

[Ministeren for offentlige arbejder]

62,4 pct. De største udsving i denne periode ligger på Tårs-Spodsbjerg-ruten, som gennem kapacitetsforøgelsen i 1975 fik en stigning i markedsandelen fra 3,7 pct. i 1971 til 5,8 pct. i 1976.

På lastbilsiden har Kattegatruterne tilsammen holdt markedsandele på 37,8 pct. i 1974, 38,3 pct. i 1975 og 39,5 pct. i 1976, mens DSB-ruternes andele har været vigende, bl. a. fordi Tårs-Spodsbjerg-ruten øgede andelen fra de 4,5 til 7,5 pct. i 1976.

Der er ingen tvivl om, at store skibsenheder er en mulighed i forsøget på at holde omkostningerne pr. overført bilenhed nede. Og vi ved bl. a. fra Gallupundersøgelser, at publikum foretrækker de store, moderne færger med de bedre faciliteter, som de kan byde på.

Vi ved imidlertid også, at publikum forventer en vis afgangshyppighed, og problemet for de private Kattegatruter har efter indsættelsen af de store færgenheder netop været at balancere imellem publikums ønske om hyppige afgange og opnåelsen af en rimelig belægningsprocent, dvs. den gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse.

Da totalefterspørgslen ikke steg, blev belægningsproblemerne akutte. Det skønnes i Berlingske Tidende den 16. oktober 1977 med færgeskulent Rudolf Bier som kilde, at de tre privatdrevne ruter har en belægningsprocent på omkring 40, hvilket næppe er tilstrækkeligt til at give et rimeligt økonomisk resultat. Juelsminde-Kalundborg-ruten menes endog at have en endnu ringere belægningsprocent, måske kun omkring 37.

Heroverfor står så udnyttelsesprocenter på Halsskov-Knudshoved-ruten på omkring 56 og Kalundborg-Århus-ruten på omkring 66.

Sådanne beregninger er komplicerede, bl. a. fordi de fleste af færgerne kan variere kapaciteten gennem indsættelse af flere eller færre hængedæksektioner. Men procenterne svarer nogenlunde til vurderinger, som DSB har foretaget.

Situationen er altså den, at totalefterspørgslen har været stagnerende eller faldende, at markedsfordelingen har været konstant, og at det ikke har været muligt for de private rederier at tvinge belægningsprocenten op på omkring de 50, som skønnes at være det nødvendige, såfremt der skal tales om en sund forretning. Sagt på en anden måde: der

er altså tale om overkapacitet på færgeruterne i øst-vest-trafikken.

Gennem periodiske møder mellem DSB og de private rederier har det været tilstræbt at supplere hinanden med henblik på en rimelig betjening af samfundet, og det har endvidere været formålet gennem udveksling af erfaringer og synspunkter at undgå fejlinvesteringer, f. eks. gennem uhensigtsmæssig kapacitetstilførsel.

Indtil sommeren 1975 var prisudviklingen hos DSB og hos de private rederier stort set ensartet. Jeg kan godt sige, at det, at DSBs takster ikke er blevet forhøjet siden da, skyldes ikke DSB, idet der har været fremsat ønsker om takstforhøjelser, ønsker, som imidlertid af andre grunde ikke er blevet virkeliggjort.

En gennemgang af rabatgivningen hos DSB viser, at den ikke er mere vidtgående end hos de private rederier, snarere tværtimod. Heller ikke på rabatområdet har der været fremført nævneværdig kritik fra de private rederier, og DSB har i øvrigt tilpasset rabatgivningen i takt med de øvrige på overfarterne.

Det skal endvidere nævnes, at der mellem DSB og de private rederier er enighed om, at prisen kun er den næst- eller tredjevigtigste faktor i udvælgelsesprocessen. Det viser analyser foretaget i 1975. Det er forhold som den totale rejsetid samt mulighederne for at spare vejkilometer, der som hovedregel afgør, hvilken rute der vælges. Det er klart, at ruter med stor afgangshyppighed og kort overfartstid i en række tilfælde vil blive foretrukket fremfor ruter med en lav frekvens og eventuelt længere overfartstid.

Såvel Jydsk Færgesart som Mols-Linien har forsøgt at tiltrække sig publikums opmærksomhed gennem en intensiv annoncering de sidste par år. Efter det tidligere påviste har effekten heraf været ringe. Priskonkurrencen fra DSB-ruterne, som er opstået i og med, at DSBs takster ikke har kunnet forhøjes, må vel nok tillægges betydning, og stigende op mod den situation, vi har nu. Strejkeperioden og den usikkerhed for de private ruters kunder, som strejketruslen inddebart har givet haft negative følger for ruterne indtægter, men selv i 1976 og i 1975 har belægningsprocenterne været så lave, at ruterne indtjening simpelt hen har været for lille i forhold til omkostningerne, i hvert fald