

PROGNOS 2015 - 2021

TRAFIKPROGNOS LUFTFART

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för marknad, miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2015 – 1331

ISBN

Författare Håkan Brobeck

Månad År September 2015

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 | 7 |
| 5 | PROGNOS ÖVER PASSAGERARUTVECKLINGEN | 7 |
| 5.1 | Avresande passagerare | 7 |
| 5.1.1 | Fördelning inrikes- utrikes..... | 9 |
| 6 | FAKTURERINGSBARA PASSAGERARE | 10 |
| 7 | LANDNINGAR | 11 |

1 Bakgrund

Prognoser över passagerarantal och flygrörelser tas fram för att 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 våren 2015 är reviderade med hänsyn till ny tillgänglig information. Prognosen omfattar perioden 2015-2021.

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.

2 Metod

För passagerarprognoserna utnyttjas sambandet mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP). En ekonometriskt skattad efterfrågemodell används som bas för att ta fram en prognos för det totala antalet passagerare. Denna total 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 beläggingsgrad.

Underlaget om den ekonomiska utvecklingen kommer från Konjunkturinstitutet².

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll

² Konjunkturläget augusti 2015

3 Den makroekonomiska utvecklingen

Så här beskrivs den svenska ekonomin i Konjunkturinstitutets rapport.

Svensk ekonomi kommer att visa goda tillväxtsiffror de närmaste åren. Utvecklingen drivs av exporttillväxt och hushållens ökade konsumtion. I samband med att konjunkturen stärks behöver finanspolitiken stramas åt för att de offentliga finanserna ska nå balans. Detta kommer innebära utgiftssänkningar eller skattehöjningar de närmaste åren, och gäller även vid en övergång till ett balansmål.

Återhämtningen fortsätter i svensk ekonomi och BNP växer med ca 3 procent både i år och nästa år. Exporten bidrar mest till BNP-tillväxten och ökar med 4-5 procent de närmaste åren. Utvecklingen backas upp av den investeringsledda konjunkturåterhämtningen i OECD-länderna och den svaga kronkursen. Prognosen stöds av dagens Konjunkturbarometer som visar att stämningläget bland industriföretagen är bättre än det historiska genomsnittet.

3.1 Svensk BNP-utveckling 2015 – 2021

Tabell 1 nedan visar den BNP- utveckling som Konjunkturinstitutet prognostiserar fram till 2021.

Tabell 1 BNP-tillväxt

| År | BNP, förändring per år |
|-----------|-------------------------------|
| 2014 | 2,3 % |
| 2015 | 3,0 % |
| 2016 | 3,1 % |
| 2017 | 2,6 % |
| 2018 | 2,1 % |
| 2019 | 1,6 % |
| 2020 | 2,1 % |
| 2021 | 2,1 % |

4 Något om osäkerheter

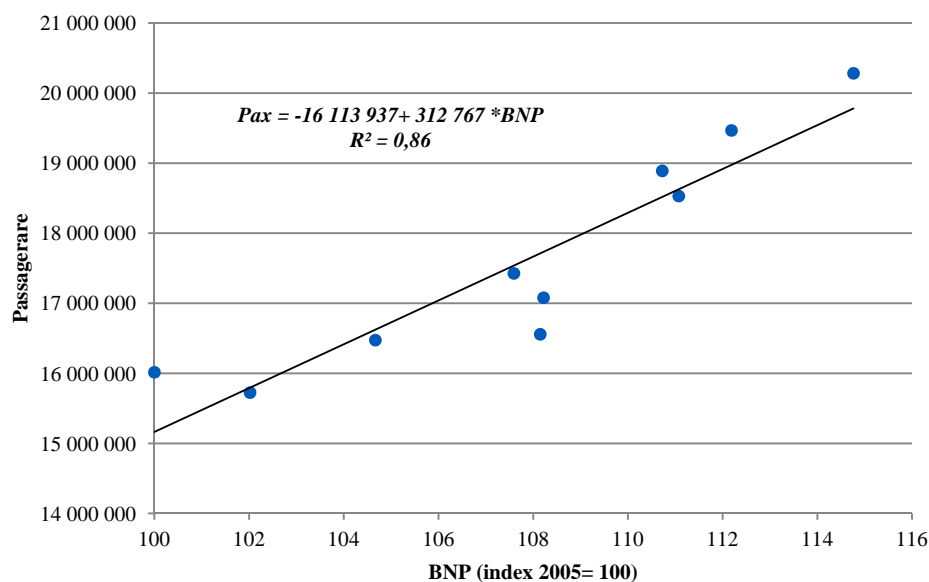
Alla påståenden som görs om framtiden är mer eller mindre osäkra. En del av osäkerheten kan beräknas, t.ex. den statistiska osäkerhet som är förknippad med själva modellskattningarna. Ett vanligt sätt att presentera denna typ av osäkerheter är genom att ange konfidensintervall. En annan osäkerhet rör prognoserna för de i modellerna 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 inte något uttalat behov av osäkerhetsintervall.

5 Prognos över passagerarutvecklingen

5.1 Avresande passagerare

Baserat på sambandet mellan BNP- utvecklingen och efterfrågan på flygresor 2005-2014, har den skattade modellen följande utseende:

Figur 1. Regressionsskattning av antal avresande passagerare



Parameterskattningarna är signifikanta och förklaringsgraden uppgår till 0,86. Modellberäkningen för 2015 behöver dock justeras något för att bättre harmoniera med det faktiska utfallet under årets sju första månader. Med en BNP- utveckling enligt tabell 1 och justering enligt ovan fås följande prognos för antalet avresande passagerare.

Tabell 2 Avresande passagerare

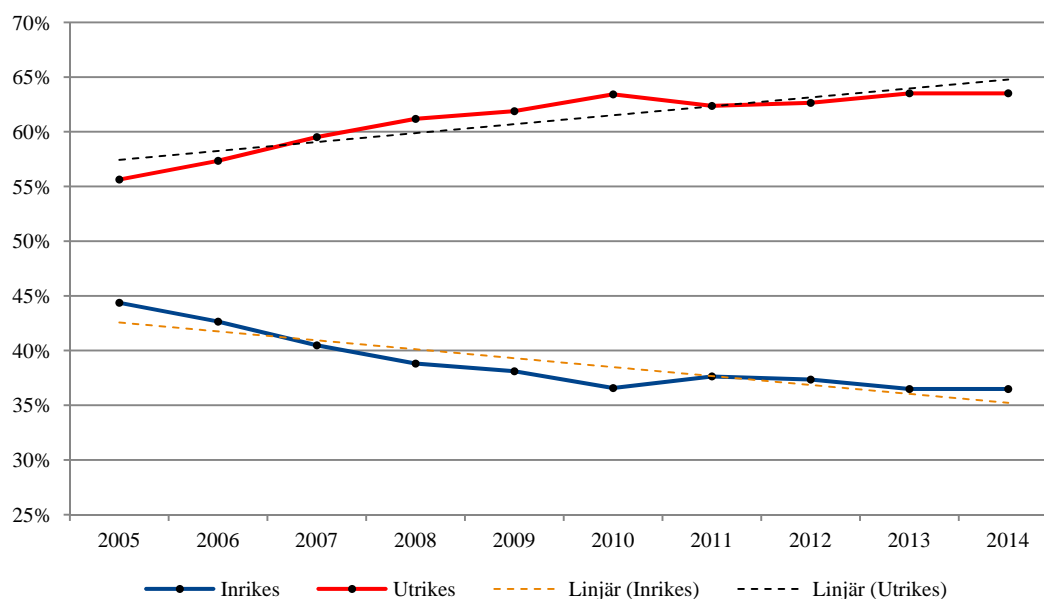
| År | Passagerarprognos | Förändring, % |
|------|-------------------|---------------|
| 2014 | 20 283 000 | |
| 2015 | 20 795 000 | 2,5 % |
| 2016 | 22 012 359 | 5,9 % |
| 2017 | 23 013 214 | 4,5 % |
| 2018 | 23 826 408 | 3,5 % |
| 2019 | 24 451 942 | 2,6 % |
| 2020 | 25 327 690 | 3,6 % |
| 2021 | 26 172 160 | 3,3 % |

Sett över hela prognosperioden innebär detta en trafikökning med 29 procent, vilket motsvarar en årlig genomsnittlig tillväxt på 3,7 procent.

5.1.1 Fördelning inrikes- utrikes

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

Figur 2. Passagerarandelar 2005 - 2014



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

Figur 3.

Fördelning in- utrikes

| År | Inrikes | Förändring, % | Utrikes | Förändring, % |
|------|-----------|---------------|------------|---------------|
| 2014 | 7 393 000 | | 12 891 000 | |
| 2015 | 7 340 635 | - 0,7 % | 13 454 365 | 4,4 % |
| 2016 | 7 528 227 | 2,6 % | 14 484 132 | 7,7 % |
| 2017 | 7 640 387 | 1,5 % | 15 372 827 | 6,1 % |
| 2018 | 7 648 277 | 0,1 % | 16 178 131 | 5,2 % |
| 2019 | 7 604 554 | - 0,6 % | 16 847 388 | 4,1 % |
| 2020 | 7 674 290 | 0,9 % | 17 653 400 | 4,8 % |
| 2021 | 7 720 787 | 0,6 % | 18 451 373 | 4,5 % |

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 2014 uppgick andelen charterpassagerare till knappt 15 procent. I prognosen antas andelen minska successivt och ligga runt 12 procent 2021. Det motsvarar cirka 2,2 miljoner avresande passagerare, vilket kan jämföras med drygt 1,9 miljoner under 2014. Fritidsresandet förväntas i en allt högre utsträckning ske inom den reguljära trafiken.

6 Faktureringsbara passagerare

De faktureringsbara passagerarna antas för hela prognosperioden utgöra runt 91 procent per år av det totala antalet passagerare. Det innebär att denna prognos inte behöver modelleras i särskild ordning, utan är endast en nivåjustering av antal avresande passagerare. Prognosen framgår av följande sammanställning.

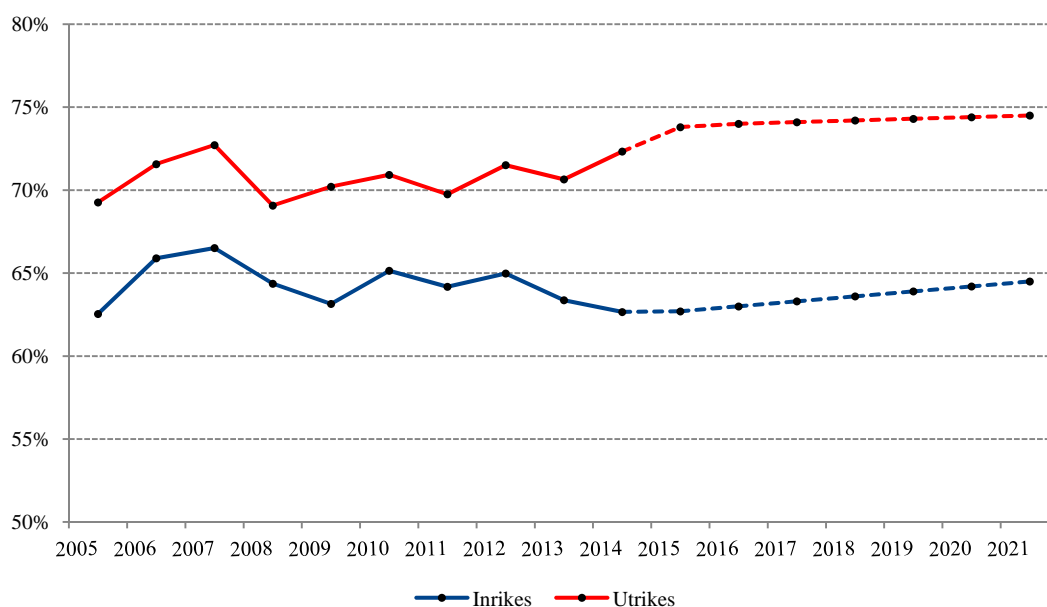
Tabell 4 Faktureringsbara passagerare

| År | Passagerarprognos | Förändring, % |
|------|-------------------|---------------|
| 2014 | 18 429 664 | |
| 2015 | 18 890 406 | 2,5 % |
| 2016 | 20 004 940 | 5,9 % |
| 2017 | 20 905 162 | 4,5 % |
| 2018 | 21 636 842 | 3,5 % |
| 2019 | 22 199 400 | 2,6 % |
| 2020 | 22 998 579 | 3,6 % |
| 2021 | 23 757 532 | 3,3 % |

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 utgår ifrån hur kabinfaktorer och flygplansstorlekar utvecklats under den senaste tioårsperioden.

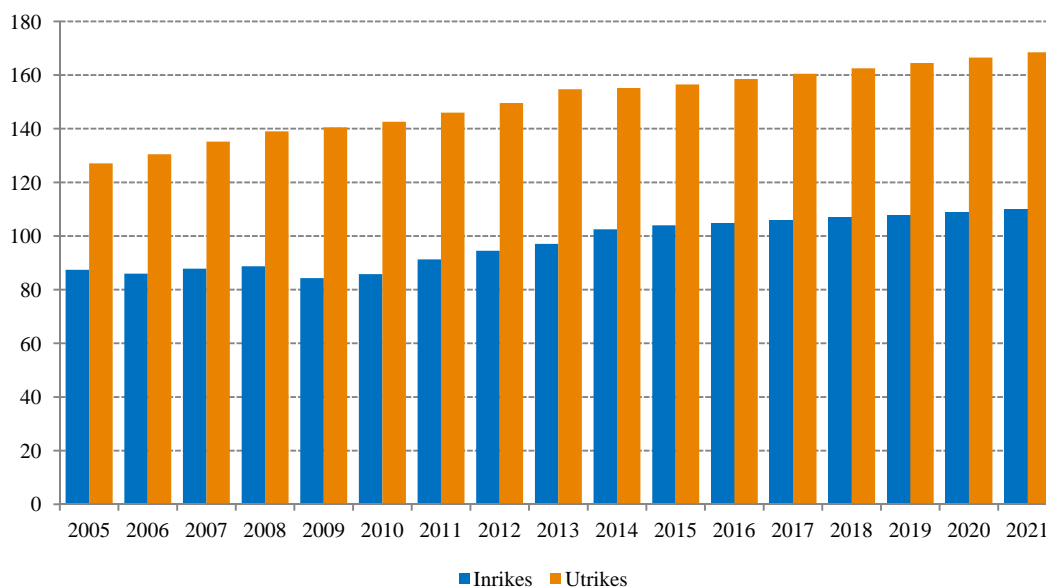
Figur 3. Kabinfaktorns utveckling 2005 - 2014 med prognos till 2021



Som framgår av figur 3 har kabinfaktorerna sedan 2005 varit förhållandevis stabila. För utrikes kan en svag 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 närmare 20 procent mellan 2010 och 2014, vilket motsvarar närmare 17 säten. För utrikestrafiken är motsvarande ökning 8

procent, motsvarande 12 säten.

Figur 4. Genomsnittlig flygplansstorlek 2005 - 2014 med prognos till 2021



Transportstyrelsens antagande för de kommande åren är att flygplanstorleken inrikes kommer att öka i en långsammare takt än under de senaste fem åren. Däremot antas kabinfaktorerna öka successivt för att mot slutet av prognosperioden ligga närmare 65 procent. När det gäller utrikestrafiken kommer flygplanens genomsnittliga storlek att öka i en något snabbare takt än i inrikes, bland annat som en följd av ett ökat antal interkontinentala destinationer. Kabinfaktorerna väntas däremot öka något långsammare än för inrikes. Sammantaget ger detta följande landningsprognos för passagerarflyget.

Tabell 5. Landningar (passagerarflyg)

| År | Inrikes | Utrikes | Summa | Förändring, % |
|------|---------|---------|---------|---------------|
| 2014 | 116 864 | 114 239 | 231 103 | |
| 2015 | 112 573 | 116 808 | 229 380 | -0,7 % |
| 2016 | 113 805 | 123 825 | 237 630 | 3,6 % |
| 2017 | 113 869 | 129 434 | 243 303 | 2,4 % |
| 2018 | 112 389 | 134 175 | 246 564 | 1,3 % |
| 2019 | 110 192 | 137 841 | 248 033 | 0,6 % |
| 2020 | 109 667 | 142 509 | 252 176 | 1,7 % |
| 2021 | 108 820 | 146 985 | 255 805 | 1,4 % |

Till detta ska adderas de övriga drygt 20 000 årliga landningar som väntas inom bland annat fraktflyget, vilket ger följande prognos över totala antalet landningar i linjefart och chartertrafik.

Tabell 6 Totalt antal landningar

| År | Landningar | % per år |
|------|------------|----------|
| 2014 | 252 645 | |
| 2015 | 249 780 | - 1,1 % |
| 2016 | 258 030 | 3,3 % |
| 2017 | 263 703 | 2,2 % |
| 2018 | 266 964 | 1,2 % |
| 2019 | 268 433 | 0,6 % |
| 2020 | 272 576 | 1,5 % |
| 2021 | 276 205 | 1,3 % |

Det innebär en ökning med drygt 9 %, motsvarande en årlig genomsnittlig tillväxt på 1,3 %.