

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 April 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	7
4	NÅGOT OM OSÄKERHETER	7
5	PROGNOS ÖVER PASSAGERARUTVECKLINGEN.....	8
5.1	Avresande passagerare	9
5.1.1	Fördelning inrikes- utrikes.....	10
6	FAKTURERINGSBARA PASSAGERARE	12
7	LANDNINGAR.....	12

1 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 hösten 2014 är reviderade med hänsyn till ny tillgänglig information. Prognosen omfattar perioden fram till och med 2021.

Passagerarprognoser görs för avresande passagerare i linje- och chartertrafik på de svenska trafikflygplatserna samt 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 mätt i BNP-termer. En ekonometriskt skattad efterfrågemodell används 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 beläggningsgrad.

Underlaget för de ekonomiska prognoserna är hämtade från Konjunkturinstitutets marsprognos (2015).

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll

3 Den makroekonomiska utvecklingen

Så här beskriver Konjunkturinstitutet läget i sin senaste prognos:

Den globala återhämtningen och den relativt svaga kronan bidrar till att den svenska exporten tar fart efter flera år av svag utveckling. De närmaste två åren väntas exporten öka med ca 5 procent per år. Draghjälpen från exporten gör att även BNP växer med över 3 procent både i år och nästa år.

Återhämtningen i ekonomin har dröjt eftersom efterfrågan i omvärlden varit svag, vilket hållit tillbaka svensk export och bromsat konjunkturuppgången. Ökad sysselsättning, stigande reallöner och skattesänkningar har stimulerat hushållens konsumtion, men de har samtidigt ökat sitt sparande till historiskt höga nivåer.

Nu syns försiktigt positiva signaler om att den globala konjunkturen förbättras, om än långsamt. I euroområdet ser återhämtningen ut att stå på fastare grund. Orsaken är bland annat det lägre oljepriset och ECB:s mer resoluta penningpolitiska åtgärder. Denna utveckling är positiv för svensk arbetsmarknad.

Både anställningsplaner och antalet nyanmälda lediga platser är på en hög nivå. Sysselsättningen väntas därför öka med 1,4 procent i år och fortsätta att öka i ungefär samma takt de följande två åren.

Samtidigt bidrar den starka befolkningsökningen till att också arbetskraften ökar snabbt. Arbetslösheten bedöms därför falla långsamt ner mot 7 procent 2017.

Finanspolitiken har varit expansiv sedan lågkonjunkturen inleddes 2008. Det har medfört att de offentliga finanserna gradvis försvagats. Eftersom den av regeringen tillämpade krona-för-krona principen väntas bestå de närmaste åren kommer det strukturella sparandet att förbättras.

Om det offentliga åtagandet ska bibehållas på 2015 års nivå krävs det utgiftsökningar med motsvarande skattehöjningar på i genomsnitt ca 25 miljarder kronor per år 2016–2019. Det offentligfinansiella sparandet ligger ändå långt under överskottsmålet.

3.1 Svensk BNP-utveckling 2015 – 2021

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

Tabell 1 BNP-tillväxt

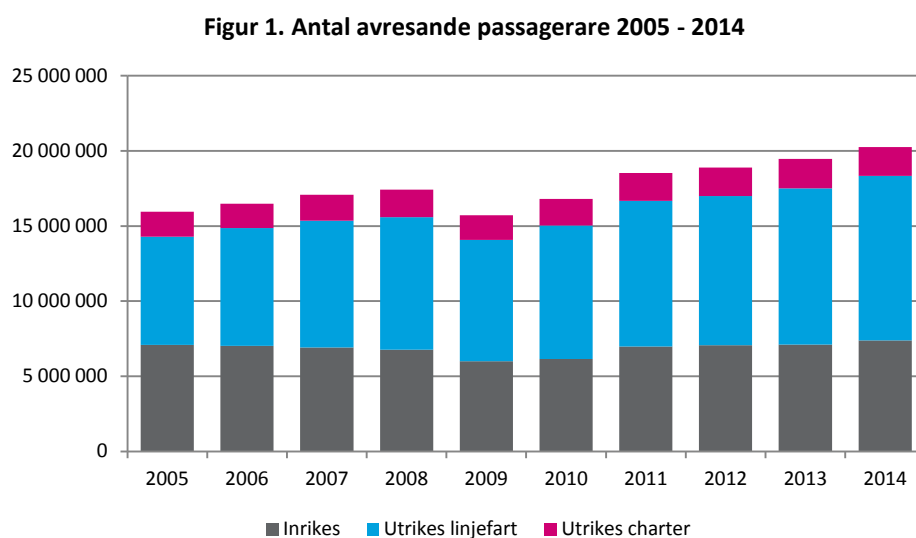
År	BNP, förändring per år
2014	1,7 %
2015	3,1 %
2016	3,3 %
2017	2,2 %
2018	1,7 %
2019	1,7 %
2020	2,1 %
2021	1,9 %

4 Något om osäkerheter

Naturligtvis innehåller varje utsaga om framtiden ett större eller mindre mått av osäkerhet. En del av denna osäkerhet kan normalt 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 stolsutbudet. Andra faktorer som allvarliga olyckor, terrorhot/handlingar är exempel på händelser som i praktiken är omöjliga att förutse. Det betyder att ett statistiskt konfidensintervall 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. Men eftersom det inte finns något uttryckligt behov av osäkerhetsintervall redovisas inte sådana.

5 Prognos över passagerarutvecklingen

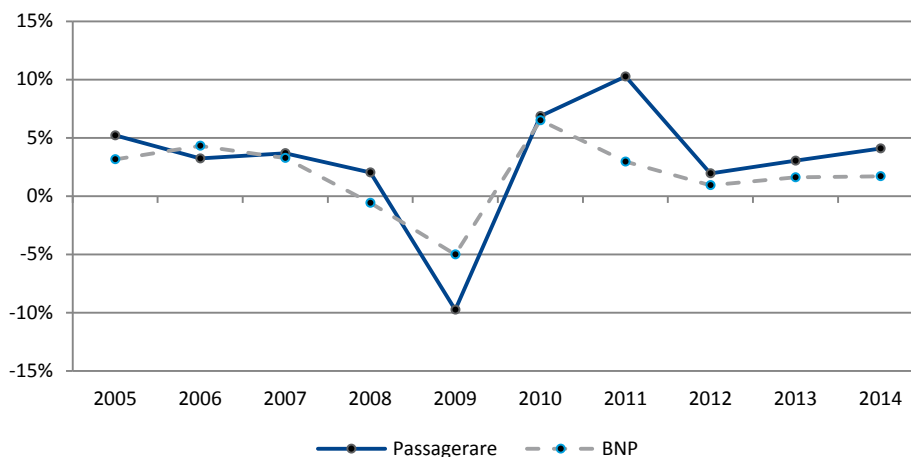
Passagerarutvecklingen på svenska flygplatser för perioden 2005 - 2014 visas i figur 1. Sedan 2005 har antalet avresande passagerare ökat med 27 procent och uppgick 2014 till 20,3 miljoner.



Som framgår är det utrikes linjefart som svarat för den största delen av ökningen, det gäller såväl i relativa som absoluta tal.

Som tidigare nämnts så prognostiseras antalet passagerare med hjälp av BNP-utvecklingen. Detta på grund av det relativt starka samband som finns emellan de två variablerna, vilket framgår i figur 2.

Figur 2. Årlig procentuell förändring av BNP och passagerarvolym 2005 - 2014



Korrelation kan sägas vara ett mått på hur väl olika variabler samvarierar. Korrelationskoefficienten kan anta värden mellan 0 och 1 där 0 innebär ingen samvariation och 1 betyder en fullständig samvariation. För korrelationen mellan efterfrågan på flygresor och utvecklingen av BNP uppgår koefficienten till 0,84 för perioden 2005 – 2014. Det är ett värde som måste betraktas som högt.

5.1 Avresande passagerare

Baserat på sambandet ovan har den skattade modellen följande utseende:

$$\ln PAX = 4,47 + 1,66 \times \ln BNP$$

där båda parameterskattningarna är signifikanta, förklaringsgraden uppgår till 0,93, och det finns heller ingen signifikant autokorrelation att justera modellen för. Koefficienten 1,66 är efterfrågans inkomstelasticitet, och ska tolkas som att: om BNP ökar med en procent, så ökar efterfrågan på flygresor med 1,66 %. Dock måste modellen anpassas till det verkliga passagerarantalet 2014. Eftersom modellskattningen är något lägre än det faktiska utfallet så innebär anpassningen till det verkliga utfallet att även det

relativa förändringstalet för 2015 påverkas så tillvida att det blir något lägre än det modellen förutser. Hänsyn har också tagits till de strejker som påverkat svenska resenärer (framförallt pilotstrejken hos Norwegian). Uppskattningsvis har 40 000 – 60 000 passagerare berörts av strejken. Med BNP- utvecklingen enligt tabell 1 och korrigeringar enligt ovan fås följande prognos för det totala antalet avresande passagerare från svenska flygplatser.

Tabell 2 Avresande passagerare

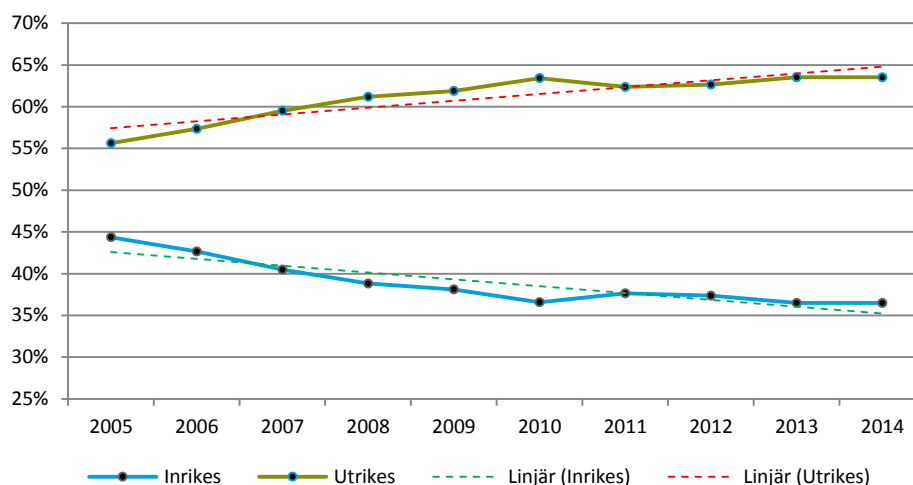
År	Passagerarprognos	Förändring, %
2014	20 283 000	
2015	20 896 000	3,0 %
2016	22 057 000	5,6 %
2017	22 866 000	3,7 %
2018	23 517 000	2,8 %
2019	24 176 000	2,8 %
2020	25 036 000	3,6 %
2021	25 820 000	3,1 %

Sett över hela prognosperioden så innebär detta en trafikökning med 27 procent vilket motsvarar en årlig genomsnittlig tillväxt på 3,5 procent.

5.1.1 Fördelning inrikes- utrikes

Som nämndes inledningsvis baseras totalprognosens fördelning på in- och utrikes passagerare på (i huvudsak) trendframskrivningar av hur respektive relativa passagerarandelar utvecklats historiskt.

Figur 3. Passagerarandelar 2005 - 2014



Av figur 3 framgår att utrikestrafiken ökat i en betydligt snabbare takt än inrikes och för närvarande finns inget som talar emot att denna utveckling kommer att fortsätta. Med utgångspunkt i dessa trender fås följande passagerarprognoser.

Tabell 3 Avresande inrikes/utrikes

År	Inrikes passagerare	Utrikes passagerare
2014	7 392 000	12 870 000
2015	7 376 000	13 520 000
2016	7 543 000	14 514 000
2017	7 591 000	15 274 000
2018	7 549 000	15 968 000
2019	7 519 000	16 657 000
2020	7 586 000	17 450 000
2021	7 617 000	18 203 000
Förändring %	3 %	41,4 %

Beträffande fördelningen av utrikespassagerarna på linjefart respektive chartertrafik så förväntas störst tillväxt inom linjefarten. Chartertrafiken andel av den totala utrikestrafiken har minskat trendmässigt under hela 2000- talet, en utveckling som Transportstyrelsen bedömer kommer att fortsätta prognosperioden ut. Under 2014 uppgick andelen

charterpassagerare till 15 procent. I prognosen antas att denna andel minskar successivt och hamnar runt 13 procent 2021. Det motsvarar cirka 2,4 miljoner avresande passagerare, vilket kan jämföras med drygt 1,9 miljoner under 2014.

6 Faktureringsbara passagerare

De faktureringsbara passagerarna antas för hela prognosperioden utgöra 91,5 procent av det totala antalet passagerare. Det innebär att det inte behövs någon särskild prognosmodell, utan är endast en nivåjustering av antal avresande passagerare. Prognosen framgår av följande sammanställning.

Tabell 4 Faktureringsbara passagerare

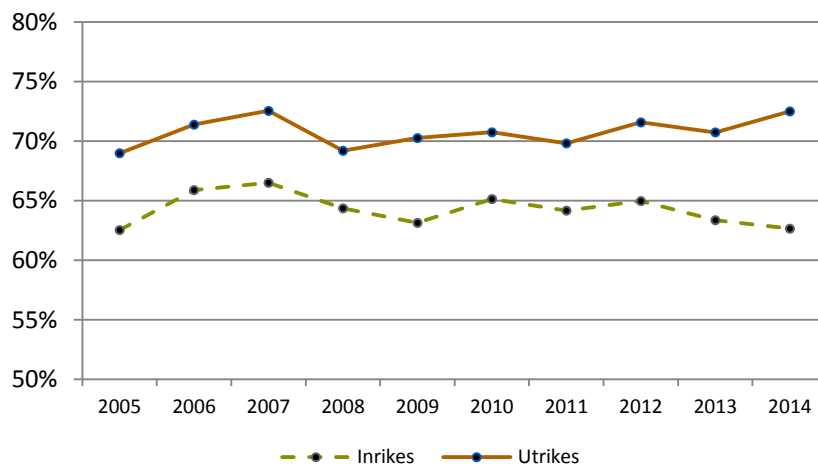
År	Passagerarprognos	Förändring, %
2014	18 559 000	
2015	18 976 000	3,0 %
2016	20 038 000	5,6 %
2017	20 780 000	3,7 %
2018	21 362 000	2,8 %
2019	21 960 000	2,8 %
2020	22 750 000	3,6 %
2021	23 456 000	3,1 %

7 Landningar

Prognosen över antalet landningar härleds från passagerarprognoserna. Till dessa adderas sedan övriga landningar som t ex fraktflyg och positioneringsflygningar genererar. För de prognoser som berör, och härleds från passagerarflygningar, är det viktigt att försöka bilda sig en uppfattning om utvecklingen av genomsnittligt antal passagerare per flygning. För

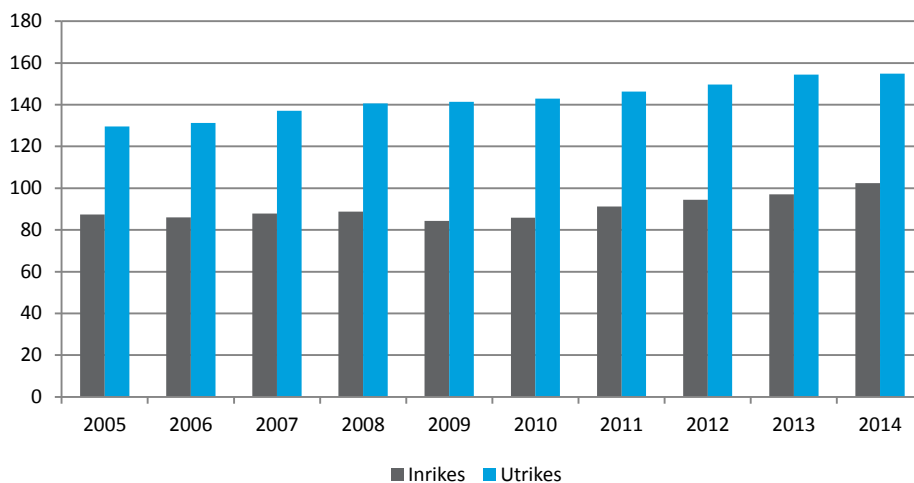
denna bedömning studeras hur kabinfaktorer och flygplansstorlekar utvecklats de senaste tio åren.

Figur 4. Kabinfaktorernas utveckling 2005 - 2014



Som framgår av figur 4 så har kabinfaktorerna 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 5, 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, motsvarande närmare 17 fler säten. För utrikestrafiken är ökningen under samma period 8 procent, vilket motsvarar en ökning med 12 säten.

Figur 5. Genomsnittlig flygplansstorlek 2005 - 2014



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 kabinfaktorn öka successivt för att mot slutet av prognosperioden ligga runt 65 procent. När det gäller utrikestrafiken kommer flygplanens genomsnittliga storlek att öka något snabbare än för inrikes, bland annat som en följd av ett ökat antal interkontinentala destinationer. Kabinfaktorn väntas dock öka något långsammare än för inrikes. Sammantaget ger detta följande landningsprognoser för passagerarflyget.

Tabell 5 Landningar passagerarflyg

År	Inrikes landningar	Utrikes landningar
2014	116 859	114 237
2015	113 780	118 679
2016	115 274	125 533
2017	114 847	130 185
2018	113 172	134 141
2019	111 595	137 663
2020	111 575	141 990
2021	111 604	145 766
Förändring, %	- 4,5 %	27,6 %

Till detta ska adderas övriga dryga 20 000 årliga landningar som sker inom exempelvis fraktflyget. Detta leder fram till följande prognos över totala antalet landningar i linjefart och chartertrafik.

Tabell 6 Totalt antal landningar

År	Landningar	% per år
2014	252 426	
2015	255 959	1,4 %
2016	264 307	3,3 %
2017	268 532	1,6 %
2018	270 813	0,8 %
2019	272 758	0,7 %
2020	277 066	1,6 %
2021	280 870	1,4 %