

SWOT-analyse: En tvilling hjemhørende i Svendborg Havn

Af projektgruppen, version d. 17. maj 2024

Ved E-ferry Twin styregruppemødet d. 2. maj 2024 blev projektgruppen bedt om at udarbejde en SWOT-analyse ved overnatning af den ene af de nye færger i Svendborg Havn.

SWOT står for Strengths (styrker), Weaknesses (svagheder), Opportunities (muligheder) og Threats (trusler), og analysemodellen har til formål at belyse forskellige fordele og ulemper ved et scenarie, som kan hjælpe ved beslutningstagning.

I det følgende gennemgås scenariet "en tvilling hjemhørende i henholdsvis Svendborg og Ærøskøbing Havne". Men først skal de underliggende vilkår for scenariet på plads.

Grundvilkår for analysen

Der er en række kombinationsmuligheder, som har indflydelse på evalueringen af scenariet.

Følgende spørgsmål skal afklares:

- Er der i hver havn kun ét færgeleje?
- Er der mulighed for at placeres en defekt færge ved et andet kajstykke?
- Gælder denne mulighed i begge havne?
- Er der alternative lademuligheder? Enten med range extender ombord eller alternative tilslutningsmuligheder for ladekabel.
- Kan en defekt færge flyttes? Enten ved egen hjælp eller med slæbebådsassistance?
- Er det den samme færge som altid overnatter i Svendborg eller skiftes der efter et fastlagt mønster?

Endvidere er der en række spørgsmål, som skal afklares, i relation til besætning ombord:

- Skal vagtplanerne være som nu, hvor man typisk sejler samme vagt flere dage i træk?
- Hvordan skal besætningerne være mønstret? Skal man være ombord som eksempelvis besætningen på Spodsbjerg-Tårs hvor man møder kl. 1100, arbejder til kl. 2300, hviler ombord til 0500, sejler til kl. 1100, hvor vagten slutter? Det vil sige 24 timer ombord med 18 timers effektiv vagt (skal tilpasses ærøske tider, naturligvis).
- Skal det være rene Ærø-besætninger og rene Svendborg-besætninger?
- Skal der være en maskinmester ombord?
- Hvordan skal der holdes vagt ombord?
- Hvorledes skal alarmer kvitteres? Hvem er ansvarlig?

I den følgende SWOT-analyse antages følgende grundvilkår:

- kun er ét leje i hver havn,
- at der ikke er mulighed for alternativ placering langs kaj,
- at der ikke er alternative ladefaciliteter,
- at færgerne skiftes til at overnatte i Svendborg.

SWOT-analyse

Styrker:

- Den åbenlys økonomiske fordel i, at man kun skal bygge ét leje i Ærøskøbing.
- Mulighed for en tidlig færge fra Svendborg med tidligere ankomst end nu. Eksempelvis afgang kl. 0600 med ankomst kl. 0715 (håndværkere, servicefirmaer, gods- og varetransport, hvilket er efterspurgt).
- Færgeren som overnatter i Svendborg vil have lettere ved at få adgang til reservedele og service fra fastlandet, også om natten.
- Der vil ikke være forskel i sommer- og vinterfartplan. Det vil gøre det væsentligt nemmere at tilbyde fastansættelser = bedre mulighed for fastholdelse af medarbejdere. Reduceret behov for oplæringstimer til sommerafløserne = besparelse.

Svagheder:

- Det vil kræve tilpasning af sejlplaner. En færge kan ikke stoppe tidligt i lavsæson/weekend.
- Især i vinterhalvåret vil der være en del overflødige ture med meget begrænset belægning.
- Ladefaciliteter er påkrævet i begge havne, dvs. at udgifter til ladestationer i begge havne er forudsætning.
- Dårligere driftssikkerhed. Stor sårbarhed ved nedbrud på en færge som ligger defekt i et leje.
- Ved større antal besætningsmedlemmer bosiddende på Fyn fjernes en større del af beskatningsgrundlaget for Ærø Kommune.
- Mindre fleksibilitet v. sygdom hos besætningen, da besætningen fra den anden færge ikke som nu kan træde til.

Muligheder:

- Større rekrutteringsområde for besætningsmedlemmer.
- Hvile om natten foregår ombord. Ingen behov for hvilerum i land.

- Mulighed for at lave nogle gode tårner som i vid udstrækning tilgodeser besætningsmedlemmets bopælsadresse.
- Mulighed for at lave attraktive tårner. 9 "døgnvagter" af ca. 17 timer er 153 timer.
- Selv om man overnatter i Svendborg kan man godt fastholde, at besætnings skift sker på Ærø. Det vil give mulighed for at lave blandede besætninger.
- Færgerne som overnatter i Svendborg kan fungere som parkeringsplads for førerløse godsbiler og postbiler.
- For at få det til at gå op, vil det være nødvendigt enten at fjerne eller tilføje en tur i sejlplanen, da færgerne bliver nødt til at sejle lige mange ture for at gøre plads i færgeløbet:
 - Ved at fjerne en tur, kan der spares ca. 2 mio. kr. årligt
 - Ved at tilføje en tur, gives der bedre service på den sociale rute.

Trusler:

- For at få det til at gå op, vil det være nødvendigt enten at fjerne eller tilføje en tur i sejlplanen, da færgerne bliver nødt til at sejle lige mange ture for at gøre plads i færgeløbet:
 - Ved at fjerne en tur reduceres indtægterne og giver dårligere serviceniveau på ruten.
 - Ved at tilføje en tur, vil det koste ca. 2 mio. kr. mere årligt.
- Skal besætningen håndtere eventuelle alarmer ombord om natten vil dette reducere hviletiden (som skal være minimum 6 timer). Vil blive vanskeligt at forsvare over for Søfartsstyrelsen.
- Mange besætningsmedlemmer fra Fyn reducerer skattegrundlaget for Ærø Kommune.
- Risiko for forskellige kulturer ombord hvis man laver rene Ærø- og Svendborgbesætninger.
- Det bør undersøges nærmere, om der er begrænsninger i reglerne for "hjemhørende" færger.

Endeligt skal det noteres, at man godt kan lade en af færgerne overnatte i Svendborg og på den måde høste de fordele, der er ved den løsning, selvom man vælger at lave to lejer i Ærøskøbing. De to lejer i Ærøskøbing vil så være med til at forbedre/sikre driftssikkerheden, om end den potentielle besparelse ved at reducere antallet af færgeløbet ikke gør sig gældende.