

Sammendrag:

Markeds- og konkurransesituasjonen for tilbringerreiser med tog til Oslo lufthavn Gardermoen

Etter 2012 er det foreslått en større endring i togtilbudet i Oslo området som følge av at nytt dobbeltspor er ferdig på hele strekningen Lysaker – Asker. Dette gjør at NSB ønsker å legge om sitt rutetilbud til hhv Eidsvoll og Lillehammer med den konsekvens at Oslo lufthavn Gardermoen blir betjent med NSBs tog hvert 20 minutt. Dette er en vesentlig forbedring fra i dag hvor det går 2 NSB tog per time. NSB har i dag en billettpris som er betydelig lavere enn Flytogets. Dette vil dermed også endre konkurransesituasjonen mellom NSB og Flytoget for tilbringerreisene. Selskapenes egne beregninger og våre analyser tyder på at en slik tilbudsendring gir en omfordeling av markedsandeler. Reduksjonen for Flytoget vil medføre underskudd med dagens kostnadsnivå. Selv om NSBs inntekter vil gå opp, vil de samlede billettinntektene til de to selskapene bli redusert. Trafikantnyten av forbedringen slik vi har beregnet denne, vil imidlertid overstige reduksjonen i billettinntekter. Rapporten beskriver også effekten av mulige tilpasninger som henholdsvis regulerende myndigheter eller Flytoget kan gjøre for å begrense de negative virkningene for selskapet.

Problemstilling

Ny ruteplan for jernbanen på Østlandet medfører en stor endring i konkurransesituasjonen for tilbringerreiser til Oslo lufthavn Gardermoen (OSL). I dag betjenes dette med et høyfrekvent togtilbud av Flytoget as som driver uten direkte statlig støtte, med høy tilbudt kvalitet, høy kundetilfredshet og en betydelig markedsandel. NSB har i dag et begrenset tilbud som betjener flyplassen med 2 avganger per time som går omtrent samtidig, som ikke markedsføres og som har en liten markedsandel. NSBs tilbud inngår i det ordinære rutetilbudet som er gjenstand for offentlig kjøp og tilskudd fra staten.

Utfra en situasjon der NSB fra desember 2012 ønsker å betjene OSL med 3 avganger i timen reises problemstillinger om hvilke konsekvenser dette har mht forvaltning av statens midler, nytte for trafikantene, utnyttelse av begrenset kapasitet på sporet og realisering av regjeringens jernbanepolitikk.

Virkninger av ruteplanen på tilbringermarkedet

Gjennomgang av analyser fra selskapene supplert med våre egne analyser viser at ruteplanen vil gi en betydelig økt markedsandel for NSB. Fra dagens markedsandel på 5-7% i forskjellige delmarkeder, kan denne øke til opp mot 30%. Mens noe tas fra bil og buss, hentes det vesentligste fra tapte markedsandeler for Flytoget. Dette henger sammen med at bil og buss i betydelig grad konkurrerer om reiser som ligger litt unna jernbanelinjene der togselskapene vil konkurrere innbyrdes. Flytoget vil dermed tape betydelige markedsandeler med reduksjoner fra 45-50% markedsandel i dag på viktige relasjoner til 30-40% i markedsandel etter ruteendringen. Våre beregninger indikerer at det kan dreie seg om et bortfall på 1.2 mill passasjerer for Flytoget per år.

Flypassasjerer som reiser til/fra flyplassen verdsetter tiden sin høyt. Vi har beregnet verdien av forbedringen for dem til om lag 220 mill kr per år.

Når såpass mange passasjerer velger å reise med det billigere NSB enn det dyrere Flytoget går de samlede trafikkinntektene for togselskapene ned. Flytoget kan tape i størrelsesorden 207 mill kr mens NSB kan få en inntektsøkning på 172 mill kr. Disse tallene er basert på tilbringermarkedets størrelse i 2009.

For Flytoget betyr dette redusert omsetning selv om en får vekst i totalmarkedet de nærmeste årene. Overskuddet selskapet har i dag vil vendes til et underskudd dersom en ikke treffer andre tiltak. Dette kan true selskapets eksistens. Forutsatt at NSB klarer å betjene etterspørselen til flyplassen innenfor den kapasitet og de kostnadsrammer de ellers ville hatt, vil NSB kunne oppnå økt overskudd eller gi grunnlag for reduksjon i offentlig kjøp.

Våre beregninger tar utgangspunkt i trafikktall for 2009 som var om lag 5% lavere enn i årene 2007 og 2008. Om en de nærmeste årene får sterk vekst i flytrafikken over Oslo lufthavn, vil dette moderere konsekvensene noe. Vår vurdering utfra siste foreliggende prognoser for antall flypassasjerer endrer ikke dette tilstrekkelig på mellomlang sikt til å sikre bedriftsøkonomisk overskudd for Flytoget.

Forbedringen i rutetilbudet til de reisende bidrar utvilsomt til å oppnå en politisk målsetning om å få mer transport på skinner. På den annen side har Flytoget markert seg med et togtilbud som gir svært høy kvalitet på tilbudet og svært høy kundetilfredshet i et marked hvor det ellers er begrenset konkurransepress i Norge.

Mulige tilpasninger

Det er kommet opp alternative forslag for å dempe virkningene for Flytoget av ruteplanen.

Et slikt forslag er å innføre et pristillegg på NSB billetter til og fra flyplassen. Dette demper virkningene av ruteplanen, men gir fortsatt redusert inntekt på ca 130 mill kr for Flytoget.

Et annet forslag er å ikke tillate NSB å betjene flyplassen med mer enn 2 avganger per time. Dette kan gjøres ved at en av de 3 avgangene per time kjøres på hovedbanen forbi flyplassen eller at den får endestasjon på Lillestrøm. Dette gir

om lag samme virkninger på Flytogets inntekter og markedsandel som alternativet med pristillegg. De samlede billettinntektene blir derimot mindre.

Uansett tyder våre beregninger på at Flytoget må gjøre betydelige endringer i sin drift for å tilpasse seg den nye situasjonen og at disse tilpasningene er gjennomgripende også i forhold til statens rolle i transportpolitikken i Oslo-området.

Vi har derfor også sett på konsekvenser av at Flytoget gjør tilpasninger i form av å kutte avganger mellom Oslo S og Drammen og av å redusere prisene til NSBs nivå. Redusert rutetilbud gir ytterligere redusert antall reisende og reduserer inntektene med ytterligere om lag 50 mill kr i forhold til ruteplan 2012. Det blir da et spørsmål om hvilke kostnadsreduksjoner en kan oppnå med en slik tilpasning. Vi har gjort et anslag som tyder på at det kan spares om lag 40-50 mill kr per år for hver avgang en reduserer med per time mellom Drammen og Oslo S. Opprettholdelse av dagens tilbud med reduserte takster vil dempe reduksjonen i antall passasjerer til om lag 400 000 i forhold til referansealternativet, men gi en dramatisk inntektsreduksjon. En slik tilpasning er bare realistisk dersom Flytogets tilbud også åpnes for reiser som ikke skal til flyplassen og må medføre at Flytoget også kommer inn under ordningen for offentlig kjøp. Flytoget vannes da ut som merkevare og dette reiser spørsmålet om det er mulig å opprettholde Flytoget som eget produkt med dagens høye kvalitet, kundetilfredshet mv.