

Sammendrag:

Hva skjer med ekspressbussene?

TØI rapport 1200/2012
Forfattere: Jørgen Aarhaug og Nils Fearnley
Oslo 2012 39 sider

Ekspressbussene inngår som en viktig og selvstendig del av det norske kollektivtilbudet. Dette er en posisjon ekspressbussnæringen har opparbeidet gjennom en lang vekstperiode. Den sterkeste veksten i næringen fant sted mellom 2003 og 2007 og kan ses som en direkte konsekvens av at adgangsbegrensningene ble fjernet i 2003.

Etter 2007/2008 har de norske ekspressbussene opplevd stagnasjon eller nedgang. Denne nedgangen har mange mulige forklaringer. Viktige forklaringer er konkurranse mot fly, endrede reguleringer på fylkesnivå og demografiske og sosioøkonomiske forhold, som en mer sentralisert og velstående befolkning.

Ekspressbussene som del av det norske kollektivtilbudet

Ekspressbussene er i dag en selvfølgelig del av kollektivtilbudet i Norge. En viktig forutsetning for dette er den liberaliseringen som fant sted gjennom 1990-tallet fram mot 2003. Fra 2003 har det i praksis vært fri adgang til å etablere fylkesgrensekryssende busslinjer i Norge. Den tidligere restriksjonen for å verne jernbanen mot konkurranse er tatt bort. I kjølvannet av denne liberaliseringen har ekspressbussnæringen opplevd en rask vekst. Denne veksten stanset imidlertid opp i år 2007/2008.

Denne rapporten ser særlig på utviklingsforløpet i Norge i perioden 2000-2010, men har også med et blikk på utviklingen i Sverige de seneste årene og i Norge fram til år 2000.

I denne rapporten brukes ekspressbusser i betydningen fylkesgrensekryssende busser drevet på kommersielt initiativ; flybusser og turbusser holdes utenom. Bussene som faller innenfor denne definisjonen har i praksis fri etableringsrett og er kun i begrenset grad underlagt offentlig styring.

I Norge har ekspressbussene i dag en markedsandel på omtrent seks prosent av alle reiser på strekninger over 100 kilometer. Men mange ekspressbusspassasjerer reiser kortere enn dette. Gjennomsnittlig reiselengde var i 2010 126 kilometer, samtidig var gjennomsnittslinja over 300 kilometer lang. Denne relativt korte gjennomsnittlige reiselengden henger sammen med at det har blitt etablert flere gode regionale tilbud, innenfor ekspressbusskategorien. Disse retter seg i stor grad mot et annet marked enn de tradisjonelle ekspressbussene. Deres marked er i hovedsak hyppige reisende, som pendlere. Tilbudene har gjerne relativt høy frekvens, det vil si avgang hver annen time eller oftere, og stort innslag av reisende på månedskort. At dette markedssegmentet har kommet til ekspressbussene har i stor grad påvirket "gjennomsnittspassasjerer". Nettbuss' TIMEkspress har her vært særlig viktig.

I motsetning til de regionale ekspressbussmarkedene som har opplevd en kraftig vekst i perioden, har de lange linjene i større grad opplevd stagnasjon eller nedgang.

Ekspressbussenes markedsandel for reiser over 300 kilometer har falt, mens særlig flyets markedsandel har økt.

Norge og Sverige

Den norske og svenske ekspressbussnæringen har utviklet seg svært forskjellig. Mens samarbeid og offentlig eierskap preger det norske markedet, fins det lite av slikt i Sverige hvor et trettitals private selskaper konkurrerer mot hverandre. En opplagt mulig årsak til forskjellene mellom Norge og Sverige er forskjellige dominerende forretningsmodeller. I Norge er det, tradisjonelt sett, gamle samarbeidsavtaler som ligger til grunn for de lange ekspressbusslinjene. Mange av disse var i drift lenge før oppmykningen av adgangsreguleringen.

På samme måte som i Norge har Sverige tidligere hatt lovbeskyttelse av jernbanetrafikken. Men til forskjell fra Norge hadde ikke Sverige like mange daler uten et beskyttet jernbanetilbud, hvor ekspressbuss var det eneste gjennomgående kollektivtilbudet. Da en i Sverige begynte å fjerne etableringshindrene for bussnæringen, måtte en tenke nytt og etablere alternative konsepter i konkurranse med jernbanen. I Norge kunne en i større grad bygge videre på driftskonsepter som allerede lå der. Det betyr ikke at det ikke har funnet sted innovasjon i Norge, men at det kan være rimelig å anta at det har vært en grad av stivhengighet i utviklingen, altså at tidligere vilkår har lagt premissene for hvordan markedet har utviklet seg i ettertid.

Målt i ruteproduksjon og passasjertall er det norske markedet langt større enn det svenske. Sverige har ikke opplevd den store veksten som Norge hadde tidlig på 2000-tallet, men markedene har heller ikke opplevd stagnasjonen fra 2007/2008, Ekspressbussmarkedene har også utviklet seg noe ulikt i de to landene. I Sverige er linjene gjennomgående lengre, reisene er lengre og passasjerbelegget høyere. Men det er også likheter. I begge landene har de tre/fire største aktørene en samlet markedsandel på om lag 80 prosent av passasjerene.

Mulige forklaringer på stagnasjonen i Norge

Det har vært fremmet mange ulike forklaringer på hvorfor ekspressbussmarkedet i Norge ikke har vokst også i den siste treårsperioden. I rapporten gjengir og utdyper vi noen av disse forklaringene og ser hvordan utviklingstrekkene i Norge og Sverige sammen kan bidra til å kaste lys over forløpet. Til dels gjelder dette forhold som påvirkes av ekspressbussnæringen selv: 1) konkurranse med fly, 2) nye og strengere reguleringer i fylkene, 3) markedet er mettet, 4) næringen har sovnet i timen, og 5) svak konkurranse. I tillegg trekker vi frem mulige forklaringer som vi oppfatter å være mindre påvirkbare fra ekspressbussnæringen: 6) makroøkonomisk utvikling og 7) demografiske og sosioøkonomiske endringer.

Konkurransen mellom ekspressbuss og fly, er et forhold som skiller Norge og Sverige. Reisevaneundersøkelser og studier av ekspressbussnæringen viser at fly, i alle fall for de lengste ekspressbusslinjene, er en reell konkurrent til ekspressbussene i enkelte markedssegmenter. Samtidig kan det se ut til at den norske ekspressbussnæringen i liten grad har vist innovasjon som har demmet opp for veksten i flytrafikken. Samtidig er det viktig å peke på at konkurranse mot fly alene ikke kan forklare hele stagnasjonen og tilbakegangen. De fleste busslinjene som har fått

konkurransen fra fly, har ikke forsvunnet. Men flere av de lengste ekspressbuslinjene ser ut til å ha tapt markedsandeler.

Overgangen til bruk av anbud i fylkeskommunene har tydeliggjort skillet mellom ekspressbuss og øvrig busstrafikk i Norge. Samtidig med innføringen av anbud har flere fylkeskommuner gått over til selv å ha ansvaret for billettinntektene. Dette bidrar igjen til potensielle konflikter med ekspressbusselskapene. Enkelte anbuds-pakker har inkludert ruter som tidligere ble drevet på kommersielt initiativ. Når dette har skjedd, har mye av driftsgrunnet for den kommersielle ekspressbussen falt bort. Følgen har vært at ruta helt eller delvis har blitt lagt ned som ekspressbuss. Et eksempel på dette er den tidligere ekspressbusstrafikken i Nord-Norge. Som ble lagt ned som direkte konsekvens av at Troms fylkeskommune ønsket å profilere seg som tjenesteleverandør.

Den makroøkonomiske situasjonen i Norge har også ved flere anledninger blitt trukket fram som en mulig forklaring på ekspressbussenes stagnasjon, altså at finanskrisa skulle slå hardt inn på ekspressbussmarkedet. Dette synes imidlertid ikke å være en viktig forklaring, med tanke på at en ikke observerer den samme stagnasjonen i Sverige.

Tradisjonelt har et viktig nøkkelmarked for ekspressbussene i Norge vært lavinnteksgrupper, uten tilgang på bil og i grisgrendte strøk. Dette er en gruppe som blir stadig mindre. Befolkningen blir rikere, flere får tilgang på bil og en stadig større andel av befolkningen bor i byer og bynære områder. Dette markesegmentet blir altså mindre og må i så fall erstattes av nye typer reisende. Dette er noe ekspressbussene i Norge har klart dårligere enn deres kollegaer i Sverige ser ut til å ha klart, særlig på de lengste reisene. Her ses det imidlertid tegn til at det blir tatt grep for å utvikle nye markedssegmenter også i Norge.

Overblikk

Bakgrunnen for den observerte stagnasjonen i det norske ekspressbussmarkedet er nok for sammensatt til å kunne forklares med en enkelt faktor alene. Sammenlignet med den svenske næringen fremstår norsk ekspressbussnæring som lite innovativ og med noe manglende evne eller vilje til å nyskapning. Dette står delvis i kontrast til hvordan markedet så ut tidlig på 2000-tallet. Da var markedet kjennetegnet av stor innovasjonskraft. Det kan virke som suksessen fra tidlig 2000-tall i liten grad har blitt fulgt opp med ytterligere nyvinninger de siste 2-3 årene. Fortsatt er likevel det norske ekspressbussmarkedet langt større enn det svenske, både samlet markedsandel og i absolutte tall.