

Markedsvurdering af færgetrafikken mellem Østdanmark og Tyskland

Rapport.

Udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet



Kolofon

Udarbejdet af: Thomas Odgaard, Claus Bjørn Galbo-Jørgensen, Emil Foged, Agnete Nielsen og Malene Buch-Larsen

Dato: 7. februar 2019

Kontakt

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1., 2840 Holte

T. 61 333 500, M. kontakt@incentive.dk

incentive.dk

Indholdsfortegnelse

| | | |
|---|---|----|
| 1 | INDLEDNING | 4 |
| 2 | KORT OM SCANDLINES | 5 |
| 3 | TRAFIK, KONKURRENCEKRAFT OG MARKEDSANDELE | 7 |
| 4 | PRISER OG INDTJENING | 15 |
| 5 | GODSTRANSPORT | 25 |

1 Indledning

For at belyse transportbehovet over Østersøen i Femern Bælt-korridoren på kort og lang sigt har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anmodet Incentive om at belyse de aktuelle markedsforhold med færgebetjening.

I dag står Scandlines for denne færgebetjening. I rapporten fokuserer vi primært på Scandlines' rute mellem Rødby og Puttgarden, som står for ca. 80% af Scandlines' trafik.

Rapporten er struktureret som følger:

I afsnit 2 beskriver vi kort Scandlines' aktiviteter og økonomiske resultater.

Afsnit 3 og 4 omhandler persontransport. I afsnit 3 redegør vi for udviklingen i trafikken på Scandlines' ruter samt Scandlines' konkurrencekraft og markedsandel, mens vi i afsnit 4 redegør for Scandlines' prissætning.

I afsnit 5 ser vi på de samme emner i forhold til godstransport.

Fakta

Om analysen

Vores arbejde er udført i perioden 18. september til 17. december 2018.

Alle analyserne i denne rapport er baseret på offentligt tilgængelige data og informationer i form af årsrapporter, websites, offentlige rapporter, konsulentrapporter, forskningsartikler osv. Dertil kommer trafikdata fra Landstrafikmodellen.

Vi har ikke været i kontakt med Scandlines eller andre aktører under udarbejdelsen af denne rapport.

2 Kort om Scandlines

Scandlines ejer og driver to færgeruter, Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, mellem Danmark og Tyskland, jf. tabel 1. Disse to ruter har i mere end 20 år været de eneste passager- og gods-færgeruter mellem Østdanmark¹ og Tyskland.

Ombord på færgerne driver Scandlines catering og shopping. Derudover driver Scandlines bl.a. BorderShops i Puttgarden og Rostock.

Rødby-Puttgarden tegnede sig i 2017 for 82% af Scandlines' passagertrafik og 79% af Scandlines' godstrafik, jf. tabel 1.

Tabel 1

Fordeling af gods- og persontransport på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock i 2017

| | Persontransport (1.000 personbiler) | Godstransport (1.000 'trailers') |
|------------------|--|-------------------------------------|
| Rødby-Puttgarden | 1.504 (82%) | 534 (79%) |
| Gedser-Rostock | 336 (18%) | 139 (21%) |
| I alt | 1.840 (100%) | 672 (100%) |

Kilder: Danmarks Statistik, SKIB32.

Note: Sum af lastvogne med/uden anhænger, sættevogne med/uden forvogn og modulvogn med/uden forvogn.

Økonomiske nøgletal

I 2017 omsatte Scandlines for 3,6 mia. kr. og realiserede et resultat fra ordinær drift på 1,4 mia. kr., jf. tabel 2. Scandlines' samlede EBITDA-margin var i 2017 40%. For den trafikrelaterede del var EBITDA-marginen 50%.

Tabel 2

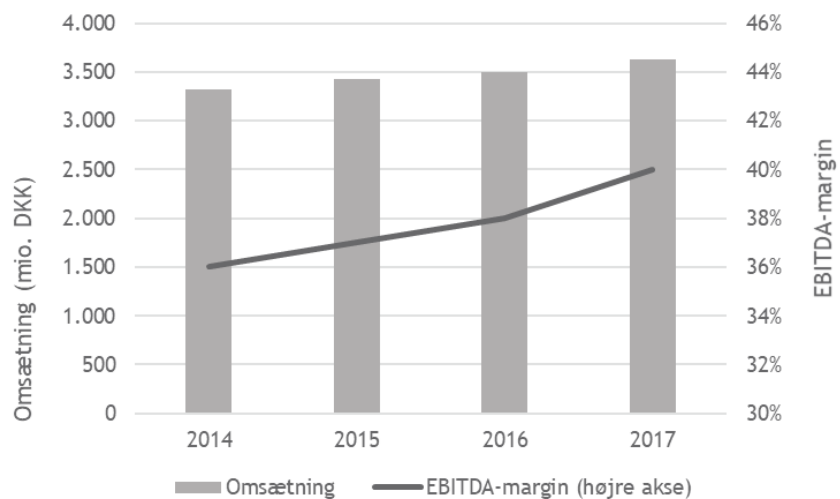
Scandlines, regnskab, 2017, mio. DKK

| | Trafik | BorderShops | I alt |
|---|--------|-------------|-------|
| Omsætning | 2.622 | 1.006 | 3.628 |
| Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (tilbagevendende EBITDA) | 1.319 | 127 | 1.445 |
| EBITDA-margin | 50% | 13% | 40% |

Både indtjening og omsætning er steget gradvist fra 2014 til 2017, jf. figur 1.

¹ Øst for Storebælt, ekskl. Bornholm.

Figur 1 Udvikling i samlet omsætning og overskudsgrad, mio. DKK



Kilde: Scandlines (2018), omregnet til DKK.

Note: Tallene for hele år 2014 og hele år 2015 medregner ikke nedlagte aktiviteter i forbindelse med salget af færgeruten mellem Helsingborg og Helsingør. EBITDA-margin henviser til 'Recurring EBITDA excludes non-recurring items (special items) comprising income and expenses of an exceptional nature such as costs incurred for restructuring processes and structural adjustments as well as gains and losses on divestments related thereto.' Scandlines (2018, s. 4).

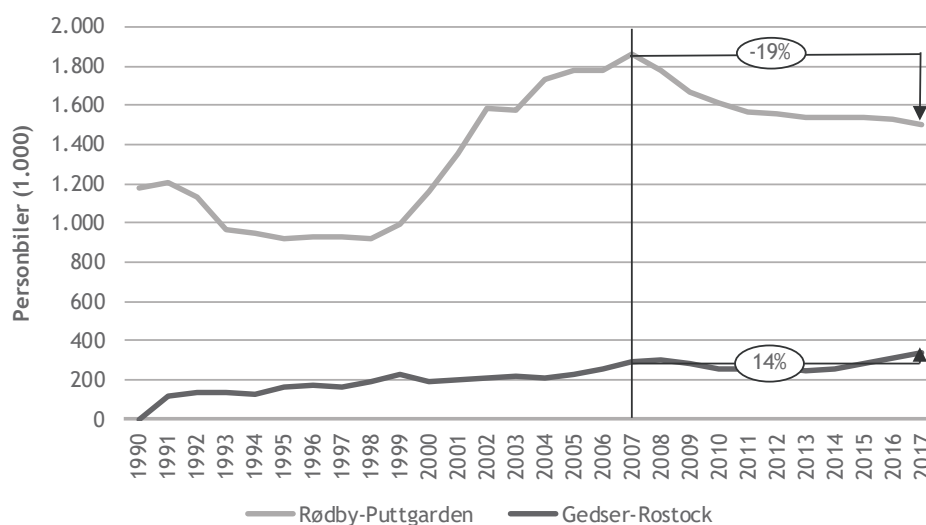
3 Trafik, konkurrencekraft og markedsandele

I dette kapitel beskriver vi den historiske udvikling i passager- og godsmængder på Scandlines' ruter samt Scandlines' konkurrencekraft og markedsandel.

3.1 Historisk udvikling i trafik

Fra slutningen af 1990'erne og frem mod 2007, hvor den danske stat og DB solgte Scandlines, oplevede Scandlines en stor vækst i antallet af personbiler på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, jf. figur 2. Siden 2007, hvor Scandlines har været drevet i privat regi, har der imidlertid været et betydeligt fald på samlet set 19% i personbiltrafikken på Rødby-Puttgarden, mens Gedser-Rostock har oplevet en fremgang på 14%.

Figur 2 Historisk udvikling i passagertrafik, 1.000 personbiler

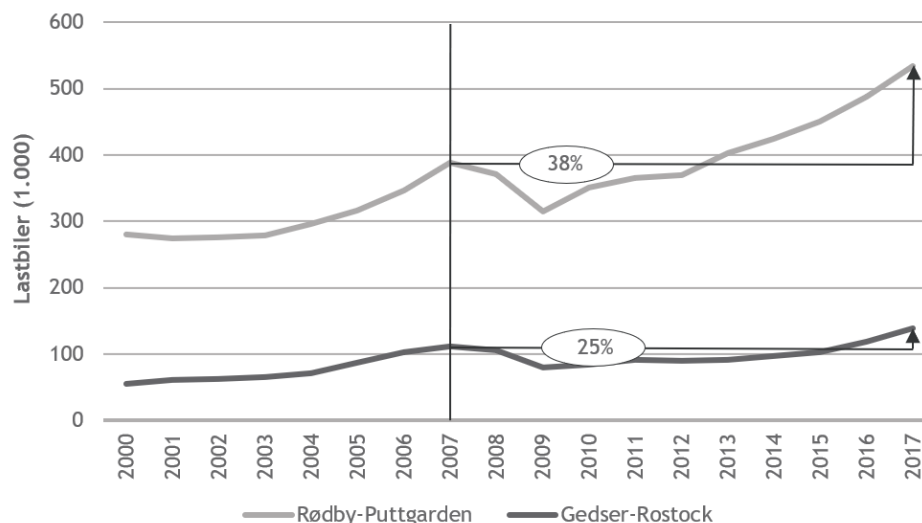


Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32.

Hvis man i stedet ser på lastbiltrafikken, har Scandlines haft en samlet vækst siden 2007 på 38% på Rødby-Puttgarden, mens Gedser-Rostock har oplevet en fremgang i antallet af lastbiler på 25%, jf. figur 3.

Det er værd at bemærke, at transportefterspørgslen blev væsentligt påvirket af finanskrisen, der ramte Danmark i 2008.

Figur 3 Historisk vækst i godstrafik, 1.000 lastbiler



Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32.

Note: Sum af lastvogne med/uden anhænger, sættevogne med/uden forvogn og modulvogntog med/uden forvogn.

3.2 Konkurrencekraft over for Storebæltsbroen

I dette afsnit ser vi nærmere på Scandlines' konkurrencekraft over for Storebæltsbroen.

For rejsende, der skal mellem Sverige og fx Tyskland, kan det potentielt også være relevant at benytte de direkte færger over Østersøen mellem Sverige og Tyskland eller Polen. Dette behandler vi i næste afsnit.

Hvis man skal i bil fra Østdanmark til Tyskland eller kontinentet, er der tre oplagte rutealternativer:

1. Færge fra Rødby til Puttgarden
2. Færge fra Gedser til Rostock
3. Storebæltsbroen og den sønderjyske grænse.²

For hvert af disse alternativer har vi opgjort de samlede rejseomkostninger fra alle områder i Østdanmark og udvalgte destinationer på kontinentet for at kunne vurdere, hvornår kunderne med fordel kan bruge Scandlines' ruter frem for Storebæltsbroen. I tråd med vanlig praksis i transportøkonomiske analyser omfatter de samlede omkostninger både de direkte omkostninger i form af kørselsomkostninger og billetter samt de indirekte omkostninger i form af passagerernes

² Vi ser forsimpelt bort fra færgen mellem Taars på Lolland og Spodsbjerg på Langeland, der for enkelte rejserelationer kan være et relevant alternativ til Storebæltsbroen. I 2017 var der 0,2 mio. personbiler med denne færgerute (Danmarks Statistik, SKIB31). Til sammenligning var der 11,2 mio. personbiler over Storebælt (<https://www.storebaelt.dk/omstorebaelt/trafiktal>) og 1,5 mio. personbiler med Rødby-Puttgarden (Danmarks Statistik, SKIB32).

værdisætning af rejsetiden. Samlet betegnes dette som de såkaldte generaliserede rejseomkostninger (GRO).

Vi har gennemført beregningerne for en række scenarier for at belyse effekten af forskellige forudsætninger. Først præsenterer vi resultaterne for *hovedscenariet*, der primært er baseret på data fra følgende kilder: Google Maps (rejsetider og -afstande), Transportøkonomiske Enhedspriser (kørselsomkostninger), trafikprognosen for Femern Bælt-projektet (tidsværdier og belægningsgrader) og directferries.com (gennemsnitlig billetpris).

Betydningen af udgangspunktet i Østdanmark

I figur 4 har vi illustreret forskellene i de generaliserede rejseomkostninger (GRO) for bilisterne ved at rejse via Rødby-Puttgarden eller Gedser-Rostock (alt efter, hvilken rute der er mest attraktiv) i stedet for Storebælt ved rejser til Hamborg i Tyskland fra forskellige kommuner i Østdanmark. Et negativt tal (markeret med en rødlig nuance på kortet) betyder, at GRO er lavere ved at tage med Scandlines frem for Storebæltsbroen, hvilket vil sige, at færgeren er mere attraktiv.

Kortet viser, at GRO i hovedscenariet er lavere ved rejser med færgerne for de fleste kommuner på Sjælland, med undtagelse af de kommuner, der befinder sig tættest på Storebæltsbroen. Fra Københavnsområdet efter motorvejsudfletningen i Køge er der en GRO-forskel på 105 kr., mens de største GRO-forskelle findes, hvis man rejser fra de sydligste kommuner.

Figur 4

Forskel i generaliserede rejseomkostninger (GRO) ved at vælge Scandlines frem for Storebæltsbroen på en rejse til Hamborg, kr./rejse



Kilde: Egne beregninger.

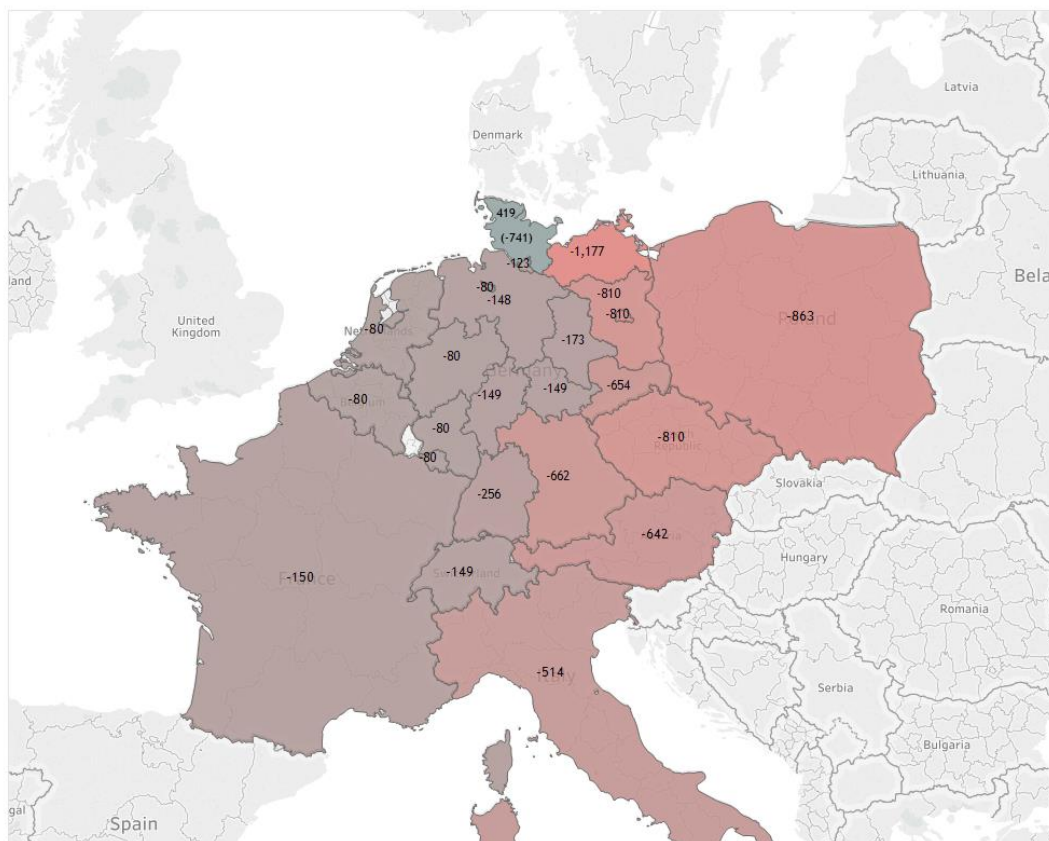
Note: Et positivt tal angiver, at broen er mere attraktiv end færgerne, mens et negativt tal angiver, at færgerne er mere attraktiv end broen. Beregningerne er baseret på hovedscenariet.

Betydningen af destinationen på kontinentet

I kortet nedenfor tager vi udgangspunkt i en rejse til Køge, der ligger ved motorvejsudfletningen mod hhv. Storebæltsbroen og Scandlines' færger. Vi viser forskellene i GRO ved at vælge færge frem for bro ved rejser til forskellige områder i Europa.

Kortet viser, at hvis man rejser fra Køge, er der i hovedscenariet GRO-besparelser på mindst 80 kr. ved at vælge Scandlines frem for Storebælt for alle destinationerne, undtagen Slesvig-Holsten i Tyskland, der ligger tættest på den dansk-tyske grænse. Der er særligt store besparelser ved at vælge Scandlines, hvis man skal til østlige destinationer, der ligger tættest på færgerne og længst væk fra grænsen i Sønderjylland.

Figur 5 Forskel i generaliserede rejseomkostninger (GRO) ved at vælge Scandlines frem for Storebæltsbroen på en rejse til Køge, kr./rejse



Kilde: Egne beregninger.

Note: Et positivt tal angiver, at broen er mere attraktiv end færgeren, mens et negativt tal angiver, at færgeren er mere attraktiv end broen. Beregningerne er baseret på hovedscenariet. Negativt tal for Slesvig-Holsten afspejler Neustadt, positivt tal afspejler 'midtpunkt' for Slesvig-Holsten.

Andel af rejser, hvor færgeren har en klar konkurrencefordel over for broen

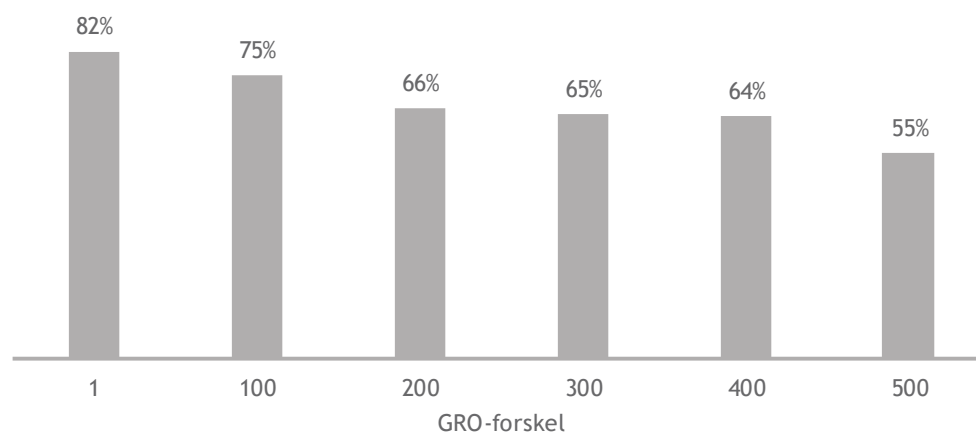
Kortene ovenfor illustrerer, på hvilke geografiske relationer Scandlines' færger har en konkurrencefordel over for broen i hovedscenariet. Men kortene indeholder ikke information om, hvor mange rejser der er på de enkelte relationer. Vi har derfor koblet konkurrencefladeanalysen med detaljerede data om antal rejser mellem de enkelte zoner fra Landstrafikmodellen.³

Figur 6 nedenfor viser andelen af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel i forhold til Storebæltsbroen i hovedscenariet. Figuren viser, at de generaliserede rejseomkostninger (GRO) er mindst 100 kr. mindre med Scandlines sammenlignet

³ Landstrafikmodellens basismatrixe for 2015.

med Storebæltsbroen for 75% af rejserne i hovedscenariet. For 64% af rejserne er GRO mindst 400 kr. mindre med Scandlines end med Storebæltsbroen.

Figur 6 **Andel af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen, målt på forskellen i de generaliserede rejseomkostninger (GRO), hovedscenariet**



Kilde: Egne beregninger.
Note: Slesvig-Holsten behandles her under ét.

Da ovenstående beregninger, som nævnt, er baseret på en række antagelser, har vi gennemført en række følsomhedsanalyser med alternative forudsætninger for kørselsomkostninger, antal personer i bilen og billetprisen på færgen.

Beregningerne viser, at Scandlines har en konkurrencefordel på mindst 100 kr. målt i GRO for mellem 63% og 84% af rejserne i de forskellige scenarier. Hæves grænsen til 400 kr., har færgen en klar konkurrencefordel på mellem 40% og 82% af rejserne i de forskellige scenarier.

3.2.1 Priseniveauets betydning for konkurrencefladen mellem bro og færge

Prisen på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock har direkte indflydelse på, om bilisterne kan betragte Storebæltsbroen som et reelt alternativ til færgen. Vi har derfor også vurderet konkurrencefladen mellem bro og færge i et scenarie, hvor billetprisen på færgen er markant lavere end i dag. Vi har taget udgangspunkt i en overfartspris med færge på 300 kr. for Rødby-Puttgarden og 500 kr. for Gedser-Rostock, som omtrent svarer til det gennemsnitlige prisniveau for andre færgeruter på samme distancer (se afsnit 4.3).

Med dette prisniveau er de generaliserede rejseomkostninger (GRO) mindst 100 kr. lavere med Scandlines sammenlignet med Storebæltsbroen for 84% af rejserne i hovedscenariet. For 81% af rejserne er GRO mindst 400 kr. lavere med Scandlines end med Storebæltsbroen.

3.3 Markedsandele

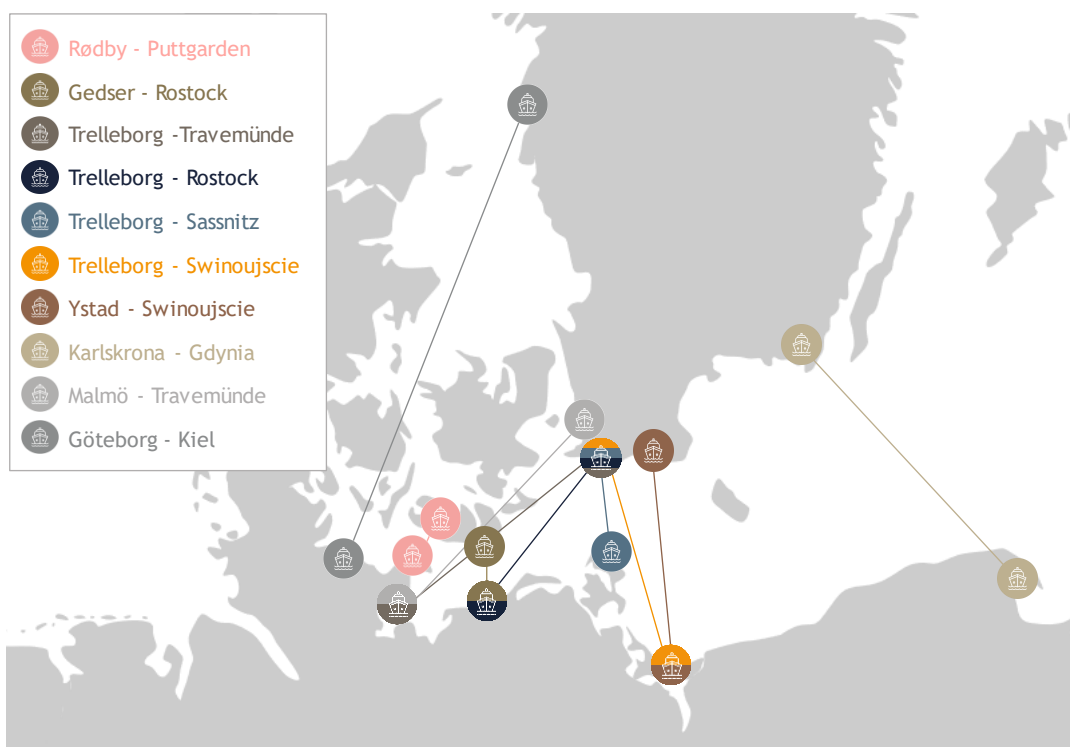
Scandlines' markedsandel afhænger selvsagt af, hvor bredt man definerer det marked, som Scandlines opererer på.

Vi ser her på markedet for transport af passagerer og køretøjer med færge samt eventuelle relevante broforbindelser. Vi medtager således ikke fly, hvor man jo ikke kan medbringe sin bil.

Som vi beskrev i det foregående afsnit, kan Scandlines' færger i nogle tilfælde være i konkurrence med Storebæltsbroen. For rejsende, der skal til eller fra Sverige eller Norge, kan det desuden være relevant at anvende de direkte færgeforbindelser mellem Sverige og Tyskland eller Polen. Vi har illustreret de forskellige færgeruter i figur 7 herunder.

Figur 7

Scandlines' færgeruter og færgeruter mellem Sydsverige og kontinentet



I tabel 3 har vi opsummeret vores vurderinger af Scandlines' markedsandel ved forskellige geografiske afgrænsninger af markedet. Hvis man alene betragter færgerne mellem Østdanmark (ekskl. Bornholm) og Tyskland, har Scandlines med ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock en markedsandel på 100%. Hvis man vælger den bredeste afgrænsning, hvor man også medregner relevante rejser på Storebælt og alle rejser med Østersøfærgerne, så estimerer vi Scandlines' markedsandel til 54% i 2017.

Tabel 3

Scandlines' markedsandel i 2017 for transport af personbiler med passagerer ved forskellige geografiske afgrænsninger

| Geografisk afgrænsning | Inkl. Østersøfærger* | Ekskl. Østersøfærger |
|--------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Inkl. relevant** trafik på Storebælt | 54% | 85% |
| Ekskl. Storebælt | 69% | 100% |

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik, Trafikanalys (Sjøtrafik 2017), <https://www.storebaelt.dk> og Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), *Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002*.

Note: Opgjort som antallet af personbiler med ruterne Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden divideret med det samlede marked. Ekskl. færger til og fra Bornholm. *Direkte færger mellem Sverige og Tyskland/Polen. **Opgjort som det forventede antal personbiler overflyttet fra Storebælt til Femern som følge af en fast forbindelse under Femern Bælt.

4 Priser og indtjening

I dette kapitel ser vi Scandlines' prissætning og indtjening i sammenligning med andre ruter og rederier.

4.1 Prisstruktur

Scandlines' prisstruktur for personbiler er delt op i en højsæson og en lavsæson og omfatter tre primære billettyper: Economy, Economy Extra og Flex, jf. tabel 4.

Economy Extra betegnes af Scandlines som standardbilletten og kan købes indtil 15 minutter før afgang.⁴ Scandlines oplyser, at Economybilletterne skal købes mindst 14 dage før afgang, og der er kun et begrænset antal billetter til rådighed på hver afgang. Billettypen forudsætter desuden medlemskab af Scandlines' fordelsklub, SMILE. Medlemskabet er gratis.

Flexbilletten kan betegnes som et premiumprodukt, der giver øget fleksibilitet og forskellige ekstra services.

Tabel 4 Listepreiser for personbiler på Scandlines' færgeruter, kr.

| Billettype | Rødby-Puttgarden | | Gedser-Rostock | |
|---------------|------------------|----------|----------------|----------|
| | Lavsæson | Højsæson | Lavsæson | Højsæson |
| Economy | 245 | 499 | 245 | 499 |
| Economy Extra | 585 | 715 | 799 | 939 |
| Flex | 749 | 849 | 999 | 1.099 |

Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået 17. november 2018).

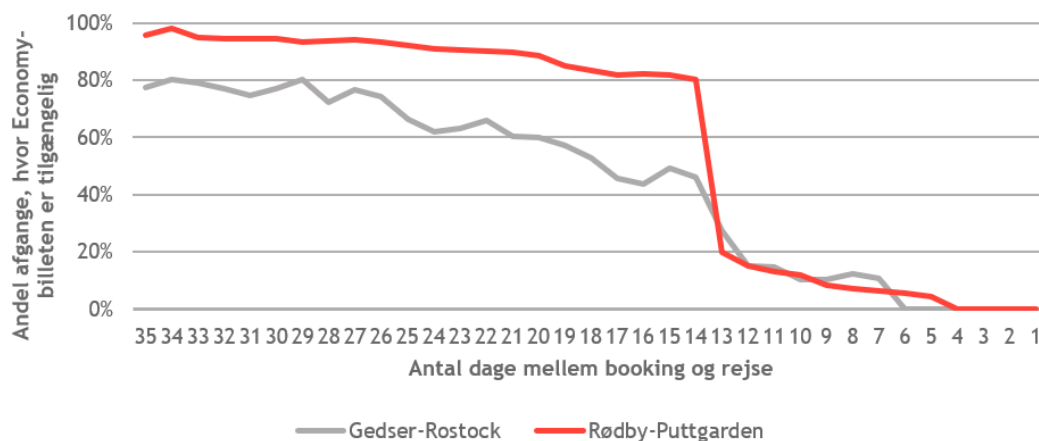
Note: Economy Extra- og Flexbilletterne er ekskl. et onlinebookinggebyr på 6 kr. Ved køb ved personlig betjening opkræves et gebyr på 75 kr. Prisen gælder en alm. personbil inklusive passagerer. Scandlines tilbyder også et begrænset antal mini-feriebilletter.

Det var i efteråret 2018 muligt at købe en Economybillet på ca. 80% af afgangene på Rødby-Puttgarden, hvis man bookede 14 dage før afgang, jf. figur 8. På Gedser-Rostock var det kun muligt at købe Economybilletter på ca. 50% af afgangene 14 dage i forvejen. Det vil typisk være sværest for kunderne at få adgang til Economybilletter på de mest attraktive afgangene, mens der oftest vil være tilgængelige Economybilletter på mindre attraktive afgangene, fx om natten.

Selvom Scandlines' på deres hjemmeside oplyser, at Economybilletter skal købes mindst 14 dage før afgang, så var det i efteråret 2018 alligevel i enkelte tilfælde muligt at booke den billigste billettype ned til 5 dage før afgang, jf. figur 8.

⁴ <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 18. november 2018).

Figur 8 Tilgængelighed af Economybilletter i efteråret 2018



Kilde: Egne beregninger baseret på scandlines.dk.

Højsæsonen omfatter i 2018 fire måneder af sommeren mellem maj og september, det meste af februar samt perioder omkring påske, efterårsferien, jul og nytår. I alt var 190 dage i 2018 defineret som højsæson, svarende til 52% af årets dage. Man må forvente, at andelen af årets trafik, der fandt sted i højsæsonen, er højere end dette tal, da færgerne antageligvis har en højere gennemsnitlig belægningsgrad i højsæsonen.

Scandlines tilbyder også rabatter på returbilletter i form af blandt andet 1-dagsbilletter og miniferie-billetter.⁵ Sidstnævnte billettype udbydes dog i kun i begrænset antal og kun til medlemmer af fordelsprogrammet SMILE. Derudover tilbyder Scandlines shoppingbilletter, 10-turskort og en række andre specialbilletter.

4.2 Sammenligning mellem Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock

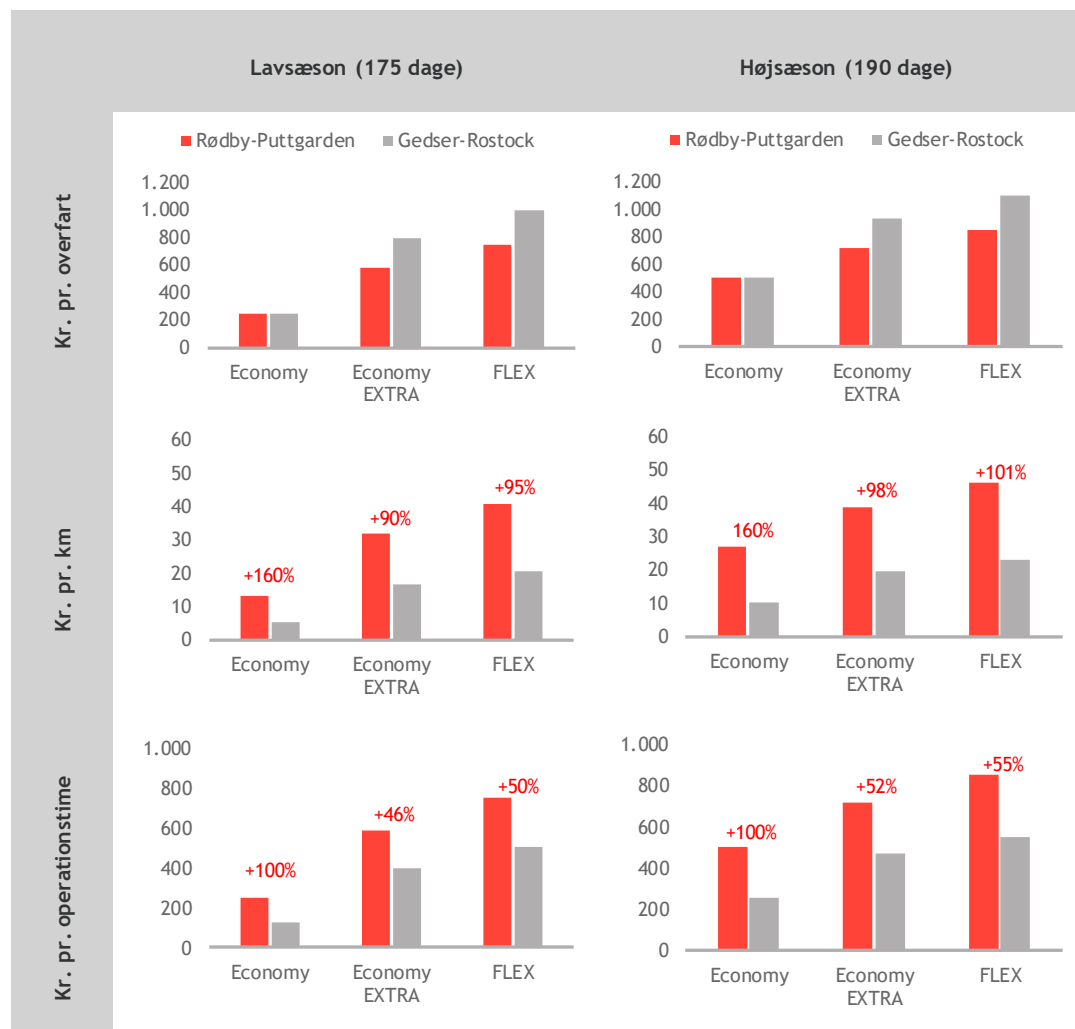
I dette afsnit sammenligner vi Scandlines' listepriser på Rødby-Puttgarden med prisniveauet på Gedser-Rostock, jf. figur 9. I analysen har vi korrigeret for, at både sejltiden og -distancen er markant kortere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock. Sammenligningen viser, at:

- Listeprisen pr. km er 90-160% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.
- Listeprisen pr. operationstime er 46-100% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.

⁵ <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 17. november 2018).

Figur 9

Listepriser på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock (procentsats angiver merpris for Rødby-Puttgarden)



Kilde: Egne beregninger baseret på listepriser og sejltider fra scandlines.dk samt afstande fra Shippax (2018).

4.3 Sammenligning af priserne på Rødby-Puttgarden med andre rederiers prissætning

I dette afsnit sammenligner vi Scandlines' prisniveau på Rødby-Puttgarden med prisniveauet på en række færgeruter, der drives af andre rederier.

Metode for prissammenligningen

Vi har udvalgt ruterne efter følgende kriterier:

- Rute mellem Danmark og udlandet
- Kommerciel overfart (dvs. ekskl. Ystad-Rønne)
- Overfartstiden er kortere end fire timer
- Ruten er i drift i efteråret 2018.

Derudover har vi inkluderet:

- Molslinjens rute, Odden-Aarhus, da det er den største indenlandske rute i Danmark målt på antal passagerer.⁶
- Tre ruter i Doverstrædet mellem Frankrig og England, da de på nogle parametre har ligheder med Rødby-Puttgarden. Fx forbinder de to lande med kommerciel færgedrift på en relativt kort strækning.

Scandlines' egne ruter samt Helsingør-Helsingborg-overfarten, der drives under Scandlines' brand, har vi ikke ladet indgå i prissammenligningen.

Forskellige kunder har forskellige rejse- og købmønstre, som kan udmønte sig i forskellige priser. Booker man eksempelvis i god tid inden afrejse hos Scandlines, kan man i visse tilfælde få adgang til billigere billetter. Andre rederier kan have andre prisstrukturer.

Vi har ikke adgang til data, der afspejler den gennemsnitlige billetpris på de udvalgte færgeruter. Derfor har vi indsamlet billetpriser ved forskellige rejse- og bestillingstidspunkter, som er tilstræbt at skulle afspejle en række almindelige købsituationer. Vi har imidlertid ikke haft adgang til data om passagerernes faktiske bookingmønstre, så opslagene skal fortolkes som eksempler på forskellige købsituationer.

Eksempel på prissammenligning på en konkret rejsedag

Da de undersøgte ruter har forskellig længde, giver det ikke mening at sammenligne priserne direkte. En mulighed er derfor at sammenholde prisen pr. km eller pr. operationstime, som vi gjorde ved sammenligningen mellem Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock i foregående afsnit. Da vi her har betydeligt flere observationer, kan vi imidlertid anvende en mere sofistikeret metode, som både tager hensyn til omkostningerne ved havneophold samt omkostningerne ved selve sejladserne.

Metoden er illustreret i figur 10 herunder. Prikkerne i figuren repræsenterer prisen og distancen på en konkret returbillet for de forskellige ruter.

Som det fremgår, er prisen på lange ruter typisk højere end prisen på korte ruter. Den grå prikkede linje (trendlinjen) i figur 10 indikerer, hvilken pris de andre rederier i gennemsnit tog for deres færgebilletter på de undersøgte afgang.⁷ Trendlinjen afspejler, at prisen for en

⁶ Shippax (2018).

⁷ Ekskl. Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock samt Helsingør-Helsingborg, der markedsføres under Scandlines' brand.

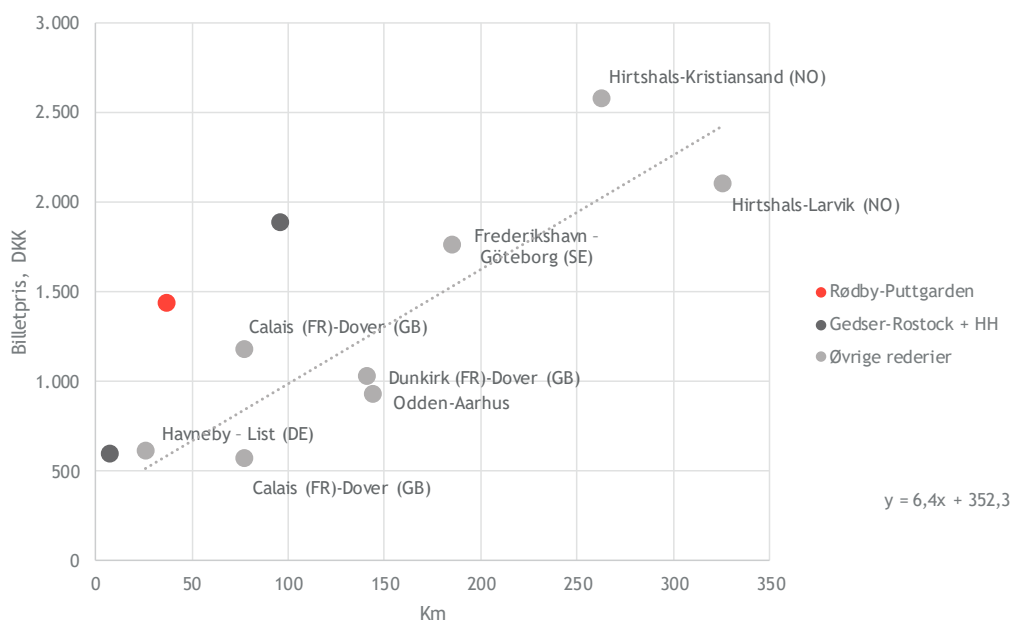
returbillet hos de øvrige rederier i eksemplet i gennemsnit kan beregnes som en "startpris" på 352,3 kr. plus 6,4 kr. pr. km.⁸

Med en samlet overfarts længde på ca. 37 km (tur/retur) skulle en færgebillet til Rødby-Puttgarden have kostet ca. 589 kr., hvis prisen skulle have svaret til de øvrige rederiers gennemsnitlige adfærd. I praksis var prisen for den pågældende returrejse hos Scandlines 1.436 kr. Prisen var således 144% højere end benchmarken.

Figur 10

Prisen på billigste tilgængelige færgebillet (tur/retur) og distance, udvalgte ruter

Udrejse: fredag d. 19. okt. kl. 18. Hjemrejse: lørdag d. 20. okt. kl. 20. Undersøgt d. 18. okt.



Kilde: Rederiers hjemmesider. Dataindsamling af Incentive.

Note: Hver prik repræsenterer overfartens distance og prisen på de udvalgte ruter. Gedser-Rostock og Scandlines Helsingør-Helsingborg indgår ikke i trendlinjen. Trendlinjen er baseret på en OLS-regression.

Prissammenligning ved forskellige rejse- og bestillingsdage

Vi har gennemført en sammenligning af prisen på Rødby-Puttgarden med de andre ruter ved 12 forskellige rejsetidspunkter, jf. tabel 5. I alle tilfælde har vi anvendt den samme metode som illustreret i figur 10.

Hvis man alene ser på billettyper, der ikke forudsætter medlemskab af en klub eller et fordelsprogram, så er Scandlines' pris på Rødby-Puttgarden højere end de andre operatørers

⁸ Vi har beregnet disse parameterværdier ved en standard OLS-regression.

gennemsnitlige prissætning ved alle 12 opslag. Scandlines' billetpriser er mellem 83% og 220% højere end de andre operatørers gennemsnitlige prissætning.

Hvis man betragter alle billettyper, er prisen højere ved 11 ud af de 12 opslag. For kunder, der er medlem af fordelsprogrammet, afviger Scandlines' billetpris mellem -5% og 150% fra de andre operatørers gennemsnitlige prissætning, jf. tabel 5.

I de eksempler, vi har undersøgt, afviger Scandlines' prissætning generelt mere fra de andre operatører, hvis kunden booker rejsen mindre end 14 dage i forvejen, hvor det typisk ikke er muligt at købe Economybilletter.

Tabel 5 Afvigelsen i Scandlines' prissætning på Rødby-Puttgarden fra andre operatørers gennemsnitlige prissætning (tur/retur), billigste tilgængelige billet på bookingtidspunkt

| Ud- og hjemrejse (bookingdato) | Scandlines' priskalender | Dage mellem udrejse og booking | Afvigelse ved billigste billet | Afvigelse ved billigste billet, der ikke forudsætter medlemskab |
|--|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| Tirs. 16. okt, kl. 08 - tors. 18. okt., kl. 08 (8. okt.*) | Højsæson | 8 | 116% | 194% |
| Tir. 16. okt, kl. 20 - tors. 18. okt, kl. 20 (8. okt.*) | Højsæson | 8 | 135% | 220% |
| Fre. 19. okt, kl. 12 - lør. 20. okt., kl. 12 (18. okt.) | Højsæson | 1 | 150% | 150% |
| Fre. 19. okt, kl. 18 - lør. 20. okt., kl. 20 (18. okt.) | Højsæson | 1 | 144% | 144% |
| Søn. 21. okt, kl. 08 - tirs. 23. okt., kl. 08 (8. okt.*) | Blandet | 13 | 32% | 133% |
| Søn. 21. okt, kl. 20 - tirs. 23. okt., kl. 20 (8. okt.*) | Blandet | 13 | 72% | 134% |
| Fre. 26. okt, kl. 08 - man. 29. okt., kl. 18 (18. okt.) | Blandet | 8 | 84% | 105% |
| Fre. 26. okt, kl. 18 - man. 29. okt., kl. 14 (18. okt.) | Lavsæson | 8 | 64% | 83% |
| Tirs. 27. nov., kl. 08 - tors. 29. nov., kl. 08 (8. okt.*) | Lavsæson | 50 | -5% | 132% |
| Tirs. 27. nov., kl. 20 - tors. 29. nov., kl. 20 (8. okt.*) | Lavsæson | 50 | 9% | 164% |
| Søn. 2. dec., kl. 08 - tirs. 4. dec., kl. 08 (8. okt.*) | Lavsæson | 55 | 13% | 175% |
| Søn. 2. dec., kl. 20 - tirs. 4. dec., kl. 20 (8. okt.*) | Lavsæson | 55 | 15% | 180% |

Kilde: Rederiernes hjemmesider. Dataindsamling udført af Incentive.

Note: Afvigelse fra gennemsnitlig prissætning: Baseret på prisen og distancen på de andre operatørers ruter har vi med en lineær regression estimeret, hvad én kilometer på en færge i gennemsnit koster, når man har betalt "startprisen", jf. illustrationen i figur 10. Med de andre operatørers gennemsnitlige prissætning skulle Rødby-Puttgarden (tur/retur) koste = startprisen + km-pris x 37 km. Afvigelsen er beregnet ved at sammenligne denne pris med Scandlines' faktiske pris på afgang.

*Rømø-Sylt-linien blev undersøgt d. 9. oktober.

Vi har også gennemført en tilsvarende analyse ved separat køb af billet til udrejse og hjemrejse. Ved denne opgørelse er Scandlines' priser i mindre grad højere end de andre rederiers gennemsnitlige prissætning. Det skyldes blandt andet, at flere af de andre rederier tilbyder rabat ved køb af returbilletter, og derfor fremstår de relativt dyrere, når man alene betragter enkeltbilletter. Vi bemærker, at Scandlines også tilbyder rabat til medlemmer af fordelsprogrammet SMILE på visse returrejser i form af deres miniferie-billetter. Hvis denne billettype har været tilgængelig på de undersøgte afgang, indgår den også i analysen.

4.4 Den historiske prisudvikling på Rødby-Puttgarden

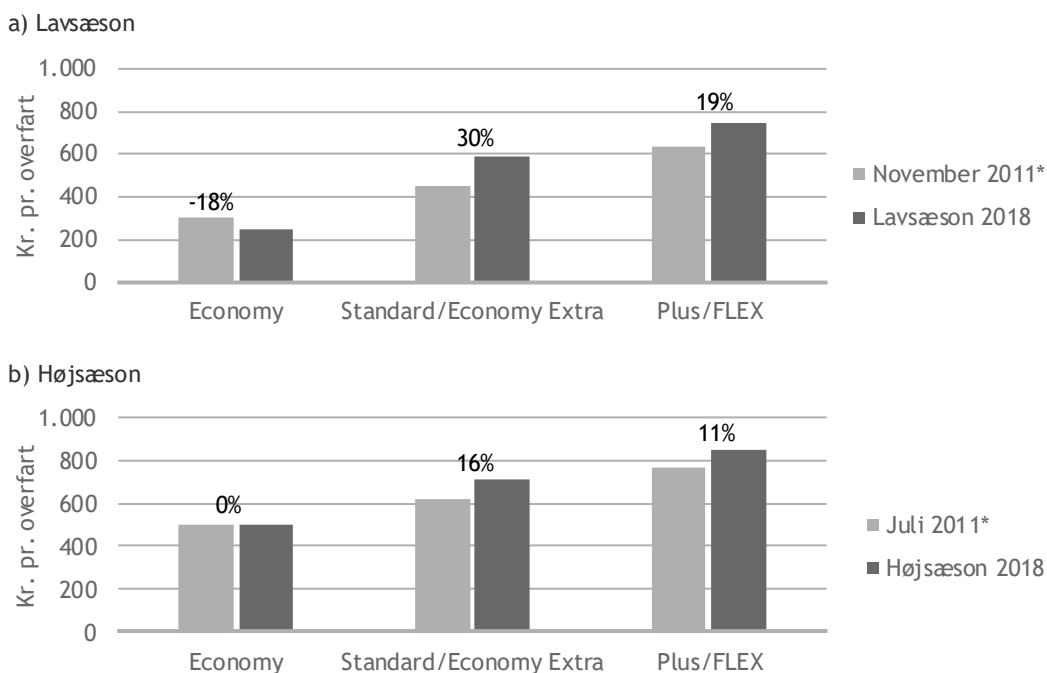
I dette afsnit ser vi nærmere på, hvordan priserne på Rødby-Puttgarden har udviklet sig de seneste ca. 10 år. Først ser vi på perioden 2011 til 2018, hvor Scandlines har haft sæsonbaseret prissætning med tre primære billettyper. Dernæst ser vi på perioden 2007 til 2011, hvor Scandlines ændrede på prisstrukturen.

Udvikling i listepriser fra 2011 til 2018

Siden 2011 er prisen på en Economybillet i lavsæsonen faldet fra 299 kr. til 245 kr., svarende til et fald på 18%, jf. figur 11a. Standard-/Economy Extra-billetten er derimod steget fra 450 kr. til 585 kr., hvilket svarer til en stigning på 30%.

I højsæsonen er prisændringerne siden 2011 noget mindre, jf. figur 11b. Standard-/Economy Extra-billetten er steget med 16%, mens prisen på Economybilletter er uændret siden 2011.

Figur 11 Scandlines' listepriser pr. overfart for personbiler i 2011 og 2018, årets priser



Kilde: 2018-priser: <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået 9. november 2018)

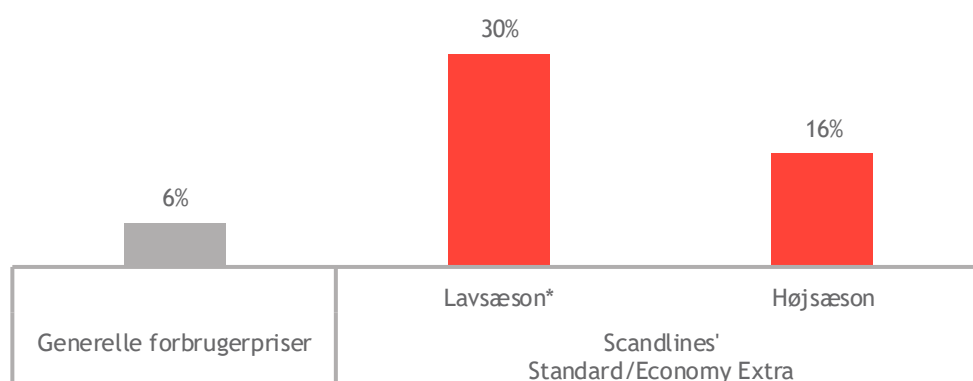
2011-priser: <http://web.archive.org/web/20101230040139/http://www.scandlines.dk/billetter/billettertyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 9. november 2018).

* Vi har fundet listepriser for maj, juni, juli, august, september, oktober og november i 2011. November havde det billigste prissæt, mens juli og august havde det dyreste. Juli og august var en del af Scandlines' højsæson i 2018, mens november var en del af lavsæsonen i 2018. Vi antager på den baggrund, at de pågældende priser i november og juli 2011 er et udtryk for hhv. lavsæsonen og højsæsonen.

I 2011 udgjorde Standardbilletter 59% af billetsalget målt på volumen, mens Economy- og Plusbilletter tilsammen udgjorde 7%⁹. Dette indikerer, at man skal tillægge den største vægt for prisudviklingen til Standard-/Economy Extra-billetter. Vi har ikke kendskab til, hvordan produktmikset har udviklet sig i perioden.

Sammenholder man prisudviklingen på Standard/Economy Extra med udviklingen i de generelle forbrugerpriser siden 2018, så fremgår det, at Scandlines' priser for denne billettype er steget mellem 2,5 og 5 gange så meget som den generelle prisudvikling, jf. figur 12.

Figur 12 Prisudviklingen 2011-2018 i de generelle forbrugerpriser og på Rødby-Puttgarden



Kilder: Scandlines' priser: Se figur 11. Forbrugerpriser: Danmarks Statistik, forbrugerprisindekset (PRIS111), september 2011 til september 2018.

* Se noten til figur 11 angående definitionen af højsæson og lavsesæson.

I tillæg til ovenstående er det værd at bemærke, at billetvilkårene for de to billigste billettyper, Economy og Standard/Economy Extra, set ud fra et kundeperspektiv formentlig er blevet forringet mellem 2011 og 2018, mens der har været både positive og negative justeringer af vilkårene for Plus-/Flexbilletter.

Udviklingen i listepreiser fra 2007 til 2011

I 2007, dvs. da Scandlines gik fra offentligt til privat ejerskab og før ændringen i prisstrukturen i 2010, kostede en færgeoverfart 420 kr. på Rødby-Puttgarden, jf. figur 13.¹⁰ I 2011 var prisen på Scandlines' mest almindelige billet, Standardbilletter, mellem 450 kr. og 617 kr., afhængigt af om man rejste i høj- eller lavsesonen (her eksemplificeret med juli og november). Det svarer til prisstigninger på mellem 7% og 47% i perioden 2007-2011.

⁹ Det resterende billetsalg bestod af shoppingbilletter og endagsbilletter.

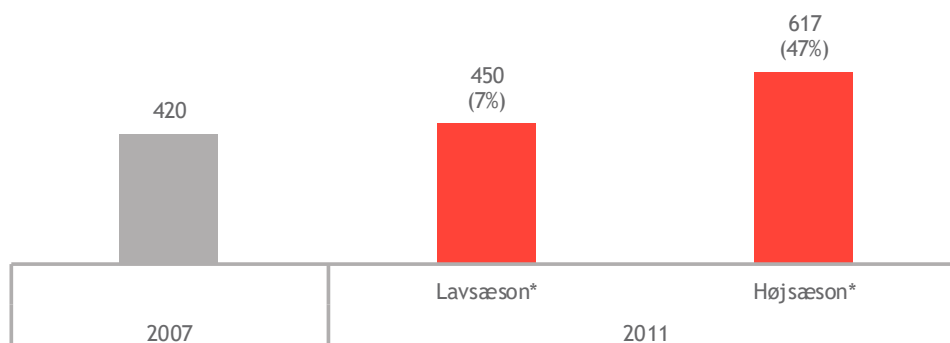
¹⁰ Billetprisen 420 kr. pr. overfart/personbil er nævnt i Scandlines' kommentarer til en rentabilitetsanalyse udarbejdet af Femern A/S. Scandlines anfægter dog ikke niveauet på listepreisen. <https://www.ft.dk/samling/20121/almindel/tru/bilag/190/1224745.pdf> (tilgået 12. november 2018).

Standardbilletten i 2011 kunne, som tidligere beskrevet, bruges på alle ledige afgang på den bookede dag. Vi har ikke kendskab til de billetvilkår, som 2007-billetten blev solgt med. Resultaterne, der knytter sig til figur 13, skal derfor læses med forbehold for, at billetterne kan være solgt med forskellige vilkår.

Mens Scandlines' priser på de mest almindelige overfartsbilletter steg mellem 7% og 47%, steg de generelle forbrugerpriser med 10% i perioden 2007-2011¹¹. Således lå prisudviklingen i lavsæsonen (november) ca. en tredjedel under udviklingen i forbrugerprisindekset, mens priserne i højsæsonen (juli) steg knap fem gange så meget som forbrugerpriserne.

Samtidig skete der ændringer i rabatstrukturen, eksempelvis som følge af introduktionen af Economybilletter i 2010.

Figur 13 Prisudviklingen 2007-2011 på Rødby-Puttgarden: Kroner pr. overfart/personbil (prisændring 2007-2011)



Kilde: 2007: <https://www.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/bilag/190/1224745.pdf> (tilgået 12. november 2018), 2011: <http://web.archive.org/web/20101230040139/http://www.scandlines.dk/billetter/billetter-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 9. november 2018). * Se noten til figur 11 angående definitionen af højsæson og lavsæson.

4.5 Sammenligning af profitmarginer

Vi har sammenlignet Scandlines' indtjening med en række sammenligningsoperatører bestående af færgerederier med ruter i Danmark eller mellem Skandinavien og kontinentet.

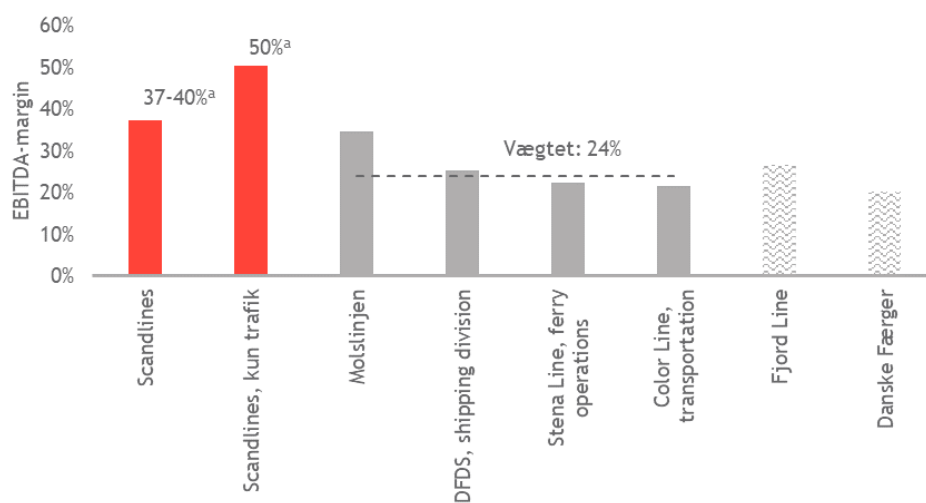
Scandlines havde i 2017 et resultat før skat målt ved EBITDA-marginen på 37-40% for Scandlines som helhed og 50% for Scandlines' trafikaktiviteter, jf. figur 14.¹² Vægtet EBITDA for sammenligningsoperatørerne var på 24%. Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBITDA-margin er altså 55-109% højere end sammenligningsoperatørernes.

¹¹ Kilde: Danmarks Statistik, forbrugerprisindekset (PRIS111), september 2007 til september 2011.

¹² De 37% og 50% udtrykker EBITDA-marginen baseret på resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster.

Vi har ikke adgang til en opsplnitning af Scandlines' trafikaktiviteter på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock. Vores sammenligning af billetpriserne på Scandlines' ruter viste, at priserne pr. operationstime er markant højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock. På den baggrund vil det være naturligt at antage, at Scandlines har en højere indtjeningsgrad på Rødby-Puttgarden. Hvis man lavede en sammenligning alene for Rødby-Puttgarden, ville man derfor muligvis komme frem til, at Scandlines' indtjening ville fremstå endnu højere.

Figur 14 Sammenligning af EBITDA i 2017 på tværs af selskaber



Kilde: Scandlines (2018), Molstlinjen (2018), Danske Færger (2018), DFDS (2018), Stena Line (2018) og Fjord Line (2018).
 Note: Data for Fjord Line omfatter alene januar-september og indgår derfor ikke som peer. Danske Færger har væsentlig anderledes forretningsmodel og indgår derfor ikke som peer.
 Note: ^a Tilbagevendende EBITDA-margin.

Tilsvarende havde Scandlines i 2017 en EBIT-margin¹³ på 29%. I sammenligningsgruppen var det vægtede resultat før skat på 15%. Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBIT-marginen var altså 92% højere end indtjeningsgraden blandt sammenligningsoperatørerne.

KPMG gennemførte en lignende analyse for Transport- og Bygningsministeriet i 2016.¹⁴ Her fandt KPMG, at Scandlines i 2014 havde et resultat før skat på 24,8% (EBIT-margin), hvilket var næsten tre gange højere end et udvalg af andre selskaber (8,4%), når man alene inkluderer selskaber med et positivt resultat. Hvis man også inkluderer selskaber med et negativt resultat er gennemsnittet for de øvrige selskaber på 5,1%.

¹³ EBIT = Earnings before interest and tax.

¹⁴ KPMG (2016).

5 Godstransport

I dette kapitel beskriver vi nogle af de tilsvarende emner for godstransport.

Generelt er der væsentligt færre data til rådighed for disse analyser end for de tilsvarende for persontransport. Det skyldes blandt andet, at rabatter ikke er offentligt tilgængelige hos Scandlines og en række andre ruter. Gennemgangen af Scandlines' lastbiltrafik er derfor noget mere kortfattet end gennemgangen af persontrafikken.

5.1 Markedsandele

Scandlines' markedsandel afhænger af, hvordan man afgrænser markedet. Vi ser derfor først på, hvordan man kan afgrænse det relevante marked, hvorefter vi belyser markedsandelene.

Hvad er det relevante marked?

I forbindelse med undersøgelserne af en fast forbindelse over Femern Bælt er der blevet udarbejdet trafikmodeller, som estimerer forbindelsens forventede betydning for transportmønstrene mellem Skandinavien inkl. Finland og kontinentet.

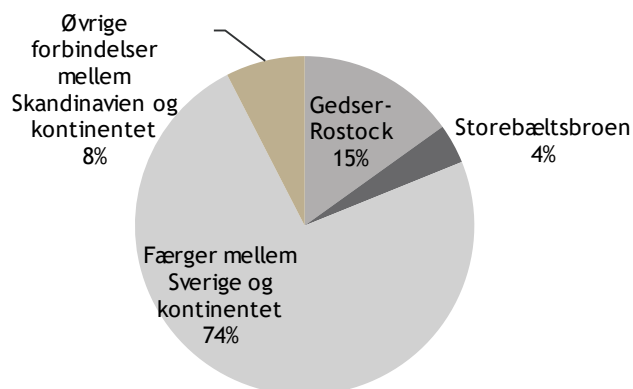
Prognoserne estimerer, at den faste forbindelse vil kunne tiltrække ca. 9% flere lastbiler sammenlignet med en fortsat færgeforbindelse på Rødby-Puttgarden det første år efter åbningen. I alt forventes en trafikvækst på ca. 52.000 lastbiler pr. år (med udgangspunkt i trafikprognosens forudsætning om en åbning af Femern Bælt-forbindelsen ultimo 2021).

Den primære kilde til væksten er overflytning af lastbiler fra andre ruter, mens der kun i begrænset omfang forventes at ske et modalskift mellem lastbil og jernbane.¹⁵ Dette indikerer, at transport med jernbane kun i begrænset omfang er en konkurrent til færgerne.

Næsten tre fjerdele af overflytningen af lastbiler fra andre ruter forventes at ske fra færgerne mellem Sverige og kontinentet, jf. figur 15. 15% af overflytningen forventes at komme fra Scandlines' rute på Gedser-Rostock, mens overflytningen fra Storebæltsbroen og de øvrige forbindelser er af markant mindre betydning. Lastbiltrafikken på Storebælt er beregnet at falde med ca. 2.000 lastbiler pr. år.

¹⁵ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), *Fehmarnbælt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002*.

Figur 15 Kilde til forventet trafikvækst på fast Femern Bælt-forbindelse som følge af ændret rutevalg for lastbiler



Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), Fehmarnbælt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 153, tabel 6-24.

Note: Resultater for case B, der i rapporten angives som hovedscenariet. De øvrige forbindelser mellem Skandinavien og kontinentet består primært af færgeruter til kontinentet fra Norge, Finland og Bornholm.

Resultaterne indikerer således, at de nærmeste konkurrenter til Scandlines' færger for fragtkunderne er de direkte ruter mellem Sverige og kontinentet. Analyserne indikerer ligeledes, at Scandlines i mindre grad er i direkte konkurrence med Storebæltsbroen.

Scandlines' markedsandel

Hvis man alene betragter markedet for transport af lastbiler med færge mellem Østdanmark (ekskl. Bornholm) og Tyskland, så har Scandlines en markedsandel på 100% gennem deres ejerskab af ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.

Hvis man betragter et bredere marked, hvor man også medtager de direkte færger mellem Sverige og Tyskland samt Polen, så har Scandlines en markedsandel på 31%.

Tabel 6 Scandlines' markedsandel i 2017 for transport af lastbiler ved forskellige geografiske afgrænsninger

| Geografisk afgrænsning | Scandlines' markedsandel |
|------------------------|--------------------------|
| Inkl. Østersøfærger* | 31% |
| Ekskl. Østersøfærger | 100% |

Kilde: Egne beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik og Trafikanalys (Sjøtrafik 2017).

Note: Opgjort som antallet af lastbiler med ruterne Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden divideret med det samlede marked. Ekskl. færger til og fra Bornholm.

*Direkte færger mellem Sverige og Tyskland/Polen.

Vi har ikke medtaget Storebæltsbroen i oversigten, da de ovennævnte analyser indikerer, at Storebæltsbroen i markant mindre grad er i direkte konkurrence med Scandlines. Resultatet

afhænger blandt andet af kørselsomkostningerne for lastbiler og af Scandlines' rabatter til deres fragtkunder. Hvis Storebæltsbroen indregnes som en del af det relevante marked, vil Scandlines' markedsandel blive mindre.

5.2 Priser

I dette afsnit sammenligner vi Scandlines' prisniveau for godstransport på Rødby-Puttgarden med prisniveauet på Gedser-Rostock.

Vi sammenligner alene listepriiserne, da vi ikke har data for eventuelle rabatter. Af samme årsag sammenligner vi ikke priserne med andre færgeruter, da eventuelle forskelle i rabatstrukturer kan have afgørende betydning for resultaterne. Vi vurderer derfor, at der er betydelig risiko for, at en sammenligning af listepriiserne på tværs af rederier ikke vil give meningsfulde resultater.

Scandlines' listepriiser afhænger af to faktorer: lastbilens størrelse, og hvorvidt lastbilen er tom eller lastet. Ud over listepriisen betaler godskunderne to tillæg: BAF (oliepristillæg) og MARPOL (tillæg for opfyldelse af krav til reduktion af svovludledning).¹⁶ Vi sammenligner godstransport for hhv. 12- og 17-meterslastbiler, som bærer last, inkl. BAF- og MARPOL-tillæg.

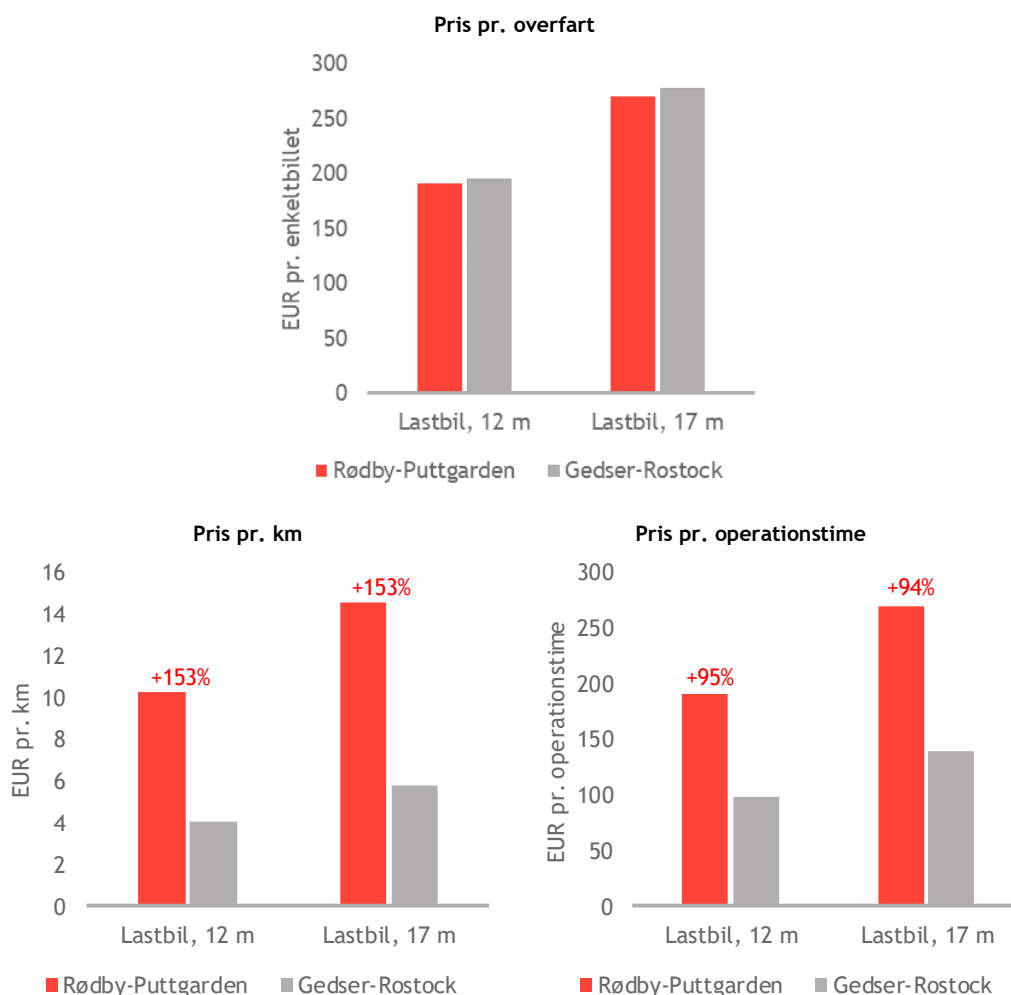
Som det fremgår af figur 16, er listepriisen for enkeltbilletter stort set ens på de to færgeoverfarter. Dette er på trods af, at både sejltiden og -distancen på Rødby-Puttgarden er markant kortere end på Gedser-Rostock.

Opgjort pr. sejlet kilometer er færgeoverfarten Rødby-Puttgarden 153% dyrere end Gedser-Rostock. Denne opgørelse tager dog ikke hensyn til, at rederiet også har omkostninger til lønninger mv. mens færgen opholder sig i havnen. Vi har derfor også opgjort omkostningen pr. operationstime (sejltid + havneophold). Her viser sammenligningen, at listepriisen på Rødby-Puttgarden er knap dobbelt så høj som på Gedser-Rostock, jf. figur 16.

Vi har ikke viden om, hvorvidt en eventuel rabatstruktur er den samme på de to ruter. Hvis Scandlines tilbyder markant forskellige rabatter på de to ruter, kan det ændre på resultatet af sammenligningen.

¹⁶ http://www.scandlines-freight.com/-/media/scandlines/freightdk/docs/marpol/marpol_information_scandlines_en.ashx?la=en (tilgået 15. november 2018).

Figur 16 **Listepriser for lastbiler på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock**
(procentsats angiver merpris for Rødby-Puttgarden)



Kilde: Egne beregninger baseret på prisdata mv. fra Scandlines-freight.com samt afstande fra Shippax (2018).
Note: Inkl. MARPOL- og BAF-tillæg (gældende fra 1. oktober 2018). Listepris ekskl. eventuelle rabatter. Priser for 'loaded trucks'.