

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 Mars 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 samt svensk export och import.....	9
5	OSÄKERHETER	10
6	OMVÄRLDSFAKTORER	11
7	PROGNOS ÖVER AVRESANDE PASSAGERARE	13
7.1	Avresande passagerare.....	14
7.2	Inrikes och utrikes avresande passagerare	15
7.3	Faktureringsbara passagerare.....	16
7.4	Landningar	17

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. Processen för att ta fram nationella prognoser medför även att marknadsaktörernas tid och engagemang tas i anspråk.

Innevarande prognos kommer således endast att användas som grund för preliminär GAS- och myndighetsavgift för 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 de två första månaderna 2014 var tillväxten 6 procent jämfört med samma period 2012. Både ut- och inrikestrafiken har ökat, 6 procent vardera för de två segmenten. Landningarna ökade med 1 procent 2013 och det var utrikestrafiken som stod för tillväxten, 2,1 procent. Januari–februari 2014 har landningarna ökat med 0,3 procent. Också för den perioden är det utrikestrafiken som står för ökningen, 3,3 procent. Inrikes landningar minskade med 2,2 procent samma period.

Bedömare^{3 4} hävdar att konjunkturen är på väg att förbättras och ser tecken på ett ökat förtroende hos både företag och privatpersoner angående den ekonomiska utvecklingen. Svensk ekonomi hålls dock fortfarande tillbaka på grund av problemen i omvärlden. Därför tros den svaga konjunkturen fortsätta de närmaste åren men i en mildare form. Vägen till ekonomisk balans i Euroområdet ses som lång och osäker även om BNP ökade under den senare delen av 2013. Tillväxten drevs mest av utvecklingen i Tyskland och bilden i en del andra länder är mörkare. Konkurrenskraften har knappt förbättrats i Frankrike och Italien, vilket kommer att krävas för att BNP uthålligt ska kunna växa i dessa länder.

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 september 2013. För antalet passagerare förväntas enligt prognosen en ökning med 4 procent

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/18.11ffd0001429b7f50dd2e53/Konjunkturlaget-mars-2014.pdf>

⁴ http://www.riksbank.se/Documents/Rapporter/PPR/2014/140213/rap_ppr_140213_sve.pdf

jämfört med 2013 (1,6 procent i höstprognosen). Sett över hela perioden fram till och med 2020 väntas antal avresande passagerare öka med i genomsnitt 3 procent per år, tabell 1.

När det gäller antalet faktureringsbara passagerare skattas även där ökningen under 2014 till omkring 4 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 1,2 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	19 471 744		17 816 646		251 958	
2014	20 241 795	4,0%	18 521 242	4,0%	256 709	1,9%
2015	20 916 679	3,3%	19 138 761	3,3%	259 812	1,2%
2016	21 626 483	3,4%	19 788 232	3,4%	263 078	1,3%
2017	22 298 659	3,1%	20 403 273	3,1%	265 860	1,1%
2018	22 858 456	2,5%	20 915 487	2,5%	267 553	0,6%
2019	23 356 803	2,2%	21 371 475	2,2%	268 657	0,4%
2020	23 897 891	2,3%	21 866 570	2,3%	270 062	0,5%
delta 2013-2020	4 426 147	22,7%	4 049 925	22,7%	18 104	7,2%
Genomsnitt per år	632 307	3,0%	578 561	3,0%	2 586	1,0%

- Passagerarprognoserna utnyttjar sambandet mellan efterfrågan på flygresor (främst utrikes linjefart) och den ekonomiska utvecklingen (uttryckt BNP).
- Landningsprognosen utgår från antaganden om utvecklingen av antal passagerare per landning som i sin tur implicerar antaganden om utvecklingen av en genomsnittlig flygplansstorlek och beläggningsgrad.

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 september till december 2013 ökade antal avresande passagerare på de svenska trafikflygplatserna med fem procent. Motsvarande för landningarna var en ökning på drygt två procent. Tillväxten av avresande passagerare var på helårsbasis 3 procent mellan 2012 och 2013 den var 6 procent för januari–februari 2014. Motsvarande för landningarna var en ökning med 1 procent mellan 2012 och 2013 och 0,3 procent de första två månaderna 2014.

IATA har i sin senaste prognos (mars 2014) nedgraderat flygbolagens vinster något för 2014. Orsaken är de stigande jetbränslepriserna men som motverkande kraft ses en något förbättrad konjunktur. Förutsättningarna för de flesta av påverkansfaktorerna som antogs i IATA:s förra prognos kvartår. Det som har tillkommit är krisen i Ukraina som har ökat de politiska riskerna och satt press på oljeprisutvecklingen. De finns regionala skillnader och för Nordamerika har vinstprognosen justerats uppåt jämfört med i december. För övriga regioner tros vinsten bli något lägre jämfört med prognosen från december.⁵

Den svenska BNP-utvecklingen för 2014 har justerats ned 0,1 procentenhet jämfört med Konjunkturinstitutets prognos från juni 2013. För 2015 är nedjusteringen 0,4 procentenheter. Resten av prognoshorisonten är justeringen 0 till +0,1 procentenheter.

Passagerarprognosen har skrivits upp för 2014 och detsamma gäller för landningsprognosen. Orsaken är framför allt att efterfrågan på flygresor varit relativt hög under det fjärde kvartalet 2013 och de första två månaderna 2014 och också antas fortsätta vara det.

Antalet avresande passagerare uppskattas öka med 4 procent 2014 (2,5 procent i prognosen från september 2013). Mellan 2013 och 2020 är den prognostiserade genomsnittliga tillväxten 3,0 procent jämfört med 2,8 procent i föregående prognos. För 2014 ligger prognosen för landningarna högre jämfört med i höstas (1,9 jämfört med 0,2 procent). Nivån när det gäller den genomsnittliga tillväxten 2013–2020 är ungefär densamma som vid föregående prognos.

⁵ <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/IATA-economic-briefing-financial-forecast-March-2014.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 september 2013 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 GAS⁶ 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 därför 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, vari bl.a. nettoexporten ingår. KI:s prognos omfattar perioden 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 prognoshorisonten 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 prognoshorisonten, öka med omkring 30 000 avresande passagerare per år medan utrikes avresande passagerare i chartertrafiken antas öka med omkring 20 000 per år.

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

⁶ 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. Enligt Konjunkturinstitutets bedömning har det så kallade BNP-gapet⁷ varit negativt sedan slutet av 2008. År 2013 uppgår BNP-gapet i genomsnitt till minus två procent. Resursutnyttjandet i ekonomin som helhet är därmed betydligt lägre än normalt. Den utdragna lågkonjunkturen är en följd av den svaga internationella konjunkturutveckling som följt på finanskrisen och skuldskrisen i euroområdet. Sedan 2008 har kriserna dels drabbat efterfrågan på svensk export negativt, dels bidragit till en allmän osäkerhet som fått hushåll och företag att skjuta konsumtion och investeringar på framtiden.

Ledande indikatorer pekar på att den försiktiga återhämtningen i världsekonomin fortsätter. Den internationella konjunkturbilden är dock splittrad. I USA, Storbritannien och Japan är tillväxten högre medan den är betydligt svagare i södra Europa. I tillväxtekonomierna är BNP-utvecklingen svag, men mängden lediga resurser där är mindre än i OECD-området. Inbromsningen i tillväxtekonomierna beror delvis på strukturella faktorer. Vissa tillväxtekonomier drabbades dessutom av finansiell turbulens i samband med att den amerikanska centralbanken i maj gav signaler om en nedtrappning av sina program för kvantitativa lättnader.⁸

4.1 Prognostiserad utveckling av svensk BNP samt svensk export och import

Tabell 2 nedan visar prognoserna från Konjunkturinstitutet (KI).

⁷ BNP-gapet är ett mått på det totala resursutnyttjandet i ekonomin. Den faktiska produktionen, eller efterfrågan, sätts i relation till den potentiella produktionen, eller utbudet. När BNP-gapet är positivt överstiger efterfrågan den nivå som är långsiktigt hållbar.

⁸ <http://www.konj.se/download/18.11ffd0001429b7f50dd804/Konjunkturlaget-december-2013.pdf>

Tabell 2. Årlig procentuell utveckling av svensk export och import av varor och tjänster samt BNP för Sverige.

År	Svensk BNP (%)	Svensk export och import (%)
2014	2,5	3,6
2015	2,9	5,5
2016	2,9	6,1
2017	2,7	5,8
2018	2,3	5,2
2019	1,9	4,6
2020	2,0	4,1

Källa: Konjunkturinstitutet (december 2013)

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.

1. Ekonomisk utveckling

Den starka kopplingen mellan utrikeshandeln och efterfrågan på flygresor innebär att förändringar i denna, som inte förutspåts, medför en annan utveckling av såväl passagerarantal som rörelser. I kapitel 4 redovisas Konjunkturinstitutets senaste bedömning av den makroekonomiska utvecklingen och utvecklingen av svensk export och import under prognosperioden.

2. Förändrade flygbränslepriser

Bränslepriserna utgör en betydande del av flygbolagens operativa kostnader¹⁰ och är därför av betydelse för flygets biljettprisutveckling, samtidigt som oljepriserna är mycket viktiga för den allmänna konjunkturutvecklingen.

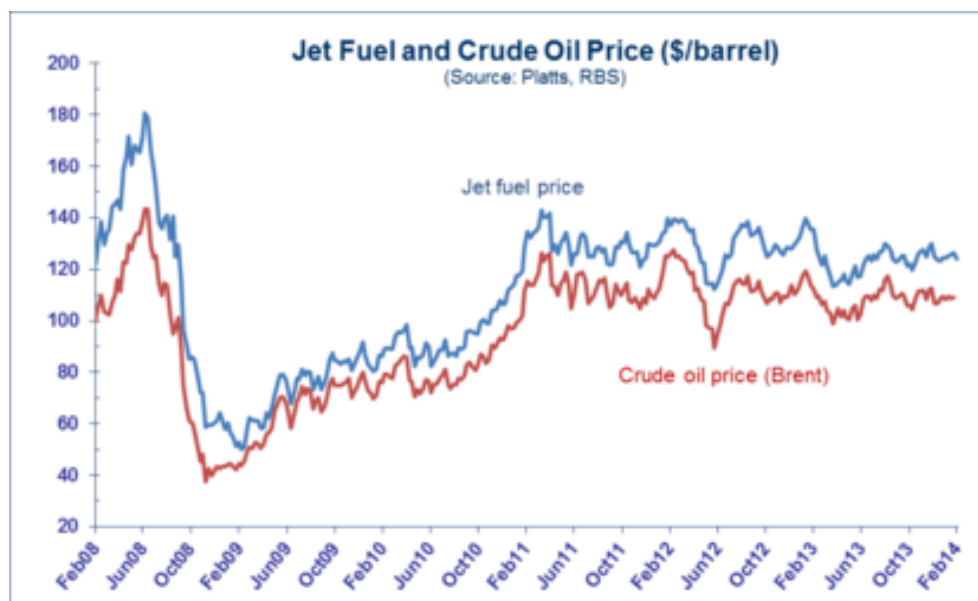
Råoljepriset fluktuerade under 2013 från som lägst omkring 95 dollar per fat i april till omkring 115 dollar per fat i september. Under början av 2014 har priset varierat mellan omkring 105 och 110 dollar per fat.

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 kommande åren, vilket får till följd att jetbränslepriset blir i stort sett oförändrade på dagens nivå.¹¹ Priset på jetbränsle följer utvecklingen av priset på råolja, se figur 1 nedan.¹²

¹⁰ Bränslets andel av driftskostnaden uppgick 2008 den till ca 20 procent.

¹¹ <http://www.konj.se/download/18.6a90e2ce13e070b080d44be/konjunkturlaget-augusti-2013-webb.pdf>

¹² http://www.airportwatch.org.uk/?page_id=2092



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

3. 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 EU, det är dock fortfarande inte beslutat om systemet endast ska täcka flygresor mellan flygplatser i EEA eller om den del av tredjelandsflygningar som görs i EEA:s luftrum också ska inkluderas. Beslut om detta kommer att fattas i april 2014.

Systemet kommer efter 2016 att genomgå en översyn för att anpassas till rådande situation. När det internationella marknadsbaserade styrmedlet har implementerats kommer flyget inte längre att ingå i EU ETS. 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.

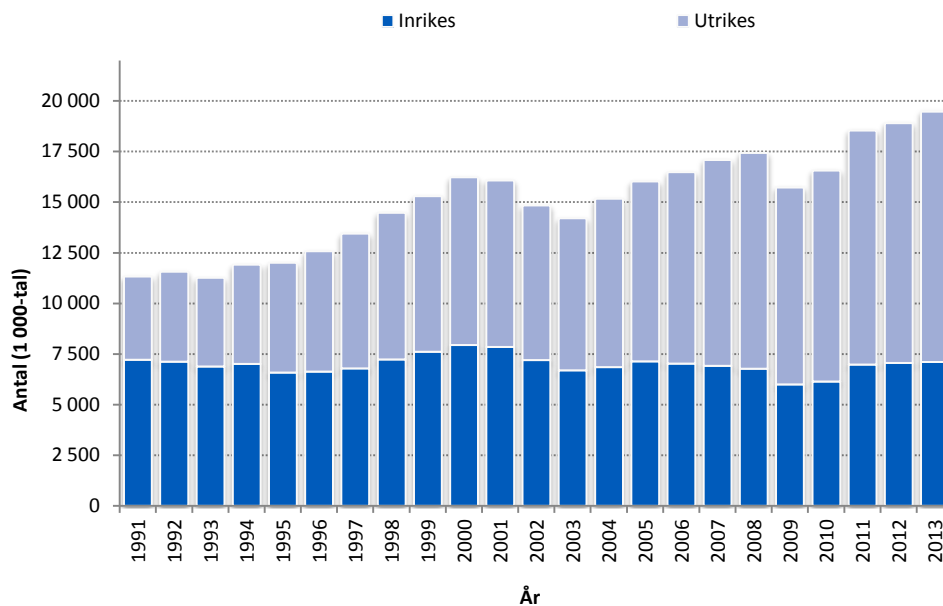
7 Prognos över avresande passagerare

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. Korrelationen¹³ 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 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.

$$\ln \text{UtrLFAVRPAX}_\tau = -4,3 + 2,8 * \ln \text{BNP}_\tau$$

$$t\text{-värde} \quad (-3,8) \quad (17,6)$$

$$R^2 = 0,97$$

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

¹³ 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)

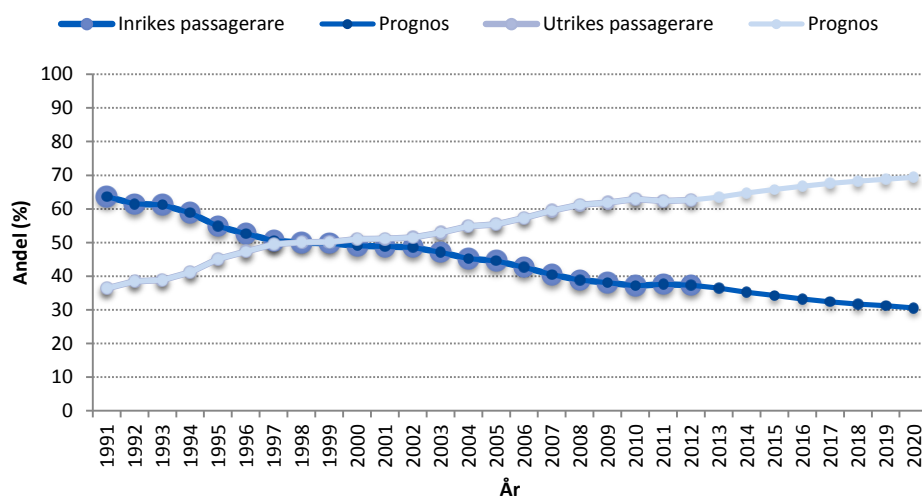
Prognosen för avresande passagerare i utrikes linjefart ger tillsammans med antaganden om utvecklingen av utrikespassagerare i chartertrafik samt inrikespassagerare nedanstående prognos för totalt antal avresande passagerare.

Tabell 3. Avresande passagerare

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	19 471 744	3,1 %
2014	20 241 795	4,0 %
2015	20 916 679	3,3 %
2016	21 626 483	3,4 %
2017	22 298 659	3,1 %
2018	22 858 456	2,5 %
2019	23 356 803	2,2 %
2020	23 897 891	2,3 %
delta 2013-2020	4 426 147	22,7 %
Genomsnitt per år	632 307	3,0 %

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 prognoshorizonten 2014–2020 antas en årlig genomsnittlig minskning med 0,1 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	7 101 759	0,6 %
2014	7 132 359	0,4 %
2015	7 162 959	0,4 %
2016	7 193 559	0,4 %
2017	7 224 159	0,4 %
2018	7 254 759	0,4 %
2019	7 285 359	0,4 %
2020	7 315 959	0,4 %
delta 2013-2020	214 200	3,0 %
Genomsnitt per år	30 600	0,4 %

Tabell 5. Avresande utrikespassagerare

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	12 369 985	4,5 %
2014	13 109 436	6,0 %
2015	13 753 720	4,9 %
2016	14 432 924	4,9 %
2017	15 074 500	4,4 %
2018	15 603 697	3,5 %
2019	16 071 444	3,0 %
2020	16 581 932	3,2 %
delta 2013-2020	4 211 947	34,0 %
Genomsnitt per år	601 707	4,3 %

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	17 816 646	3,1 %
2014	18 521 242	4,0 %
2015	19 138 761	3,3 %
2016	19 788 232	3,4 %
2017	20 403 273	3,1 %
2018	20 915 487	2,5 %
2019	21 371 475	2,2 %
2020	21 866 570	2,3 %
delta 2013-2020	4 049 925	22,7 %
Genomsnitt per år	578 561	3,0 %

7.4 Landningar

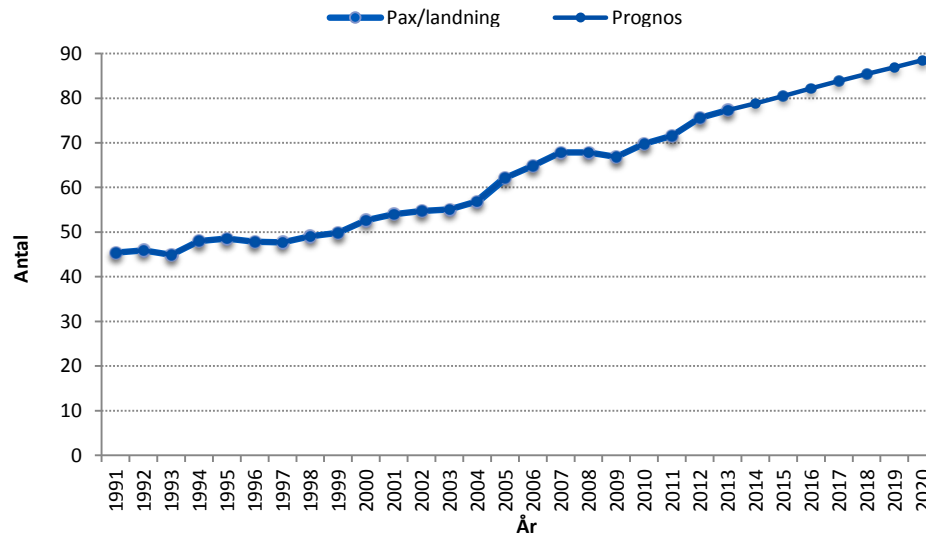
För att prognostisera antal landningar görs antaganden om hur antalet passagerare per landning utvecklas vilket sedan sätts i relation till passagerarutvecklingen. Detta görs för var och ett av de tre segmenten utrikes linjefart, utrikes chartertrafik och inrikestrafik. Prognosen för relationen passagerare per landning görs baserat på antaganden om utvecklingen av genomsnittlig flygplansstorlek respektive beläggingsgrad under prognoshorisonten. Flygplansstorleken antas öka successivt beroende på den förnyelse av flygplansflottan som pågår hos flera bolag. Beläggingsgraden antas vara i princip konstant fram till 2020 beroende på att den ligger relativt högt och att kapacitetsökningar tidigare följts av tillfälliga eftersläpningar när det gäller justering av beläggingsgrader.

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, 77,3.

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 till 2020.

Tabell 7. Antal passagerare per landning i linjefart och charter

År	Antal	Årlig förändring, %
2013	77,3	2,2 %
2014	79,1	2,3 %
2015	81,2	2,7 %
2016	83,4	2,7 %
2017	85,5	2,6 %
2018	87,6	2,4 %
2019	89,6	2,3 %
2020	91,7	2,3 %
delta 2013-2020	14,4	18,6 %
Genomsnitt per år	2,1	2,5 %

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	256 709	1,9%
2015	259 812	1,2%
2016	263 078	1,3%
2017	265 860	1,1%
2018	267 553	0,6%
2019	268 657	0,4%
2020	270 062	0,5%
delta 2013-2020	18 104	7,2%
Genomsnitt per år	2 586	1,0%