

Sammendrag:

Utredning av transportstandarden for kysten Bergen - Kirkenes

Denne rapporten analyserer transportstandarden for kysten Bergen – Kirkenes, inklusive transporttilbud- og etterspørsel, med særlig vekt på Hurtigrutens transportfunksjon. Videre analyseres udekket transportbehov dersom Hurtigruten skal drives kommersielt og hvordan dette behovet kan dekkes og til hvilken pris.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet inngikk desember 2001 en avtale med Ofotens og Vesteraalens Dampskipsselskap og Troms Fylkes Dampskipsselskap om kjøp av tjenester på ruten Bergen – Kirkenes for perioden 1. januar 2002 tom 31. desember 2004. Hurtigruten skal opprettholde daglige seilinger i henhold til ruteplanen. Partene er enige om at det er kommersielt grunnlag for hurtigrutedrift i perioden mai tom september. Underskuddet som opparbeides i vintersesongen er vesentlig større enn det statlige tjenestekjøp. Vesentlige deler av resultatet fra den kommersielle driften skal gå med til å dekke opp den ikke kommersielle driften.

Avtalen innebærer et statlig tjenestekjøp på 170 mill kr (1999-kroner) med en klausul om indeksjustering. Rederiene forplikter seg til å føre separate regnskap for hurtigrutedriften. Rederiene har dessuten en konsesjon for rutedrift på kysten Bergen – Kirkenes med mellomsteder; en konsesjon per skip. Konsesjonen løper ut 2009. Dersom tilskuddet skulle falle bort etter 2004, blir et sentralt spørsmål hvor fritt rederiene står til å utforme sitt driftsopplegg på kommersiell basis innenfor gjeldende rutekonsesjon.

EFTA Surveillance Authority (ESA) har etter diskusjon godtatt at Hurtigruten i denne runde kan betraktes som ett system med et kontinuerlig transporttilbud og dermed underlegges ett offentlig kjøp. ESA hadde i sitt notat av desember 2001 flere innvendinger / bekymringer:

- Systembetraktningen skal begrunnes i transportfunksjonen og/eller i at ett offentlig kjøp er billigere enn en oppstyking i delstrekninger. Dette må godtgjøres via en analyse.
- Turistproduktet skal ikke subsidieres (konkurransesvridning)
- Avtaleperioden ble redusert til tre år.
- Andre rederier skal kunne komme i betraktning som operatører (åpen, ikke diskriminerende prosess, helst anbud, må gjennomføre neste gang)

ESA godtok derimot at rutetilbudet gjelder perifere områder og var nødvendig for områdenes økonomiske utvikling og at et markedsbasert tilbud ville gi et for svakt transporttilbud. Også poenget om krysssubsidiering mellom sesonger ble godtatt.

Nasjonale myndigheter bestemmer selv hvilken transportstandard en ønsker langs kysten. Fra et nasjonalt synspunkt vil ressursbruken knyttet til dette stå sentralt. Da saken om tilskudd til Hurtigruten ble lagt fram for Stortinget for 12 år siden (St.meld nr 39, 1989-90), ble det utviklet en alternativ tilskuddsmodell basert på kostnader ved daglig hurtigbåtforbindelse. Tilskudsbehovet ble da anslått til 63.5 mill kr (1990-kr) som tilsvarte omtrent en tredel av tilskuddsnivået til Hurtigruten den gang.

Stortinget satte forslaget til side, blant annet med henvisninger til Hurtigrutens betydning for godstrafikken og som reiselivsprodukt. Behandlingen endte med en avtale for perioden 1991-2001, som garanterte Hurtigruten et gjennomsnittlig årlig beløp på 170 mill kr (1990-kr) for å kunne gjennomføre nødvendig flåtefornyelse. Målsettingen var den gang at dette ikke skulle bevilges ytterligere tilskudd etter år 2001, men det ble og sagt at eventuelle behov for fortsatt begrenset støtte vurderes i lys av de resultater flåtefornyelse gir. Hurtigruten vil i 2002 ha om lag 90 000 rundreisepassasjerer og 440 000 distanse-passasjerer. Tilskuddet per distansepassasjer er redusert fra ca 1000 kr i toppåret 1988 til drøyt 430 kr i dag (løpende kroner).

Hurtigrutens transportfunksjon

Hurtigruten har om lag 90 000 rundreisepassasjerer. Rundreise er et pakkeprodukt på lengre reiser som inneholder lugar og alle måltider om bord. Disse står for hoveddelen av inntektene til Hurtigruten. Det er om lag 440 000 øvrige passasjerer, kalt distansepassasjerer.

I månedskiftet september – oktober ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse om bord blant norsktalende distansepassasjerer. Blant de over 2500 respondentene var det 75 prosent stedsbestemte reiser, 10 prosent kurs- konferansereiser og 15 prosent opplevelsesreiser. Opplevelsesreiser ble definert som ferie- og fritidsreiser hvor reiseopplevelsen var eneste motiv for å ta Hurtigruten.

Andelen som valgt Hurtigruten på grunn av reiseopplevelsen var særlig høy for lange reiser. Nord for Tromsø var opplevelsesinnslaget lavt, mens tungvinte alternative reisemåter var en viktig grunn for å ta Hurtigruten. Mellom Bodø og Tromsø, særlig over Vestfjorden, valgte mange Hurtigruten på grunn av prisen.

Prisen og tungvinte alternativ var mindre viktig som motiv for å velge Hurtigruten jo lenger sør på ruten man kom. Dette illustrerer at Hurtigrutens transportfunksjon er mest viktig nord i landet, og særlig nord for Tromsø.

Med utgangspunkt i fire delstrekninger med byene Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Kirkenes som endepunkter, kan distansetrafikken klassifiseres som følger:

Trafikk fra mellomstedene til nærmeste store by	50 prosent
Trafikk mellom mellomstedene på en strekning	26 prosent
Trafikk mellom store nabobyer	7 prosent
Trafikk forbi de store byene	17 prosent

De fleste anløpsstedene har god tilgjengelighet til flyplass. Flyet brukes imidlertid i liten grad til lokale og regionale reiser og konkurrerer derfor bare delvis med Hurtigruten. En del strekninger har parallelle hurtigbåtruter. Dette gjelder for eksempel Bergen - Florø - Måløy, Kristiansund - Trondheim, Helgelandskysten

og i Troms fylke. Hurtigrutens markedsandel på disse strekningene varierer mellom 10 og 50 prosent avhengig av rutetabellene. Ulike avgangstider gjør at Hurtigrutens tilbud passer godt med reisebehovet enkelte steder, til tross for at det også fins et hurtigbåttilbud.

Selv langs kysten er vegtransport viktigste transportmåte. I de områder som Hurtigruten betjener er en markedsandel på 70 prosent biltrafikk vanlig. På lange strekninger eller om vinteren er det mange som ikke ønsker å kjøre bil. Det er også mulig å ta med seg bilen på Hurtigruten. Denne muligheten benyttes av mange da Hurtigrutens seilingsplan ikke alltid passer begge veier. Som regel er dagstrekninger på nordgående, nattstrekninger på sørgående og omvendt.

Konklusjonen er at Hurtigruten utgjør et eget selvstendig transporttilbud fra Tromsø og nordover og over Vestfjorden. Dersom Hurtigrutens tilbud skulle falle bort på disse strekningene, vil offentlig kjøp av transporttjenester bli aktuelt. I tillegg har Hurtigruten en viktig supplerende transportfunksjon på enkelte delstrekninger som Tromsø – Harstad og Rørvik – Sandnessjøen. Utover dette har Hurtigruten mye trafikk på en del strekninger hvor opplevelsesaspektet er viktig som for eksempel Harstad – Svolvær og Ålesund – Bergen.

Hurtigruten har en viktig funksjon for godstransporten, særlig på Finnmarks-kysten. Den betjener relativt små steder med en daglig frekvens. Alternativet ville eller vært leveranser to ganger i uka. Hurtigruten frakter mye stykk gods og matvarer nordover og fiskeprodukter sørover.

Fra Hammerfest og østover er det relativt ofte vinterstengte veier. Hurtigruten utgjør da en viktig beredskap for varetransporten, selv om også Hurtigruten i blant må seile forbi steder på Finnmarkskysten ved uvær.

Kommersiell Hurtigrute og alternativt transporttilbud

Det knytter seg usikkerhet til hva Hurtigruterederiene vil gjøre dersom de skulle miste sitt statstilskudd. Belegget er lavest om vinteren og nord for Tromsø. Hurtigruten kan da for eksempel snu i Tromsø og/eller redusere kapasiteten om vinteren.

Alternativer til Hurtigruten er mange steder hurtigbåt eller fly. Tilskudd per passasjer med fly og hurtigbåt på de aktuelle strekninger ligger gjerne i intervallet 300-650 kr. Hurtigrutens tilskudd utgjør 430-440 kr per distansepassasjer på helårsbasis.

I beregninger over behov for tilskudd ved alternativ hurtigbåtdrift har vi valgt ut strekninger hvor Hurtigruten har en særlig viktig transportfunksjon, og gjort antakelser om hvilket tilbud en kommersiell Hurtigrute ville gi. Tilskuddsbehovet anslås til mellom 35 og 88 mill 2001-kr. Dersom Hurtigruten snur i Tromsø vil kostnadene beløpe seg til 88 mill kr.

Hurtigruten har sin styrke som et helhetlig transportsystem som dekker et reisebehov som er svært sammensatt med hensyn til reisemål og reisemål. Det er et politisk spørsmål hvor stor grad av valgfrihet med hensyn til reisemåte som skal tilbys også i perifere strøk selv om trafikkgrunnlaget er lite.

Tilskuddsberegningene tar ikke hensyn til den funksjon Hurtigruten har for godstransporten og dens betydning for opprettholdt bosetting langs kysten.