

Arbeidsdokument av 31. mai 2011
1914/KJO
Kjell Werner Johansen
Harald Minken

ØL/2312/2011
Vedlegg til TØI rapport 1082/2010

Markeds og konkurransesituasjonen for tilbringerreiser med tog til Oslo lufthavn Gardermoen – supplerende beregninger til TØI rapport 1082/2010

Innhold

Bakgrunn	3
Ny analyse	4
Oppdatering av markedstall	4
Tilbringerreiser i 2014.....	4
Ruteplan 2014	5
Ruteplan 2014 med 20.- kr tillegg på OSL	6
Ruteplan 2014 med 40.- kr tillegg på OSL	6
Sammenstilling markedsandeler	7
Sammenstilling billettinntekter	7
Sammenstilling trafikantnytte	9
Oppsummering	9
Referanser	10

Bakgrunn

I 2010 gjennomførte vi et utredningsoppdrag på oppdrag for Samferdselsdepartementet om markeds- og konkurransesituasjonen for tilbringerreiser med tog til Oslo lufthavn Gardermoen – OSL (Johansen og Minken, 2010). Dette arbeidet ble oppsummert med:

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 tilbudsending 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.

Siden da har det vært en betydelig vekst i persontransporten over OSL, samtidig som det har blitt klart at ny grunnrutemodell for togtrafikken først kan innføres fra 2014. Som et ledd i arbeidet med strategisk ruteplanlegging for Oslo-området har en også kommet til at det av hensyn til øvrig regional trafikk kan være gode grunner for å legge avgangene for de to rutene som regiontogpendelen Skien-Lillehammer var tenkt delt opp i, nærmere opp mot hverandre i tid. I stedet for å fordele de tre avgangene jevnt i tid slik at NSB tilbyr en avgang hvert 20 minutt på strekningen Drammen – OSL, legges det opp til hhv 10, 20 og 30 minutter mellom avgangene.

Med bakgrunn i dette har Samferdselsdepartementet bedt oss se på hva disse endrede forutsetningene kan bety for fordelingen av tilbringermarkedet til OSL mellom de to aktørene. Vi har og sett på hva påslag på NSBs billettpriser til/fra OSL på hhv 20.- og 40.- kroner betyr. Påslaget begrunnes i å utligne forskjellen mellom togselskapene som følger av de statlige kjøp av transporttjenester fra NSB.

Ny analyse

Oppdatering av markedstall

Analysen i rapporten fra 2010 bygde på passasjertall fra 2009 og forutsetninger om oppstart av ny rutemodell fra 2012. Nå er ikrafttreden av ny rutemodell utsatt til 2014, samtidig som det har vært en betydelig trafikkvekst over OSL i 2010 og hittil i 2011. Vi oppdaterer derfor trafikktallene med faktisk trafikkvekst i 2010, og prognose for 2011-2014 hentet fra Thune-Larsen (2011). I tabellen under gjengir vi passasjertall over OSL for 2009 og 2010 og forventede tall for 2011-16, samt prosentvis vekst fordelt på innenlands og utenlands passasjerer.

Tabell 1: Passasjertall over OSL, 2009-2010, prognose 2011-16, mill pass per år og % vekst fra året før.

	Mill Pass			% Økning			
	Innland	Utland	Sum	Innland	Utland	Sum	Økning fra 2009
2009	8,63	9,44	18,07				
2010	8,96	10,11	19,07	3,90 %	7,10 %	5,60 %	5,60 %
2011	9,75	10,96	20,71	8,80 %	8,40 %	8,60 %	14,68 %
2012	9,96	11,35	21,31	2,10 %	3,50 %	2,90 %	18,01 %
2013	10,18	11,81	21,99	2,20 %	4,10 %	3,20 %	21,78 %
2014	10,41	12,3	22,71	2,20 %	4,10 %	3,30 %	25,80 %
2015	10,62	12,76	23,38	2,00 %	3,80 %	3,00 %	29,58 %
2016	10,84	13,31	24,14	2,10 %	4,30 %	3,30 %	33,85 %

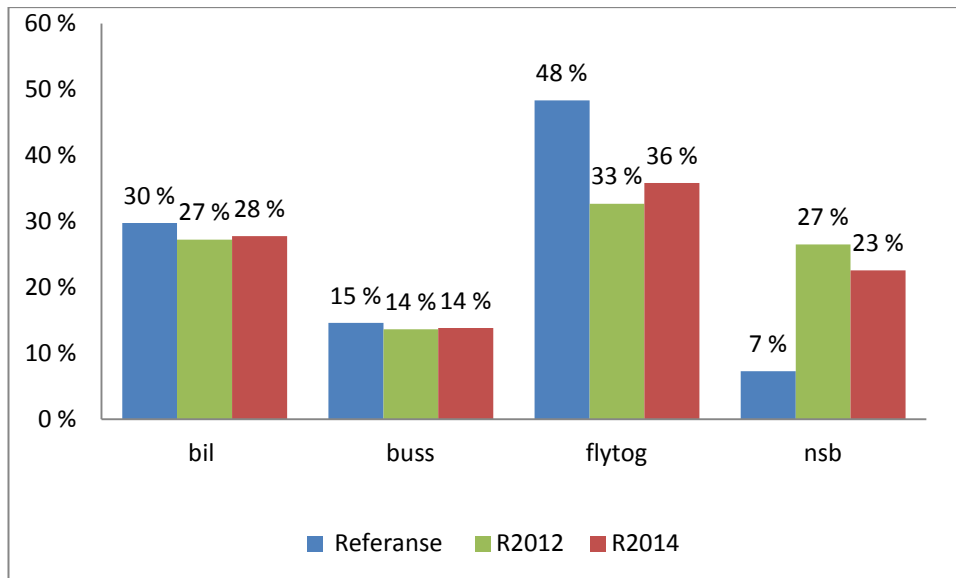
Vi ser av tabellen at vi er inne i en periode med sterkt vekst i antall flypassasjerer over OSL. Til tross for store problemer med trafikkavviklingen i april 2010 pga vulkanutbruddet på Island som er anslått til å medføre 2 % svikt i passasjertall, var veksten på hele 5.6 % fra året før. Enda sterkere vekst er forventet i år, mens relativt solid vekst forventes også for de påfølgende år. I følge disse prognosene vil passasjertallene bli knapt 26 % høyere i 2014 enn i 2009. Dette er om lag dobbelt så stor vekst som vi så for oss for et år siden. Vi antar i de videre beregningene at passasjerveksten fordeler seg på samme måte som i RVU for OSL i 2009 når det gjelder geografi, reisemål og transportmiddel.

Tilbringerreiser i 2014

Ruteplanen som nå er aktuell fra 2014, tilsier at det tilbys 3 avganger per time med NSB tog på strekningen Drammen – OSL og om lag samme kjøretid som Flytoget. Rutetabellen legges opp slik at det blir hhv 10, 20 og 30 minutter mellom avgangene. Dette er en vesentlig forbedring fra i dag, hvor det tilbys 2 avganger per time, men med ulik kjøretid, slik at avgangene dels kommer nært opp til hverandre i tid og med varierende tid mellom avgangene etter retning og reiserelasjon. En rimelig forutsetning om passasjerenes opplevelse av dette er at det nye tilbudet tilsvarer 2.3 avganger per time. De endrede forutsetningene mht trafikkvekst og rutetilbud er brukt i beregninger med modellen som er beskrevet i Minken (2010).

Ruteplan 2014

I figuren under gjengir vi resulterende markedsandeler sammenstilt med referanse, som er fordelingen slik den så ut for de relevante reiserelasjonene i RVU for OSL fra 2009:



Figur 1: Markedsandeler for tilbringereiser til/fra OSL med dagens rutetilbud, tidligere beregnet "R2012" og med ruteplan for 2014. Sum for 3 reiserelasjoner.

I forhold til tidligere beregninger for "R2012", er Flytogets markedsandel nå 3 prosentpoeng høyere, noe som tilsvarer ca 9 prosent flere passasjerer. I tabellen under gjengir vi forskjeller i passasjertall mellom R2014 og referansealternativet framskrevet til 2014. Begge alternativer er basert på totalt passasjertall som forventes i 2014.

Tabell 2: Endret transportmiddelfordeling, etter reiseformål, ruteplan 2014 i forhold til Referanse. Antall passasjerer per år. %-poeng endring i markedsandel.

	Bosatte tjeneste	Besøk tjeneste	Bosatte privat	Besøk privat	Sum endring	%poeng endring	Reiser referanse
bil	-68 483	-35 723	-68 670	-17 079	-189 955	-2 %	2 615 212
buss	-14 203	-27 378	-17 469	-12 263	-71 313	-1 %	1 348 513
flytog	-285 667	-538 972	-207 072	-168 169	-1 199 880	-13 %	4 451 033
nsb	368 354	602 073	293 210	197 511	1 461 148	15 %	615 735

Ettersom Flytoget og NSB er nære konkurrenter, ser vi at ruteendringen først og fremst medfører at NSB tar passasjerer fra Flytoget, men og knapt 190 000 fra bil.

Ruteplan 2014 med 20.- kr tillegg på OSL

Tabell 3: Endret transportmiddelfordeling, etter reiseformål, ruteplan 2014 med kr 20.- i pristillegg i forhold til Referanse. Antall passasjerer per år. %-poeng endring i markedsandel.

	Bosatte tjeneste	Besøk tjeneste	Bosatte privat	Besøk privat	Sum	%poeng endring
bil	-59 434	-29 024	-51 092	-12 271	-151 820	-2 %
buss	-12 174	-21 950	-12 553	-8 351	-55 027	-1 %
flytog	-247 695	-436 742	-153 443	-117 151	-955 031	-10 %
nsb	319 302	487 715	217 088	137 772	1 161 878	12 %

Prispåslaget medfører at ca 350 000 færre velger NSB, ca 250 000 av disse tar Flytoget isteden.

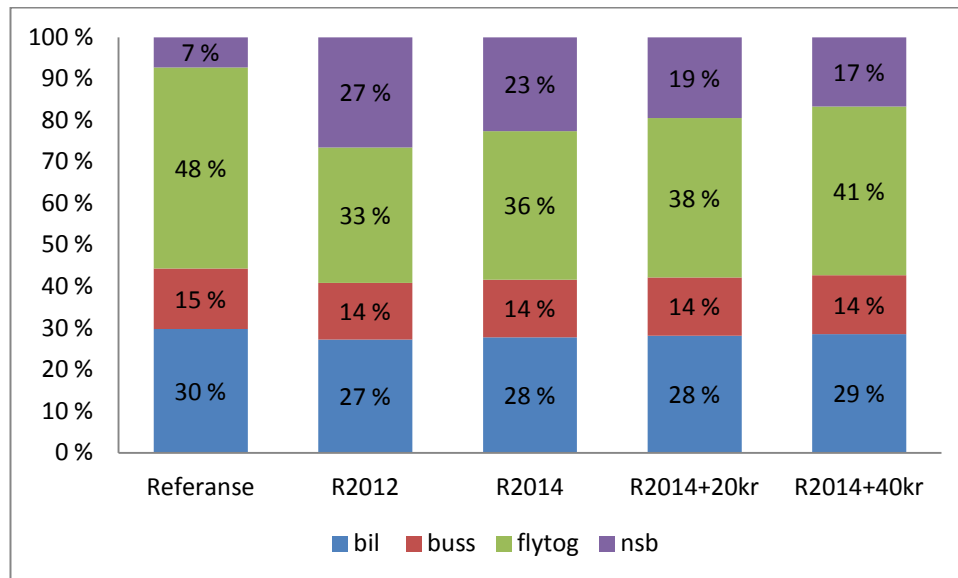
Ruteplan 2014 med 40.- kr tillegg på OSL

Tabell 4: Endret transportmiddelfordeling, etter reiseformål, ruteplan 2014 med kr 40.- i pristillegg i forhold til Referanse. Antall passasjerer per år. %-poeng endring i markedsandel.

	Bosatte tjeneste	Besøk tjeneste	Bosatte privat	Besøk privat	Sum	%poeng endring
bil	-51 035	-23 233	-35 415	-8 105	-117 788	-1 %
buss	-10 334	-17 306	-8 318	-5 108	-41 067	0 %
flytog	-213 117	-344 841	-104 722	-72 931	-735 611	-8 %
nsb	274 486	385 381	148 454	86 144	894 465	9 %

Når påslaget økes til kr 40.-, får NSB redusert passasjertallet med ytterligere knapt 270 000. 220 000 av disse tar da Flytoget isteden.

Sammenstilling markedsandeler



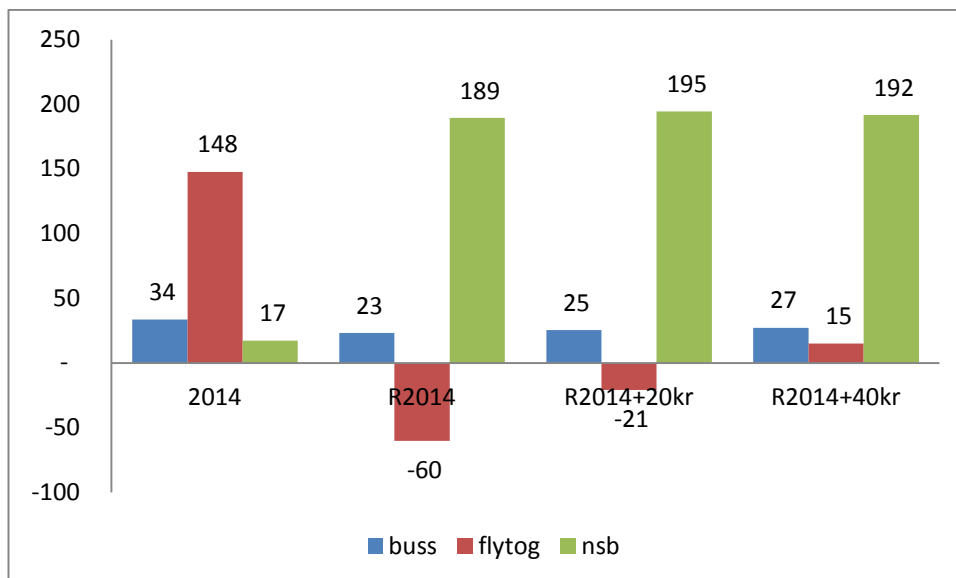
Figur 2: Markedsandeler for tilbringerreiser til/fra OSL med dagens rutetilbud, tidligere beregnet "R2012" og ruteplan for 2014 med dagens takstnivå samt prispåslag på hhv kr 20.- og kr 40.- for NSBs passasjerer til/fra OSL..

Av de alternativene vi har sett på her gir R2014 uten prispåslag høyest andel togpassasjerer til/fra flyplassen, med 59 %. Dette er litt lavere enn alternativet med 20 minutter mellom NSBs avganger som vi så på sist. Alternativene med prispåslag reduserer togandelen med ca 1 % i følge disse beregningene.

Sammenstilling billettinntekter

Framskrivningen av passasjerer på de ulike relasjonene fra 2009 til 2014, med uendrede billettpriser og samme rutetilbud som i 2009, gir en samlet omsetningsøkning på 199 mill kr for den delen av tilbringermarkedet som vår modell dekker. Størstedelen av dette tilfaller Flytoget, som har den største markedsandelen, de høyeste prisene, og på de fleste relasjoner også flest avganger og den korteste reisetida.

I figuren nedenfor har vi gjengitt differansen i omsetning fra 2009-situasjonen.



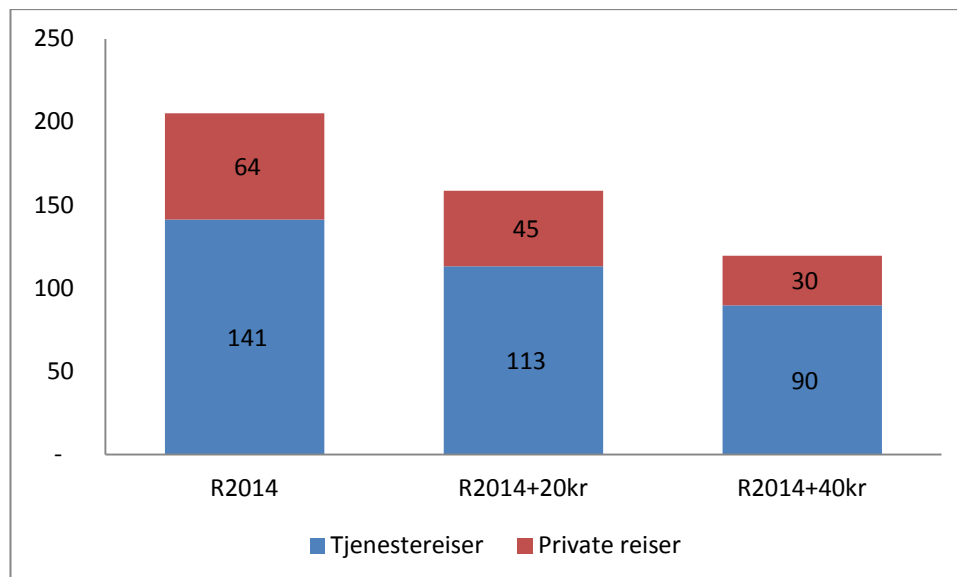
Figur 3: Billettinntekter 2014 for rutegående transportmidler til/fra OSL, differanser fra dagens rutetilbud, mill kr.

Vi ser at i alternativet med R2014, reduseres Flytogets inntekter med ca 60 mill kr i forhold til 2009/2010 situasjonen. Dette er ca 208 mill kr mindre enn inntektene hadde vært med "dagens tilbud" i 2014. I forhold til de tidligere beregningene er 60 mill en begrenset inntektsreduksjon, som lettere bør la seg absorbere gjennom tilpasninger på kostnads- og/eller markedssiden. NSBs inntekter økes vesentlig som følge av økte markedsandeler i alternativ R2014.

I alternativene med prispåslag øker NSBs inntekter ytterligere, idet prisøkningen per passasjer generer mer inntekter enn inntektsbortfallet som følger av færre passasjerer. Inntekten fra påslaget er beregnet til hhv ca 37 mill kr med kr 20.- i påslag, mens nettoinntektsendring er 6 mill kr. Påslaget gir ca kr 67 mill kr med kr 40.-, pga færre passasjerer øker nettoinntekten bare med ca 3 mill i forhold til R2014. I alternativene med prispåslag på OSL reduseres inntektsbortfallet for Flytoget til ca 20 mill med kr 20.- i prispåslag, mens inntekten øker med ca 15 mill med kr 40.- i prispåslag i forhold til inntektene i 2009.

Sammenstilling trafikantnytte

I figuren under har vi sammenstilt økningen i beregnet trafikantnytte i de 3 alternativene i 2014 i forhold til videreføring av dagens rutetilbud.



Figur 4: Trafikantnytte, differanser fra referansealternativet, mill kr i 2014.

I forhold til referansealternativet gir R2014 205 mill kr i økt trafikantnytte, samtidig er inntektene samlet sett 47 mill kr lavere. Med 20 kr i påslag reduseres trafikantnyttens med 47 mill kr, samme sum som billettinntektene øker med. Trafikantnyttens av ruteforbedringen reduseres med ytterligere 38 mill kr til 120 mill kr når prispåslaget økes til kr 40.-. Økningen i prispåslag fra 20.- til 40.- kr øker de samlede billettinntektene med 35 mill kr.

Oppsummering

Trafikkveksten som nå forventes, samt utsatt oppstart med ny ruteplan, bidrar sterkt til mindre dramatiske utslag for Flytoget enn hva beregningene som ble utført i 2010 indikerte. Med den forutsatte sterke veksten i markedet for tilbringerreiser, er ikke inntektsbortfallet for Flytoget i forhold til utgangspunktet større enn at det kan være mulig for selskapet å absorbere dette.

Vi må understreke at alle beregninger av denne typen er beheftet med stor usikkerhet. Dette gjelder også trafikkprognosene som vi har brukt for å anslå størrelsen på markedet det konkurreres om. Lavere vekst i antall flypassasjerer vil gi større inntektsbortfall for Flytoget enn våre tall indikerer.

Vi har ikke sett på de hensyn til trafikk som ikke berører flyplassen som det vises til i brevet fra Samferdselsdepartementet.

Mht takstpåslaget for reiser til/fra OSL kan vi tenke oss at det kan være en utfordring å få forståelse for dette. Det vil videre være en utfordring å kontrollere

at passasjerene kjøper riktig billett på reiser til/fra OSL. I praksis må det bli en avveining mellom på den ene siden inntektsgrunnlaget, og på den andre siden de kostnader og ulemper som oppstår ved slik kontroll, både for passasjerene og selskapet.

Referanser

Johansen, K.W. og Minken, H. 2010

Markeds- og konkurransesituasjonen for reiser til og fra Oslo lufthavn Gardermoen. TØI rapport 1082/2010.

Minken, H. 2010

Etterspørselsmodell for reiser til Gardermoen. TØI Arbeidsdokument ØL/2236/2010.

Samferdselsdepartementet, 2011

Togtilbud på fellesstrekningen Drammen –OSL. Brev av 19.03.2011 til NSB As og Flytoget AS.

Thune-Larsen, H 2011

Passasjerprognoser Bergen lufthavn - Rullering av prognoser for Avinor 2010-50 Februar 2011, revidert april 2011. TØI Arbeidsdokument ØL/2295/2011.