



Oplæg til business case på vegne af Hanstholm Havn

Ny færgerute mellem Norge og Hanstholm

Dokument nr. 1
Revision nr. 4
Dato 11. februar 2009

Udarbejdet TO, MH
Kontrolleret TO, MH
Godkendt TO

Executive summary	3
1 Indledning	5
2 Forretningskoncept	6
3 Stor lokal opbakning	6
4 Hanstholms komparative fordele	7
5 Grundlag for passager- og godstransport	11
5.1 Konkurrencesituationen	11
5.2 Passagertransport	13
5.3 Godstransport	16
6 Idéer til sejlplan	21
7 Økonomi	22
7.1 Indtægter	22
7.2 Omkostninger	24
7.3 Driftsregnskab	27
8 Ulemper og trusler	28
9 Andre interessante muligheder	29
10 Disclaimer	30
Annex 1: Facts om havnen	31
Annex 2: Kontaktdetaljer	32
Annex 3: Trængsel på det danske vejnet	33

Executive summary

Dette notat beskriver mulighederne for at etablere rentabel færgedrift fra Hanstholm Havn til en eller flere norske havne. Arbejdet er udført af Tetraplan og Incentive Partners for Hanstholm Havn.

Analysen viser bl.a. at:

- Kristiansand er det bedste bud på en norsk anløbshavn for en rute fra Hanstholm.
- De væsentligste konkurrenter til forbindelsen vil være Colorlines ruter til Kristiansand/Larvik og Fjordlines afgang til/fra Stavanger. Disse ruter er baseret på et relativt højt service/prisniveau, hvilket giver plads til en ny lavprisoperatør.
- En kommende færgeoperatør vil opleve stor lokal opbakning, hvilket udvider mulighederne for at øge passager- og godsmængder, ligesom det kan gøre driften lettere og mere fleksibel.
- Der er en række fordele ved at benytte Hanstholm Havn som udgangspunkt for færgedrift mellem Danmark og Norge:
 - Afstanden til Kristiansand er kortere end noget andet sted fra i Danmark
 - Flere potentielle godskunder oplyser, at det er en fordel for Hanstholm, at der er kortere til den dansk/tyske grænse. Dertil kommer, at lastbiler der kører til/fra grænsen, kan undgå at køre over Vejlefjordbroen. Tilsammen gør dette, at lastbilschaufførerne undgår at komme i konflikt med køre-hviletidsbestemmelserne, hvilket ikke altid er tilfældet fra konkurrerende havne.
 - Fra store dele af Fyn og Jylland er det nemmere at komme til Hanstholm end f.eks. Hirtshals. Dette er specielt tilfældet for godstransporter.
- Derudover påpeges, at man ved at vælge et skib, der passer til havn og forhold, kan opnå stabil færgedrift fra Hanstholm Havn.
- Det vurderes, at en ny rute - med priser der er lavere end konkurrenternes og 2 daglige rundture - vil kunne generere en årlig passageromsætning på mellem 240.000 og 340.000 med et centralt skøn på 300.000.
- Godsomsætningen vurderes til mellem 10.000 og 15.000 enheder med et centralt skøn på 12.000 enheder.
- Den samlede omsætning skønnes at udgøre mellem 153 og 219 mio. kroner med et centralt skøn på 190 mio. kroner.
- De samlede omkostninger skønnes at udgøre i omegnen af 160-180 mio. kroner med et centralt skøn på 176 mio. kroner (interval afspejler udelukkende passagerafhængige omkostninger - og kan således ikke tages som udtryk for usikkerheden på driftsomkostningen)
- For det "centrale skøn" på passager- og godsomsætning budgetteres med et positivt driftsresultat på 14 mio. kroner.

- Det "lave skøn" og "høje skøn" på passager- og godsomsætning indikerer henholdsvis et driftsunderskud på 13 mio. kroner og et driftsoverskud på 37 mio. kroner.

Dette viser, at der er basis for at etablere rentabel færgedrift fra Hanstholm til Kristiansand, hvis det gribes rigtigt og dygtigt an – og ikke mindst, hvis det er muligt at skaffe tonnage, der er billig i drift.

Ovennævnte økonomiberegning er baseret på tonnage, der er billig i drift.

Hvis driften baseres på en dagfærge kræves højere passager- og godsomsætning for at kompensere for højere driftsomkostninger.

Rapporten tager ikke stilling til, hvornår det i givet fald er optimalt at åbne en rute mellem Danmark og Norge, ligesom der ikke tages stilling til kapitalbehovet ved en eventuel opstart. Afklaring af disse forhold må derfor bero på yderligere undersøgelser.

Bemærk: Disclaimer (kapitel 10)

1 Indledning

Dette notat beskriver muligheden for at etablere rentabel færgedrift fra Hanstholm Havn til Norge.

Arbejdet er udført af Tetraplan og Incentive Partners for Hanstholm Havn.

Tilgang

Formålet med undersøgelsen er at vurdere og dokumentere mulighederne for at reetablere en færgerute mellem Hanstholm og en eller flere norske havne.

Undersøgelsen bygger på en række eksisterende studier, samt interviews med en lang række godsoperatører og lokale interessenter. Disse kilder er suppleret med egne analyser af passager- og godsdata og konkurrenternes koncepter.

På basis af dette er der lavet vurderinger af styrker, svagheder, muligheder og trusler ved de forskellige muligheder, der eksisterer for at reetablere færgedriften.

Det mest optimale tidspunkt for opstart af en rute samt behovet for kapital ved opstart er ikke undersøgt i denne rapport. Afklaring af disse forhold bør derfor gøres til genstand for yderligere undersøgelser og vurderinger.

Alle priser/omkostninger er opgjort i danske kroner.

Struktur

Strukturen i notatet er som følger:

- + Kapitel 2: Forretningskoncept
- + Kapitel 3: Stor lokal opbakning
- + Kapitel 4: Hanstholms komparative fordele
- + Kapitel 5: Grundlag for passager- og godstransport
- + Kapitel 6: Idéer til sejlplan
- + Kapitel 7: Økonomi
- + Kapitel 8: Ulemper og trusler
- + Kapitel 9: Andre interessante muligheder
- + Kapitel 10: Disclaimer

I Annex 1 findes facts om Hanstholm Havn, mens relevante kontaktdetaljer findes i Annex 2.

2 Forretningskoncept

Forretningsidéen går i al sin enkelthed ud på at etablere helårlig færgedrift mellem Hanstholm i Danmark og Kristiansand i Norge ud fra et lavpriskoncept.

Nedenfor argumenteres for, at der er basis for at etablere rentabel færgedrift baseret på både passager- og godstransport, hvis det gribes rigtigt og dygtigt an. Derudover redegøres sideløbende for andre interessante muligheder for at etablere ruter med udgangspunkt i Hanstholm.

3 Stor lokal opbakning

En kommende færgeoperatør i Hanstholm Havn vil opleve stor lokal opbakning. Dette udvider mulighederne for at øge passager- og godsmængder, ligesom det kan gøre driften lettere og mere fleksibel.

I praksis betyder det blandt andet:

- THI (Thisted Handels og Industriforening) ser meget positivt på at samarbejde om markedsføring i Norge for at tiltrække flere nordmænd til Danmark samt at etablere transport fra Hanstholm til Thisted for shoppingturister. Dertil kommer, at Centerforeningen for det nye butikcenter i Thisted ser positivt på f.eks. at udvide åbningstiderne, hvis det viser sig nødvendigt for at servicere éndags-shoppingturister.
- Centerforeningen i Hanstholm er meget positiv over for at samarbejde med en kommende operatør om markedsføring i Norge/om bord, samt evt. at etablere transport fra havn til center for turister, der ikke har lang tid i land.
- Thy Turistbureau vil understøtte markedsføringstiltag specifikt og understøtte projektet generelt.
- Nationalpark Thy ser meget positivt på muligheden for at samarbejde om at tiltrække flere norske turister til området. Nationalparken ser desuden et potentiale i at gå sammen med de øvrige interessenter om at lave pakke-tilbud, så man kan tilbyde indkøbsture og natur/kultur-oplevelser i sammenhæng.
- Jesperhus Blomsterpark er interesseret i et samarbejde om markedsføring, herunder f.eks. samannoncering i norske medier af pakketilbud indholdende transport og ferieophold i Jesperhus Resort. Ligeledes er Jesperhus Blomsterpark indstillet på samarbejde om rabatordninger o.lign.
- Der er stor opbakning til projektet hos en række lokale vognmænd.

Årsagen til den store opbakning skal blandt andet findes i, at de lokale interessenter har fælles interesse i at skaffe så mange passagerer til området som muligt, idet det skønnes, at en færge vil generere en årlig lokal

omsætning på 80 mio. kroner (groft skøn baseret på at 80.000 nordmænd befordres til Hanstholm¹, og at hver person bruger 1.000 kroner lokalt).

4 Hanstholms komparative fordele

Udover den unikke opbakning i lokalområdet er der en række andre fordele ved at benytte Hanstholm Havn som udgangspunkt for færgedrift mellem Danmark og Norge (ulemper og trusler beskrives i kapitel 8):

Kortere afstand til Norge

En oplagt fordel ved Hanstholm Havn er, at afstanden til Kristiansand (og Egersund/Stavanger/Bergen) er kortere end noget andet sted fra i Danmark, jf. tabellen nedenfor.

Table 1 Ca. afstande mellem Danmark og Norge (sømil)
Blå markering angiver komparativ fordel

	Oslo	Larvik	Langesund	Kristiansand	Egersund	Stavanger	Bergen
Hanstholm	187	126	120	65	117	173	262
Hirtshals	144	88	85	72	146	201	289
Frederikshavn	155	105	105	119	196	251	339

Kilde: Dataloy Distance Table

Det betyder f.eks., at sejltiden med konventionel færge fra Hanstholm til Kristiansand kun vil være marginalt længere end sejltiden med hurtigfærge fra Hirtshals til Kristiansand.

Kortest afstand til den dansk-tyske grænse og Padborg

Flere vognmænd oplyser, at det er en fordel for Hanstholm, at der er kortere til den dansk-tyske grænse/Padborg end fra Hirtshals og Frederikshavn. Padborg er et knudepunkt for godstrafikken.

Det betyder, at lastbiler kan nå til grænse/Padborg uden at komme i konflikt med køre-hviletidsbestemmelserne, hvilket man ikke altid kan regne med fra konkurrerende havne. Dette er tilfældet til trods for, at der kun er motorvej på ca. halvdelen af strækningen fra Hanstholm til grænse i modsætning til f.eks. Hirtshals, hvor der er motorvej på hele strækningen

De skønnede køretider ved en gennemsnitsfart på 75 km/t er angivet i tabellen nedenfor. En lastbilchauffør må i henhold til køre-hviletidsbestemmelserne køre i 4 timer og 30 minutter uden pause.

¹ De 80.000 personer udfører i praksis 160.000 rejser.

Tabel 2 *Ca. afstande til grænsen/Padborg*
Blå markering angiver komparativ fordel

	Hanstholm	Hirtshals	Frederikshavn
Afstand, km	294	355	350
Køretid, v. 75 km/t	3:55	4:44 (4:25 v. 80 km/t)	4:40 (4:22 v. 80 km/t)

Kilde: Krak.dk

Dertil kommer, at lastbiler, der kører til/fra grænsen, kan undgå at køre over Vejlefjordbroen, hvis de skal til/fra Hanstholm. Ved Vejlefjordbroen er der ofte kødannelser, der forsinker lastbilerne, og derfor bidrager til problemerne med køre-hviletidsbestemmelserne. Som det fremgår af kortet i Annex 3, er der stort set ingen trængsel på ruten mellem Hanstholm og grænsen.

Ved kødannelser ved Vejlefjordbroen vil lastbiler til/fra Hanstholm kunne anvende alternativer til rute 18, og dermed først anvende motorvejen (E45) mellem Kolding og grænsen. Flere vognmænd har bekræftet, at en sådan praksis anvendes i dag.

Disse forhold udgør vigtige salgsargumenter over for godstransportører, da betydelige dele af det gods (bl.a. fisk), der fragtes fra Norge, skal syd på.

Nemtest tilgang fra dele af Fyn og Jylland

Fra store dele af Fyn og Jylland er den samlede rejsetid til Norge kortere ved at anvende Hanstholm som dansk havn sammenlignet med Hirtshals og Frederikshavn (ved samme sejlhastighed).

Det fremgår af nedenstående tabel, der viser antal kommuner og befolkningsopland i Jylland og på Fyn med nemtest tilgang til Hanstholm.

Til sammenligning er der ialt i Jylland og på Fyn 52 kommuner med 3.010.539 indbyggere.

Som det fremgår har befolkningen i 16 kommuner – svarende til 811.698 personer - nemtest adgang til Kristiansand/Egersund via Hanstholm. Dette svarer til 27% af det samlede opland.

Ved sejlads til Stavanger og Bergen har hele oplandet nemtest adgang via Hanstholm.

Tabel 3 *Opland i Jylland og på fyn, hvor Hanstholm har komparativ fordel ift. Hirtshals og Frederikshavn ved besejling af udvalgte norske byer*

	Kristiansand og Egersund	Stavanger og Bergen
Antal kommuner	16	52
Befolkning	811.698	3.010.539
Andel af opland	27%	100%

Kilde: Krak.dk, Google Earth, Danmarks Statistik – Statistikbanken og egne beregninger

Ved besejling af relevante norske byer øst for Kristiansand har Hanstholm ikke en komparativ fordel, hvad angår rejsetid.

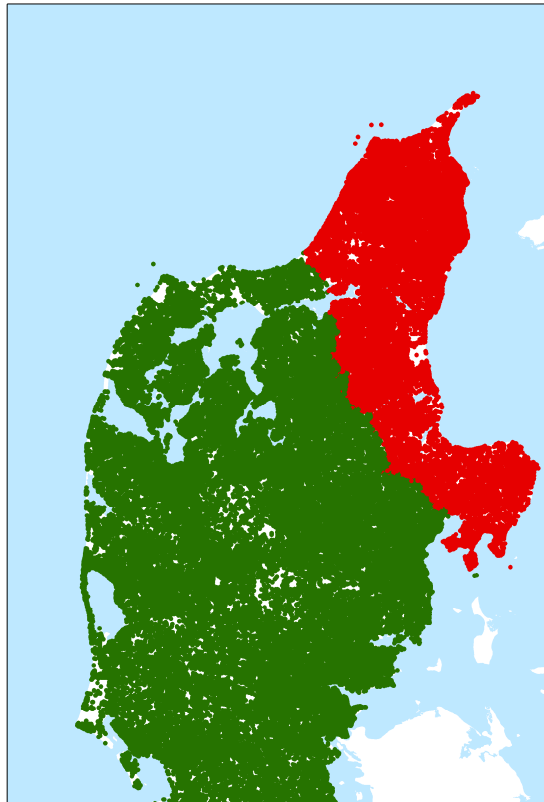
Listen over relevant opland kan anvendes til at målrette markedsføring².

Også hvad angår godstransport har Hanstholm en beliggenhedsmæssig fordel. Nedenstående illustration viser områder, hvor Hanstholm har en konkurrencemæssig fordel (markeret med grønt) - udregnet som de områder, der lettes nås ved en hastighed på **80 km/t**. Det røde område markerer, hvor Hirtshals har en konkurrencemæssig fordel.

Som det fremgår har Hanstholm en konkurrencemæssig fordel i relation til store dele af det midt-, vest- og sønderjyske område eksempelvis Herning, Holstebro og Esbjerg, mens Hirtshals omvendt indtager en stærkere position i relation til det nordøstjyske område.

² Denne kan udleveres, hvis det ønskes.

Figur 1 *Konkurrencemæssig situation i relation til godstransport*
Grøn markering angiver fordel for Hanstholm
Rød markering angiver fordel for Hirtshals



Sjælland anses i denne sammenhæng for at være uinteressant, idet godset typisk fragtes via Sverige eller sejles via København-Oslo.

Uheld, aflysninger og besejlingsforhold³

I forbindelse med Fjordlines flytning til Hirtshals har der været offentlige diskussioner omkring besejlingsforholdene i Hanstholm Havn.

Ifølge havnen har der kun været omkring 3 uheld de seneste 15 år. Alle disse tilfælde skyldes fejl ved færgerne – og dermed ikke besejlingsforholdene.

Hvad angår aflysninger har Fjordline haft ca. 1 aflysning pr. år. Herudover har Fjordline ca. 1 gang om året udsat sejladsen fra Norge i f.eks 1 døgn p.g.a. dårligt vejr i Hanstholm.

Smyril-line havde ingen aflysninger med den gamle Norrøne, men har haft en del aflysninger i vinterhalvåret med den nye Norrøne.

Erfaringerne viser således, at man ved at vælge et skib, der passer til havn og forhold, kan opnå stabil færgedrift fra Hanstholm Havn.

³ Dette afsnit er baseret på oplysninger fra Hanstholm Havn.

I tilfælde af uheld vil konsekvenserne være mindre i Hanstholm end i f.eks. Hirtshals, idet skibet p.g.a. vanddybden ikke vil tage bunden. Dertil kommer, at Hanstholm Havn - i samarbejde med Force Technology - er i gang med at udarbejde en plan for, hvordan besejlingsforholdene yderligere kan forbedres.

5 Grundlag for passager- og godstransport

I dette kapitel redegøres for konkurrencesituationen og der gives bud på realistiske passagertal og godsmængder.

5.1 Konkurrencesituationen

En ny færgerute fra Hanstholm til Norge skal konkurrencemæssigt kunne stå sig i forhold til Colorlines betjening af Kristianssand og Larvik med afsæt i Hirtshals samt Fjordlines betjening af Stavanger/Bergen ligeledes med afsæt i Hirtshals.

Det betyder, at ruten skal levere ydelser til en attraktiv pris, sejle med høj regularitet og frekvens⁴ samt have den nødvendige kapacitet til løbende overførsel af gods, således at godskunderne ikke oplever at blive afvist⁵. Godskundernes loyalitet vil meget hurtigt fordufte, såfremt kapacitetsforudsætningen skrider⁶.

Colorline

Colorlines rute fra Hirtshals til Kristiansand vil være den klart største konkurrent.

Som det fremgår af nedenstående tabel, har Colorline 2 daglige rundture med afgang om morgenen fra Kristiansand.

⁴ Molsliniens koncept med de nuværende kombifærger til gods er et godt eksempel herpå og helt oplagt en væsentlig årsag til, at ruten udgør et reelt, konkurrencedygtigt alternativ til Storebæltsforbindelsen. Desuden vil en højfrekvent rute langt bedre kunne forrente de nødvendige investeringer i landinfrastruktur og håndteringsgrej, især når der i lange perioder ikke er andre brugere.

⁵ Afvisning af kunder vil ramme hårdt hos både passager- og godssegmentet. Når gods fremhæves specielt er årsagen, at disse kunder må forventes at benytte færgen langt mere kontinuerligt end passagerkunderne.

⁶ Som eksempel kan nævnes tilpasningen af udbudsbetingelser på Bornholmstrafikken siden år 2000, der som noget afgørende har haft fokus på den nødvendige kapacitet til overførsel af gods.

Tabel 4 *Sejlplan, Colorline, Hirtshals - Kristiansand*

Havn	Ankomst	Afgang	Sejltid
Kristiansand		8:00	3:15
Hirtshals	11:15	12:15	3:15
Kristiansand	15:30	16:30	3:15
Hirtshals	19:45	20:45	3:15
Kristiansand	00:00		

Colorline sejler med den store hurtiggående færge SuperSpeed 1 og tilbyder høj komfortstandard. Specifikationerne er angivet i nedenstående tabel.

Tabel 5 *Specifikationer, SuperSpeed 1*

Basis	Service
Byggeår: 2008	Maxfart: 27 knob
Register: NOR	Gæstekapacitet: 1929
Tonnage: 33.500 BRT	Gæstekahytter: 0
Længde: 211,3 meter	Gæstesengepladser: 0

Fjordline

Den nye rute vil også konkurrere med Fjordlines afgang til Stavanger (det tager 3-4 timer at køre fra de 230 km fra Stavanger til Kristiansand).

Fjordline har 4 ugentlige afgang fra Hirtshals til Stavanger. 3 gange om ugen inkluderer rundturen Bergen.

Fjordline sejler med skibet Bergensfjord, hvis specifikationer er angivet i tabellen nedenfor.

Tabel 6 *Specifikationer, Bergensfjord*

Basis	Service
Byggeår: 1993	Maxfart: 19 knob
Tonnage: 16.500 BRT	Gæstekapacitet: 850
Længde: 134,4 meter	Gæstekahytter: 207

Colorline og Fjordlines priser fremgår af kapitel 7.

Valg af koncept

Både Colorline og Fjordlines koncept er baseret på, at samme skib overfører såvel passagerer som gods. Erfaringerne fra Master Ferries (der sejlede som ren passagerfærge med høj fart) underbygger også, at der er behov for

sejlads med både passagerer og gods på samme skib, og at der bør være tale om et konventionelt skib⁷.

Dertil kommer, at der på grund af store sæsonudsving kan vise sig behov for hen over året at tilpasse udbudet af kapacitet på skibet til henholdsvis overførsel af gods og passagerer vel og mærke inden for den samme tonnage.

Dette kendes eksempelvis fra Bornholmstrafikken og giver sig udslag i differentierede sejlplaner samt ikke mindst op- og nedskalering af besætningen under hensyntagen til antal passagerer på skibet. Der bør derfor sejles med en stor besætning rettet mod overførsel af mange passagerer og personbiler i sommermånederne samt i specifikke ferieperioder. Uden for disse perioder kan der sættes på overførsel af gods, hvilket betyder, at personalet på skibet kan reduceres, ligesom en række af skibets passagerfaciliteter kan lukkes af.

De seneste 2 års omrokeringer af ruterne mellem Danmark og Norge har positioneret Colorline og Fjordline på en måde som betyder, at et angreb på deres markeds- og rutestruktur skal sættes ind, hvor der er størst sandsynlighed for at kunne erobre en niche, både på gods- men ikke mindst på passagermarkedet.

Ud fra en samlet betragtning af passager- og godsgrundlag, samt Hanstholms komparative fordele (specielt tids- og kilometermæssige besparelser på vejdelen i Danmark) er det oplagt, at Kristiansand er den destination i Norge, der rummer det største potentiale.

Colorlines koncept med højt serviceniveau/høj fart (=høje omkostninger) og høje priser – og Fjordlines tilsvarende positionering - giver plads til konkurrerende basiskoncept med lavere priser.

5.2 Passagertransport

Nedenfor gives realistiske bud på passageromsætningen for den nye rute.

Historisk passagergrundlag

I 2007 (der er det seneste år, der er årsdata for) udgjorde passagergrundlaget 430.000 for Egersund/Stavanger/Bergen og godt 1,2 mio. for Kristiansand.

⁷ Udtalelser fra Svein Olof Olsen dels i interviewsamtale, dels i diverse avisreferrater, herunder Thisted dagblad fra investormøde d. 7/1- 2009.

Tabel 7 Passagergrundlag, 2007

Område i Norge	Dansk havn	Rederi	Passagerer
Egersund/Stavanger/Bergen	Hirtshals	Kystlink (Stavanger/Bergen)	287.000
	Hanstholm	Fjordline (Egersund/Bergen)	143.000
			I alt: 430.000
Kristiansand	Hanstholm	Master Ferries*	244.000
	Hirtshals	Colorline	990.000
			I alt: 1234.000

*Sejlede fra 26. april til 15. september

Da Master Ferries sejlede fra Hanstholm til Kristiansand betjente de 244.000 i løbet af de ca. 5 måneder ruten eksisterede. Da den periode færgen var i drift skønsmæssigt dækker 70% af årets trafik, svarer betjeningen omtrentligt til en årlig trafikbetjening på 348.000 passagerer. Det svarer til en samlet markedsandel på omtrent 28% for ruter mellem Danmark og Kristiansand (hvilket i øvrigt svarer til den andel af oplandet i Danmark, der har nemmere adgang til Hanstholm end til Hirtshals, jf. kapitel 4).

Da der var tale om et helt andet koncept (hurtigfærger) end det, der lægges op til her, og da konkurrencesituationen er ændret, kan disse tal kun anvendes som et skøn for passagergrundlaget for en ny rute mellem Hanstholm og Kristiansand.

Følgende forhold taler for et lavere antal passagerer:

- Master Ferries fokuserede udelukkende på passagertransport
- Sejltiden med Master Ferries var kortere
- Colorline har indsat hurtigfærger på ruten Hirtshals – Kristiansand.

Følgende forhold taler for højere antal passagerer:

- Mange passagerer oplevede det som ubehageligt at sejle med hurtigfærgen
- Da Master Ferries sejlede på ruten var der 3 konkurrerende ruter, mens der i dag kun er 2. Udbuddet af færgetrafik er med andre ord blevet reduceret markant.
- Colorline opererer i dag med dyrt koncept der kan give plads til "lavprisrute". Et eksempel på dette er, at busser med skiturister fra Nordjylland til Norge er begyndt at køre via Sjælland – angiveligt på grund af de høje priser.
- Som der argumenteres for nedenfor er der basis for at genere "ny trafik" og overflytte trafik fra eksisterende ruter.
- Der sejles i modfase i forhold til Colorline (se afsnit 6 for beskrivelse)
- Der kan være grundlag for at kapre kunder fra Fjordlines rute til Stavanger.

Grundlag for at skabe "ny trafik"

Det forventes, at nordmænd vil udgøre hovedparten af passagererne på en ny rute mellem Hanstholm og Kristiansand. Og det vurderes, at en ny

færgeoperatør i samarbejde med lokale kræfter vil kunne udvide trafikken gennem målrettet markedsføring i Norge. Grundlaget er til stede, idet Danmarks position i Norge er særdeles stærk, og Danmark er det andenstørste udenlandske rejsemål for nordmænd, både når det gælder ferierejser og erhvervsrejser⁸.

Næsten 83% af alle nordmænd har været i Danmark mindst én gang, og undersøgelser viser, at Danmark er den mest positivt opfattede destination, og Danmark er det ferieland, som nordmændene kender bedst.

51% af nordmændene kender Danmark særdeles godt. Dog varierer kendskabet til Danmark regionalt i Norge. 70% af befolkningen i Kristianssand har et godt kendskab til Danmark, mens f.eks. kun 46% fra Bergen og Trondheim svarer, at de kender Danmark godt. Ifølge VisitDenmark vurderer ca. 1,4 mio. nordmænd, at det er meget sandsynligt, at de vil besøge Danmark inden for 2 år.

Dertil kommer, at Hanstholm i kraft af sin position tættere på den dansk/tyske grænse sandsynligvis kan tiltrække en andel af de norske turister, der skal syd for grænsen.

En ny operatør bør desuden satse på at markedsføre Norge som ferieland i Danmark – og dermed generere ekstra trafik af danskere. Sammenlignes med historiske passagertal på ruter mellem Hanstholm til Norge vurderes potentialet at være betragteligt, da tidligere operatører ikke har formået at placere ruten centralt i de potentielle rejsendes bevisthed. Således oplyser flere lokale, at de har opfattet det som naturligt at rejse via Hirtshals, når de skulle på skiferie. Et centralt tema bør være markedsføring af pakkerejser, som det i dag kendes fra Colorline og Fjordline (jf. rederiernes hjemmesider)⁹.

Passageromsætning til budget

På basis af ovenstående betragtninger skønnes det, at en ny rute med 2 daglige rundture og billigere billetter end konkurrenterne vil kunne genere en årlig passageromsætning på mellem 240.000 og 340.000 med et centralt skøn på 300.000. Disse tal er anvendt i driftsøkonomiske beregninger i kapitel 7. Det forventes, at godt halvdelen af passagererne kommer i sommerperioden fra 15/6 til 15/8.

Tabel 8 Passagerer pr. år, ny rute ml. Hanstholm og Kristiansand

Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
240.000	300.000	340.000

⁸ Kilde: VisitDenmark, Markedsprofil af Norge.

5.3 Godstransport

Hanstholm havn har, som tidligere nævnt, flere fordele i relation til godstransport. De væsentligste er den kortere køreafstand/-tid på vej i Danmark. En kommende færgeoperatør vil, som tidligere nævnt, kunne udnytte disse fordele ved at tilbyde en rute med høj frekvens/regularitet, tilstrækkelig kapacitet og konkurrencedygtige priser.

En række interviews viser, at de direkte godsrelaterede gevinster for Thyområdet ved en direkte rute via Hanstholm er knyttet til transport af fisk til/fra Norge, idet man her vil kunne spare de daglige ture mellem Hanstholm og Hirtshals. Turen er omtrent 140 km/tur og tager ca. 2 timer.

Men som det fremgik af Figur 1 har Hanstholm især væsentlige komparative fordele ift. Hirtshals relateret til transporter i Vest-, Midt- og Sønderjylland samt ved transporter til/fra grænsen og syd for. Det er godstransporter mellem disse områder og Norge som en ny rute mellem Hanstholm og Kristiansand skal baseres på.

Historiske godsmængder

Figuren nedenfor viser årsdøgntrafikken af lastbiler ind- og ud af de danske havne og over landegrænser¹⁰. Hanstholm Havn har den mindste omsætning af lastbiler - i størrelsesordenen 1/10 af den tilsvarende omsætning i Hirtshals. Årstallene for de to havne for 2007 underbygger denne opgørelse, idet færgerne fra Hirtshals omsatte ca. 100.000 enheder, mens færgerne fra Hanstholm omsatte knap 10.000 enheder.¹¹

Nedenstående figur kombineret med godsdata fra Danmarks Statistik, havne og konkurrerende ruter tegner et interessant mønster, der viser, at der er potentiale for tiltrække betydelige godsmængder til en ny rute mellem Hanstholm og Kristiansand.

Ruten Hanstholm/Egersund/Bergen håndterede i perioden 1997 til 2007 årligt mellem 9.000 og 20.000 lastbilenheder. Den største overførsel fandt sted i år 2004 med 20.000 enheder. Overførselstallet faldt til 9.000 enheder i 2007. Et fald der langt overvejende kan henføres til, at Colorline åbnede deres betjening Hirtshals/Stavanger/Bergen i 2005.

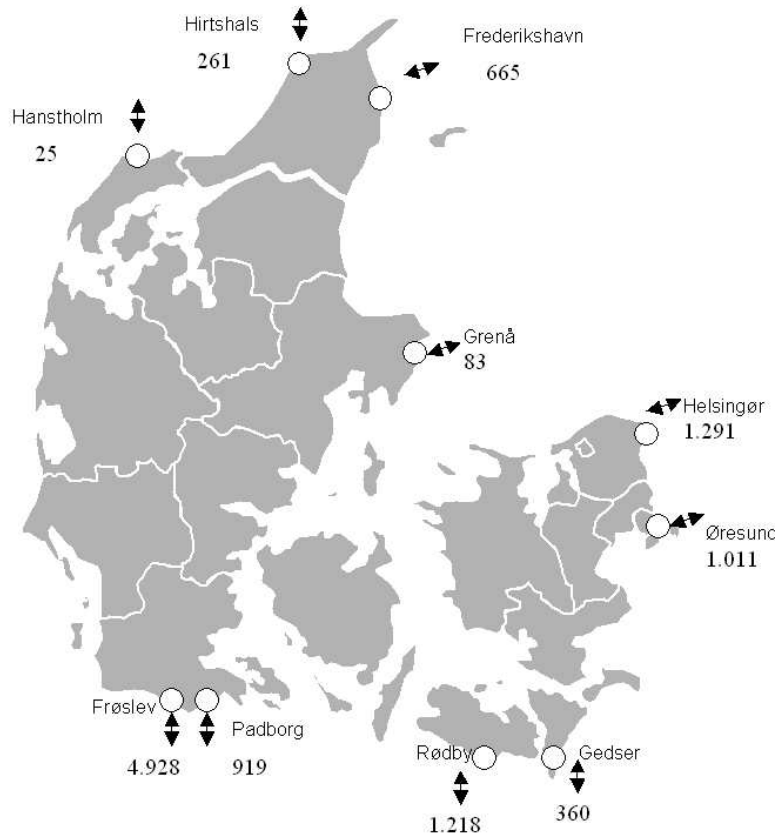
I 2005 overførte denne nye rute 7.000 enheder, men allerede i 2007 var dette tal mere end fordoblet, idet der her blev overført 15.800 enheder. En plausibel tolkning af denne udvikling kunne derfor være, at ca. 10.000 af de 15.000 enheder på denne nye rute var overflyttet fra Hanstholm ruten samtidig med, at de to ruter set under ét havde haft en nettotilgang på 5.000

⁹ Reklame og informationer på rastepladser er en oplagt anden markedsføringskanal for en ny operatør.

¹⁰ Opgjort ved spottællinger i 2007, Institut for Transportstudier: Transittælling 2007.

¹¹ Dette tal omfatter kun trafikken til Norge. Hertil skal lægges knap 5.600 enheder på ruten til Færøerne.

enheder, svarende til ca. 25% i perioden 2005 til 2007. I samme periode steg antallet af overførte lastbilenheder på Hirtshals- Kristianssand ruten med næsten 40% (fra knap 30.000 enheder til 41.000 enheder).



Hertil kommer, at flytningen af Fjordlines betjening fra Hanstholm til Hirtshals i kombination med omlægningen af sejlplanen til Stavanger fra Egersund samt ikke mindst lukningen af den "konkurrerende" Colorline rute (hvilket rent faktisk skete 10 mdr. tidligere) indikerer, at ruterne til Egersund, Stavanger og Bergen anses for mindre attraktive.¹²

¹² Det skal bemærkes, at godskapaciteten på M/S Bergensfjord næppe altid vil kunne løfte de potentielle godsmængder, idet trailerkapaciteten som udgangspunkt kun er 45 enheder, svarende til godt 600 lanemeter. Med 4 dobbelttute pr. uge giver dette et kapacitet på 18.000 trailerenheder (50*4*2*45) ved fuld kapacitesudnyttelse på Hirtshals- Stavanger "benet", hvilket ligger noget under antallet af overførte enheder (samlet) i 2007 på Colorlines daværende rute samt Fjordlines rute. Se dog afsnittet nedenfor om Sea-cargos rute.

Dette underbygges af at omsætningstallene for færgegods for de første 9 måneder af 2008 for Fjordlines rute mellem Hanstholm/Egersund/Bergen sammenholdt med tallene for den tilsvarende periode i 2007 udviste en relativ beskedent stigning i de overførte godsmængder på ca. 15%, og stort set status quo i antallet af overførte lastbilenheder (ca. 7.000 for perioden). Dette til trods for at det potentielle marked for denne rute var vokset med 140% på grund af lukningen af Colorlines rute til Stavanger/Bergen.¹³

Hvad den præcise forklaring er på, at den samlede overførte godsmængde mellem Nordjylland og Vestlandet blev mere end halveret i den nævnte periode er svær at afgøre. En mulig forklaring kunne være, at der var sket en markant vækst i godsoverførslerne på ruterne fra Hirtshals til Langesund, Larvik og Kristiansand. Dette er dog – igen ved en sammenligning af de første 9 måneder af 2007 med de tilsvarende måneder i 2008 – ikke tilfældet. Der er status quo på de samlede overførte mængder (ca. 730 mio. tons i alt). Og flytningen af Colorlines Oslo rute fra Frederikshavn til Hirtshals syntes alene at have resulteret i, at specielt godset fulgte med fra Frederikshavn til Hirtshals. Det virker desuden ikke logisk, at gods rettet mod Vestlandet ville vælge en rute til/fra Oslo.¹⁴

Formentlig skal forklaringen derfor søges i, at Sea Cargos trailerrute fra Esbjerg til Tananger har udvidet kapaciteten fra primo 2008, og at det er sandsynligt, at de "forsvundne" løstrailerenheder er søgt til denne rute. Som ren trailerrute (med plads til max 12 ledsagende chauffører) en ugentlig frekvens på 2 dobbeltture og en overfartstid på mellem 19 og 22 timer er der tale om et helt andet koncept end det her vurderede. Dette må dog ikke tolkes derhen, at der ikke er en konkurrenceflade mellem de to ruter specielt på løstrailermarkedet. På uledsagede transportere som ikke er tids- og frekvensfølsomme vil Sea Cargo overfarten helt klart være en konkurrent til de nordjyske overfarter fra Hanstholm og Hirtshals. Såvel på de korte ruter til Larvik og Kristiansand som på de længere ruter til Tananger og videre nordpå. Og historien har understreget, at udviklingen i overførsler af løstrailere er vokset på bekostning af ledsagede lastbiler.¹⁵

Desuden er der senere på året 2008 sket markante forskydninger ruterne imellem, idet ruten til Larvik har haft en vækst på næsten 50% i 2008 (primært efter at den nye hurtigere og større færge blev indsat medio 2008), og Kristianssand-ruten har haft en vækst på 30%, ligeledes efter indsættelsen af Superspeed færgen.¹⁶ Og da markedet (Kristiansand, Langesund, Larvik)

¹³ Opgørelse baseret på tal fra Danmarks Statistik samt fra Hanstholm Havn og egne beregninger.

¹⁴ Effekterne af lukningen af Hirtshals- Oslo ruten 5 måneder senere søges klarlagt senere i afsnittet.

¹⁵ Pr. 2/2- 2009 forventes SeaTruck desuden at starte en trailerrute mellem Fredericia og Moss, til dels efter samme koncept som SeaCargo's rute fra Esbjerg. Kapaciteten på ruten estimeres til ca. 15.000 enheder om året (sum af begge retninger). Seatruck ruten vil forventelig primært konkurrere med ruterne til området i Oslo fjorden, herunder Stenas rute mellem Frederikshavn og Oslo og muligvis også DFDS rute mellem København og Oslo. Se dog bemærkninger i efterfølgende noter.

¹⁶ Colorlines årstal siger henhv. 44,3 og 32,8%. Kilde: Maritime Danmark, 5/2-09

som nævnt ikke samlet set ses at være vokset i større omfang (6-10%)¹⁷, må væksten henføres til overflyttede enheder dels fra den ovenfor nævnte Frederikshan/Hirtshals- Oslo rute, der 5 måneder efter flytningen fra Frederikshavn til Hirtshals blev indstillet¹⁸, dels fra den nu ligeledes indstillede Langesund-rute (Kystlink).¹⁹

Godsomsætning til budget

Spørgsmålet er naturligvis, hvor stort færgemarkedet er på relationen Nordvestdanmark- Sydlige/Sydvestlige Norge. Det samlede omfang er indikeret i tabellen nedenfor.

Tabel 9 Grundlag for godstransport (2007 tal)²⁰

Område i Norge	Dansk havn	Enheder
Egersund/Stavanger/Bergen	Hirtshals	16.000
	Hanstholm	9.000
Kristiansand	Hirtshals	41.000
Larvik	Hirtshals	24.000
Langesund	Hirtshals	22.000

På basis af ovenstående tal synes en "genskabelse" af min. 10.000 overførte enheder fra Hanstholm til Norge ikke at være urealistisk - ikke mindst i lyset af lukningen af Kystlinks og Colorlines betjening af henholdsvis Langesund og Vestlandet samt Oslo, som har resulteret i, at antallet af ruter fra de Nordjyske havne er formindsket samtidig med at efterspørgslen sandsynligvis ikke grundlæggende er reduceret.

Specielt på godsmarkedet skal der dog naturligvis tages højde for, at finanskrisen kan resultere i en formindsket efterspørgsel i en periode.²¹ Ligeledes vil et skift over mod lange ruter og forøget brug af løstrailere, på sigt kunne forrykke den her skitserede fordeling af gods mellem forskellige rutetyper. Men selv når der tages højde for dette, synes der at være et markedspotentiale, hvis der tilbydes et konkurrencedygtigt alternativ.

¹⁷ Baseret på egne vurderinger og opregninger til 2008 årstal

¹⁸ Lukningen må primært henføres til et strategiskifte hos Colorline som for Danmarksruterne har medført en fuldstændig satsning på Superspeed færger, dels på salg af det skib, der besejlede Oslo-ruten. Gods og passagerer fra ruten er primært blevet overført til de øvrige ruter fra Hirtshals, dels i et vist omfang til Stenas Frederikshavn- Gøteborg rute. At der formentlig ikke er sket en overflytning til Frederikshavn- Oslo ruten beror på kapacitetsrestriktioner på denne rute.

¹⁹ Det er vurderingen, at lukningen af ruten skal henføres til den faldende omsætning på ruten. Denne skyldes sandsynligvis konkurrencen fra Colorline (ikke mindst fra Kristiansand- og Larvik-ruterne) og at ruten var indstillet i en periode i sidste halvdel af 2007 p.g.a. havari.

²⁰ Hertil skal i en vis udstrækning lægges Sea-Cargos rute fra Esbjerg til vestlandet i Norge, der vurderes at overføre ca. 1.000 løstrailere pr. måned

²¹ Vores dataserie rækker frem til 3. kvartal 2008. Der er nu klare indikationer på, at markedet siden er gået tilbage.

Potentialet bekræftes af flere vognmænd²², som indikerer størrelsesordener på op til i alt 3.000 enheder pr. uge/godt 150.000 enheder pr. år via ruterne mellem Norge og Hirtshals/Hanstholm. Baseret på de historiske erfaringer skønner flere vognmænd at Hanstholm kan opnå en markedsandel på mindst 10% svarende til godt 15.000 enheder pr. år.

Dertil kommer:

- Man vil kunne tiltrække væsentlige mængder ved at tilbyde et billigere alternativ (i kombination med attraktiv rutestruktur og sejlplan), da prisen for mange godsoperatører er en af de væsentligst faktorer ved rutevalg.
- Den nye rute giver dobbeltbetjening på ruten til Kristiansand, hvilket giver endnu bedre mulighed for at man kan kombinere sejlads hele vejen til Stavanger den ene vej med en kombination af lastbil og færge den anden - specielt med et koncept, hvor de to ruter til Kristiansand sejler i modfase. Et eksempel herpå kunne være en afgang fra Hanstholm kl. 07:00 med ankomst i Kristianssand kl. 11.00 og viderekørsel til Stavanger, for derefter at vende tilbage med Fjordlines afgang kl. 20.30 med ankomst til Hirtshals kl. 08.00 den efterfølgende dag. Denne mulighed vil kunne betyde, at gods fra Fjordlines rute til Stavanger vil blive overflyttet til den nye rute.
- At der ultimo 2007 og medio/ultimo 2008 er blevet indstillet ruter (af hhv. Colorline og Kystlink).
- Det potentielle marked - baseret på ca. 41.000 overførte enheder alene på Hirtshals- Kristiansand ruten i 2007 - er formentlig vokset med omtrent 30% i 2008²³, dvs. det i dag udgør >50.000 overførte enheder.

På basis af ovenstående betragtninger vurderes et overførselstal på 10-15.000 enheder ikke som et urealistisk bud på en fremtidig volumen, såfremt det er muligt at definere et reelt alternativ til de øvrige ruter. Som det fremgår af nedenstående tabel regnes der i de driftsøkonomiske beregninger med en omsætning på 12.000 enheder for det centrale skøn, og 10.000 og 15.000 enheder som henholdsvis "lavt skøn" og "højt skøn".

Tabel 10 Godsomsætning pr. år, ny rute ml. Hanstholm og Kristiansand

Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
10.000	12.000	15.000

²² Baseret på interviews udført af Westlink sekretariatet samt egne interviews. Det oplyste tal er baseret på relativ få interviews, og de her nævnte tal er af forsigtighedsgrunde sat en del lavere end de op til 30% markedsandel der er oplyst i sammenfatningen af interviewene.

²³ Opgjort ved en sammenligning af tilgængelige data fra 2008 sammenholdt med tilsvarende data fra 2007. Officielt tal 32.8%

6 Idéer til sejlplan

Som det fremgik ovenfor foregår langt hovedparten af passagertransport om sommeren, mens volumen er størst for godstransport efterår, vinter og forår. Der lægges derfor op til en sejlplan med 2 sæsoner:

Sommer

Om sommeren tilgodeses passagertransport i videst muligt omfang, mens godstransport kommer i anden række. Umiddelbart vurderes der ikke at være grundlag for en natlig afgang om sommeren, da denne primært retter sig mod godstransport, men det er en mulighed man kunne overveje.

Dertil kommer, at der om sommeren sejles fra Kristiansand om morgenen for at tilgodese norske turister, der vil til Danmark på endagsture.

Sommersejlsplanen giver mulighed for éndagsturisme til Danmark, hvor man ankommer kl. 10:30 til Hanstholm og afgår igen kl. 20:30.

Tabel 11 Sejlplan, sommer

Havn	Ankomst	Afgang	Sejltid
Kristiansand		7:00	3:30
Hanstholm	10:30	11:30	3:30
Kristiansand	15:00	16:00	3:30
Hanstholm	19:30	20:30	3:30
Kristiansand	0:00		

Det forudsættes, at der sejles efter denne sejlplan fra 1. juni til 31. august.

Basis

Forår, vinter og efterår tilgodeses godstransport i videst muligt omfang. Det betyder blandt andet, at der indsættes en natafgang, så chaufførerne kan få hviletid. Derudover sejles i "modfase" i forhold til Colorlines konkurrerende afgang, der sejler fra Kristiansand om morgenen.

Tabel 12 Sejlplan, basis

Havn	Ankomst	Afgang	Sejltid
Hanstholm		7:00	4:00
Kristiansand	11:00	12:00	4:00
Hanstholm	16:00	17:00	4:00
Kristiansand	21:00	23:00	7:00
Hanstholm	6:00		

Da tiden typisk er af mindre betydning for godstransport (bl.a. fordi løstrailere forventes at udgøre stor andel af transporten) sejles der langsommere om vinteren for at sikre økonomisk drift.

Det forudsættes, at der sejles efter denne plan fra 1. september til 31. maj.

7 Økonomi

I dette afsnit skitseres økonomien ved færgedrift baseret på ovennævnte koncept. Det skal understreges, at beregningerne er baseret på en lang række forudsætninger (se i øvrigt disclaimer i kapitel 10).

7.1 Indtægter

De primære indtægtskilder for den nye rute vil være:

- + Billetindtægter, passagertransport
- + Billetindtægter, godstransport
- + Salg om bord (fortæring og tax free)

Billetindtægter, passagertransport

Det er vanskeligt at vurdere præcis hvilke priser en færgeoperatør i givet fald vil kunne tage for passagertransport. Blandt andet fordi konkurrenterne – specielt Fjordline der sejler til Stavanger/Bergen – opererer med meget differentierede priser. Det anbefales, at en kommende operatør udarbejder en detaljeret prissætningsstrategi, da erfaring viser, at det er et stort indtjeningspotentiale ved at arbejde systematisk med prissætning. Det lægges som nævnt op til et koncept med lavere priser end konkurrenterne.

Den efterfølgende økonomiberegning er baseret på nedenstående listepreiser. I økonomiberegningen er der antaget en gennemsnitlig rabat på 10% for at tage højde for kampagner, rabat ved pakkerejser etc. Den gennemsnitlige rabat vil være større, hvis der satses meget på endagsrejsende.

I praksis kan det vise sig optimalt at differentiere priserne på følgende: Flere sæsoner, midtuge/weekend, bestillingstid før afgang etc.

Tabel 13 Listepreiser (per vej)

	Sommer (15/6-15/8)	Basis (16/9-14/6)
Per person	300	200
Bilpakke (m. op til 5 personer og en personbil)	1.100	700
Bus (eks. med 30 betalende personer)	10.500	7.000

Som det fremgår af nedenstående tabel er disse priser lavere end Colorlines, der er den hårdeste konkurrent. En rute fra Hanstholm til Kristiansand vil kun i mindre omfang konkurrere med Fjordlines afgang til/fra Stavanger.

Tabel 14 Listepreiser Colorline, Hirtshals – Kristiansand (midtuge/weekend)

	13/6-10/8	11/8-30/9	1/10-31/12
Per person pr vej	420/460	270/300	180/250
Bilpakke (m. op til 5 personer og en personbil)*	1.520/1.760	980/1.120	720/980
Bus (eks. med 30 betalende personer)	12.600/13.800	8.100/9.000	5.400/7.500

Kilde: Colorline.com

*Tillæg for ekstra højde/længde.

Fjordlines priser er mindre gennemsigtige, da de er meget differentierede. Nedenstående tabel viser udvalgte eksempler. Som det fremgår kan passagerer på ruten spare meget ved at anvende en ny rute fra Hanstholm, medmindre de kan undvære kahyt, selv om man medregner omkostninger til at køre de 232 km mellem Stavanger og Kristiansand. Det er værd at bemærke, at alle Fjordlines afgang medfører overnatning ombord, hvorfor overfart uden kahyt må anses for ukomfortabel.

Tabel 15 Listepreiser Fjordline, Til Stavanger, Bil med 3 voksne passagerer

Eksempel	Dato	Billettype	Kahyt/Siddeplads	Pris
Eksempel 1	22/1	Lavpris	Kahyt	1930
Eksempel 2	-do-	-do-	Ingen af delene	590
Eksempel 3	23/7	Lavpris	Kahyt	3740
Eksempel 4	-do-	Flex	-do-	6797

Kilde: Fjordline.com

Billetindtægter, godstransport

Der lægges som nævnt også op til konkurrencedygtige priser for gods, som det fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 16 Priser, godstransport, Ledsaget 16,5 meter bil

Rute	Kroner
Hirtshals – Kristiansand (Colorline)	4.500
Hirtshals – Stavanger (Fjordline)	7.000
Hanstholm – Kristiansand (estimeret/Thy Ferries)	3.500

Prisen er således ca. 1.000 kroner lavere pr. enhed end Colorline tilbyder. En løstrailer vil incl. håndteringsomkostninger kunne overføres ca. 1.000 kr. billigere. Kilder i branchen vurderer, at andelen af løstrailere udgør mellem 40% og 60%. I budgettet regnes med en løstrailerandel på 50%.

Det er værd at bemærke, at man ved en sammenligning af priserne for Kristianssand og Stavanger skal indregnes en ekstra køreafstand på ca. 250 km i Norge. Ved en kilometeromkostning på ca. 10 kr/km er den samlede omkostning ved sejlads hele vejen til Stavanger kontra en kombination af sejlads og kørsel beskedent.

Men det skal erindres, at tidsforbruget ved sejlads er ca. 11,5 timer, mens den kombinerede tur kan gennemføres på ca. 7 timer. En rute fra Hanstholm til Kristiansand vil således være konkurrencedygtig – også i forhold til godstransport til/fra Stavanger.

Salg om bord

Det forudsættes i analysen, at hver passager køber for 220 kroner/tur, hvilket vurderes at være omtrent på niveau med tilsvarende ruter²⁴. Dette inkluderer fortæring, tax free etc. Som det fremgår af den driftsøkonomiske analyse udgør dette en væsentlig indtægt. Eventuelle fremtidige ændringer i regler for tax free salg kan således have en markant indflydelse på rentabiliteten i projektet.

7.2 Omkostninger

Beregningerne af omkostninger er beskrevet nedenfor.

Driftsomkostninger, færge

Driftsomkostningerne til budgettet er beregnet ud fra en færge med:

- Gode manøvremligheder/stor bowtruster kapacitet
- Skandinavisk talende besætning
- Ro-pax koncept.

I økonomiberegningen er der taget udgangspunkt i en ro-pax færge i stil med m.s. Dueodde/m.s. Hammerodde (jf. billede nedenfor), men med en større passagerkapacitet. m.s. Dueodde/m.s. Hammerodde sejler for Bornholmstrafikken primært mellem Køge og Rønne.

²⁴ Til orientering opererer Colorline på ruten Hirtshals-Kristiansand med følgende priser for buffet: Aften 230 kroner, frokost 212 kroner, morgen 116 kroner. Omfanget af tilbud/sortiment inden for decideret tax free salg har stor betydning for omsætningen.



De tekniske specifikationer for "odde"-færgerne er angivet i tabellen nedenfor.

Table 17 Specifications, "odde"-ferries

Basis	Service
Længde: 124,90 m	Maxfart: 18,5 knob
Bredde: 23,40 m	Gæstekapacitet: 400
Dybgang: 5,3m	Antal køjer / kahytter: 108/60
Total trailer banelængde / bredde: 1235 m/3,10 m	

Omkostningen til bunker er beregnet på basis af nedenstående priser, der er baseret på levering med lastbil (30 ton/leverence).

Table 18 Bunkerpriser (ifo 180 LS, low sulphur max 1,5%)

Havn	\$/ton
Hanstholm	340
Kristiansand	360

Kilde: Indikationer fra O.W. Bunker, januar 2009.

Det skal bemærkes, at der er lovgivning om, at sulphur indholdet skal reduceres inden for få år, hvilket vil påføre en kommende operatør yderligere omkostninger. Det kan give væsentligt højere omkostninger til bunker.

De samlede årlige driftsomkostninger (time charter, ekstra skandinavisk talende besætning, bunker, andre omkostninger) er opgjort til omtrent 80 mio. kroner for en "fiktiv færge" som "odde-færgerne" men med større passagerkapacitet.

Det skal bemærkes at disse omkostninger er ekskl.:

- Havneomkostninger (overslag indgår i 'andre omkostninger')
- Trosseomkostninger (overslag indgår i 'andre omkostninger')
- Laste-/losningsomkostninger (overslag indgår i 'andre omkostninger')
- Lods- og vareudgifter (forudsættes overvæltet på transportører).

Dertil kommer, at der ikke er taget højde for eventuel ombygning af færger for lovmæssigt/fysisk at kunne sejle på Hanstholm-Kristiansand. Disse omkostninger kan være store, så det anbefales, at overslag indhentes inden endelige beslutning om igangsættelse af drift besluttet. Endvidere er det værd at holde sig for øje, at udgifter til bunker udgør en væsentlig del af de samlede driftsomkostninger. Højere bunkerpriser kan derfor erodere grundlaget for at drive rentabel færgedrift mellem Hanstholm og Kristiansand²⁵.

Endelig skal en kommende operatør inden endeligt valg af tonnage afklare eventuelle myndighedskrav (sikkerhed mv).

VIGTIGT:

Som det fremgår ovenfor er beregningen her lavet for en relativt simpel færge, der er økonomisk i drift. Hvis en kommende operatør vælger f.eks. en dagfærge skal der væsentligt højere passager- og godsomsætning til for at sikre rentabilitet i driften.

Indkøb (relateret til "salg om bord")

Som det fremgik ovenfor forudsættes det i analysen, at hver passager køber for 220 kroner. Avancen skønnes af kilder i branchen til at lægge på mellem 20% og 50%. Her forudsættes en avance på 30%.

Landomkostninger

Landomkostninger inkluderer personale, overhead, markedsføring og andre omkostninger. Budgettet er baseret på følgende forudsætninger:

- Løn: 18 ansatte á 30.000 kroner/måned
- Overhead: 50% af lønomkostninger
- Markedsføring: 2 mio. kroner
- Andre landomkostninger: 5 mio. kroner

Andre omkostninger

Derudover inkluderer budgettet omkostninger til følgende elementer:

- Gratis mad til lastbilchauffører (6.000 stk. á 50 kroner)
- Omkostninger ved lastning/losning af uledsagende enheder (6.000 stk. á 200 kroner * 2 gange per uledsaget enhed)
- Havnerelaterede omkostninger
- Uspecificerede omkostninger: 5 mio. kroner.

²⁵ Højere bunkerpriser vi dog også påvirke Colorlines omkostninger til at drive SuperSpeed-færgerne (de bruger mere bunker), hvorfor konkurrencesituationen i givet fald potentielt kan tippe til den nye routes fordel.

Opstartsomkostninger

I budgettet er der indregnet uspecificerede opstartsomkostninger på 15. mio. kroner. Dette dækker omkostninger til systemer, indretning af kontorer, små ombygninger af tonnager (men ikke store ombygninger), etc.

7.3 Driftsregnskab

Det samlede driftsregnskab for de 3 scenarier er angivet i tabellen nedenfor.

Tabel 19 Driftsregnskab, Hanstholm-Kristiansand (mio. kroner)

	Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
Indtægter			
Billetindtægter, passagerer	70	88	99
Billetindtægter, godstransport	30	36	45
Salg om bord (avance)	53	66	75
Indtægter, i alt	153	190	219
Omkostninger			
Driftsomkostninger - færge	80	80	80
Indkøb, fortæring/tax free	37	46	52
Landomkostninger (personale, overhead, markedsføring, andre)	17	17	17
Andre omkostninger	17	18	18
Opstart (og buffer)	15	15	15
Omkostninger, i alt	166	176	182
Resultat	-13	14	37

Opgørelsen viser at:

- Den samlede omsætning skønnes at udgøre mellem 153 og 219 mio. kroner med et centralt skøn på 190 mio. kroner.
- De samlede omkostninger skønnes at udgøre i omegnen af 160-180 mio. kroner med et centralt skøn på 176 mio. kroner (interval afspejler udelukkende passagerafhængige omkostninger – og kan således ikke tages som udtryk for usikkerheden på driftsomkostningen, jf. bl.a. ovennævnte forbehold).
- For det "centrale skøn" på passager- og godsomsætning budgetteres med et positivt driftsresultat på 14 mio. kroner.
- For det "lave skøn" på passager- og godsomsætning indikerer budgettet et underskud på 13 mio. kroner.
- Det "høje skøn" på passager- og godsomsætning indikerer overskud på omtrent 37 mio. kroner.

Dette viser, at der er basis for at etablere rentabel færgedrift fra Hanstholm til Kristiansand, hvis det gribes rigtigt og dygtigt an – og ikke mindst, hvis det er muligt at skaffe tonnage, der er billig i drift.

8 Ulemper og trusler

Nedenfor redegøres kort og ulempler ved at anvende Hanstholm Havn, samt for de væsentligste trusler i relation til at starte en ny rute baseret på det koncept, der er skitseret ovenfor.

Generelt

Den væsentligste trussel er relateret til Colorlines reaktion. Rederiet er velkonsolideret og rederiet har tidligere vist at det er omstillingsparat og villig til at reagere på ændringer i den konkurrencemæssige situation.

Rederiet vil derfor ved f.eks. en midlertidig prisreduktion kunne lægge væsentligt pres på en ny operatør. Der findes lignende eksempler, hvor en stor operatør har formået at stoppe en ny mindre spiller. For eksempel blev Bornholmstrafikkens forsøg på at åbne en rute mellem Køge og Sassnitz stoppet efter blot en måned af konkurrenters tiltag. Tilsvarende blev den tidligere Århus - Kalundborg rute (perioden i slutfirserne mellem lukningen af DSB's rute og flytningen af Molsliniens rute fra Odden/Ebeltoft til Århus-Kalundborg) lukket af konkurrenters tiltag.

Omvendt er det værd at holde sig for øje at dette er en ganske dyr strategi, da Colorline fortsat må forventes at blive den største operatør på ruter til/fra Kristiansand. Dertil kommer, at Colorline har investeret mange penge i de to SuperSpeed-færger, hvilket alt andet lige indskrænker mulighederne for at føre priskrig.

Konsolidering i Hirtshals og kundernes loyalitet

Flere godsoperatører nævner, at det er positivt at have én havn med flere supplerende ruter (Hirtshals) af praktiske og logistiske årsager.

Det betyder også, at man i Hirtshals kan udnytte infra- og suprastruktur i den pågældende havn effektivt.

Omvendt er der en overvægt af respondenter, der er positive overfor brug af Hanstholm havn, evt. som et supplement til Hirtshals, idet et 100% eksklusivt partnerskab med én leverandør (læs: Cololine/Hirtshals Havn) kræver en ekstrem høj grad af gensidig tillid, som formentlig kun opnås med relativ få kunder.

Mange kunder vil derfor foretrække en situation med alternativer. Ligeledes vil mange af især de mindre vognmænd og speditører forventelig føle sig mere trygge og på lige fod med såvel et mindre rederi som en havn af Hanstholms størrelse. Dette billede kan fx ses på Helsingør- Helsingborg

overfarterne, hvor markedet i nogen udstrækning er delt mellem H-H Ferries (= ny operatør, Hanstholm) og Scandlines (= Colorline, Hirtshals).

Der er parallelle eksempler på, at mindre havne kan tiltrække operatører baseret på et godt koncept. Køges overtagelse af CMP's rolle i relation til Bornholmstrafikken er et. Simrisham/Allinge som alternativ til Rønne/Ystad er et andet.

Kendskab til Hanstholm havn

Kendskabet til Hirtshals Havn er sandsynligvis større end til Hanstholm Havn blandt potentielle passagerkunder – specielt i Norge. Der skal således arbejdes effektivt med markedsføring af den nye rute.

9 Andre interessante muligheder

Ovenfor er der fokuseret på opstart af en ny rute mellem Hanstholm og Kristiansand, da en ny operatør her kan udnytte Hanstholms komparative fordele – og markedet er størst på denne rute.

Der er imidlertid flere interessante observationer der er værd at tage med i overvejelserne:

- Ganske mange potentielle godskunder peger på Stavanger (Risavika) som et attraktivt bud på en norsk godshavn på vestlandet. Egersund foretrækkes af færre, bl.a. p.g.a. en relativ dårlig baglandsinfrastruktur.
- Tidligere analyser (udført i relation til NTN korridoren) af mulige regionale oplandsområder har peget på henhv. Rogaland (Stavanger) og Vest-Agder (Kristiansand) som relevante knudepunkter for en godsomsætning, og dermed som port ind til det norske bagland²⁶. Godsomsætningen i Rogaland er klart størst, idet der i 1997 passerede 18.1 mio. tons internationalt gods til- og fra regionen, svarende til 22% af Norges udenrigshandel²⁷. En meget stor andel af godsomsætningen målt i tons kan dog ikke umiddelbart omsættes til færgetransport, idet kul, olie og råvarer udgjorde 95% af eksporten, og mere end 70% af importen bestod af de samme varegrupper. Lastbil og bilfærge håndterede kun mellem 1 og 3% af de nævnte mængder. Vest Agder (Kristiansand) fremstår derfor i denne sammenhæng, som noget mere interessant sfa. en anden sammensætning af gods og ikke mindst i relation til det historiske mønster for anvendelse af transportmidler²⁸. Også selvom den samlede import og eksport i 1997 "kun" udgjorde 4.2 mio tons. Bearbejdede varer udgjorde 84% af eksporten og 31% af importen.

²⁶ Anders Langeland: Nordic Transportpolitical Network. Anneks til Delprojekt 2. Hovedrapport. Agderforskning juni 2000.

²⁷ Som det tydeligt fremgår er tallene beklageligvis ganske gamle. Der er dog ikke gennemført nye undersøgelser og en kontakt til Anders Langeland har godtgjort, at tallene stadig er anvendelige til dette formål.

²⁸ Agderforskning + samtale

Færge og lastbil stod for 8% af eksporten og 5.5% af importen. Hertil skal lægges, at de ca. 240 km merkørsel til Stavanger fra Kristianssand opvejes dels af merprisen på færgen, dels af et markant større tidsforbrug.

- Der er blevet rettet forespørgsler til rederier og andre med indsigt i færgemarkedet med henblik på at afdække en mulig interesse i det beskrevne projekt. Tilbage meldingerne har dog klart indikeret, at de pågældende ikke har fundet, at projektet faldt inden for deres operations- og interessefelt. Ligeledes har de adspurgte underbygget rapportens vurderinger af den forventelige hårde konkurrence, en ny rute vil møde fra andre ledende kræfter i markedet.

10 Disclaimer

Tetraplan og Incentive Partners, der har udarbejdet dette notat, samt opdragsgiveren Hanstholm Havn kan ikke gøre erstatningspligtig, og der kan ikke gøre krav gældende mod disse parter, for brug af notatets oplysninger i forretningsmæssig henseende.

Annex 1: Facts om havnen

Generelt		
Havneområde i alt	2.650.000	m2
Kajer	4.565	m
Vanddybde	fra 3,9 til 9,0	m

Trafikfaciliteter		
Trailerplads	30.000	m2
Færgeleje	2	stk
RO/RO Rampe	1	stk
Bugserbåd	3	stk

Kraner og Truck		
Mobilkraner	4	stk
Containertruck	1	stk

Bedding og dok		
Ophalingsbedding, 330 ton	1	stk
Ophalingsbedding, overdækket, 80 ton	1	stk
Flydedok, 1.500 ton	1	stk

Køle- og fryselager		
Kølerum	12.250	m3
Fryserum	73.000	m3
Grænsekontrolstation	1	stk

Kilde:

http://www.portofhanstholm.dk/dk/hanstholm_havn/information/kort_og_infrastruktur.htm

Annex 2: Kontaktdetaljer

Birgitte Juhl, havnedirektør

Hanstholm Havn
Auktionsgade 39
DK-7730 Hanstholm
E-mail: bj@portofhanstholm.dk
Tlf. 9655 0724
Web: portofhanstholm.dk

Michael Henriques, chefrådgiver

Tetraplan
Kronprinsessegade 46E
DK-1306 København K
E-mail: mh@tetraplan.dk
Tlf. 3373 7115
Web: tetraplan.dk

Thomas Odgaard, partner

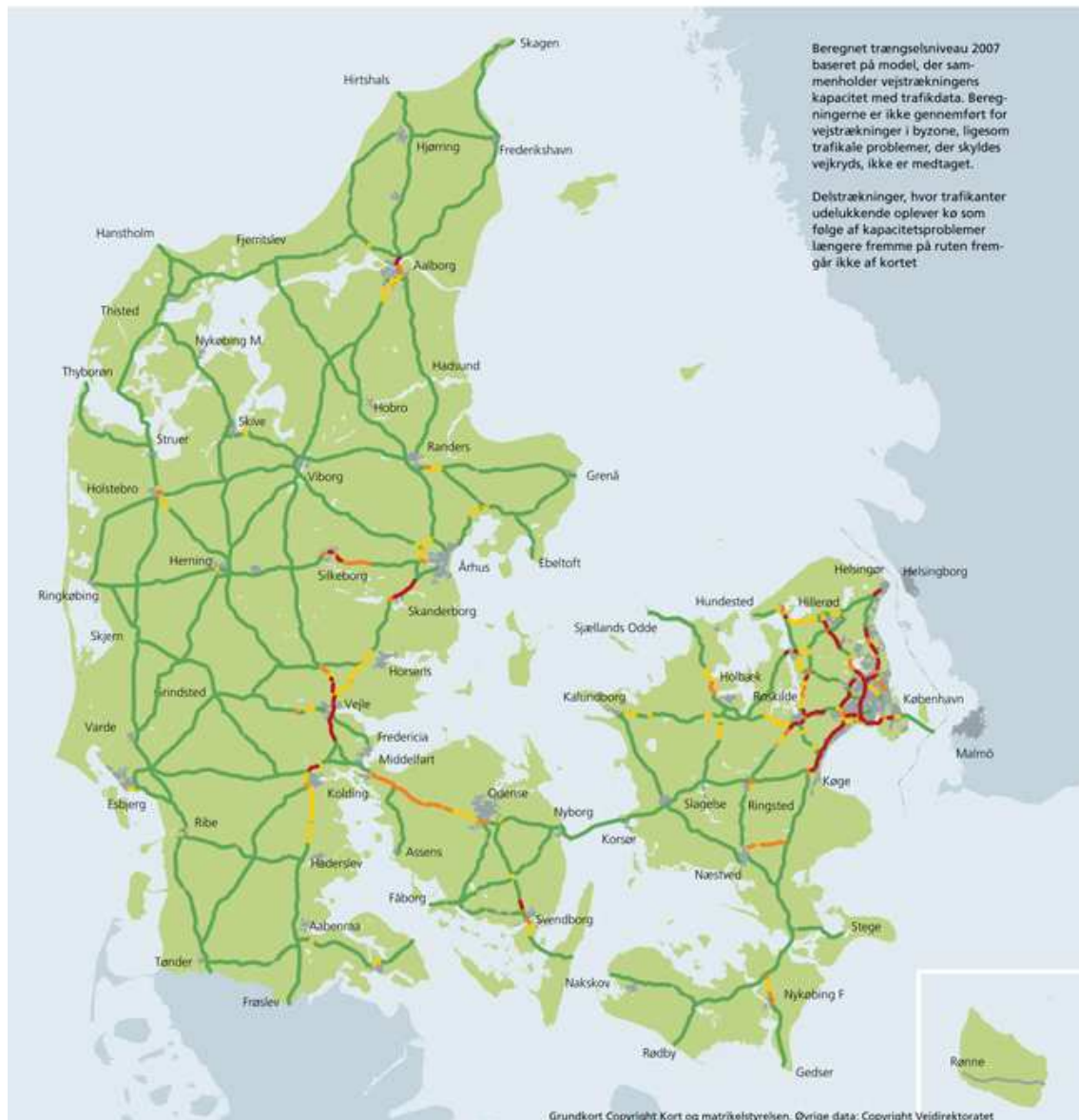
Incentive Partners
Birkerød Kongevej 137F
DK-3460 Birkerød
E-mail: to@incentivepartners.dk
Tlf. 2916 1223
Web: incentivepartners.dk

Annex 3: Trængsel på det danske vejnet

Kort 2.3 Trængsel på strækninger i 2007

Omfanget af trængselsproblemer:

- Dagligt - i op til flere timer
- Ofte. Flere gange ugentligt
- Med jævne mellemrum. Bestemte dage eller særlige perioder
- Sjældent eller ingen problemer



Kilde: Vejdirektoratet, Statsvejnettet 2008