

PROGNOS 2016–2022

TRAFIKPROGNOS LUFTFART

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2016-1275
ISBN
Författare Sektionen för statistik och analys
Månad År April 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

1	BAKGRUND	5
2	METOD	5
3	DEN MAKROEKONOMISKA UTVECKLINGEN	6
3.1	Svensk BNP-utveckling 2015 – 2021	6
4	NÅGOT OM OSÄKERHETER	6
5	PROGNOS ÖVER PASSAGERARUTVECKLINGEN	7
5.1	Avresande passagerare	7
5.1.1	Fördelning inrikes- utrikes.....	8
6	FAKTURERBARA PASSAGERARE	10
7	LANDNINGAR	11

1 Bakgrund

Prognoser över passagerarantal och flygrörelser tas fram för att utgöra underlag för Transportstyrelsens avgiftsättning, men också för att ge omvärlden Transportstyrelsens bedömning av flygtrafikens utveckling. Passagerarprognoser görs för avresande passagerare i linje- och chartertrafik på de svenska trafikflygplatserna, och för den mängd avresande passagerare som ska faktureras för GAS¹ respektive myndighetsavgift. När det gäller flygrörelser prognostiseras antal landningar.

Prognosen omfattar perioden 2016 - 2022.

2 Metod

För passagerarprognoserna utnyttjas sambandet mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP). Som bas för prognosen används en ekonometriskt skattad efterfrågemodell. Modellresultaten kompletteras med information från flygbranschens olika parter om luftfartsmarknadens förutsättningar och förväntade utveckling. Passagerarprognosen fördelas sedan, i huvudsak med hjälp av trendframskrivningar, på inrikes och utrikes trafik som i sin tur delas upp i linje- respektive chartertrafik. För landningsprognosen som utgår från passagerarprognosen, görs antaganden baserade på bland annat den trendmässiga utvecklingen av flygplansstorlek och belägningsgrad.

Underlaget om den ekonomiska utvecklingen kommer från Konjunkturinstitutet².

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll

² Konjunkturläget mars 2016.

3 Den makroekonomiska utvecklingen

Så här beskriver Konjunkturinstitutet läget i den svenska ekonomin:

Expansiv finans- och penningpolitik stimulerar efterfrågan som växer på bred front även 2016. Detta innebär att sysselsättningen fortsätter att utvecklas starkt och att arbetslösheten sjunker. Sverige går därmed in i en högkonjunktur. Inflationen förblir samtidigt låg och inflationsmålet nås först 2018.

De senaste årens starka utveckling i Sverige är delvis en följd av att den globala ekonomin återhämtar sig efter finanskrisen. Dessutom har penningpolitiken varit expansiv och stimulerat inhemsk efterfrågan.

Lågräntepolitiken har även bidragit till att hålla nere värdet på kronan, vilket gynnat exportnäringen. Arbetsmarknaden fortsätter att förstärkas. Under 2016 och 2017 ökar sysselsättningen med 140 000 personer.

3.1 Svensk BNP-utveckling 2015 – 2022

Tabell 1 nedan visar den BNP- utveckling som Konjunkturinstitutet prognostiserar fram till 2022.

År	% per år
2015	4,1 %
2016	3,5 %
2017	2,3 %
2018	1,9 %
2019	1,6 %
2020	2,0 %
2021	2,2 %
2022	2,2 %

4 Något om osäkerheter

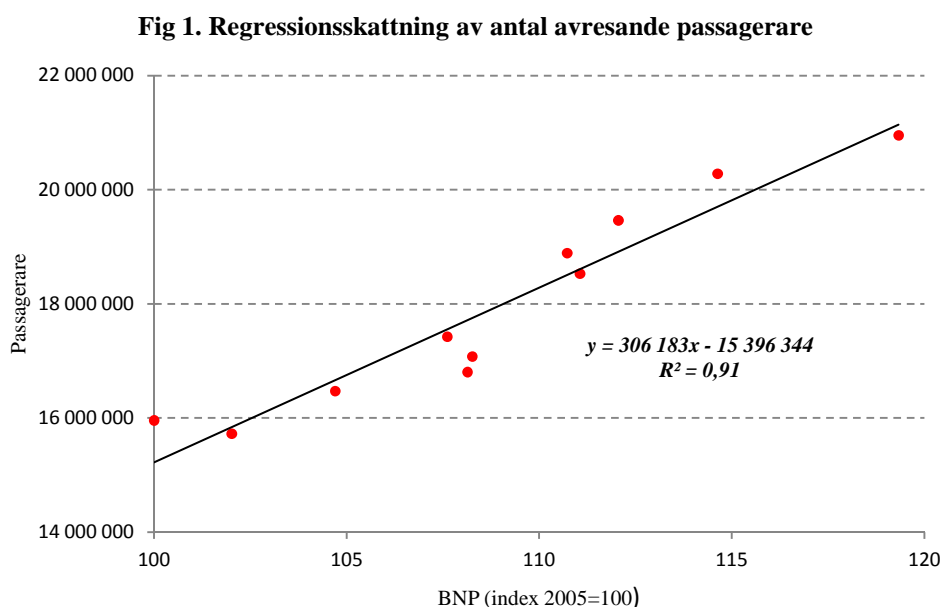
Allt tal om framtiden är mer eller mindre osäkert. En del osäkerheter kan beräknas, som t.ex. den statistiska osäkerhet som är förknippad med själva modellskattningen. Ett vanligt sätt att presentera den typen av osäkerhet är genom att beräkna ett konfidensintervall. En annan osäkerhet rör

prognoserna för de i modellen ingående förklaringsvariablerna, t ex den framtida BNP-utvecklingen eller antaganden om flygplansstorlek. Andra faktorer som allvarliga olyckor, terrorhot/handlingar är exempel på händelser som i praktiken är omöjliga att förutse. Det betyder att ett statistiskt konfidensintervall som enbart skattar osäkerheter förknippade med den ekonometriska modellen inte är tillräckligt eftersom det finns andra osäkerheter att ta hänsyn till. Någon entydig metod för att väga samman olika typer av osäkerheter finns inte, dessutom skulle osäkerhetsintervallen bli så stora att de skulle sakna praktisk nytta. Det finns heller inget behov av osäkerhetsintervall för att fastställa avgiftsnivåerna.

5 Prognos över passagerarutvecklingen

5.1 Avresande passagerare

Baserat på sambandet mellan BNP- utvecklingen och efterfrågan på flygresor 2005-2015, har den skattade modellen följande utseende:



Parameterskattningarna är signifikanta och förklaringsgraden uppgår till 0,91. Modellberäkningen för 2016 ger en volymökning på 6,0 procent. Trots en extra dag (skottdagen), gör vi bedömningen att denna är något för hög eftersom det skulle innebära närmare 1,4 miljoner fler passagerare än under 2015. Den genomsnittliga volymökningen under den senaste femårsperioden uppgår till 870 000 passagerare, och under 2015 med ”bara” 670 000 trots att BNP ökade med hela 4,1 procent. Med en BNP-utveckling enligt tabell 1 och beaktande av resonemanget om volymer ovan ges följande prognos för antalet avresande passagerare.

Tabell 2 Avresande passagerare

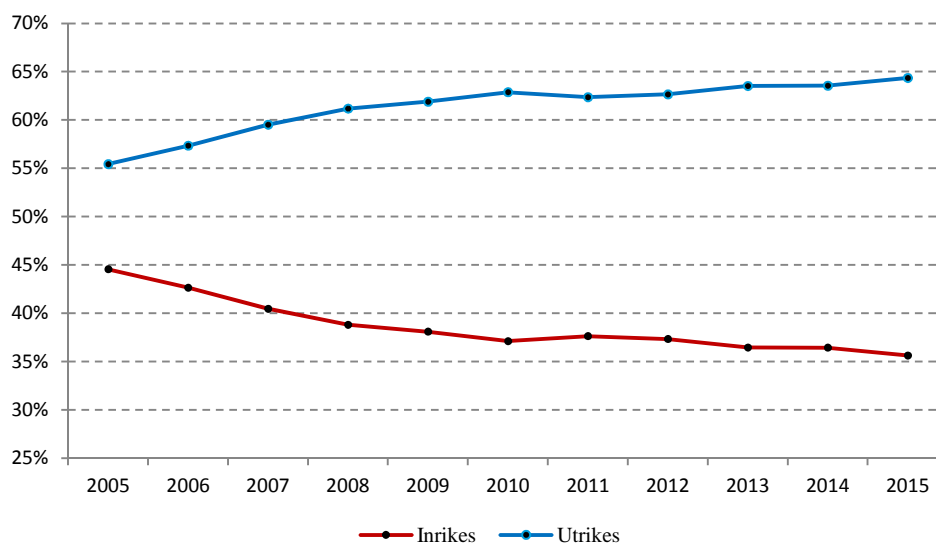
År	Passagerarprognos	% per år
2015	20 956 460	
2016	22 046 196	5,2 %
2017	22 901 492	3,9 %
2018	23 624 292	3,2 %
2019	24 244 531	2,6 %
2020	25 032 234	3,2 %
2021	25 916 036	3,5 %
2022	26 819 282	3,5 %

Sett över hela prognosperioden innebär detta en trafikökning med 28,0 procent, vilket motsvarar en årlig genomsnittlig tillväxt på 3,6 procent.

5.1.1 Fördelning inrikes- utrikes

Som sades inledningsvis baseras prognosen för in- och utrikes passagerare (i huvudsak) på trendframskrivningar av hur respektive relativa passagerarandelar utvecklats historiskt.

Figur 2. Passagerarandelar 2005 - 2015



Av figur 2 framgår att utrikestrafiken ökat i en betydligt snabbare takt än inrikestrafiken, en utveckling som väntas bestå under prognosperioden. Med utgångspunkt i trenderna ovan fås följande in- respektive utrikes passagerarprognoser.

Tabell 3.

Fördelning in- utrikes

År	Inrikes	Förändring, %	Utrikes	% per år
2015	7 469 960		13 486 500	
2016	7 605 938	1,8 %	14 440 258	7,1 %
2017	7 672 000	0,9 %	15 229 492	5,5 %
2018	7 701 519	0,4 %	15 922 773	4,6 %
2019	7 709 761	0,1 %	16 534 770	3,8 %
2020	7 810 057	1,3 %	17 222 177	4,2 %
2021	7 878 475	0,9 %	18 037 561	4,7 %
2022	7 938 508	0,8 %	18 880 775	4,7 %

Beträffande fördelningen av utrikespassagerarna på linjefart respektive chartertrafik förväntas den största tillväxten ske inom linjefarten.

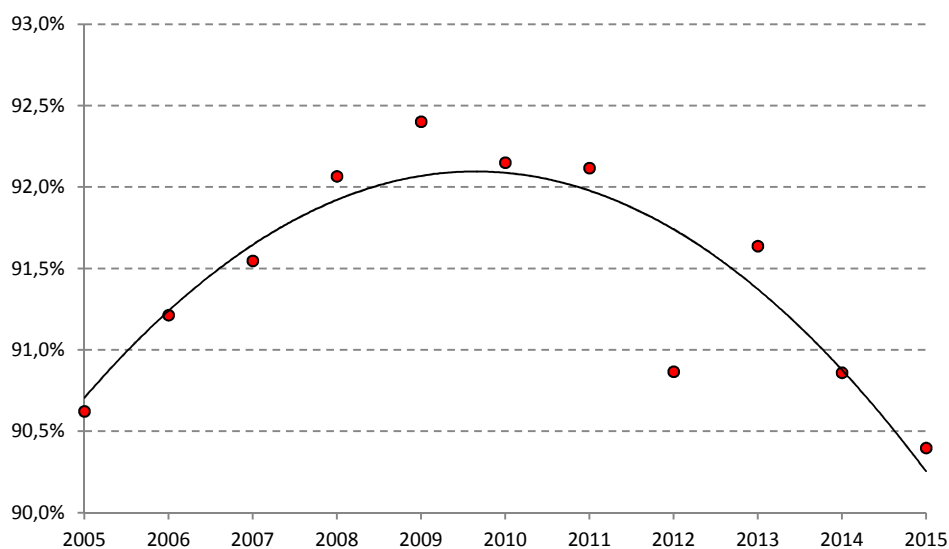
Chartertrafikens andel av utrikestrafiken har minskat trendmässigt under hela 2000- talet, en utveckling som Transportstyrelsen bedömer kommer att fortsätta prognosperioden ut. Under 2015 uppgick andelen

charterpassagerare till knappt 14 procent. I prognosen antas andelen minskar successivt och ligga runt 11 procent 2022. Det motsvarar cirka 2,1 miljoner avresande passagerare, vilket kan jämföras med knappt 1,9 miljoner under 2015. Fritidsresandet förväntas i en allt högre utsträckning ske inom den reguljära trafiken.

6 Fakturerbara passagerare

Under 2015 utgjorde andelen fakturerbara passagerare 90,4 procent av det totala antalet avresande passagerare. För 2005 var andelen 90,6 procent som störst var den under 2009, vilket framgår av figur 3 (observera att ordinatan är kraftigt beskuren), och uppgick då till 92,4 procent.

Figur 3. Andelen fakturerbara pax



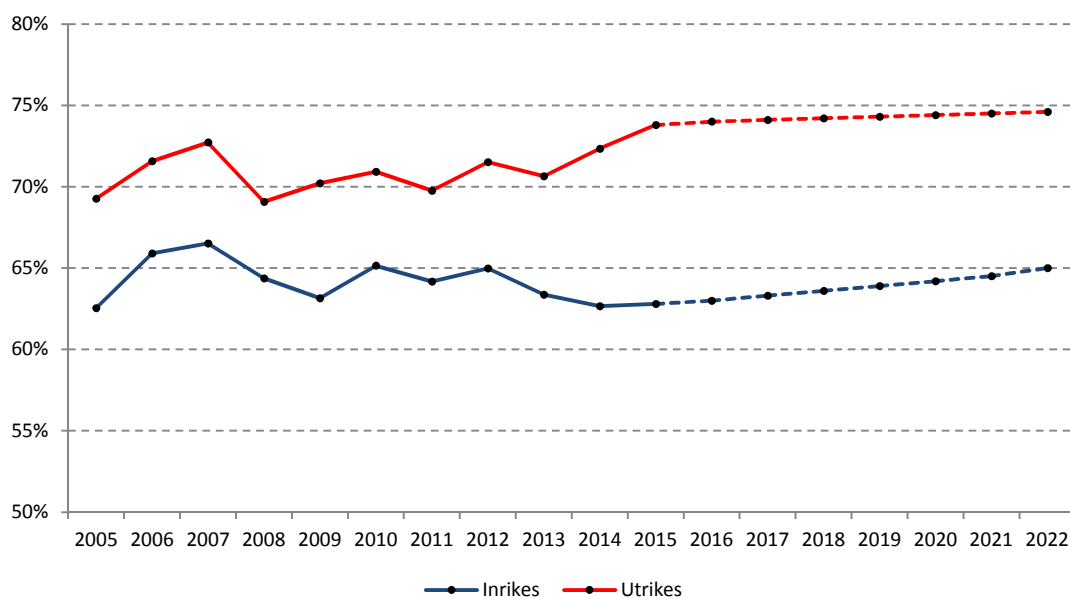
Den huvudsakliga förklaringen till utvecklingen är variationen av antalet transfererande passagerare. Detta gäller såväl före som efter 2009. Sedan 2009 har antalet transfererande passagerare i det närmaste fördubblats. Transportstyrelsens bedömning är att antalet fakturerbara passagerare kommer att öka i något långsammare takt än det totala antalet avresande. Prognosen framgår av följande sammanställning.

Tabell 4 Fakturerbara passagerare

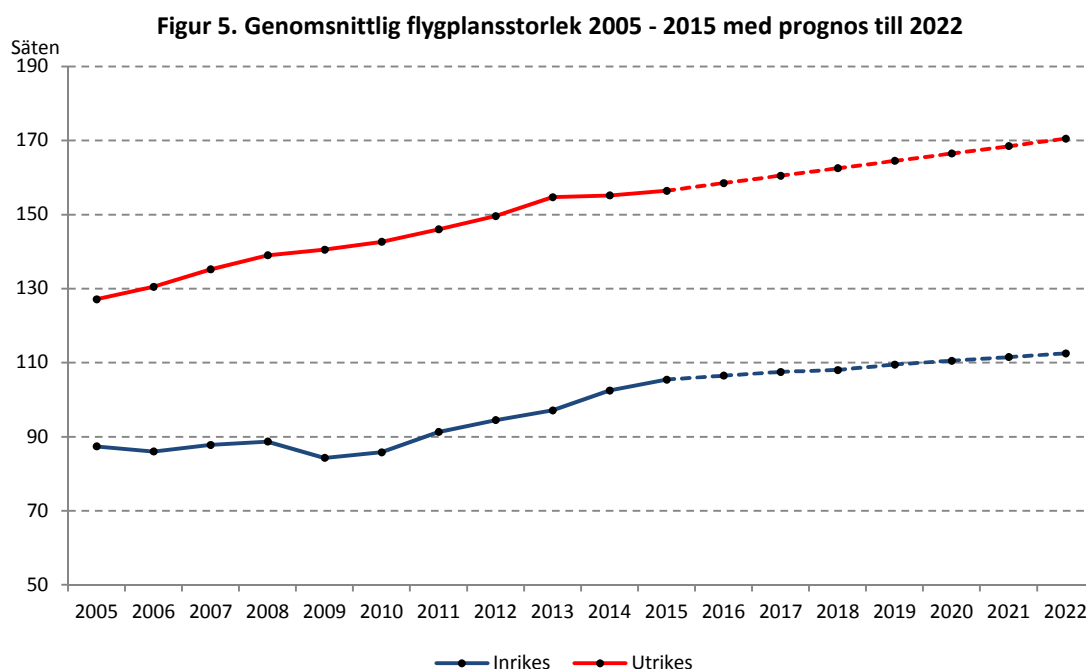
År	Passagerarprognos	% per år
2015	18 944 257	
2016	19 797 484	4,5 %
2017	20 496 836	3,5 %
2018	21 072 869	2,8 %
2019	21 577 632	2,4 %
2020	22 228 623	3,0 %
2021	22 935 692	3,2 %
2022	23 654 607	3,1 %

7 Landningar

Prognosen över antalet landningar härleds från passagerarprognoserna. Till dessa adderas sedan övriga landningar, t ex det antal som det renodlade fraktflyget genererar. För den del som rör passagerarflygningar bör man ha en uppfattning om den framtida utvecklingen av genomsnittligt antal passagerare per flygning. En sådan bedömning görs och utgår ifrån hur kabinfaktorer och flygplansstorlekar utvecklats under den senaste tioårsperioden.

Figur 4. Kabinfaktorns utveckling 2005 - 2015 med prognos till 2022

Som framgår av figur 4 har kabinfaktorerna sedan 2005 varit relativt stabila. För utrikes kan en ökning noteras under de senaste åren, medan kabinfaktorn inrikes minskat under periodens senare del. En förklaring till skillnaden mellan in- och utrikes kan vara, och som framgår av figur 4, att förändringar i flygplansflottan varit mer genomgripande för inrikestrafiken, åtminstone när det gäller flygplansstorlekar. För inrikestrafiken ökade genomsnittstorleken med 23 procent mellan 2010 och 2015 motsvarande 19 stolar. För utrikestrafiken är motsvarande ökning 13 procent och 12 stolar.



Transportstyrelsens antagande, baserat på bl. a. trenderna i figur 5, för de kommande åren är att flygplanstorleken **inrikes** väntas öka i en långsammare takt än under de senaste fem åren. Däremot antas kabinfaktorn öka successivt för att mot slutet av prognosperioden ligga runt 65 procent. När det gäller **utrikestrafiken** antas flygplanens genomsnittliga storlek att öka i en något snabbare takt än i inrikes, bland annat som en följd av ett ökat utbud av interkontinentala förbindelser. Kabinfaktorn väntas däremot öka i

en långsammare takt än för inrikes. Sammantaget ger detta följande landningsprognos för passagerarflyget.

Tabell 5. Landningar (passagerarflyg)

År	Inrikes	Utrikes	Summa	% per år
2015	114 227	116 075	230 302	
2016	113 361	123 116	236 477	2,7 %
2017	112 745	128 054	240 798	1,8 %
2018	112 123	132 057	244 180	1,4 %
2019	110 186	135 283	245 469	0,5 %
2020	110 092	139 028	249 120	1,5 %
2021	109 549	143 688	253 237	1,7 %
2022	108 561	148 442	257 003	1,5 %

Till detta ska adderas de övriga cirka 21 000 årliga landningar som väntas inom bland annat fraktflyget. Sammantaget ger detta följande prognos över totala antalet landningar i linjefart och chartertrafik.

Tabell 6. Landningar totalt

År	Landningar	% per år
2015	251 267	
2016	257 477	2,5 %
2017	261 798	1,7 %
2018	265 180	1,3 %
2019	266 469	0,5 %
2020	270 120	1,4 %
2021	274 237	1,5 %
2022	278 003	1,4 %

Det innebär en ökning med drygt 10 procent, motsvarande en årlig tillväxt med i genomsnitt 1,4 procent.