

Prognos 2014–2020

Trafikprognos luftfart



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2014-749
Författare Helen Axelsson
Månad År September 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
1.1	Hänt sedan förra prognosen	7
2	BAKGRUND	8
3	METOD	8
4	DEN MAKROEKONOMISKA UTVECKLINGEN	9
4.1	Prognostiserad utveckling av svensk BNP	9
5	OSÄKERHETER	10
6	OMVÄRLDSFAKTORER	11
6.1	Ekonomisk utveckling	11
6.2	Sanktioner mellan Ryssland och väst.....	11
6.3	Förändrade flygbränslepriser	12
6.4	Ökad miljöhänsyn	13
7	PROGNOS ÖVER AVRESANDE PASSAGERARE	14
7.1	Avresande passagerare.....	15
7.2	Inrikes och utrikes avresande passagerare	16
7.3	Faktureringsbara passagerare.....	18
7.4	Landningar	19

1 Sammanfattning

Fastställd prognos omfattar endast prognoser för avresande passagerare, faktureringsbara passagerare samt landningar. Orsaken är att Transportstyrelsen beslutat att, liksom flera andra EU-stater, använda STATFOR:s¹ trafikprognoser i arbetet med Single European Sky Performance Plan 2015–2019². Av den anledningen tas inga separata prognoser fram för de variabler som STATFOR:s prognoser omfattar (såsom Service Units och Terminal Service Units).

Innevarande prognos kommer att användas som grund för beräkning av GAS-avgift för 2014 och 2015.

Trafiktillväxten inom den svenska luftfarten var, mätt i antal avresande passagerare, positiv under 2013, 3 procent. Utrikestrafiken ökade med 4,5 procent och inrikes med 0,6. För januari–augusti 2014 har tillväxten totalt varit 4,8 procent jämfört med samma period 2013. Både ut- och inrikestrafiken har ökat, omkring 5 procent vardera för de två segmenten. Landningarna ökade med 1 procent 2013 och det var utrikestrafiken som stod för tillväxten, 2,1 procent. Januari–augusti 2014 har landningarna ökat med 0,7 procent. Också för den perioden är det utrikestrafiken som står för ökningen, 1,9 procent. Inrikes landningar minskade med 0,7 procent samma period.

Bedömare^{3 4 5} hävdar att den utdragna lågkonjunkturen fortsätter och återhämtningen i ekonomin dröjer. En viktig anledning är att exporten inte har gett den skjuts som krävs för att få fart på tillväxten. Likaså är investeringarna i näringslivet svaga. Men det finns också ljuspunkter och till dem hör ett ökat bostadsbyggande.

Tillväxten i omvärlden som helhet väntas successivt stiga de närmaste åren. Konjunktursignalerna från USA och Storbritannien är fortsatt starka. Samtidigt har konjunkturutsikterna för euroområdet försämrats till följd av en oväntat svag BNP-tillväxt under andra kvartalet och den pågående konflikten i Ukraina. Prognosen för omvärldens BNP-tillväxt är därför något lägre jämfört med bedömningen i juli.

¹ STATFOR, Statistics and Forecast Service, är en del av Eurocontrol vars uppgift är att sammanställa statistik och prognoser för den europeiska luftfarten.

² <https://www.eurocontrol.int/articles/ses-performance-scheme-reference-period-2-2015-2019>

³ <http://www.konj.se/download/18.2dd8660114785ab5f7b6ff/Konjunkturlaget-augusti-2014.pdf>

⁴ http://www.riksbank.se/Documents/Rapporter/PPU/2014/140904/rap_ppu_140904_sve.pdf

⁵ <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2014/cr14261.pdf>

Historiskt sett har det funnits ett samband mellan efterfrågan på flygresor och ekonomisk utveckling. Prognoserna över passagerarutvecklingen för 2014 har skrivits upp jämfört med prognosen från mars 2014. För antalet passagerare förväntas enligt prognosen en ökning med omkring 5 procent jämfört med 2013 (4 procent i vårprognosen). Sett över hela perioden fram till och med 2020 väntas antal avresande passagerare öka med i genomsnitt 3,2 procent per år, tabell 1.

När det gäller antalet faktureringsbara passagerare skattas även där ökningen under 2014 till omkring 5 procent. Under 2012 upptäckte Transportstyrelsen ett inrapporteringsfel avseende avresande transferpassagerare. Felrapporteringen påverkar Transportstyrelsens faktureringsgrund så att ett för stort antal transfererande passagerare ger en för låg fakturering medan det omvända ger en för hög fakturering. Allt detta eftersom transfererande passagerare ska undantas fakturering.

Felet har ännu inte kunnat rättas till hela sin omfattning men arbetet med korrigeringar pågår. Viss historik har gått förlorad i Transportstyrelsens databas. Pga. detta måste andelen faktureringsbara passagerare skattas även för 2012 och 2013 istället för att använda faktiskt utfall. Faktureringsbara passagerare uppskattas 2014–2020 utgöra 91,5 procent av totalt antal avresande passagerare. baserat på historik

Uppskrivningen av passagerarprognoserna tillsammans med antaganden om utvecklingen av antal passagerare per landning ger landningsprognosen. Landningarna väntas öka med 0,4 procent 2014.

Tabell 1. Sammanfattning prognosresultat, avresande passagerare, faktureringsbara passagerare samt landningar

År	Avresande pax	Årlig förändring, %	Faktureringsbara pax	Årlig förändring, %	Landningar	Årlig förändring, %
2013	19 462 800		17 808 500		251 958	
2014	20 460 600	5,1%	18 721 400	5,1%	253 100	0,4%
2015	21 212 700	3,7%	19 409 600	3,7%	260 900	3,1%
2016	22 041 700	3,9%	20 168 100	3,9%	266 700	2,2%
2017	22 571 400	2,4%	20 652 800	2,4%	269 700	1,1%
2018	23 121 300	2,4%	21 156 000	2,4%	272 700	1,1%
2019	23 692 300	2,5%	21 678 500	2,5%	275 900	1,2%
2020	24 285 200	2,5%	22 221 000	2,5%	279 100	1,2%
delta 2013-2020	4 822 400	24,8%	4 412 500	24,8%	27 200	10,8%
Genomsnitt per år	688 900	3,2%	630 400	3,2%	3 900	1,5%

- Passagerarprognoserna utnyttjar sambandet mellan efterfrågan på flygresor (främst utrikes linjefart) och den ekonomiska utvecklingen (uttryckt i BNP). Modellresultaten modifieras med hänsyn till det planerade stolsutbudet.

- Landningsprognosen utgår från antaganden om utvecklingen av antal passagerare per landning som i sin tur implicerar antaganden om utvecklingen av en genomsnittlig flygplansstorlek och belägningsgrad (kabinfaktor).

Utöver dessa samband kan olika typer av omvärldsfaktorer påverka utvecklingen av såväl antal passagerare som rörelser såsom exempelvis ökad miljöhänsyn och kapacitetsförändringar.

1.1 Hänt sedan förra prognosen

Under januari-augusti 2014 ökade antal avresande passagerare på de svenska trafikflygplatserna med 4,8 procent. Motsvarande för landningarna var en ökning på 0,7 procent.

Enligt IATA:s senaste halvårsrapport (juni 2014) tror flygbolagen på en, globalt sett, ökad efterfrågan både inom passagerar- och fraktsegmenten under det närmaste året. Orsaken är bland annat de förbättrade ekonomiska utsikterna med exempelvis skattelättnader och fortsatt expansiv penningpolitik, särskilt i USA. I sammanhanget nämns dock oroligheterna i Ukraina som en stor risk för en god ekonomisk tillväxt. På den positiva sidan nämns också utbyte av flygplansflottan som bidragande till en högre bränsleeffektivitet vilket i sin tur leder till lägre biljettprisnivåer och ökad efterfrågan på flygresor.⁶

Den svenska BNP-utvecklingen för 2014 har justerats ned 0,7 procentenhet jämfört med Konjunkturinstitutets prognos från december 2013. För 2015 är nedjusteringen 0,2 procentenhet. Resten av prognoshorizonten är justeringen -0,5 till +0,2 procentenheter.

Passagerarprognosen har skrivits upp för 2014 medan landningsprognosen skrivits ned. Förklaringen är framför allt att efterfrågan på flygresor under januari-augusti 2014 varit relativt hög samtidigt som vi ser en ökning av genomsnittlig flygplansstorlek vilket möjliggör en tillväxt i passagerarantal trots att tillväxten av antalet landningar är relativt modest.

Antalet avresande passagerare uppskattas öka med 5,1 procent 2014 (4,0 procent i prognosen från mars 2014). Mellan 2013 och 2020 är den prognostiserade genomsnittliga tillväxten 3,2 procent jämfört med 3,0 procent i föregående prognos. För 2014 ligger prognosen för landningarna lägre jämfört med i höstas (0,4 jämfört med 1,9 procent).

⁶ <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-mid-year-2014-report.pdf>

2 Bakgrund

Prognoser över passagerarantal och flygrörelser tas fram för att bland annat utgöra underlag för Transportstyrelsens avgiftssättning, men också för att ge omvärlden Transportstyrelsens bedömning av flygtrafikens utveckling. De prognoser för avresande passagerare, faktureringsbara passagerare samt landningar som togs fram i mars 2014 är reviderade med hänsyn till ny tillgänglig information. Prognosen omfattar perioden fram till och med 2020.

Passagerarprognoser görs för avresande passagerare i linje- och chartertrafik på de svenska trafikflygplatserna samt för den mängd avresande passagerare som ska faktureras för GAS⁷ respektive myndighetsavgift. När det gäller flygrörelser prognostiseras endast antal landningar.

3 Metod

Efterfrågan på flygresor, framför allt i utrikes linjefart, påverkas i hög grad av den allmänna ekonomiska utvecklingen och i synnerhet av utvecklingen av utrikeshandeln. För passagerarprognoserna 2014–2020 utnyttjas bland annat sambandet mellan utvecklingen av svensk ekonomi och efterfrågan på flygresor i utrikes linjefart.

Underlaget för den ekonomiska utvecklingen fås från Konjunkturinstitutet (KI). KI tar fram prognoser över bland annat BNP-utvecklingen som omfattar prognoshorizonten fram till och med 2020.

När det gäller passagerare i utrikes chartertrafik respektive inrikestrafik används andra skattningsmetoder. Antal utrikes avresande i chartertrafik har under den senaste tioårsperioden varierat mellan 1,6 och 1,9 miljoner. Detsamma gäller för antal avresande passagerare i inrikestrafiken men i intervallet 6 till 7 miljoner. Transportstyrelsen har inte kunnat identifiera några förestående strukturella förändringar under prognoshorizonten som föranleder något annat antagande än att nivåerna inom dessa intervall kommer att upprätthållas. För bägge dessa variabler antas en tillväxt baserat på de senaste åtta–tio årens trend. Inrikestrafiken antas, under prognoshorizonten, öka med omkring 65 000 avresande passagerare per år medan för utrikes avresande passagerare i chartertrafiken antas i princip nolltillväxt under samma period.

För landningsprognoserna görs antaganden om utvecklingen av antal passagerare per landning, flygplansstorlek och beläggningsgrad. Antal passagerare per landning sätts i relation till passagerarprognosen vilket ger

⁷ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll

prognosen för antal landningar. Proceduren görs för vart och ett av segmenten inrikes, utrikes linjefart och utrikes chartertrafik.

4 Den makroekonomiska utvecklingen

Svensk ekonomi befinner sig i en utdragen lågkonjunktur. Det beror huvudsakligen på den svaga utvecklingen i omvärlden efter finans- och skuldkriserna som började 2008. Det tar därför lång tid innan Sverige når konjunkturrell balans trots låg reporänta. Lågkonjunkturer har medfört en hög arbetslöshet och låg inflation under flera års tid.

Även i stora delar av omvärlden har den ekonomiska utvecklingen varit svag hittills i år, i synnerhet i euroområdet där BNP knappt ökade alls det första halvåret. Liksom i Sverige pekar dock flertalet konjunkturindikatorer i OECD-området på att BNP växer starkare under resten av året. De ljusare utsikterna är delvis en följd av låga styrräntor och mindre finanspolitiska åtstramningar än föregående år. Efter en lång period av låga investeringar i kölvattnet av finanskrisen finns det också ett växande behov av nyinvesteringar, men strama kreditförhållanden fortsätter att hämma investeringarna i en del euroländer.

I år växer BNP i OECD-området som helhet med 1,9 procent och nästa år ökar tillväxten till 2,5 procent. Eftersom resursutnyttjandet i nuläget är mycket lågt kommer återhämtningen att ta lång tid och inflationen i OECD-området når inte över 2 procent i år eller nästa år. I USA och Storbritannien, som båda ligger före euroområdet i konjunkturcykeln, börjar styrräntorna höjas under 2015, medan ECB:s första höjning dröjer till början av 2017.

Riskerna för en sämre utveckling dominerar fortfarande, bland annat som en följd av det stora antalet konflikthärddar runt om i världen. Dessutom innebär den höga offentliga skuldsättningen och andra strukturella problem i euroområdet att riskerna för en förnyad skuldkris finns kvar, samtidigt som problemen i banksektorn kan leda till att kreditgivningen stramas åt markant.⁸

4.1 Prognostiserad utveckling av svensk BNP

Tabell 2 nedan visar prognosen från Konjunkturinstitutet (KI).

⁸ <http://www.konj.se/download/18.2dd8660114785ab5f7b700/Sammanfattning-Konjunkturlaget-augusti-2014.pdf>

Tabell 2. Årlig procentuell BNP-utveckling för Sverige.

År	Svensk BNP (%)	Förändring jämfört med december 2013 (Trafikprognos mars 2014)
2014	1,8	- 0,7
2015	3,1	- 0,2
2016	3,4	- 0,5
2017	2,9	+0,2
2018	2,4	+0,1
2019	1,9	± 0
2020	2,0	± 0

Källa: Konjunkturinstitutet (augusti 2014)

5 Osäkerheter

Alla prognoser innehåller ett mått av osäkerhet. En del av denna osäkerhet kan normalt beräknas, till exempel den statistiska osäkerhet som är förknippad med själva modellskattningarna. Ett vanligt sätt att presentera denna typ av osäkerhet är genom att ange konfidensintervall⁹. En annan osäkerhet som rör prognoserna är de i modellerna ingående förklaringsvariablerna, till exempel utvecklingen av svensk BNP och utrikeshandeln. Förändringar i den allmänna ekonomiska utvecklingen kan ge snabba utslag i flygbolagens verksamhet och i övrig flygindustri.

Utfallet av passagerar- och trafikutveckling kan även påverkas om kapaciteten inte varit tillräcklig. Inom luftfartssektorn kan kapacitetsproblem uppstå på flera områden såsom exempelvis flygplatsernas kapacitet, luftrumskapacitet, flygplanstillgång samt utbud av bland annat piloter och mekaniker. Andra faktorer såsom strejker, allvarliga olyckor, naturfenomen, terrorhot eller terrorhandlingar är exempel på händelser som inte kan förutses överhuvudtaget.

Eftersom det inte finns någon metod att väga samman alla osäkerheter och alla variabler inte tagits fram med statistiska prognosmodeller finns ingen komplett uppsättning konfidensintervall att redovisa. Nedan listas ett antal omvärldsfaktorer som kan komma att påverka trafikutvecklingen.

⁹ Ett konfidensintervall anger graden av osäkerhet för ett försök eller mätvärde. För varje konfidensintervall finns ett värde, en konfidensgrad, till exempel 95 procent, som anger sannolikheten för att det sanna värdet för den uppmätta storheten ligger inom det givna konfidensintervallet.

6 Omvärldsfaktorer

Här presenteras de faktorer som bedöms kunna påverka trafikutvecklingen mest under prognosperioden.

6.1 Ekonomisk utveckling

Den historiskt sett starka kopplingen mellan konjunkturutvecklingen och efterfrågan på flygresor innebär att förändringar i den förra, som inte förutspåtts, medför en annan utveckling av såväl passagerarantal som rörelser. I kapitel 4 redovisas Konjunkturinstitutets senaste bedömning av den makroekonomiska utvecklingen och utvecklingen av svensk ekonomi under prognosperioden.

6.2 Sanktioner mellan Ryssland och väst

I slutet av juli beslutade EU om nya tuffare sanktioner mot Ryssland på grund av landets påstådda inblandning i konflikten i Ukraina. Det handlade om restriktioner för finansiering av ryska banker som staten kontrollerar, ett vapenembargo samt begränsningar för export till den ryska energisektorn. Genom att företag inte har tillgång till finansiering så blir det stora problem. Företag och aktörer som har tänkt investera i Ryssland avvaktar. Samtidigt finns det starka kopplingar mellan Rysslands och Europas ekonomier och även EU väntas drabbas av sina egna sanktioner.¹⁰

Som ett motdrag hotar Ryssland med att stänga luftrummet över Sibirien vilket skulle tvinga många europeiska flygbolag att lägga om sina fligheter och ta tidskrävande och dyra omvägar på vägen mot asiatiska destinationer.http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/varlden/lista-ryska-bojkotten_3806532.svd?sidan=2 Ryssland har också förbjudit import av livsmedel såsom kött, fisk, mjölk, mjölkprodukter, frukt och grönsaker från bland annat USA och EU. Ett beslut som påverkar andra EU-länder betydligt mer än Sverige.¹¹

I mitten av september utökades EU:s sanktioner mot Ryssland . Flera ryska parlamentsledamöter fick sina tillgångar frysta.¹²

Innan slutet av september kommer EU göra en bedömning om Rysslands fredsavtal med Ukraina fungerar eller inte. Som ett resultat av den bedömningen kan sanktionerna ändras eller upphävas helt, enligt ett uttalande från EU.¹³

¹⁰ <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5925365>

¹¹ http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/varlden/lista-ryska-bojkotten_3806532.svd?sidan=3

¹² http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/varlden/lista-ryska-bojkotten_3806532.svd?sidan=22

¹³ http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/varlden/lista-ryska-bojkotten_3806532.svd?sidan=23

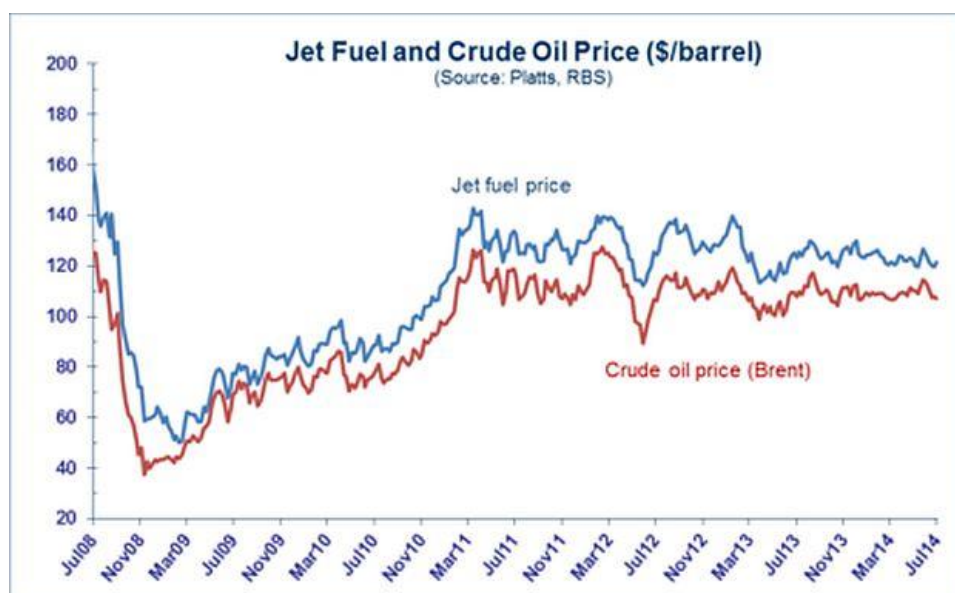
6.3 Förändrade flygbränslepriser

Bränslepriserna utgör en betydande del av flygbolagens operativa kostnader¹⁴ och är därför av betydelse för flygets biljettprisutveckling, samtidigt som oljepriserna är mycket viktiga för den allmänna konjunkturutvecklingen.

Det globala resursutnyttjandet är lågt, vilket är en av anledningarna till att många råvarupriser ligger kvar på ungefär de nivåer som nåddes efter nedgången 2011 och 2012. Trots oro i många oljeproducerande länder fortsätter råoljepriset att vara stabilt. Den måttliga prisutvecklingen på råvaror har haft en dämpande effekt på inflationen världen över. Den kanske enskilt största risken för den globala konjunkturen är emellertid att oron i Mellanöstern blir så omfattande att oljepriset stiger markant.¹⁵

Råoljepriset fluktuerade under 2013 från som lägst omkring 95 dollar per fat i april till omkring 115 dollar per fat i september. Under 2014 har priset varierat mellan omkring 99 och 115 dollar per fat.

När priset på råolja förändras får det snabbt genomslag på t.ex. jetbränslepriset. Både råoljepriset och jetbränslepriset har varierat kraftigt de senaste åren. Råoljepriset väntas dock endast förändras marginellt de närmast kommande åren, vilket får till följd att jetbränslepriset blir i stort sett oförändrade på dagens nivå.¹⁶ Priset på jetbränsle följer utvecklingen av priset på råolja, se figur 1 nedan.¹⁷



Figur 1. Utvecklingen av priset på jetbränsle och råolja, juli 2008–juli 2014.

¹⁴ Bränslets andel av driftskostnaden uppgick 2008 den till ca 20 procent.

¹⁵ <http://www.konj.se/download/18.2dd8660114785ab5f7b6ff/Konjunkturlaget-augusti-2014.pdf>

¹⁶ <http://www.konj.se/download/18.6a90e2ce13e070b080d44be/konjunkturlaget-augusti-2013-webb.pdf>

¹⁷ http://www.airportwatch.org.uk/?page_id=2092

6.4 Ökad miljöhänsyn

Styrmedel som införs för att minska flygets klimatpåverkan kan påverka flygbolagens kostnader och därigenom också biljettpriserna. Ökade biljettpriser kan leda till minskad efterfrågan på resor.

Den ökade miljömedvetenheten i samhället kan fungera som en påverkansfaktor vid människors val av transportmedel. Den ökade miljömedvetenheten har bidragit till att flygresenärer har börjat klimatkompensera för de koldioxidutsläpp deras flygresor genererar i syfte att göra sina resor mer klimatneutrala. Människors ökade miljömedvetenhet kan bidra till en minskning i efterfrågan på flygresor, speciellt när det kommer till kortare sträckor där exempelvis tåg kan vara ett alternativ. Emellertid har man dock sett att många resenärer som väljer bort flyget som färdmedel på kortare sträckor snarare väljer att ta bilen istället för tåget.

På vilket sätt den ökade miljömedvetenheten faktiskt kommer att påverka resandet är svårt att bedöma och beror bland annat på hur flygbranschen bemöter detta. Politiska beslut till följd av miljödebatten kan också komma att påverka transportpolitikens inriktning genom till exempel investeringar i infrastruktur.

2012 införlivades flyget i EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS). Införlivandet ledde till hårda debatter internationellt vilket gjorde att EU under 2012 undantog alla resor till och från EU från att omfattas från EU ETS. Detta gjorde EU som ett led i att underlätta internationella förhandlingar om ett globalt marknadsbaserat styrmedel för flyget. Under prognosperioden har man inom ICAO ambitionen att arbeta fram ett internationellt marknadsbaserat styrmedel för flyget. Tanken är att det ska vara beslutat 2016 och implementerat 2020. Fram till 2016 kommer EU ETS endast att täcka flygningar inom EEA:s luftrum. Systemet kommer efter 2016 att genomgå en översyn för att anpassas till rådande situation.

Fram till 2016 kommer en stor del av utsläppsrätterna att tilldelas gratis. Det finns också ett överskott på utsläppsrätter inom systemet vilket har bidragit till att priset på utsläppsrätter är ”för lågt” jämfört med det värde som skulle krävas för att systemet ska fungera optimalt. Den fria tilldelningen tillsammans med överflödet på utsläppsrätter gör att flygbolagens kostnader beräknas stiga minimalt fram till 2016 till följd av deltagande i EU ETS. Vad som sker där efter är i dagsläget mycket osäkert och är beroende av utvecklingen av det globala marknadsbaserade styrmedlet.

Lyckas man 2016 besluta om ett globalt styrmedel skulle det kunna få en påverkan på biljettpriset och därmed eventuellt också på flygresandet efter 2020. En ökande användning av biobränslen inom flyget skulle under prognosperioden eventuellt kunna få en påverkan på biljettpriset eftersom

detta bränsle i dagsläget, och troligtvis ett antal år framöver, är väsentligt dyrare än det konventionella flygbränslet.

Inför riksdagsvalet drev Miljöpartiet frågan om införande av en flygskatt. Partiet fick efter valet plats i regeringen vilket gör att frågan kan aktualiseras under prognosperioden. Om en flygskatt införs kan det komma att påverka flygresandet. För närvarande pågår en prövning om nytt miljötillstånd för Arlanda flygplats. Om Arlandas nuvarande delom i ärendet ligger fast riskerar kapaciteten vid Arlanda att minskas från och med 1 januari 2018. Det kan få betydande påverkan på flyget i Sverige och därmed även på flygresandet under prognosperioden.

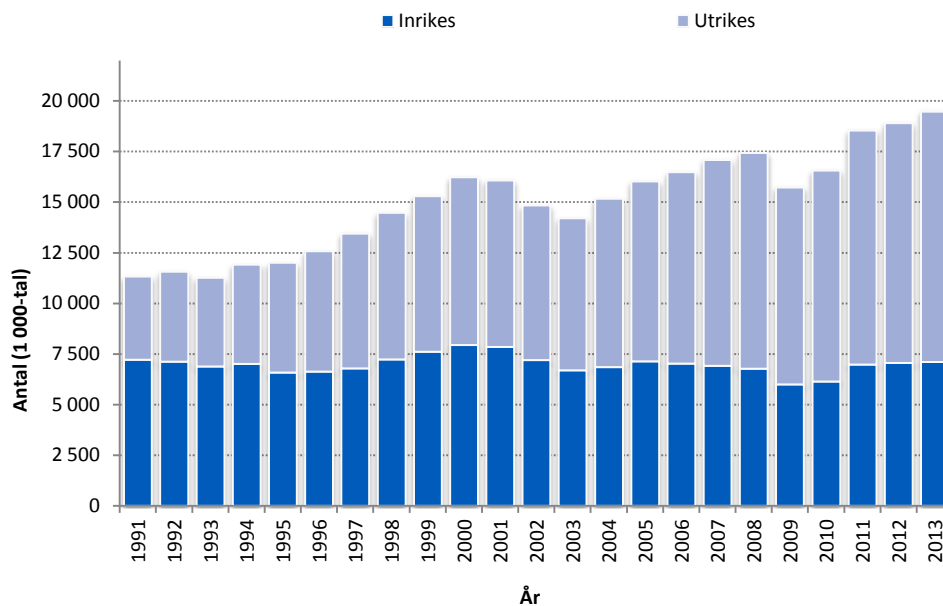
7 Prognos över avresande passagerare

Utvecklingen av antal avresande passagerare på svenska trafikflygplatser 1991–2013 visas i diagrammet nedan. Från 1991 till 2008 ökade antalet med drygt 50 procent.

Under 2009 minskade passagerarantalet markant i samband med den globala konjunkturedgången. Minskningen 2009 uppgick till 10 procent och var något större för inrikestrafiken jämfört med utrikes.

Under 2010 ökade passagerarantalet åter, trots det stora avbräcket i samband med askmolnsproblematiken efter den isländska vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott i april.

Antal avresande passagerare ökade med 12 procent 2011 och 2 procent 2012. Under 2013 var ökningen 3 procent. Inrikesökningen var 0,6 procent och utrikes 4,5 procent.



Figur 2. Antal avresande passagerare på svenska trafikflygplatser, 1991–2013.

7.1 Avresande passagerare

Som tidigare nämnts råder ett starkt samband mellan ekonomisk utveckling och utvecklingen av efterfrågan på flygresor. Korrelationen¹⁸ mellan efterfrågan på utrikesresor i linjefart och BNP-utvecklingen var 0,81 för perioden 2004–2013. Emellertid försvagades sambandet något under 2013, framför allt mellan utvecklingen av svensk utrikeshandel som tidigare användes som förklaringsvariabel och efterfrågan på flygresor i utrikes linjefart. Därför används BNP-utvecklingen som förklaringsvariabel vid den nu framtagna prognosen.

Baserat detta samband har den skattade efterfrågemodellen för passagerare i utrikes linjefart följande utseende.

$$\ln \text{UtrLFAVRPAX}_\tau = -4,4 + 2,8 * \ln \text{BNP}_\tau$$

t-värde (-4,6) (21,5)
R² = 0,98

UtrLFAVRPAX = Antal utrikes avresande passagerare i linjefart i tidpunkten τ .

¹⁸ Korrelationskoefficienten är ett mått på styrkan i det linjära beroendet mellan två variabler. Korrelationskoefficienten ligger alltid mellan -1 och +1. Om den är -1 eller +1 säger man att det råder ett *perfekt linjärt samband*. Om den är 0 finns inget linjärt samband. (Det kan dock finnas andra samband, t.ex. kvadratiska)

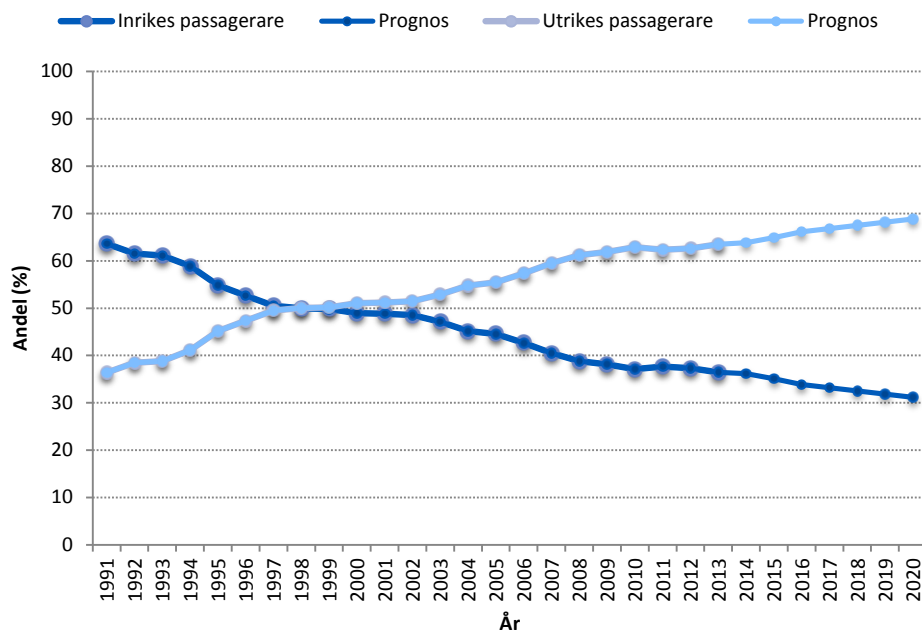
Prognosen för avresande passagerare i utrikes linjefart ger tillsammans med antaganden om utvecklingen av utrikespassagerare i chartertrafik samt inrikespassagerare nedanstående prognos för totalt antal avresande passagerare.

Tabell 3. Avresande passagerare

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	19 462 815	3,0%
2014	20 460 575	5,1%
2015	21 212 652	3,7%
2016	22 041 679	3,9%
2017	22 571 392	2,4%
2018	23 121 337	2,4%
2019	23 692 324	2,5%
2020	24 285 194	2,5%
delta 2013-2020	4 822 379	24,8%
Genomsnitt per år	688 911	3,2%

7.2 Inrikes och utrikes avresande passagerare

Som framgår av figur 2 är det utrikestrafiken som under det senaste decenniet står för ökningen, med undantag för 2011, medan inrikestrafiken har minskat något. 2011 ökade inrikespassagerarna något mer än utrikespassagerarna, 13 jämfört med 11 procent. För prognoshorisonten 2014–2020 antas en årlig genomsnittlig ökning med 0,9 procent för inrikestrafiken. Fördelningen av inrikes- och respektive utrikespassagerare ses i figur 3 nedan.



Figur 3. Andel inrikes respektive utrikes avresande passagerare, 1991–2013 samt prognos till 2020.

Detta ger följande utveckling av antal inrikes- respektive utrikespassagerare.

Tabell 4. Avresande inrikespassagerare

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	7 098 397	0,6%
2014	7 404 956	4,3%
2015	7 445 499	0,5%
2016	7 469 411	0,3%
2017	7 493 323	0,3%
2018	7 517 235	0,3%
2019	7 541 147	0,3%
2020	7 565 059	0,3%
delta 2013-2020	466 662	6,6%
Genomsnitt per år	66 666	0,9%

Tabell 5. Avresande utrikespassagerare

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	12 364 418	4,5%
2014	13 055 619	5,6%
2015	13 767 153	5,5%
2016	14 572 268	5,8%
2017	15 078 069	3,5%
2018	15 604 103	3,5%
2019	16 151 177	3,5%
2020	16 720 135	3,5%
delta 2013-2020	4 355 717	35,2%
Genomsnitt per år	622 245	4,4%

7.3 Faktureringsbara passagerare

Ett av prognosernas syften är att ge underlag för GAS- och myndighetsavgifterna. Därför tas en särskild prognos fram över enbart de faktureringsbara passagerarna.

Definitionen av faktureringsbara passagerare är antalet avresande passagerare minus: antalet transferpassagerare, antalet barn under 2 år, antalet passagerare på flygplan med mindre än 10 ton samt antalet passagerare på flygningar som inte har status normal (dvs. exklusive flygningar med status HOSP, RESC, SKOL, STATE, TEST, TRET).

Antal faktureringsbara passagerare uppskattas, som tidigare nämnts, utgöra 91,5 procent av totalt antal avresande passagerare.

Prognos för antalet faktureringsbara passagerare ses i tabell 6 nedan.

Tabell 6. Faktureringsbara passagerare

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	17 808 476	3,0%
2014	18 721 426	5,1%
2015	19 409 577	3,7%
2016	20 168 136	3,9%
2017	20 652 824	2,4%
2018	21 156 024	2,4%
2019	21 678 477	2,5%
2020	22 220 953	2,5%
delta 2013-2020	4 412 477	24,8%
Genomsnitt per år	630 354	3,2%

7.4 Landningar

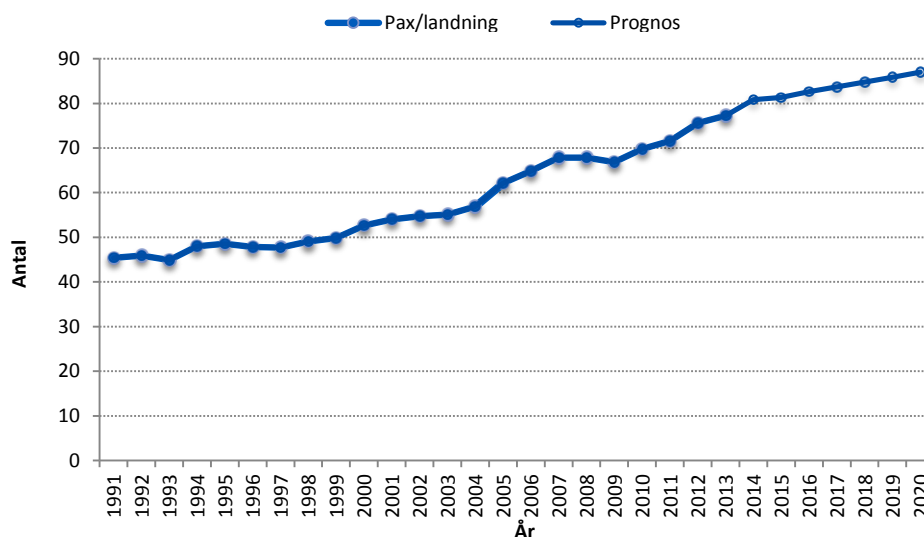
För att prognostisera antal landningar görs antaganden om hur antalet passagerare per landning utvecklas vilket sedan sätts i relation till passagerarutvecklingen. Detta görs för var och ett av de tre segmenten utrikes linjefart, utrikes chartertrafik och inrikestrafik. Prognosen för relationen passagerare per landning görs baserat på antaganden om utvecklingen av genomsnittlig flygplansstorlek respektive beläggningsgrad under prognoshorisonten. Flygplansstorleken antas öka successivt beroende på den förnyelse av flygplansflottan som pågår hos flera bolag.

Antalet passagerare per landning har på totalnivå ökat trendmässigt sedan 1991. Utvecklingstakten är inte regelbunden utan har skett språngvis (se figur 4) och avspeglar till viss del vilka flygplansstorlekar som används.

Från 2003 till och med 2007 har ökningarna varit ovanligt stora, vilket hänger samman med att vi fick en genomsnittligt större flygplansflotta. Tidigare perioder som har haft liknande ökning har följts av år med stigande utveckling men i en betydligt lägre takt.

Under 2008 stagnerade utvecklingen och 2009 var utvecklingen tydligt negativ. Under 2013 steg andelen passagerare per landning till den historiskt sett högsta, 77,2.

Följande figur visas hur antalet passagerare per landning i linjefart och chartertrafik på de svenska trafikflygplatserna utvecklats mellan 1991 och 2013 samt en prognos för perioden fram till år 2020.



Figur 4. Antal passagerare per landning i linjefart och charter på svenska trafikflygplatser, 1991–2013 samt prognos 2014–2020.

Tabell 7. Antal passagerare per landning i linjefart och charter

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	77,2	2,2%
2014	80,9	4,7%
2015	81,3	0,6%
2016	82,6	1,6%
2017	83,7	1,3%
2018	84,8	1,3%
2019	85,9	1,3%
2020	87,0	1,3%
delta 2013-2020	9,8	12,6%
Genomsnitt per år	1,4	1,7%

Med utvecklingen av antalet passagerare per landning enligt tabell 7 ovan och prognosen över utvecklingen av antalet avresande passagerare fås följande utveckling av totalt antal landningar (tabell 8).

Tabell 8. Antal landningar i linjefart och charter på svenska trafikflygplatser

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	251 958	0,9%
2014	253 067	0,4%
2015	260 898	3,1%
2016	266 724	2,2%
2017	269 685	1,1%
2018	272 739	1,1%
2019	275 891	1,2%
2020	279 143	1,2%
delta 2013-2020	27 184	10,8%
Genomsnitt per år	3 883	1,5%