den sidst afgang fra både Rønne og Ystad. Ifølge flere respondenter er det imidlertid i praksis kun muligt at sende fragt med den sidste (og ikke den første) afgang.

2.3 Udvikling i transportomfanget i Danmark og på Bornholm

De lavere færgefragtpriser må i sig selv forventes at føre til en vis stigning i godsmængden. Helt overordnet gælder det, at jo billigere en vare er, desto større efterspørgsel vil der, alt andet lige, være efter den pågældende vare (eksempelvis transporttydelser). Fragtomkostninger udgør en del af den samlede pris for en vare. Derfor fører de faldende fragtpriser til at bornholmske virksomheder bliver mere konkurrencedygtige på markedet uden for Bornholm. Dvs. de kan sælge flere varer, og derfor er der en forventning om, at fragtmængden vil stige. Det gælder også den modsatte vej. Varer, som det tidligere ikke kunne betale sig at bestille hjem til Bornholm, vil med de faldende fragtpriser blive konkurrencedygtige og dermed blive fragtet til Bornholm.

Men der er selvfølgelig også andre forhold end fragtpriserne, der påvirker fragtmængden. I det bornholmske tilfælde, hvor turismesektoren har relativ stor betydning, skal man også være opmærksom på, at der er gennemført en sideløbende reduktion af prisen på færgepersontrafik. I en tidligere analyse (CRT, 2019) er det blevet estimeret at denne reduktion i prisen på færgepersontrafik i sig selv har medført en stigning i turismeomfanget (antal overnatninger) på godt 10% i det første år efter at billetprisen er blevet reduceret. Den øgede turistmængde medfører et øget forbrug, bl.a. af dagligvarer, på Bornholm, og dette har selvfølgelig også haft indflydelse på den stigning i fragtomfanget, der har kunnet konstateres.

Der ud over kan man forvente, at en del af samlede vækst i fragtmængderne kan tilskrives en generel positiv økonomisk udvikling i hele landet i de seneste år, dvs. en konjunktoreffekt. Såfremt man ser på udviklingen i den samlede vejgodsmængde i Danmark i perioden 2014 til 2019 (Tabel 4), så er der kun sket en udvikling på -1% i den samlede kørsel og +1% i vognmandskørslen. De positive økonomiske konjunkturer i Danmark har altså kun i meget begrænset omfang medført øget vejtransport. Dette giver en indikation af, at størstedelen af den observerede stigning i den bornholmske godstransport på 16% kan tilskrives de specifikke bornholmske forhold.

Tabel 4. Pålæst godsmængde i alt i Danmark 2014-19

							Ændring 2014-2019	
(1000 tons)	2014	2015	2016	2017	2018	2019 *	Absolut	Relativ
KØRSEL I ALT	178.204	176.856	183.438	179.079	167.463	176.253	-1.951	-1,1%
Vognmandskørsel	142.233	141.736	149.695	144.583	134.294	143.388	1.155	0,8%

Kilde: DST, Statistikbanken, tabel VG2.

*) Fragtmængden i 2019 er estimeret på baggrund af de første 9 måneders registrerede overførsler.

3. De store fragtkøbere på Bornholm

3.1 Introduktion om gruppen

Som beskrevet i afsnit 1.2 har vi interviewet 15 af de største fragtkøbere på Bornholm. Disse er nævnt i Tabel 5, fordelt efter deres forskellige fragtmønstre og behov (som oplyst af virksomhederne selv). Tilsammen fragtede de 15 virksomheder i 2019 ca. 10.700 lastvognstrailere over de to ruter Rønne-Køge og Rønne-Ystad, dvs. ca. 24% af den samlede fragtmængde på 44.328 lastenheder på de to ruter (jf. Tabel 1).

Tabel 5. Medvirkende store fragtkøbere

Primært fragt FRA øen	Primært fragt TIL øen	Meget fragt begge veje
Bornholms Andelsmejeri	BC Catering	Beck Pack Systems
Danish Crown	Bdr. Dahl	Jensen A/S
Hasle Refractories	Bornholms Tidende	KH Maskinværksted
PL Beton	Coop	Madam Stoltz
	Dagrofa	Svaneke Bryghus
	XL-BYG, Allinge	Østerlars Savværk

3.2 Resultater fra interview

Både interview og spørgeskemaundersøgelse har vist vigtigheden for alle dele af Bornholms erhvervsliv af effektive godsfragtsystemer til og fra øen. De indsamlede data har også afsløret, at virksomhederne langt fra har de samme fragtmønstre, men tværtimod har forskellige og ofte yderst komplekse logistiske behov, betinget af forskellige produkter, forretningsmodeller, markedspositioner osv.

Blandt de største fragtkøbere er supermarkeds- og byggemarkedskæderne, som på årsbasis hver modtager mellem 1-2.000 lastbilstrailere, som i vid udstrækning transporteres tomme retur. Den største fragtkøber af alle, Danish Crown, og Bornholms Andelsmejeri tilhører den omvendte gruppe, der især sender store mængder fragt væk fra øen (og modtager tomme trailere).

Nogle handels- og distributionsvirksomheder som COOP, Bdr. Dahl, Dagrofa, og XL-BYG med en stor og udpræget indgående fragt er del af nationale koncernstrukturer, der laver aftaler med alle leverandører om ensartede priser for levering overalt i landet. Også Bornholms Tidende modtager sine (papir)leverancer via en brancheorganiseret indkøbsordning, Pressens Fællesindkøb, hvorigennem medlemsvirksomhederne modtager varer til de samme fragtpriser over hele landet. Tidende tilhører også gruppen af virksomheder med meget lille fragt ud af øen.

Mange af de store industrivirksomheder som Jensen A/S og Beck Pack Systems, modtager meget store mængder af fragt fra deres globale leverandørnetværker, men afsender også mindst lige så store fragtmængder som ordreliverancer til deres kunder, som skal transporteres videre fra Køge og måske håndteres og omlastes igen. Især for

disse eksporterende virksomheder bliver kompleksiteten i fragtbetøvele større og større, fx som følge af teknologisk udvikling i transportbranchen og ny lovgivning om f.eks. håndtering af farligt gods, men også pga. stigende krav fra egne kunder om f.eks. kort transporttid og høj leveringssikkerhed.

Pga. denne kompleksitet i fragten har alle de større købere af fragt fra øen outsourcet opgaven til (i næsten alle tilfælde bornholmske) vognmands- og speditørfirmaer, som står for booking af plads på færgen hos rederiet, aflevering og afhentning/pakning af fragtgods direkte hos fragtkøberen, afregning med rederi, havn og andre transportydere osv. Fragtkøbernes komplekse og forskelligartede fragtbetøvele betyder, at de sjældent betaler helt de samme priser for transport til og fra øen. I interviewene oplyser virksomhederne således ganske forskellige afregningspriser for deres transporter, fra 2.200 kr. per lastvognstrailer til helt op mod 7.400 kr. per trailer for virksomheder, som især får fragtet (et stort antal) løspaller, som ikke altid fylder en hel trailer. De fleste oplyser dog samtidig, at de har oplevet reduktion i fragtprisen på færgedelen omkring de 1.000 kr. per trailer, som er en direkte følge af statstilskuddet.

Interviewene har også klargjort, at fordi fragtbetøvele er komplekse og transportudgifterne betragtelige, er forhandling med vognmand om priser og vilkår for fragt ofte intense og resultaterne omfattet af en vis diskretion. Det er uvist i hvilket omfang de forskellige oplyste fragtpriser afspejler forskelle i virksomhedernes købte fragtserviceydelere og i hvilket omfang de afspejler forskelle i fragtkøbernes forhandlingsevner og positionering i fht. vognmænd.

Langt de fleste af de større fragtkøbere udtrykker grundlæggende tilfredshed med de nuværende vilkår, priser, ruter, kapaciteten, frekvensen og tidspunkterne for afgang og finder ikke anledning til store nye forandringer. Tilfredsheden synes størst blandt de allerstørste fragtkøbere, dvs. store industrivirksomheder og supermarkeds- og byggehandelskæderne, som generelt føler sig godt serviceret.

Mange af de store fragtkøbere havde dog også kritiske kommentarer. En ret udbredt kritisk kommentar går på indkøringsproblemer i forbindelse med Bornholmslinjens overtagelse af færgefarten i 2018. En mindre gruppe af de store fragtkøbere har den opfattelse, at Bornholmslinjen ved overtagelsen af færgefarten manglede forståelse for Bornholms erhvervsliv særlige fragtvilkår og ikke var lydhøre og imødekommende i forhold til at løse de problemer, der opstod i overgangsfasen. Enkelte takkede lokale politikere for at have taget sagen op med centrale myndigheder.

Ifølge mange virksomheder gav indkøringsvanskelighederne f.eks. anledning til problemer med forsinkelser, fordi fragten ikke kom med den bookedede afgang eller fordi på- og aflastning af den nye færge i starten tog meget lang tid. Enkelte, som benyttede udenøls vognmænd til deres leverancer til øen, havde i den forbindelse oplevelsen af, at bornholmske vognmænd blev favoriseret og kom forrest i køen.

Også blandt de øvrige fragtkøbere med mindre fragtbetov (jf. nedenfor) har mange en opfattelse af, at det øgede statstilskud ikke er blevet udmøntet i mærkbare prisreduktioner for fragtkøberne, men især har været til fordel for de store bornholmske transportfirmaer. Der er ikke tvivl om, at de største fragtkøbere og transportører på Bornholm, for hvem fragtvilkårene er af afgørende vigtighed, i forbindelse med skiftet af rederi har positioneret sig strategisk og været dygtige til at fremføre sine behov og ønsker om, at prisreduktionerne især skulle tilgodese fragtkøbere med store fragtbetov, dvs. med transport af trailere frem for løspaller. Omvendt kan man fremføre, at de bornholmske fragtvognmænd i kraft af deres indgående kendskab til fragtbetovene på Bornholm, sammenlignet med udenøvs vognmænd, som kun betjener Bornholm som en ubetydelig sideaktivitet, har spillet en vigtig, positiv rolle for alle dele af det bornholmske erhvervsliv i form af erfaringsudveksling med og "oplæring" af et nyt rederi mht. indretningen af effektiv færgefragt på Bornholm.

En anden kritik af det nye rederi vedrører ændringer af bookingsystemerne, hvor afbestilling ikke længere er muligt uden gebyr, hvilket har betydet ekstra udgifter for fragtkøbere i forbindelse med ændringer af deres transportplaner. Man skal i den forbindelse dog erindre, at en af grundene til ændringen i rederiets bookingsystem var at undgå ulemperne forbundet med den gamle ordning, hvor fragtkøbere og vognmænd kunne booke frit og aflyse i sidste øjeblik uden omkostninger. Ændringen af bookingmulighederne kan desuden begrundes med et øget pres på lanemeter på færgerne fra andre segmenter f.eks. personbiler, campingvogne m.v. Flere interviewvirkosmheder erkendte da også, at de selv måtte blive bedre til at planlægge deres transportbetov.

PL Beton er et eksempel på en virksomhed, for hvem skiftet af rederi – eller rettere færge - har haft ret alvorlige følgevirkninger. Da portåbningen på den nye færge er for lav til at laste deres allerhøjeste betonelementer, har de har været nødt til at tage dette produkt ud af deres portefølje, hvilket har forringet deres konkurrenceevne. De foreslår derfor, at der anskaffes en ny færge med højere portåbning (og med vognklap i begge ender mhp. en hurtigere lastning).

Mens der generelt er tilfredshed med kapacitet og frekvens på de to færgeruter, fremfører en meget stor del af de interviewede store fragtkøbere, at der mangler kapacitet i ugerne før, under, og efter Folkemødet i juni, hvor mange oplever problemer med at få gods til og fra øen. Nogle foreslår som løsning på dette kapacitetsproblem at indsætte Povl Anker som fragtfærge i disse uger.

Desuden oplever en del af største fragtkøbere (f.eks. COOP og industrivirkosmhederne Jensen A/S, Bornholms Andelsmejeri, og Hasle Refractories) problemer med de begrænsede muligheder for at få løstrailere over Ystad-ruten, som betyder, at de må sende en bemanded vogn afsted med deraf følgende høje omkostninger. De efterlyser

især en ekstra eftermiddagsafgang Rønne-Ystad og Ystad-Rønne med håndtering af løstrailere.

Endelig har nogle af handelsvirksomhederne (Bdr. Dahl og COOP og måske andre supermarkedskæder, som ikke har deltaget i undersøgelsen) behov for en endnu tidligere morgenafgang til øen.

3.3 Forslag fra store fragtkøbere til ændringer af fragten

De interviewede store fragtkøbere er også blevet spurgt om de har konkrete forslag til ændringer, der kan lette, forbedre eller billiggøre fragten til og fra Bornholm. Udover de utilfredshedspunkter, som er beskrevet ovenfor, og PL Betons forslag om anskaffelse af ny færge med højere portåbning, fik vi flere forslag, som er vist nedenfor i anonymiseret form:

- Industrivirksomhed: Vi har helt sikkert fået billigere fragt, men har stadig større fragtomkostninger end hvis vi havde ligget andet sted og har stadig ikke trafikal ligestilling med det øvrige Danmark. Der er brug for mere støtte til fragten til Bornholm.
- Handelsvirksomhed: Trailere sendes ofte tomme retur, hvilket forekommer ineffektivt og miljømæssigt uheldigt. Måske muligt at koordinere påfyldningen af tomme trailere på tværs af virksomheder på Bornholm.
- Industrivirksomhed: Behovet for ekstra kapacitet i ugerne omkring Folkemødet bør skrives ind i de kontraktmæssige krav fra staten.
- Industrivirksomhed: Det er vigtigt, at serviceniveauet hele tiden opretholdes og udvikles; der skal løbende sikres kapacitet til stigning i turismen/passagerantallet og almindelig vækst i virksomhederne.
- Handelsvirksomhed: Skrot den nuværende færge og skaf fregatfærge med større kapacitet.

4 Øvrige fragtkøbere

4.1 Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen

I alt 65 virksomheder har besvaret det elektroniske spørgeskema (jf. afsnit 1.2 om data og metoder). 58 af disse besvarelser indeholdt brugbare oplysninger vedr. omfanget af virksomhedernes fragt og fragtomkostninger.

De 58 virksomheder repræsenterer i alt 630 årsværk (fra 0 til 132 årsværk pr. virksomhed). Generelt har der været en høj besvarelsesandel blandt virksomheder indenfor landbrug og denne branche er overrepræsenteret i besvarelserne.

De 58 virksomheder har sendt/modtaget 2.807 lastvognsenheder og 22.572 løspaller (cirka svarende til 684 lastvognsenheder over de sidste år (2019)). I alt har de medvirkende virksomheder således sendt/modtaget cirka 3.500 lastvognsenheder. For langt hovedparten af virksomhederne klares fragten og bookingen af denne hos rederiet af en vognmand, som opkræver fragtkøberne betaling for den samlede transport og håndtering af gods og ikke kun for færgedelen, som i praksis kun er en mindre del af udgiften.

For de virksomheder, der har oplyst både fragtmængder og fragtpriser gælder følgende gennemsnitlige priser (for samlede fragt og håndtering):

Lastvognsenheder/trailere:

2014: 5.179 kr./enhed (baseret på 2541 enheder)

2019: 4.140 kr./enhed (baseret på 2243 enheder)

Reduktion: 1.039 kr./enhed (20%)

Løs-paller:

2014: 584 kr./palle (baseret på 555 paller)

2019: 575 kr./palle (baseret på 647 paller)

Reduktion: 10 kr./palle (2%)

De "øvrige fragtkøbere" der i lighed med "De store fragtkøbere" sender eller modtager hele fragtenheder, synes således at have opnået samme den samme reduktion i fragtpriserne (ca. 1.000 kr pr trailer) som de store fragtkøbere

Af en tidligere analyse (CRT, 2016) fremgik, at det øgede fragttilskud til rederiet (det daværende Bornholmstrafikken) ikke fuldt ud blev givet videre til fragtkøberne. Som et vægtet gennemsnit mellem ruter og typer af enheder faldt den gennemsnitlige listepri

hos rederiet med cirka 1.005 kr. pr. lastvognsenhed i de første 12 måneder efter prisreduktionen.

De indhentede svar fra de virksomheder der har deltaget i 2019-undersøgelsen, og som sender hele lastvognsenheder, tyder på, at disse virksomheder har opnået en reduktion, der svarer til de reducerede listepreiser hos rederiet.

De virksomheder der sender løspaller synes derimod ikke at have opnået den forventede reduktion i fragtpriserne. Gennemsnitlig har de opnået en prisreduktion på 10 kr./palle fra 2014 til 2019, hvor de burde have opnået en prisreduktion på ca. 30 kr./palle². Datagrundlaget er dog yderst spinkelt (baseret på 550/650 paller). Desuden kan udviklingen inden for andre fragtelementer som lønninger og brændstofpriser have påvirket udviklingen i fragtomkostningerne pr. palle i opadgående retning. I perioden 2014 til 2019 er prisen for vejgodstransport steget med 6,5% (Danmarks Statistik, Statistikbanken, Tabel PRIS1515) og virksomhedernes lønomkostninger er steget med 8,7% (Danmarks Statistik, Statistikbanken, Tabel ILON12).

Der er desuden langt flere omkostninger forbundet med håndtering af løspaller og derfor udgør færgefragten en mindre andel af de samlede fragtomkostninger, sammenlignet med transport af hele lastvognsenheder/trailere. En nedsættelse af priserne på færgefragt har derfor en relativ mindre betydning for løspaller end for hele lastvognsenheder og alene af den grund er det vanskeligere at registrere effekten af de reducerede fragtpriser.

Blandt de respondenter, der ikke har forholdt sig direkte til fragtpriserne, giver de fleste udtryk for at fragtpriserne i det store hele har været uforandrede i perioden 2014 til 2019. Syv virksomheder angiver, at fragtraterne er steget og fire virksomheder har oplevet faldende fragtpriser i perioden 2014 til 2019.

4.2 Øvrige fragtkøberes generelle bemærkninger om fragtvilkår

Nedenfor er angivet virksomhedernes respons på spørgsmålet "*Har du generelle bemærkninger til fragtpriserne til og fra Bornholm?*" Sammenlignet med gruppen af store fragtkøbere er gruppen af øvrige fragtkøbere præget af større eller mindre utilfredshed med priser, vilkår og service, oplevelser af ikke at have fået mærkbare prisnedsættelser og udsagn om at store transportfirmaer og virksomheder på Bornholm drager egennytte af tilskuddet. Det skal understreges, at der er tale om en gengivelse af virksomhedernes oplevelse af situationen og med virksomhedernes egne ord. Der er således ikke taget stilling til relevansen eller rigtigheden af de fremførte udsagn.

² Under forudsætning af, at prisen for at sende en lastvognsenhed til/fra Bornholm er reduceret med ca. 1000 kr. pr. enhed og under forudsætning af, at der kan være 33 paller pr. lastvognsenhed, så burde prisen per palle – alt andet lige – være reduceret med 30 kr./palle.

- De store firmaer indhenter tilbud og derfor er fragtpriserne nok faldet mere end det umiddelbart ser ud til.
- Der er stadig alt for mange virksomheder i landet, der opkræver fragt eller ekstra fragt til "ikke brofaste øer".
- Fragttilskudet kommer stort set kun transportøren tilgode.
- Vi har ikke mærket prisfaldet. Det ser ud til at vognmænd har øget prisen med tilsvarende beløb.
- Fragt prisen er steget de sidste 2 år, bl.a. fragt på redskaber.
- Jeg har ikke mærket noget til nogen prisændring. Det må være nogle andre, der har fået det tilskud.
- De er ikke faldet siden 2014.
- Så snart en vognmand skal røre en Palle til og fra Bornholm bliver der et mærkeligt regnestykke. Fatter ikke jeg kan få en hel trailer med for 2-300 kr. og så at en palle skal koste mellem 550 og 800 kr.
- Jeg har ikke mærket nogen prisreduktion.
- Det går bedre.
- Oplever at betale høje priser selv, og at mange lokale leverandører har lange leveringstider og skruer prisen op med fragt til øen som begrundelse. Ofte er det billigere selv at hente varer på Sjælland.
- Vi synes ikke, der er sket ret meget på fragtpriserne 2019 sammenlignet med tidligere. Det har jeg foreholdt transportøren, som mener, at det er som det skal være.
- Ja det har jeg. Vi handler med biler, og fragtprisen på biler faldt ikke, da godssektoren fik yderligere tilskud. Man valgte dengang, at biler ikke var gods!! Det nye færgeselskab vil ikke tage biler uden fører med, så nu er det Autologik, og andre private aktører som transporterer biler til og fra Bornholm på lastbiler. Prisen er stadig ikke faldet! Mht. prisen på pallefragt, så er de fleste varer vi modtager fragtfrit. Vi ser derfor ikke fragtrekningerne, men det vi hører fra vores leverandører er, at det ikke er blevet billigere !!
- Tillykke til BHS, deres overskud er steget lige proportionalt med fragtprisernes fald, målt på deres omsætning til og fra Bornholm.
- Vi har en noget større fragtpris nu, især på farligt gods, end for få år siden.
- Det har ikke kunne mærkes, at der er kommet tilskud til fragtpriserne.
- Da vi udelukkende benytter postdanmark og TNT til vore forsendelser, og deres priser er steget i perioden, er det ikke gennemskueligt om de reducerede fragtpriser har haft nogen indflydelse.
- Vi har ikke mærket noget til pristilskudet, dog er priserne ikke hævet i perioden.
- Pris for fragt per palle faldt ikke, da der blev givet tilskud til det; ikke for små virksomheder; den har været ret den samme de sidste år.
- Vi har ikke set meget ændringer i fragtprisen, måske en lille prisreduktion. Fornemmer at tilskuddet er havnet hos vognmanden.
- Prisen er i hvert fald ikke faldet i perioden!
- Fragtpriser er igen stigende, idet Molslinjen tager fragt uanset om vi benytter en plads eller ej.
- De er ublu høje for små kunder.

- Vi sendte ikke nær så mange trailere / paller i 2014, som vi gør nu. Det mest problematiske er ikke længere prisen, men om transportøren har plads til vores gods, fordi færgen er fyldt.
- Rabat på fragtpriser synes at blive "ædt" af transportbranchen og ikke mindst af Rønne Havn, der generelt hæver sit prisniveau på alle områder.
- Vi som byggevirksomheder har ikke mærket til, at det tilskud er der. Vi giver det samme som altid.
- Priserne er faldet med færgeraterne. Der har i perioden været prisstigning på løn & brændstof. Derfor er det ikke hele faldet på færgeraterne, der er kommet os kunder til gode. De opgivne fragtpriser gælder for vor transport til Kbh. Vi leverer over hele landet med årligt varierende mængder. Derfor vil en gennemsnitspris ikke give det sande billede.

Bilag 1. Fragtanalyse 2020. Spørgeguide til de største fragtkøbere

Formålet med interview:

Med virkning fra den 1. juni 2015 er der blevet givet et årligt statstilskud på 70 mio. kr. til rederiet, med henblik på at fragtraterne markant. CRT har fået til opgave af Bornholms Trafikkontaktråd at undersøge konsekvenserne heraf. Formålet med dette interview er blandt andet at afdække

- i hvor høj grad du som virksomhedsleder har **oplevet reduktion** i fragtomkostningerne for den del af jeres fragt, der sendes via færge (enten Rønne-Ystad eller Rønne-Køge mellem Bornholm og Sjælland; der skelnes ikke mellem trailere og lastbiler; alt kaldes blot "trailere").
- Vi vil også gerne afdække **udviklingen i jeres fragtmængder og fragtpriiser** til og fra øen siden 2014, hvor tilskuddet indførtes.
- Og endelig er det formålet, at indhente din **overordnede vurdering af vilkårene** for at sende fragt til og fra øen.

Målgruppe:

Større virksomheder indenfor den private sektor, der i stor udstrækning vurderes at have fragt til eller fra Bornholm. Der er taget udgangspunkt i de store fragtkøbere, der blev interviewet i forbindelse med fragtanalysen i 2016. Brancheorganisationerne Dansk Erhverv, Dansk Industri samt Bornholms Regionskommune har haft mulighed for at komme med supplerende forslag til denne liste. Dette har resulteret i en bruttoliste på 26 virksomheder. Målet er at gennemføre i alt 20 interview.

Spørgsmål til virksomheder

Baggrundsinformation om hver enkelt virksomhed.

- Antal årsværk i virksomheden i 2014:
- Antal årsværk i virksomheden i 2019:
- Branche:

Priser og mængder

- Samlet antal trailere (ca.), I sendte med færge til eller fra Bornholm i 2014 (heraf til Sjælland)?
- Samlet antal trailere (ca.) I sendte med færge til eller fra Bornholm i 2019 (heraf til Sjælland)?

- Hvad var jeres gennemsnitlige pris (ca.) for at få sendt en trailer til Sjælland i 2014?
- Hvad var jeres gennemsnitlige pris (ca.) for at få sendt en trailer til Sjælland i 2019?

Vilkårene for forsendelse af fragt:

Pr 1. september 2018 overtog Bornholmslinjen (Molslinjen) færgebetjeningen til/fra Bornholm.

1. Helt overordnet – **har skift af operatør haft nogen betydning for fragtvilkårene?**
2. Har skift af operatør haft betydning for **færgepriserne for trailere**, eller var den fulde prisreduktion gennemført inden skift af rederi?
3. Har skift af operatør påvirket jeres **mulighed for selv at vælge den rute**, der passer jer bedst (Rønne-Køge eller Rønne-Ystad?)

Har skift af operatør eksempelvis påvirket jeres **mulighed for at få booket jeres fragt** til de to ruter?

4. Har skift af operatør påvirket **prisforholdet mellem de to ruter?**
5. Har du **oplevet kapacitesproblemer**:
 - På bestemte ruter?
 - Bestemte afgange (klokkeslæt)?
 - Eller bestemte ugedage?
 - Eller bestemte tidspunkter på året (eksempelvis helligdage eller i turismens højsæson)?
6. Opfylder den **nuværende frekvens** på de to ruter jeres behov?
7. Opfylder de **nuværende tidspunkter** for afgang jeres behov?
 - Rønne-Køge, hele året: Fra Rønne kl 17, Fra Køge kl. 00.30?
 - Rønne-Ystad, lavsæson: Fra Rønne kl 6.30, 10.30, 16.30 og 20.30. Fra Ystad kl. 8.30, 12.30, 18.30 og 22.30?
8. **Andre udfordringer?**
 - Eksempelvis **pris for håndtering af trailere?**
 - Eller muligheden for i det hele taget at **sende løstrailere** via hhv R-K og R-Y?
 - Muligheden for at få transporteret **"Farligt gods"?**

9. **Potentialer? Forslag til initiativer** der kunne lette/billiggøre håndteringen af gods til eller fra Bornholm?

Bilag 2. Spørgeskema til øvrige fragtkøbere

Siden 2015 har Bornholm modtaget et statsligt tilskud til reduktion af godspriserne på færgeruterne Rønne-Ystad og Rønne-Køge.

Center for Regional- og Turismeforskning har fået til opgave af Bornholms Trafikkontaktråd at afdække, i hvor høj grad virksomhederne på Bornholm har oplevet reduktion i fragtomkostningerne, og om det har haft betydning for omfanget af fragt til og fra Bornholm.

Derfor laver vi nu denne spørgeskemaundersøgelse målrettet virksomhederne på Bornholm.

Antallet af besvarelser er vigtigt, for at vi kan afdække konsekvenserne

præcist. Tak, fordi du tager dig tid til at besvare spørgeskemaet!



Survey: Fragtanalyse Bornholm 2019

1. Hvilken branche tilhører din virksomhed?

2. Hvor mange årsværk (ca.) havde din virksomhed i 2018? (angiv "0" for ved ikke)

3. Hvor mange trailere og paller har du i det sidste år sendt til Sjælland eller betalt for at få sendt fra Sjælland til Bornholm? (Angiv samlede antal for begge fragtformer, hvis du har benyttet dem begge)

Antal trailere

Antal paller

4. Hvad var dine gennemsnitlige fragtpriser per trailer og per palle i henholdsvis 2014 og 2019? (angiv "0" for ved ikke)

Per trailer i 2014 (DKK)

Per trailer i 2019 (DKK)

Per palle i 2014 (DKK)

Per palle i 2019 (DKK)

5. Hvis ikke du kan angive den præcise pris per trailer i 2014 og 2019, kan du så oplyse, om prisen er steget eller faldet i perioden?

Prisen er steget Prisen er faldet

Prisen er nogenlunde uforandret Ved ikke

6. Kan du give et kvalificeret skøn over prisændringen per trailer fra 2014 til 2019 i procent?

7. Har du generelle bemærkninger til fragtpriserne til og fra Bornholm?