



Internationell Tillgänglighet Stockholm

Utblick mot perioden 2020-2025

Augusti 2012

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden



TRAFIKVERKET



Kommunförbundet
Stockholms Län



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN



Stockholms läns landsting
Tillväxt, miljö och regionplanering

Titel: Internationell Tillgänglighet Stockholm
- Utblick mot perioden 2020-2025

Författare: Björn Arvidsson, Razormind AB

Beställare: Länsstyrelsen i Stockholms län

Kontaktperson: David Schubert

ISBN 978-91-7281-517-9

LS 1102-0284

Förord

SATSA II är ett projekt som genomförs i samarbete med Stockholmsregionens aktörer TMR, Trafikverket, Stockholm Business Region, Länsstyrelsen och Kommunförbundet i Stockholms län, samt med finansiering av EU:s regionalfond. Det övergripande målet med projektet är en stärkt samverkan mellan parterna och effektivisering av transportinfrastrukturen i Stockholms län och korridoren Arlanda-Uppsala.

Ett av delprojekten inom SATSA II rör Stockholmsregionens internationella tillgänglighet. Syftet med delprojektet är att förbättra och stärka den internationella tillgängligheten för att nå visionen om Stockholm som Europas mest attraktiva storstadsregion där många vill bo, leva och verka i framtiden. För att uppnå delprojektets syfte har några arbetsområden definierats, bland annat att öka kunskapen om hur luftfartsmarknaden fungerar och hur man kan agera gentemot den, att utföra kvalitativa analyser av nuvarande och önskvärt linjeutbud i relation till regionens näringslivsstruktur samt att öka kunskapen om flygmarknaden och näringslivets behov.

I denna rapport presenteras en analys av vad som påverkar utvecklingen av internationellt flygresande, faktorer som påverkar tillväxten och scenarier som kan påverka Stockholms internationella tillgänglighet i det längre perspektivet. Rapportens innehåll är tänkt att användas som underlag för det fortsatta arbetet inom SATSA II-projektet.

Rapporten är förberedd av Razormind för Länsstyrelsen i Stockholm.

Inledning	6
Sammanfattning	7
1. Nuläge, hur reser vi idag?	9
1.1 Svenskars resande	9
1.2 Resor i världen	11
1.3 Flygets roll för internationell turism	14
1.4 Flyget i Europa	20
1.5 Lågprisflyget i Europa	24
1.6 Flygets utveckling Stockholm	28
1.7 Ökade kostnader för flygresor	30
1.8 Slutsatser kring utvecklingen	31
2. Antaganden om utveckling av internationell flygtrafik till och från Stockholm	32
2.1 Stockholms befolkningsökning	32
2.2 Prioriterade internationella marknader	35
2.3 Slutsatser kring prognosen	36
3. Scenarier som kan påverka utvecklingen	37
3.1 Lågprisflygets utveckling	37
3.2 Utveckling för de största naven i Europa	39
3.3 Utveckling av starkt växande långlinjenät i mellanöstern	40
3.4 SAS Ställning som dominerande operatör	41
3.5 Hur Stockholms tillgänglighet till prioriterade marknader påverkas	43
4. Slutsatser och rekommendationer	45
Referenslista:	46

Lista över figurer

- Bild 1. Faktorer som kan påverka resandet på Arlanda 2020-2030*
- Bild 2. Antalet in- och utrikes flygpassagerare Stockholms flygplatser år 1970 till 2010*
- Bild 3. Internationella ankomster i världen 1995 – 2011 (miljoner)*
- Bild 4. Prognos internationella ankomster år 2030 per region*
- Tabell 1: Tillväxt i procent per år från 1980 till 2030*
- Bild 5: Respektive regions andel av internationella ankomster år 2030*
- Tabell 2: De 25 städer med störst ekonomisk betydelse 2025*
- Tabell 3: De 25 städer med högst ekonomisk tillväxt till 2025*
- Tabell 4: De 25 städer med flest invånare 2025*
- Bild 6. MGI 150 städer med störst ekonomisk vikt år 2025*
- Bild 7. MGI 600 respektive 2000 största städer år 2025 mätt i folkmängd*
- Bild 8. 87 städer i världen med mer än 10 000 dagliga långdistansresenärer*
- Bild 9. Genomsnittlig procentuell tillväxt av flygpassagerare till år 2030 per region*
- Tabell 5. Europas samt Nordens största flygplatser efter totalt antal resenärer år 2011.*
- Tabell 6. Antalet flygpassagerare, invånare och flygpass per invånare i storstadsområden år 2011*
- Bild 10. BNP-utveckling EMU och Nordiska länder i procent jmf 2010*
- Bild 11. Utvecklingen flygplatser mellan 2011 och 2010 i procent*
- Tabell 7. Antalet passagerare Europas 20 största flygbolag 2011*
- Bild 12. Antalet nya lågprisflygbolag i Europa mellan år 2000 och 2010*
- Bild 13-14. Flyg i Europa jmf Stockholms flygplatser, index vs år 2000*
- Bild 15-16. Utvecklingen flygpassagerare år 2000-2010 i Europa och Stockholm*
- Bild 17. Lågprisflygets utbredning i Europa mellan år 2000 och år 2010*
- Bild 18. Lågprisflygets utbredning till/från Sverige mellan år 2000 och 2010*
- Bild 19. Antalet flygresor per invånare stor-Stockholms flygplatser samt andelen utrikes flygresor av totalt mellan år 1970 till år 2010*
- Bild 20. In- och utrikes passagerare på Stockholms flygplatser år 2000-2010*
- Bild 21. Prognos antalet invånare Stockholm och Uppsalas invånare till år 2030*
- Bild 22. Prognos tillväxt av invånare i Stockholm + Uppsala till år 2030*
- Bild 23. Prognos antalet passagerare Stockholms flygplatser år 2030 baserat på att Stockholms invånarantal fortsätter att generera minst 9 resor per år*
- Bild 24. Vanligaste flygresan från Arlanda år 2030*
- Bild 25. Prioriterade internationella marknader för Exportrådet, Invest Sweden samt Visit Sweden*
- Bild 26-27. SAS andelar av flygtrafiken i Stockholm och Arlanda 2011*
- Bild 28. SAS Trafikutveckling 1988-2011*
- Bild 29. Prioriterade internationella marknader*

Inledning

För att leva upp till visionen som tecknades i RUFSS 2010 om att "Stockholm ska bli Europas mest attraktiva region där många vill bo, leva och verka i framtiden" behöver regionens internationella tillgänglighet stärkas.

Målet för Satsa II projektet är att ta fram och förankra en regional strategi för hur en förbättrad internationell tillgänglighet ska kunna åstadkommas för att bidra till att förverkliga visionen i RUFSS2010.

En viktig del av arbetet är därför att höra olika aktörers synpunkter i frågan, samla in, analysera och sammanställa kunskap och förbättra dialogen mellan olika nyckelaktörer.

Denna analys syftar till att belysa utveckling av internationella och långväga resor genom att analysera utvecklingen inom rese- och turistnäringen globalt samt till och från Europa och andra faktorer som kan komma att förändra detta mönster för perioden efter 2020.

Att beskriva utvecklingen för en så lång tid framåt behöver beröra ett antal frågor som påverkar våra förflyttningar och anledning till att förflytta sig över huvud taget vilket kan beskrivas enligt nedanstående bild.

Bild 1. Faktorer som kan påverka resandet på Arlanda 2020-2030



Sammanfattning

Hur reser vi idag

Vi förflyttar oss just nu mer än någonsin i världen. Inte bara vi svenskar utan över huvud taget. Perioden från slutet av 1900-talet och början av 2000-talet kommer i ett längre perspektiv vara den tid på jordklotet när resandet exploderade. Vi arbetar i internationella företag, köper internationella varor, exporter varor och tjänster allt längre bort samtidigt som vi på vår fritid besöker allt fler och nya resmål i världen. Sammantaget har vi på kort tid fått ett helt nytt mönster och delvis tack vare det under de senaste 10 åren starkt expansiva lågprisflyget som nu är nära sitt maximum och har en mer mogen tillväxt. Stockholms flygplatser hade år 2010 ca 22 miljoner flygresor varav 73 procent är utrikes resor.

Vad bestämmer hur vi fortsätter att förflytta oss globalt

Det som driver tillväxten i världen, både ekonomiskt och befolkningsmässigt, är stora städer. År 2025 beräknas de 600 största städerna ha 25 procent av jordens befolkning. Utvecklingen kommer att driva på förflyttningar till/från och mellan dessa städer. Det är klart tydligt att långdistansflyget, som idag domineras av 39 flygplatser med över 10 000 dagliga långdistansresenärer, även dominerar långdistansflyget efter år 2020. De prognoser som görs av internationella aktörer såsom internationella turistorganisationer (UNWTO), flygorganisationer (IATA, IOCAO) och flygplanstillverkare (Airbus, Boeing) beräknar samtliga att resandet fortsätter att öka men att tillväxttakten kommer att påverkas av dyrare flygbiljetter på grund av stigande priser för drivmedel och att flygsektorn, genom handel med utsläppsrätter och miljöavgifter på flygplatser, betalar en allt större del av sina miljökostnader.

Antaganden om prognos för flygtrafiken

Prognoser för Stockholms tillväxt till år 2030 pekar på att vi kan närma sig 3 miljoner invånare med hela Stockholms flygplatsers upptagningsområde inräknat. Den ökningen kommer inte att skapa tillräckligt hög efterfrågan på flygresor för att nya långdistanslinjer ska startas. Prognoserna för både vilka destinationer vi reser till idag och vilka prioriterade marknader flera aktörer ser framåt överensstämmer med få undantag. Om inget oförutsett rubbar våra önskemål kommer utbudet i stort sett vara detsamma år 2025 som det är idag.

Scenarior som kan påverka utvecklingen

Utifrån innevarande trender, prognoser och global tillväxt har vi utvecklat ett resonemang kring 5 olika scenarier; Lågprisflygets utveckling, största navflygplatserna i Europa, Långlinjenät i Mellanöstern, SAS ställning som dominerande operatör och hur dessa kan påverka Stockholms tillgänglighet till prioriterade marknader.

Den samlade bilden av dessa scenariers ger att det har relativt lite påverkan på utvecklingen för Stockholms internationella tillgänglighet. Största möjligheterna finns i att lågprisflygbolag lyckas med sin nya affärsutveckling till långdistansflyg och/eller att Asiatiska lågprisbolag vill utveckla linjer till Stockholm. Största hotet ligger i en eventuell förlust av SAS (uppköp eller konkurs) som leder till att det inte finns en leverantör till de mest prioriterade marknaderna.

Ett fortsatt arbete med att stärka Stockholms internationella tillgänglighet behöver en stark vision om vad som är en bra internationell tillgänglighet och hur ett antal strategier kan ge Stockholm en position i stark konkurrens med världens växande städer.

1. Nuläge, hur reser vi idag?

1.1 Svenskars resande

Vårt sätt att förflytta oss, besöka nya länder, nya marknader, oavsett anledning, har dramatiskt förändrats de senaste 20 åren. Vi reser mer än någonsin och i allt större utsträckning utomlands samtidigt som antalet utländska besökare är fler än någonsin. Globaliseringen ger tydliga mönster inom en rad olika faktorer som påverkar vilka vi gör affärer med och vem som äger företagen vi är anställda på:

- Antalet anställda i utlandsägda företag har ökat från ca 200 000 år 1990 till ca 600 000 år 2011 som är anställda i över 14 000 företag.
- Antalet anställda i svenska dotterbolag i utlandet har ökat från ca 0,6 miljoner till 1,1 miljoner som är anställda i 2288 företag (koncerner)
- Exportens andel av BNP har ökat från 30 procent år 1990 till 50 procent år 2010
- Importens andel av BNP har ökat från 30 procent år 1990 till 44 procent år 2010

Sammantaget betyder detta för våra resmönster:

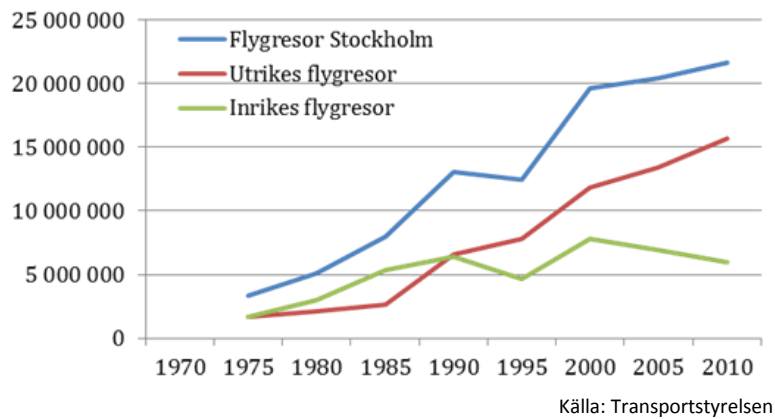
- Att ett besök på huvudkontoret i allt högre utsträckning har blivit en utrikes resa (eller besök från)
- Att våra kundbesök allt oftare görs utanför Sverige
- Att våra inköp allt oftare görs i andra länder

Samtidigt har vårt resande på fritiden också starkt förändrat sig. Vi har generellt fått både mer tid över till resor och mer pengar att spendera på resor samtidigt som utbudet har ökat starkt och dessutom i stark konkurrens och med billiga flygbiljetter. Resultatet är en betydlig förflyttning av den allmänna uppfattningen om utlandsresor som en lyxvara till att vara en del av den livsstil vi har idag med flera utrikes resor per år, ofta båda av privata och arbetsskäl. Med modern teknik och personliga nätverk i stora delar av världen är det vanligt att kombinera anledning till resan med båda privata och arbetsskäl.

Ytterligare en viktig faktor kan läggas till ovanstående varför vi allt oftare rör oss till/från Sverige och det är att vi i allt större utsträckning är födda utanför Sverige. Andelen svenskar födda utomlands har ökat från 9 procent år 1990 till 14 procent år 2008. Om vi dessutom tar med att någon av föräldrarna är född utomlands så är andelen 25 procent år 2008. Som av ett resultat av ovanstående och tillsammans med den kanske vanligaste reseanledningen i världen, hälsa på släkt och vänner, så finns bland dagens utbud på Arlanda två långdistanslinjer direkt till Iran samt Etiopien.

Alla dessa förändringar från år 1990 syns tydligt också i hur antalet flygresor har utvecklats på Stockholms flygplatser och där inrikesflyget har stagnerat på eller strax under 1990 års nivå med antalet utrikes resor fortsätter att öka.

Bild 2. Antalet in- och utrikes flygpassagerare Stockholms flygplatser år 1970 till 2010



1.2 Resor i världen

På samma sätt som resandet har förändrats till/från och inom Sverige så har resandet förändrats över hela världen. Antalet internationella resor över världen har utvecklats kraftigt och UNWTO (FN organet World Tourism Organisation) samlar årligen in information om antalet internationella ankomster (Bild 3).

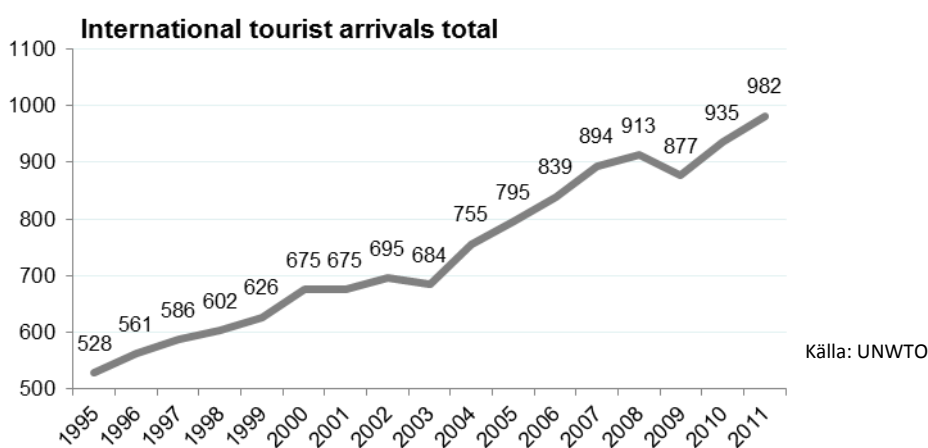
UNWTO har utvecklat en definition på turism för att alla ska mäta volymer och de intäkter som turism genererar på samma sätt:

”Människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften.”

Resandet har under en lång rad år slagit nya rekord och perioden från slutet av 1900-talet och början av 2000-talet kommer i ett längre perspektiv omtalas som den period där resandet exploderade över jorden.

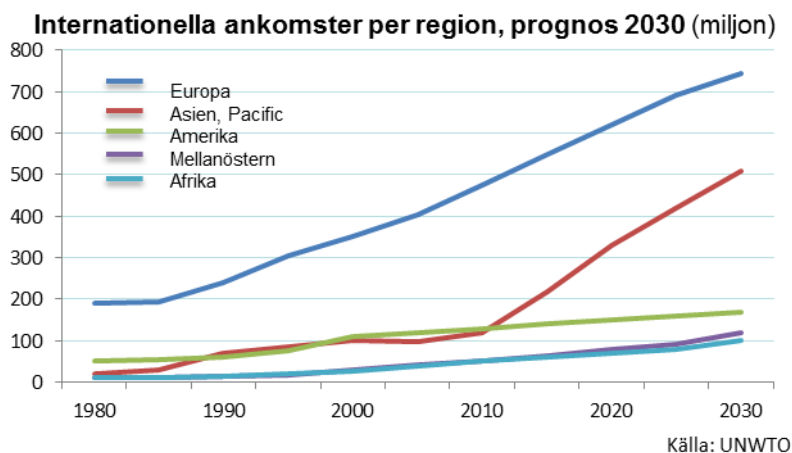
Tillväxttakten har inneburit en fördubbling de senaste 15 åren trots två stora internationella lågkonjunkturer och flera internationella konflikter som tillfälligtvis har bromsat eller till och med stoppat resandet. Inte ens de stora finansiella kriserna vi har haft eller fortfarande har påverkar resandet totalt även om det kan ha vissa regionala eller nationella tillbakagångar. År 2012 förväntas de internationella ankomsterna passera en miljard.

Bild 3. Internationella ankomster i världen 1995 – 2011 (miljoner)



I de prognoser som UNWTO har för utvecklingen fram till år 2030 så är det tydligt att Asien, Mellanöstern, Afrika och Sydamerika kommer att ta allt större andelar av resandet. År 2030 beräknar UNWTO att resandet genererar ca 1,8 miljarder internationella ankomster och att någonstans de närmaste åren så kommer antalet internationella ankomster utanför Europa vara mer än 50 procent för första gången. Europa kommer dock även i ett sådan långt perspektiv som fram till år 2030 fortfarande vara den största regionen för internationella ankomster.

Bild 4. Prognos internationella ankomster år 2030 per region



Den del av världen där resandet ökar mest just nu och beräknas ha den största tillväxten fram till år 2030 är Afrika och Asien generellt och Kina i synnerhet. Resandet till/från och inom Afrika är än så länge på så låga nivåer så att en högre tillväxttakt påverkar världens totala resande ännu på många år.

Tillväxttakten för resor närmar sig också den ekonomiska utvecklingen för respektive region i världen vilket inte har varit fallet tidigare år. Resandet har hittills ökat kraftigare eller mycket kraftigare än den ekonomiska utvecklingen men flera av de faktorer som legat bakom den utvecklingen, som bland annat globaliseringen, håller på att plana ut. Av dessa skäl så pekar UNWTO tydligt på att tillväxttakten nu sjunker över hela världen och inte bara i de mer ekonomiskt mogna områden som till exempel norra Europa.

Tabell 1: Tillväxt i procent per år från 1980 till 2030

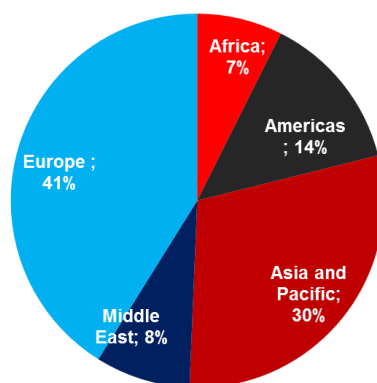
	1980-1995	1995-2010	2010-2020	2020-2030
Africa	6,7	6,7	5,4	4,6
Americas	3,8	2,1	2,9	2,2
Asia and Pacific	8,9	6,3	5,7	4,2
Middle East	4,5	10,5	4,2	4,0
Europe	3,7	3,0	2,7	1,8
World	4,4	3,9	3,8	2,9

Källa: UNWTO

Perioden 1980-1995 samt 1995-2010 har haft höga eller mycket noga genomsnittliga tillväxtsiffror genomgående. Förutom att fler och fler områden i världen närmar sig en mer mogen ekonomisk utveckling med svagare procentuell tillväxt så anger UNWTO ytterligare två skäl till varför tillväxttakten för resor kommer att sjunka något jämfört med tidigare år i sin prognos för år 2030 och det är att en lång era med allt billigare biljetter nu tar slut i och med att:

- Kostnaden för drivmedel kommer fortsätta stiga
- Både infrastrukturhållare och transportbolag kommer allt mer att belasta resenären för de miljökostnader transporten genererar

Bild 5: Respektive regions andel av internationella ankomster år 2030



Källa: UNWTO

1.3 Flygets roll för internationell turism

Det är ingen tvekan om att flyget tar en central roll som en global infrastruktur för att både klara dagens volymer men också den prognostiserade ökningen till 1,8 miljarder internationella ankomster år 2030. Redan 2011 genomfördes 2,8 miljarder flygresor i världen med över 920 flygbolag, 62 000 flygplan och till/från 4 200 flygplatser med internationell trafik.

Flyg tar därmed positionen som det enda trafikslag som klarar uppgiften att tillfredsställa ett allt större behov att ta sig till och mellan världens växande städer. Det är städer och dess ekonomiska utveckling som genererar nytt resande. Redan år 2009 passerade världen den punkt där fler människor i städer än på landsbygden och prognoserna pekar på att detta dessutom förstärks de nästkommande 10-20 åren. Idag bor det 1,5 miljarder människor i de 600 största städerna enligt McKinsey Global Institute (MGI), Urban World, Mapping the economic power of cities, mars 2011. År 2025 beräknas de ha vuxit till två miljarder eller 25 procent av världens befolkning.

Konsekvenserna av denna tillväxt kommer att vara tydlig för flyget. Människors behov att ta sig till/från eller mellan dessa städer kommer att växa betydligt oavsett anledning. De växande behoven skulle kunna delas upp i fyra olika kategorier med i fallande ordning av olika betydelse för flyget:

1. Stad till stad

- Växer kraftigast av både ekonomiska och demografiska skäl och det ekonomiska såväl som det kulturella utbytet mellan dessa städer kommer att accelerera.

2. Landsbygd till större städer

- Arbetspendling, affärsresor, inköp, rekreation. Landsbygden kommer att bli allt mer ekonomiskt beroende av de större städerna.

3. Större städer till landsbygd

- Rekreation, desto mer vi bor i städer så vill vi semestra och röra oss i opåverkad natur. En trend som kommer att passa Sverige som har gott om opåverkad natur som kommer att bli en global bristvara.

4. Landsbygd till landsbygd

- Ett resbehov som har och kommer att fortsätta minska i takt med att den ekonomiska utvecklingen allt snabbare för flyttas till större städer.

Efter en genomgång av städerna i tabell 2, rangordnade efter vilken ekonomisk vikt städerna kommer att ha år 2025, framstår det tydligt att flyg kommer att spela en avgörande roll för tillgängligheten till/från och mellan dessa länder. Avstånden är helt enkelt för långa för något annat trafikslag inom överskådlig tid. Listan domineras av både ”gamla” kända städer från Europa och Nordamerika men har också ett tydligt kinesiskt inslag. Med väldigt få undantag så kommer en resa mellan dessa städer att kunna göras effektivt med något annat än en flygresa.

Tabell 2: De 25 städer med störst ekonomisk betydelse 2025

	GDP 2025
1	New York
2	Tokyo
3	Shanghai
4	London
5	Beijing
6	Los
7	Paris
8	Chicago
9	Rhein-Ruhr
10	Shenzhen
11	Tianjin
12	Dallas
13	Washington DC
14	Houston
15	Sao Paulo
16	Moscow
17	Chongqing
18	Randstad
19	Guangzhou
20	Mexico City
21	Osaka
22	Philadelphia
23	Boston
24	San Francisco
25	Hong Kong

Tabell 3: De 25 städer med högsta ekonomiska tillväxten till 2025

	GDP 2025
1	Shanghai
2	Beijing
3	New York
4	Tianjin
5	Chongqing
6	Shenzhen
7	Guangzhou
8	Nanjing
9	Hangzhou
10	Chengdu
11	Wuhan
12	London
13	Los Angeles
14	Foshan
15	Taipei
16	Delhi
17	Moscow
18	Singapore
19	Sao Paolo
20	Tokyo
21	Shenyang
22	Xi'an
23	Dongguan
24	Mumbai
25	Hong Kong

Tabell 4: De 25 städer med flest invånare 2025

	Population 2025
1	Tokyo
2	Mumbai
3	Shanghai
4	Beijing
5	Delhi
6	Kolkata
7	Dhaka
8	Sao Paolo
9	Mexico City
10	New York
11	Chongqing
12	Karachi
13	Kinshasa
14	London
15	Lagos
16	Cairo
17	Manila
18	Shenzhen
19	Los Angeles
20	Buenos Aires
21	Rio de Janeiro
22	Tianjin
23	Paris
24	Jakarta
25	Istanbul

Källa: McKinsey Global Institute

Med tabell 3 och 4 framstår bilden ännu tydligare vilka de dominerande områden internationellt som inte bara kommer ha den största ekonomiska vikten utan också vilka av dessa som har den högsta tillväxten i både ekonomi och i antalet invånare. I flera fall återfinns samma städer i alla tre tabellerna och i synnerhet Shanghai återfinns i toppen på alla tre. Sammantaget kommer de 600 största städerna växa från ca 1,5 miljarder invånare till ca 2,0 miljarder invånare år 2025, deras andel av den globala ekonomin växer från drygt 50 procent till knappt 60 procent och de kommer att stå för 62 procent av den ekonomiska tillväxten till år 2025.

Även med en utökning av antalet städer med största ekonomiska vikt år 2025 till de 150 största från samma källa (MGI) så blir mönstret detsamma som för topp 25. Städer i Nordamerika, Europa samt Östra Asien dominerar bilden

Bild 6. MGI 150 städer med störst ekonomisk vikt år 2025



Källa: McKinsey Global Institute

Det är först när man utökar listan till de 2000 största städerna som det av Nordamerika, Europa och östra Asien dominerande mönstret bryts till att även omfatta städer i Östra Europa, mellanöstern, Afrika samt Sydamerika.

Bild 7. MGI 600 respektive 2000 största städer år 2025 mätt i folkmängd



Källa: McKinsey Global Institute

Slutsatsen blir att den demografiska utvecklingen och den ekonomiska utvecklingen i världen hänger ihop med mycket få undantag. Städer med starkast ekonomisk tyngd och störst befolkning återfinns inom samma områden i världen. Däremot kan det skilja sig mycket mellan städerna vad gäller köpstyrka per person, åldersdemografi mm.

Utvecklingen av antal flygresor i världen följer den ekonomiska utvecklingen i världens storstäder, vilka generellt hela tiden har haft en starkare ekonomisk utveckling än länder och världen i övrigt. Det är ett faktum i Sverige, Västvärlden och även i starka tillväxtländer att det är stor skillnad på ekonomisk utveckling mätt i BNP mellan storstad och landsbygd. Den utvecklingen har pågått sedan världshandeln och industrialismen tog fart och kommer sannolikt fortsätta lika länge till. Det betyder att vi är mitt i en längre utveckling där resandet mellan olika ekonomiskt starkt växande stora städer fortsätter att öka kraftigt.

Flygplanstillverkarna Boeing och Airbus levererar återkommande långtidsprognoser för utvecklingen av efterfrågan på flyg och därmed också efterfrågan på antal flygplan och vilken storlek på flygplan de ska tillverka de närmaste 20 åren. De är tydliga i sina prognoser på att utvecklingen för flygtrafiken i världen avtecknar utvecklingen av "mega-cities" på flera sätt:

- Långdistansresor har i genomsnitt ökat med i genomsnitt 3,4 procent per år sedan år 2000 jämfört med flygtrafiken generellt som ökat med 2,5 procent per år.
- År 2010 var över 90 procent av all långdistanstrafik koncentrerat till/från och igenom 39 städer

Det vill säga att vi generellt flyger allt längre sträckor och gör det koncentrerat till större städer och större flygplatser.

Med innevarande utveckling för världens städer kommer:

- Antalet flygplatser med över 10 000 dagliga långdistansresenärer öka från 39 till 87 år 2030
- Koncentrationen kommer dock fortfarande vara stark till samma 39 städer som år 2010. De kommer fortfarande ha 85 procent av all långdistanstrafik

Prognoserna visar att efterfrågan på flyg kommer vara koncentrerad till samma områden, samma större orter och till samma flygplatser som idag. De tillkommande flygplatserna med över 10 000 dagliga långdistansresor kommer därför att främst utveckla linjer till de första 39.

Bild 8. 87 städer i världen med mer än 10 000 dagliga långdistansresenärer

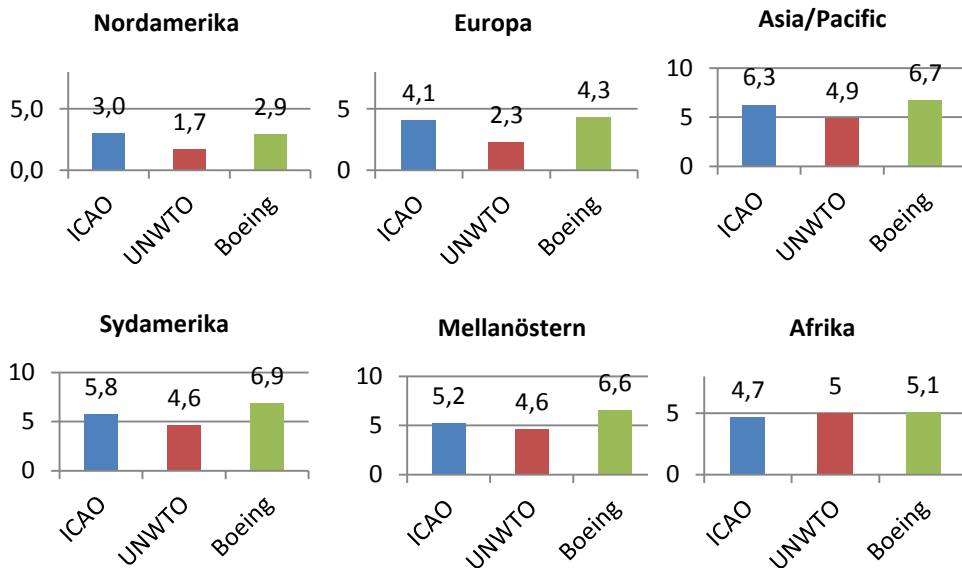


* Long haul traffic: flight distance >2,000nm, excl. domestic traffic

Source: Airbus

Jämförelse av prognoser mellan ICAO (International Civil Air Organisation) UNWTO, United Nations World Tourism Organisation) och flygplanstillverkaren Boeings prognoser för flygresor i olika delar av världen

Bild 9. Genomsnittlig procentuell tillväxt av flygpassagerare till år 2030 per region



Källa: ICAO, UNWTO, Boeing

1.4 Flyget i Europa

De 10 största flygplatserna i Europa hade tillsammans 467 miljoner flygresor år 2011 vilket var en uppgång med 7,2 procent jämfört med 2010 (Tabell 5). Den genomsnittliga ökningen för hela Europa var 7,3 procent. De Nordiska flygplatserna, rangordnade i storlek i Europa, Köpenhamn (16), Oslo (19, Stockholm-Arlanda (23) samt Helsingfors (29) hade tillsammans 77 miljoner resor år 2011 vilket är en uppgång med 10,4% jämfört med 2010. I jämförelse med omvärldens flygtrafik ökar resandet mer i Europa på grund av att luftrummet över stora delar av Europa stängdes under april/maj år 2010.

Uppgången på de största flygplatserna i Europa visar ingen avmattning på grund av kapacitetsbrist på landningstillfällen (Slots) eller terminalbrist. De största städernas fortsatta tillväxt kommer att vara beroende på att existerande flygplatsers kapacitet kan utnyttjas så långt som möjligt men det kommer att behövas ny kapacitet. De flesta större metropolerna som till exempel London och Paris löser detta idag med att ha fler flygplatser. I Stor-London öppnade nyligen en sjätte flygplats under prefixet LON (London Southend Airport)

Tabell 5. Europas samt Nordens största flygplatser efter totalt antal resenärer år 2011.

Rank	Code	Airport	2011	2010	% change
1	LHR	LONDON, GB (LHR)	69 433 565	65 884 143	5,4%
2	CDG	PARIS, FR (CDG)	60 970 551	58 166 563	4,8%
3	FRA	FRANKFURT, DE (FRA)	56 436 255	53 009 221	6,5%
4	AMS	AMSTERDAM, NL (AMS)	49 754 910	45 211 749	10,0%
5	MAD	MADRID, ES (MAD)	49 644 302	49 842 726	-0,4%
6	MUC	MUNICH, DE (MUC)	37 763 701	34 721 605	8,8%
7	FCO	ROME, IT (FCO)	37 651 222	36 227 778	3,9%
8	IST	ISTANBUL, TR (IST)	37 398 221	32 165 817	16,3%
9	BCN	BARCELONA, ES (BCN)	34 387 597	29 197 135	17,8%
10	LGW	LONDON, GB (LGW)	33 668 048	31 378 644	7,3%
16	CPH	COPENHAGEN, DK (CPH)	22 673 477	21 452 464	5,7%
19	OSL	OSLO, NO (OSL)	21 092 873	19 091 113	10,5%
23	ARN	STOCKHOLM, SE (ARN)	19 088 363	16 988 614	12,4%
29	HEL	HELSINKI, FI (HEL)	14 851 675	12 866 036	15,4%

Europa top 10	
2011	2010
467 108 372	435 805 381
11 vs 10 %	7,2%

Norden	
2011	2010
77 706 388	70 398 227
11 vs 10 %	10,4%

Källa: Airline network and news analysis

De största flygplatserna i Europa förväntas vara desamma över de närmaste 20 åren. Möjligen att inbördes rangordning kan förändras på grund av rena kapacitetsproblem som gör att "andra-flygplatsen" i London (London 6 flygplatser), Paris eller Frankfurt tar en större andel av tillväxten.

Efterfrågan kommer att vara hög att ta sig till och mellan dessa större städer även inom Europa men framför allt så kommer det största flygplatserna fortfarande vara drivande för långdistansflyg. Både på grund av att de har de största upptagningsområdena men också för att de kommer att vara drivande i den ekonomiska globala utvecklingen. Det betyder att perifera städer med liten andel eller inget långdistansflyg kommer att vara beroende av goda förbindelser till dessa nav för att ha en global tillgänglighet.

Vid en jämförelse mellan antalet invånare i de största Europeiska storstäderna och antalet flygresenärer som samtliga flygplatser inom upptagningsområdet genererar får vi en tydlig bild av att storleken har betydelse. Det verkar finnas en faktor som säger att stadens totala antal invånare (till exempel stor-London) går att multiplicera med ca 9-10 och för att ta fram det antal flygresor som området genererar. I Jämförelsen på tabell 6 har samtliga flygplatser i upptagningsområdet använts. För Stockholms del innebär det att det totala antalet passagerare på flygplatserna Arlanda, Bromma, Skavsta samt Västerås har slagits samman till 24 miljoner för år 2011.

De gånger som antalet flygresor avviker från det mönstret så finns det uppenbara förklaringar. Som till exempel för Amsterdam och Helsingfors som både är utpräglade navflygplatser med mycket hög transferandel.

Tabell 6. Antalet flygpassagerare, invånare och flygpass per invånare i storstadsområden år 2011

	Flygpass.	Invånare	Flyg/invånare
London	121 148 390	13 000 000	9
Paris	88 109 627	11 000 000	8
Amsterdam	49 754 910	2 200 000	23
Madrid	49 644 302	6 000 000	8
Munich	37 763 701	2 500 000	15
Rom	37 651 222	2 800 000	13
Istanbul	37 398 221	13 600 000	3
Barcelona	34 387 597	3 000 000	11
Zurich	24 283 941	1 300 000	19
Stockholm	23 967 204	2 400 000	10
Copenhagen	22 673 477	2 500 000	9
Oslo	21 092 873	1 200 000	18
Helsingfors	14 851 675	600 000	25

Källa: ANNA, Landstinget Stockholm, Razormind

Det betyder att om en stad/flygplats inte har haft ett flygbolag som lyckats nyscha ett starkt utbud (KLM, Finnair, Swissair) eller har kompletterande stark inrikestrafik (Oslo) verkar det finns ett starkt samband med hur mycket flygtrafiken kan utvecklas på stadens flygplatser.

Den storstad i Europa som genererar minst antal flygresor per invånare är idag Istanbul. Med ett starkt expansivt flygbolag och hög ekonomisk utveckling kan därför flygplatsen komma att stiga kraftigt av båda dessa anledningar men också på grund av geografiska orsaker som länk mellan Europa och Mellanöstern. Oslo har en hög andel passagerare per invånare mycket tack vare dess starka inrikestrafik.

Nordens flygplatser har haft en starkare utveckling än det Europeiska genomsnittet som resultat en betydligt starkare konjunktur under den finansiella oro och kris som flera länder idag tydligt påverkas av. Madrid samt Rom är två flygplatser som har en klart sämre utveckling samtidigt som flera andra visar en kraftig återhämtning från år 2010. Med finansiell oro och de åtgärder som många länder tvingas genomföra så kommer kortsiktigt flera av de större flygplatserna i Södra Europa fortsätta ha en sämre utveckling än Norra Europa och än Nordens flygplatser i synnerhet.

Bild 10. BNP-utveckling EMU och Nordiska länder i procent jmf 2010

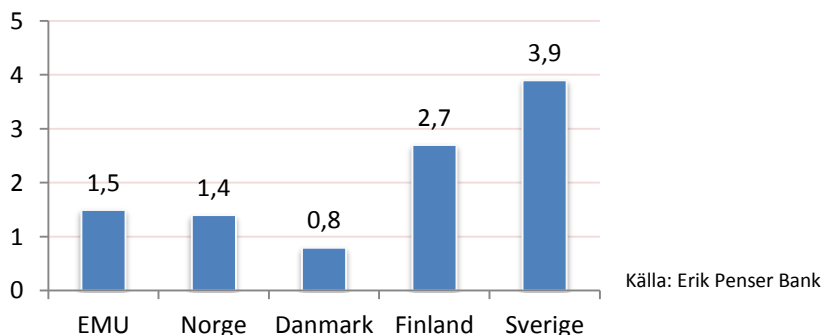
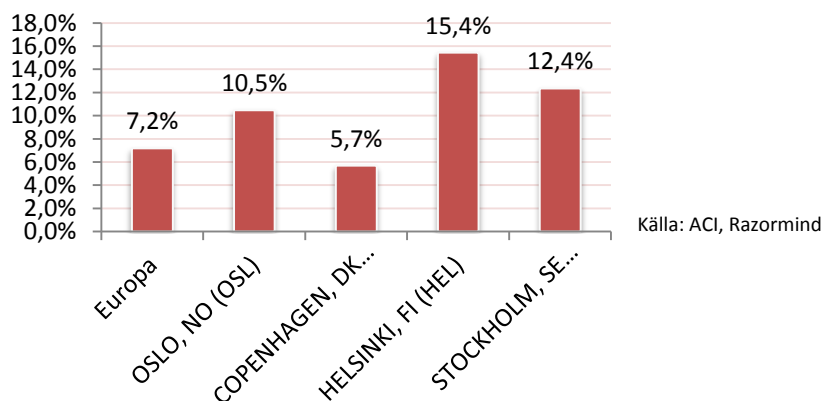


Bild 11. Utvecklingen flygplatser mellan 2011 och 2010 i procent



De 20 största flygbolagen i Europa har tillsammans 542 miljoner flygresor. Den genomsnittliga ökningen mellan år 2010 och år 2011 var 7 procent precis som flyget totalt i Europa. I jämförelse mellan 2010 och år 2011 är tillväxttakten mellan lågprisflygbolag och övriga flygbolag utjämnad. Det finns tendenser till att det blir allt svårare för lågprisflygbolag att hitta nya marknader vilket antyder att även denna marknad börjar nå en mognadsnivå inom Europa.

Tabell 7. Antalet passagerare Europas 20 största flygbolag 2011.

Rank	Airline	Pax 2011	vly
1	Ryanair	76 430 000	5,1%
2	Lufthansa	62 979 554	11,2%
3	easyJet	55 471 760	11,6%
4	Air France	49 733 319	5,9%
5	airberlin	35 300 209	1,2%
6	British Airways	34 031 356	11,6%
7	Turkish Airlines	31 510 309	11,3%
8	KLM	25 066 010	10,0%
9	Alitalia	24 637 726	5,5%
10	SAS	22 911 034	6,4%
11	Iberia	17 187 005	-12,4%
12	Norwegian	15 698 183	20,5%
13	Swiss	15 162 620	8,1%
14	Aeroflot	14 173 800	25,6%
15	Vueling	12 315 937	11,6%
16	Thomson Airways	11 046 156	-19,3%
17	Austrian Airlines	10 271 157	5,0%
18	Aer Lingus	9 833 000	0,8%
19	TAP Portugal	9 791 149	8,4%
20	Transaero	8 453 371	27,2%
Summa Top 20:		524 miljoner resor	

Det är stor skillnad mellan olika flygbolag beroende på hemmamarknadens påverkan från en pågående finansiella oron i Europa och ett kraftigt ändrat konsumentbeteende i vissa länder. Till exempel i England har många av charterbolagen fått stora problem efter att konsumtionen av billig charter har bromsats upp till förmån för annat resande eller inget resande alls. Anmärkande är att tre av de fem största flygbolagen i Europa nu är rena lågprisflygbolag. Av de sex lågprisbolagen på listan existerade endast en i början av 2000-talet.

1.5 Lågprisflyget i Europa

Det är inte bara de sex lågprisflygbolagen på topp 20 listan (Tabell 7.) som kommit till sedan år 2000. Mer än 100 nya flygbolag på tio år enbart i Europa som på ett eller annat sätt kallar sig eller vill vara en del av den växande marknaden som genereras av låga priser.

Bild 12. Antalet nya lågprisflygbolag i Europa mellan år 2000 och 2010

Lågprisflygbolag år 2000

Lågprisflygbolag år 2010

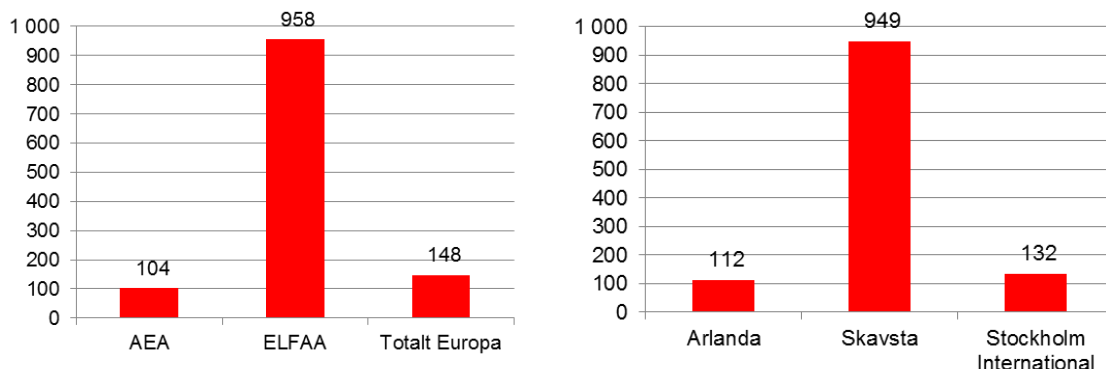


Källa: Razormind

Flera av flygbolagen har eller kan komma att försvinna från listan ovan men hittills under de senaste åren så har det startats fler nya flygbolag än vad det har försvunnit och de flygbolag som har startat, har valt att marknadsföra sig som lågprisflygbolag.

Ingen annan förekomst inom den moderna flygindustrin har på så kort tid förändrat vår konsumtion av utlandsresor som lågprisflyget. De allra flesta gamla "traditionella" flygbolag har fler flygpassagerare idag än vad de hade under 1990-talet precis som många nationella flygplatserna och även de som inte har eller har en mycket låg andel av lågprisflyg. Det är därför tydligt att de nya flygbolagen har tagit inte marknadsandelar genom att flytta passagerarna från sina gamla flygbolag och/eller sin gamla flygplats. Lågprisflyget har fått oss att resa en eller flera gånger till.

Bild 13-14. Flyg i Europa jmf Stockholms flygplatser, index vs år 2000

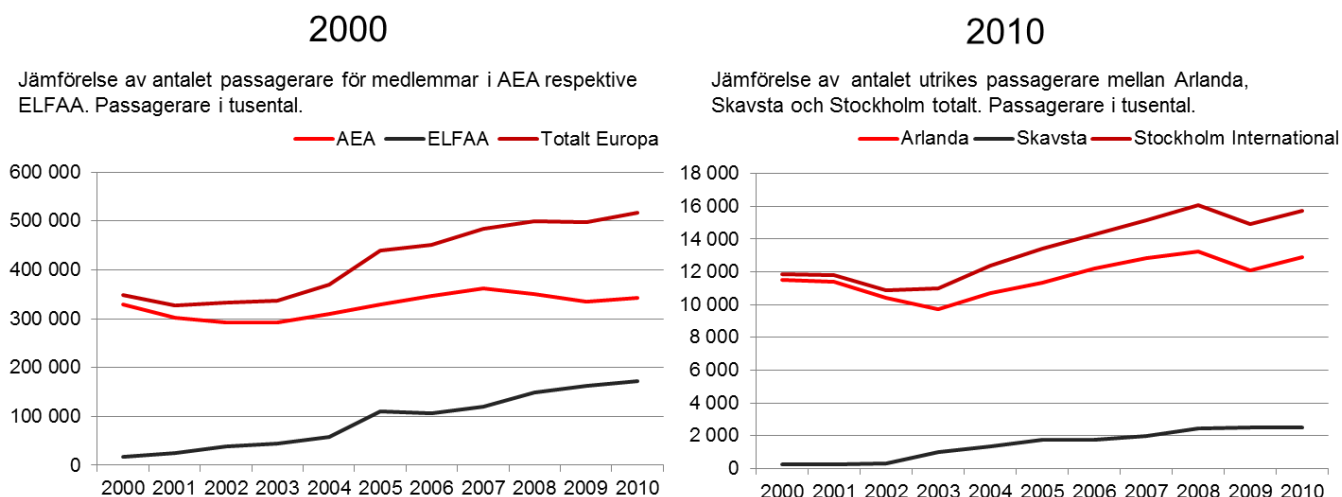


Källa: AEA, ELFAA, Tarnsportstyrelsen, Razormind

Det är däremot tydligt att det är lågprisflyget som har stått för hela tillväxten de sista 10 åren i Europa och även en stor del av tillväxten till och från Stockholm. Med de sista två årens expansion från Norwegian på Arlanda flygplats efter år 2010 så blir bilden ännu tydligare. Medlemmarna i Association of European Airlines (AEA) ökade med endast fyra procent på tio år medan lågprisflygbolagens European Low Fare Airlines Association (ELFAA) nära tiodubblade sin passagerarvolym.

Totalt har resandet i Europa ökat med knappt 50 procent de senaste tio åren att jämföra med Stockholms totala internationella resande som ökat med 32 procent. I Stockholm flygplatser ingår Arlanda, Skavsta, Bromma och Västerås flygplatser.

Bild 15-16. Utvecklingen flygpasagerare år 2000-2010 i Europa och Stockholm

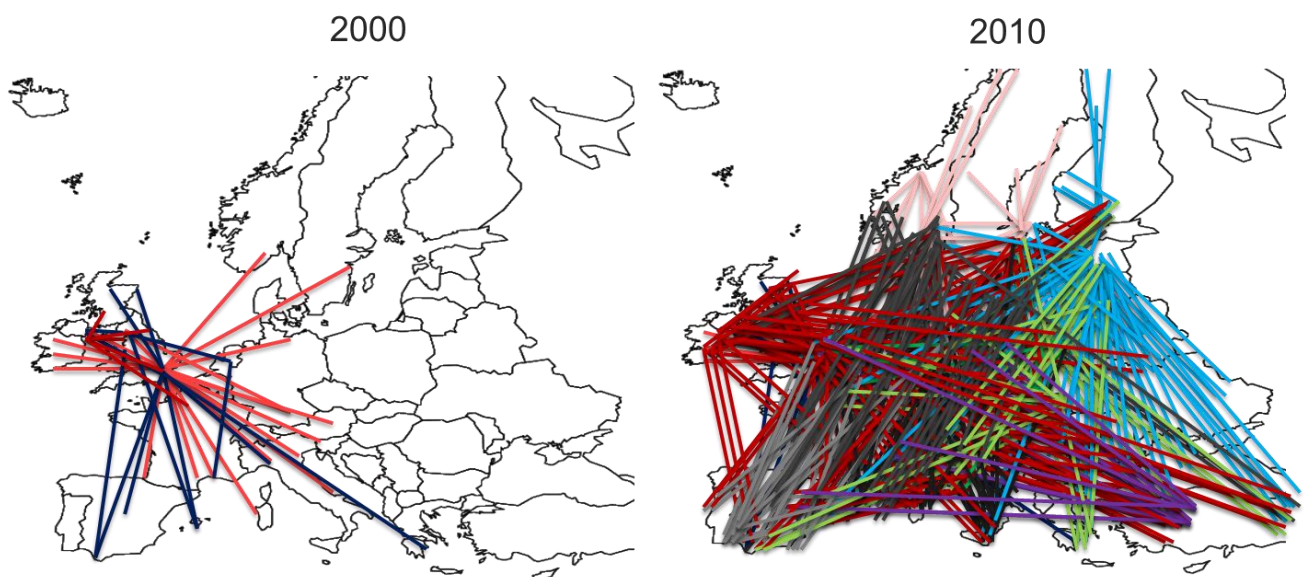


Källa: AEA, ELFAA, Tarnsportstyrelsen, Razormind

Med hjälp av lågprisflyget har antalet passagerare ökat i Europa och Stockholm sedan år 2000. Antalet passagerare i Europa (AEA + ELFAA sammantaget) översteg 500 miljoner år 2010. Antalet utrikes resenärer till och från Stockholms flygplatser är knappt 16 miljoner år 2010.

Resultatet av denna snabba utveckling av antalet flygbolag och antalet lågprisresor är ett numera starkt linjenät från alla Europas hörn till de centralare delarna av Europa (och ibland lite mindre centrala) och 1000-tals nya linjer. De senaste fem åren har expansionen varit kraftigast i östra Europa och med flygbolag som har sin bas i östra Europa.

Bild 17. Lågprisflygets utbredning i Europa mellan år 2000 och år 2010

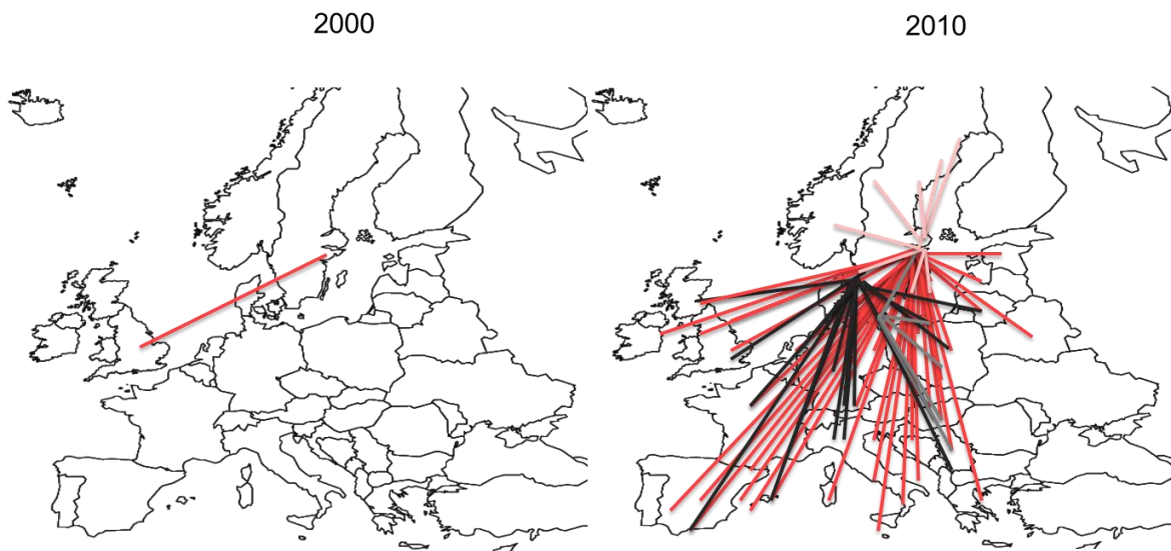


Källa: Razormind

Att expansionen nu de sista två åren kan ha bromsats upp är inte bara konjunkturpåverkan utan också för att det inte finns så många nya marknader att expandera till eller från. Ett ytterligare tecken på detta är att till exempel Ryanair inte längre bara öppnar en linje i taget. Det finns helt enkelt inte så stora marknader kvar att upptäcka så att det kan sysselsätta ett flygplan med tillhörande besättningar så att det utnyttjas maximalt under ett år med minst 320 000 passagerare vilket i sin tur kräver att planet har minst tre tur- och retur i Europa per dygn. För att nå upp till de volymerna och utnyttja planet på det sättet kräver oftast lanseringen av 3-8 destinationer samtidigt. Och de kan dessutom vara helt olika mellan sommar och vinter.

I Sverige har expansionen av lågprisflyg i stort sett bestått av Ryanairs trafik och utveckling från Stockholm-Skavsta och från Göteborg City Airport. År 2000 fanns endast en lågprislinje från Sverige och det var mellan Stockholm-Skavsta och London Stansted. Nu har 50 nya linjer till och från Sverige har tillkommit och många är helt nya destinationer och områden som tidigare inte har haft tillgänglighet till Sverige.

Bild 18. Lågprisflygets utbredning till/från Sverige mellan år 2000 och 2010



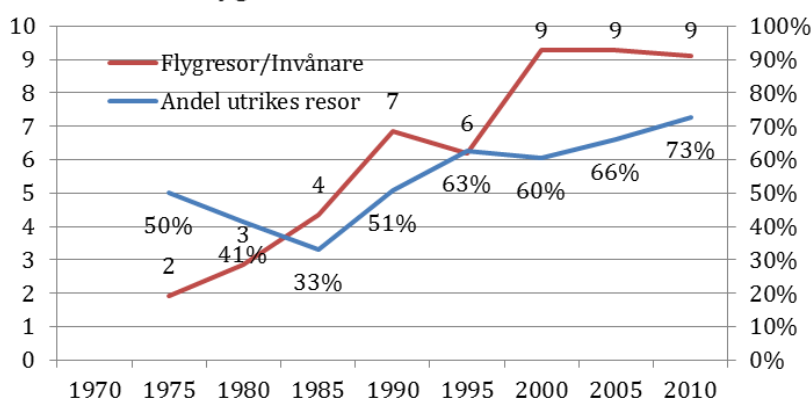
Källa: Razormind

Och omvänt, vi svenskar har fått tillgång till en mängd städer i Europa vi inte har haft tillgänglighet till och dessutom till ett pris som aldrig tidigare har varit möjligt. Resultatet är naturligtvis att vi allt oftare befinner oss utomlands och av både privata skäl såsom av affärsmässiga skäl när varken tidtabell eller pris är så särskilt stort hinder. Men de vanligaste resmålen för oss i Europa stannar, med få undantag, fortfarande vid att vara de största städerna med den starkaste ekonomiska utvecklingen.

1.6 Flygets utveckling Stockholm

Som beskrevs i kapitlets första del om våra resor så har vi svenskar förflyttat allt mer av våra resor inom Sverige till resor till och från Sverige. Hur ofta vi reser utomlands har dramatiskt förändrats sig sedan 1970 talet och de sista åren så har tillväxten planat ut till att växa i samklang med utvecklingen av stor-Stockholms invånarantal. Av bild 19 framgår att de första tio åren på 2000-talet så genererar Stor-Stockholms invånare nio utrikes flygresor per invånare på Stockholms flygplatser.

Bild 19. Antalet flygresor per invånare stor-Stockholms flygplatser samt andelen utrikes flygresor av totalt mellan år 1970 till år 2010

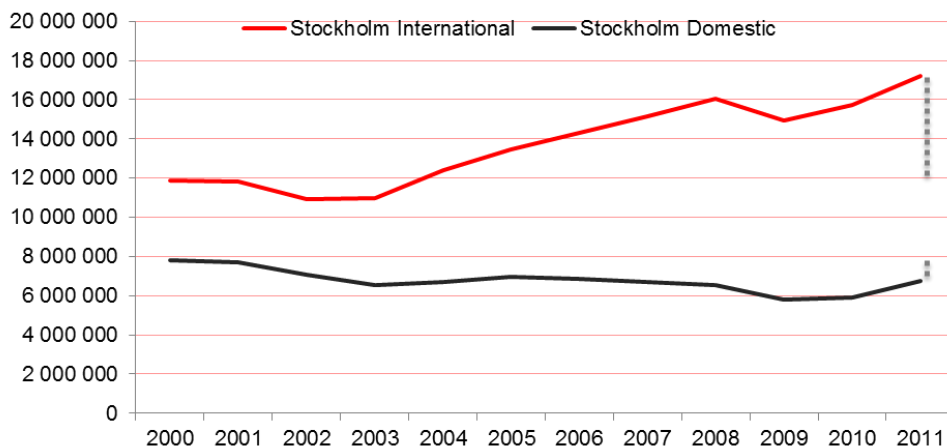


Källa: Stockholms Landsting, Transportstyrelsen, Razormind

1975 var utrikesflyg 50 procent av antalet flygresor i Sverige men andelen sjunker snabbt under åren fram till och med år 1985. Från år 1990 är över hälften av allt flygresande i Sverige en utrikesresa och år 2011 var andelen 73 procent.

Resultatet är nya passagerarrekorde både för Stockholms flygplatser totalt med över 24 miljoner flygresor och för Arlanda flygplats som för första gången passerade 19 miljoner resor år 2011.

Bild 20. In- och utrikes passagerare på Stockholms flygplatser år 2000-2010



Källa: Transportstyrelsen

Sammanlagd tillväxt år 2011 jämfört med 2010 är 11 procent och mot år 2000 är 22 procent. Sammanlagd ökning av antalet passagerare mellan år 2000 och år 2011 är 4,3 miljoner. Hela den ökningen och lite till består av utrikes resor som under perioden ökat med 5,4 miljoner passagerare. Det vill säga inrikesflyget har minskat med 14 procent under perioden.

1.7 Ökade kostnader för flygresor

UNWTO konstaterade i sin långtidsprognos för år 2030 att en lång era med ständigt billigare biljettpriser nu sannolikt nått sitt slut och från och med nu kommer bli allt dyrare att förflytta sig, oavsett trafikslag. Skälet till detta är att kostnaden för drivmedel kommer att bli allt högre. För flygbolagen slår detta omedelbart igenom eftersom kostnader för drivmedel redan idag är det enskilt största kostnadsslaget med ca 15-25% av rörelsekostnaden beroende på flygplansflotta och linjenät. Utöver detta så har handel med utsläppsrätter även omfattat flyg till/från och inom EU från och med 2012. Genomslaget i biljettpriser för att kompensera utsläppsrätterna är än så länge relativt blygsamma 5-10 kronor per enkelresa men kan komma att stiga allt efter som kraven skärps. Det som kommer till viss del motverka kostnadsgenomslagen för både bränsle och utsläppsrätter är allt effektivare flygplansmotorer, lättare flygplan och högre effektivitet (cabinfactor).

Ytterligare en kostnad som kommer att slå igenom är att infrastrukturhållare (flygplatser) i allt högre grad kommer att höja avgifter för att betala för sektorns miljöpåverkan både i luft och på mark.

I vilken takt dessa avgifter kommer och storleken på dem kommer att variera. De kommer att ge flera engångseffekter och tillfälliga inbromsningar av utvecklingen men i det längre perspektivet har de endast en mindre effekt på det totala resandet.

1.8 Slutsatser kring utvecklingen

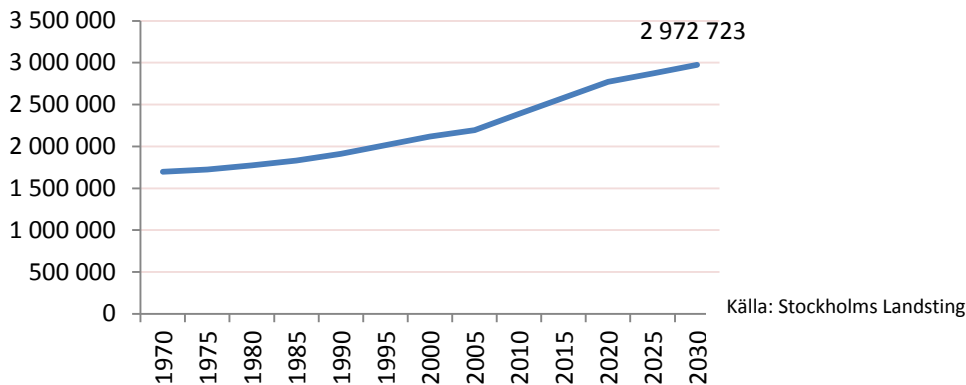
- Resandet i världen kommer att fortsätta öka men i lugnare takt
- Resande ökar kraftigast i andra delar av världen men Europa kommer att vara den största marknaden för internationell turism år 2030
- Det är de befolkningsmässigt största och ekonomiskt tyngsta städerna i världen som kommer att utvecklas snabbast och därmed också flyget till/från och mellan dem
- Det kommer att bli allt dyrare att resa vilket kommer att påverka ekonomin för många flygbolag
- De stora flygplatserna i Europa har fortfarande en god tillväxt
- Flygplatserna i Norden och Stockholm har samma eller till och med bättre tillväxt senaste åren jämfört med Europa
- Marknadstillväxten för nya lågprisbolag och marknader börjar närma sig en mättnadsnivå
- Stockholms flygplatser har nått en mättnadsnivå som gör att den nu växer med ökningen av invånare och den ekonomiska styrkan inom upptagningsområdet
- Det kommer att bli allt dyrare flygbiljetter i takt med att drivmedelspriset ökar och att flyget betalar en allt större andel av sin miljöpåverkan

2. Antaganden om utveckling av internationell flygtrafik till och från Stockholm

2.1 Stockholms befolkningsökning

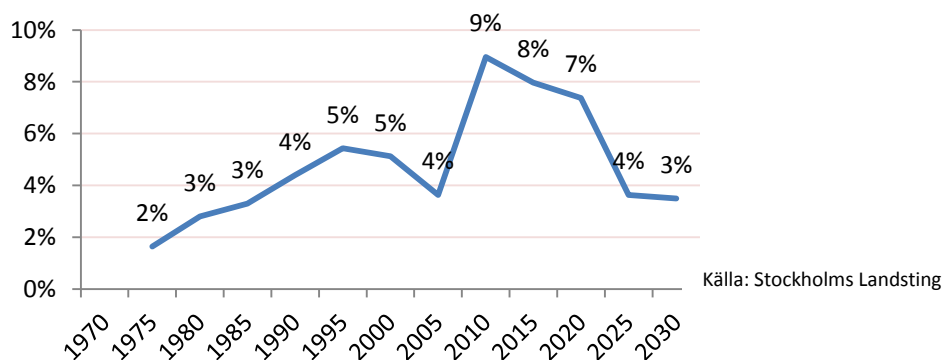
Med antaganden om att flyg till Stockholms flygplatser fortsätter att utvecklas i takt med befolkningsutvecklingen kommer vi få en stark utveckling fram till år 2030. Prognoserna för upptagningsområdets invånare (Stockholm + Uppsala) pekar på att de närmaste tio åren har en tillväxt som ger att ca tre miljoner invånare år 2030 bor i området.

Bild 21. Prognos antalet invånare Stockholm och Uppsalas invånare till år 2030



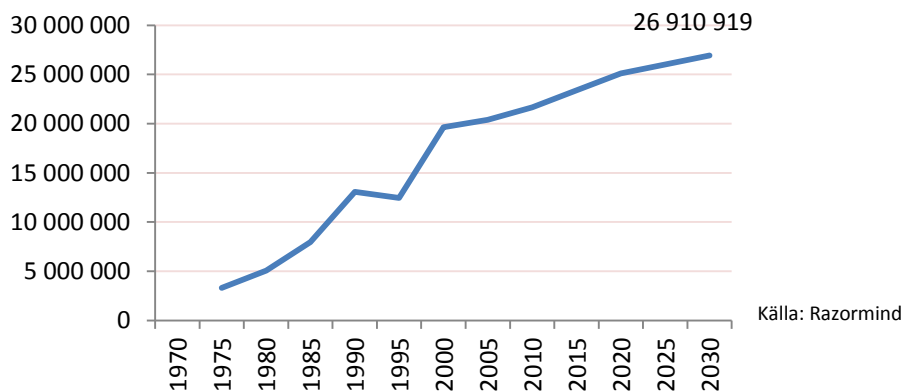
Med denna tillväxt befinner Stockholm därmed i en period med högre tillväxt av antalet invånare kommande tio år vartefter tillväxten beräknas återgå till en låg tillväxttakt efter år 2020.

Bild 22. Prognos tillväxt av invånare i Stockholm + Uppsala till år 2030



Sammantaget betyder detta att vi kommer att ha minst 600 000 nya invånare inom Stockholms flygplatsers upptagningsområde år 2030 och då har vi inte räknat med eventuell tillväxt i övriga Mälardalen eller söder om Stockholm. Om invånarna fortsätter att generera lika mycket resor som idag, genom både sina egna resor eller besökare till området, kommer Stockholms flygplatser ha ca 27 miljoner flygresor år 2030.

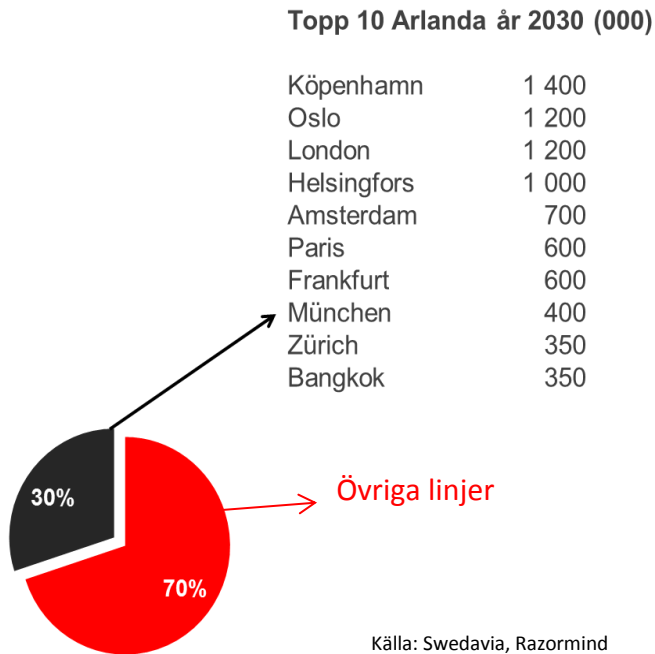
Bild 23. Prognos antalet passagerare Stockholms flygplatser år 2030 baserat på att Stockholms invånarantal fortsätter att generera minst 9 resor per år



Enligt denna prognos skulle Stockholms flygplatser ha ca fem miljoner fler flygresenärer till år 2030 än vad de hade år 2010 vilket också innebär en ganska låg tillväxt av flygresor. Endast 250 000 nya flygresor per år är mindre än vad till exempel Ryanair behöver för att sysselsätta ett nytt flygplan med enligt dagens trafikmönster.

Med den tillväxten, och ett antagande om att 80 procent av den nya volymen av flygresor hamnar på Arlanda, kommer det inte finnas utrymme för någon stor expansion av nya flyglinjer som ändrar dagens trafikmönster på Arlanda. En topplista på vanligaste flygresan på Arlanda år 2030 skulle se ut som idag.

Bild 24. Vanligaste flygresan från Arlanda år 2030



Vi kan göra antagandet att det är utrikes resor som står för hela ökningen fram till år 2030 och att ökningen kommer att fördela sig till 30 procent på dagens trafiktunga linjer (bild 24) medan 70 procent av ökningen fördelar sig på mindre och eventuellt nyöppnade linjer. Som framgår av Arlandas mest efterfrågade linjer så har de mindre linjerna ca 350 000 årspassagerare vilket knappt räcker till en ny destination. Det vill säga med innevarande efterfrågan så måste varje ny flygplansindivid ett flygbolag införskaffar med bas på Arlanda kunna flyga på minst två destinationer och upp till sex för att få ett tillräckligt starkt kundunderlag samt bra utnyttjande av flygplan och personal.

2.2 Prioriterade internationella marknader

Tre aktörer som har en utblick på hur dagens efterfrågan för internationella resor och om ett trafikmönster kan förändras är:

Exportrådet

- Vilka köper våra varor och vilka kunder behöver vi besöka
- Prioriterade marknader är: Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Nederländerna, Storbritannien, Frankrike, USA, Kina, Belgien

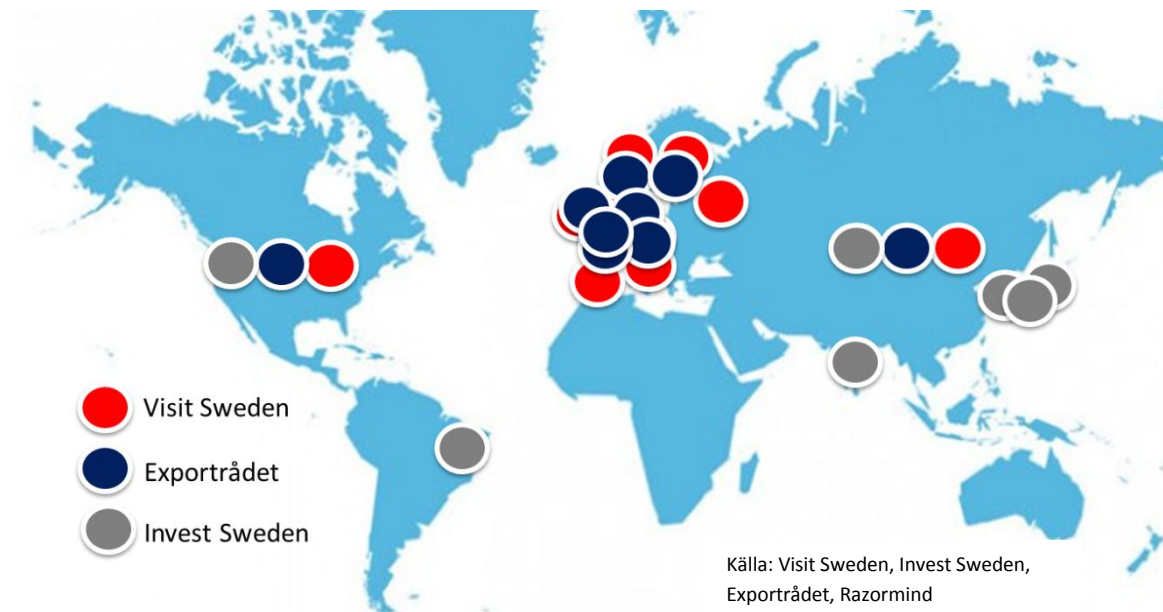
Invest Sweden

- Befintliga och potentiella investerare
- Prioriterade marknader är: Kina, Japan, Sydkorea, Taiwan, Indien, USA och i förlängningen Brasilien.

Visit Sweden

- Befintliga och potentiella utländska besökare
- Prioriterade marknader är: Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Nederländerna, Storbritannien, Ryssland, Frankrike, Italien, Spanien, USA, Kina

Bild 25. Prioriterade internationella marknader för Exportrådet, Invest Sweden samt Visit Sweden



Det mönster som framträder ger en tydlig bild av att det i stort är ett antal Nordiska och Europeiska marknader som alla aktörer pekar ut men också Nordamerika och Asien. Det som avviker är att Invest Sweden pekar ut Brasilien och Indien som framtida potentiella investerare i Sverige. Mönstret är dock väldigt lik den bild av efterfrågan vi ser idag.

2.3 Slutsatser kring prognosen

- Upptagningsområdet till Stockholms flygplatser växer men inte tillräckligt för att det ska med automatik skapas nya linjer
- De viktigaste aktörernas prioriterade marknader visar inte någon avgörande skillnad från dagens efterfrågan
- Slutsatsen är att om inget inträffar kommer vi få ”more of same” Det vill säga att det är fortfarande kortdistanslinjer som är det dominerande utbudet på samtliga Stockholms flygplatser och de linjer som idag är de vanligaste kommer fortsätta vara det även på 2020-talet

Utifrån dessa slutstaser kring både utvecklingen idag och en enklare prognos framåt i tiden har vi valt att beskriva fem olika scenarier som kan påverka efterfrågan eller utbudet så att det förändrar förutsättningarna för Stockholms flygplatser.

- 4a. Lågprisflygets utveckling
- 4b. Utvecklingen för de största navflygplatserna i Europa
- 4c. Utveckling av starkt växande långlinjenät i mellanöstern
- 4d. SAS Ställning som dominerande operatör
- 4e. Hur Stockholms tillgänglighet till prioriterade marknader påverkas

3. Scenarier som kan påverka utvecklingen

3.1 Lågprisflygets utveckling

Utbredningen av lågprisflyget i Europa har varit expansiv under hela 2000-talet och vi har sedan tidigare konstaterat att marknaden för lågprisflyg kan ha nått en mer mogen tillväxttakt. De senaste 5 åren har expansionen varit kraftigast i östra Europa och därmed så har lågprisflyg täckt det mest befolkade områdena i Europa. Skandinavien tillhör en av de marknader i Europa som utvecklats starkast med lågprisflyg.

Med den typ av flygplan som lågprisflygbolagen har expanderat i Europa krävs det att det är mellan 300 000 till 350 000 passagerare per flygplan för att nå tillräcklig kundmassa till ett lågt pris. För att nå den kundmassan behöver flygplanet hinna med tre rundturer per dag i 365 dagar med minst 85 procent kabinfaktor. Det är av den anledningen som antal nya linjer börjar närma sig sitt slut och lågprisbolagen närmar sig sitt maximum i linjespridning inom Europa. Nästa generations flygplan kan komma ändra på detta!

Kort utblick 2020

Nästa generation flygplan med stora leveranser från och med 2013 kan skapa nya förutsättningar för nya destinationer utanför Europa med betydligt lägre priser än idag. Flygplanstyper som till exempel Boeings nya Dreamliner har driftskostnader som understiger dagens moderna flygplanstyper. Däremot så gör långdistansflygningarna att tiden för en tur och retur sänker utnyttjandet per flygplansindivid. Trots mer stolar (291 jmf ca 160-180 idag) och sannolikt en kabinfaktor på över 90 procent kommer det behövas en snittintäkt som är ca 50 procent över det som idag är möjligt på kortdistans i Europa. Sammantaget är detta en helt ny risk som lågprisbolagen nu tar och med delvis okänd affärsmodell.

Mönstret kommer att vara, precis som Ryanair startade lågprisflyg till/från England, att först starta på marknader där efterfrågan redan är som störst. De första marknaderna är sannolikt USAs östkust, Kina, Indien och mellanöstern. Möjligen på alternativa flygplatser eller destinationer för att inte direkt konkurrera med existerande trafik och etablerade bolag. Dessutom för att kunna dra nytta av olika flygplatsers vilja till att dra till sig nya långlinjer.

Utmaningarna för långdistanslågprisflyg kommer att vara:

- Svårare att få marknaden att flyga en gång till. Risken är stor att man kannibaliserar på egen kortdistansmarknad
- Högre grad än tidigare konkurrera med etablerad trafik
- Svårare att bara vara borta en helg. Minskar potentialen betydligt
- Det kommer inte finnas biljettpriser som uppfattas som nära på gratis (från 9 kronor) som var fallet för tio år sedan när första vågen startade för lågprisbolagen

En möjlighet kommer att vara att vi kan få se helt nya asiatiska lågprisflyg med aggressiva expansionsplaner till Europa.

Lång utblick 2030

Långdistans och lågprisflyg är en svår kombination eftersom långdistansflyg ännu har färre rörelser, färre resenärer och gör det svårare att få ett högt utnyttjande av personal, flygplan och andra fasta kostnader. Det kommer att kräva en ny teknikutveckling likt den vi står inför nu men med snabbare flygplan. I takt med att fler städer växer både ekonomiskt och befolkningsmässigt kommer det att etableras fler linjer till städer som idag inte har långdistansflyg alls.

3.2 Utveckling för de största naven i Europa

Flygtrafiken på de största flygplatserna i Europa växer fortfarande kraftigt trots trängsel och köer. Hittills har ökad efterfrågan mötts med allt större flygplan och bättre utnyttjande av befintlig kapacitet. Trafikökningar till de största metropolerna i Europa har dessutom skett genom en eller fler kompletterande flygplatser. Stor-London räknar idag med sex flygplatser.

Kort utblick 2020

De stora metropolerna med störst ekonomisk utveckling och störst befolkning kommer att fortsätta växa kraftigt. Därför måste Europas hubbar tillföras ny kapacitet i både nya landningsbanor och terminaler. I synnerhet London Heathrow men även i München är problemen prekära. Att hantera flygplatser med över 50 miljoner passagerare är redan idag en stor utmaning. Därmed kommer sekundära flygplatser kring storstäder få ökad betydelse och i en förlängning även större städer inom tågavstånd till London, Paris, München, Frankfurt osv.

Utmaningarna för Europas största städer kommer vara att behålla sin plats för långdistansflyg tillsammans med ett kortare linjenät för att mata in till dessa. Det behövs sannolikt ny infrastruktur för att få effektiva transporter mellan flera av flygplatserna. Få eller ingen annan större stad gör som Berlin och konsoliderar trafik till en flygplats för att öka sin konkurrenskraft om långdistansflyg. Berlin kan komma vara den nya storflygplats som genererar nya långdistanslinjer samtidigt som lågprisbolag startar sin långdistanstrafik.

Lång utblick 2030

Långdistansresor är redan idag och kommer även i överskådlig framtid vara det resande som ökar snabbast. Vi kommer att förflytta oss till andra delar av världen allt oftare vilket kommer att skapa ny marknad för långdistansakörer. Utmaningarna blir fortsatt att vara en effektiv hub mellan kort- och långdistansflyg men också ha effektiv övergång till andra transportslag (tåg) och utbyggd service till alternativa flygplatser.

Efter 2020 kommer det sannolikt finnas fler alternativ att ta sig med tåg till/från och mellan större regioncentra i Europa i större utsträckning än idag.

3.3 Utveckling av starkt växande långlinjenät i mellanöstern

Flygplatserna i Dubai, Jeddah och Doha växer just nu snabbt med aggressiva planer från flera flygbolag som vill ta positioner på en marknad till/från mellanöstern men också vara ett nav för trafik mellan Europa och södra Asien samt Afrika. Tillsammans med extrema investeringar i växande städer och attraktioner har flygplatserna snabbt haft ökande volymer av både affärsmässiga och privata skäl.

Kort utblick 2020

Det kommer att fortsätta vara en kraftig expansion mot expansiva tillväxtmarknader i mellanöstern, Indien och vissa delar av Afrika. Regionens flygbolag är idag etablerade på de största flygplatserna men med en expansionsplan som ger en allt starkare närvaro i Europa.

Mellanöster har en strategisk geografisk position mellan flera utvecklingsländer och investerar kraftigt i att ta den rollen. Utmaningen kommer att vara att kunna få en lönsamhet i denna expansion som inte bara kan betalas av priståliga européer utan måste klara priskänsliga resenärer från den egna marknaden och Indien eller Östafrika.

Lång utblick 2030

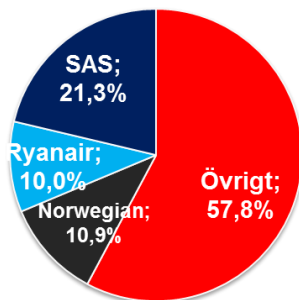
Mellanösterns flygplatser kommer sannolikt vara navet för många tillväxtmarknader i Södra Asien och främst för resor mellan Indien och östra Afrika.

3.4 SAS Ställning som dominerande operatör

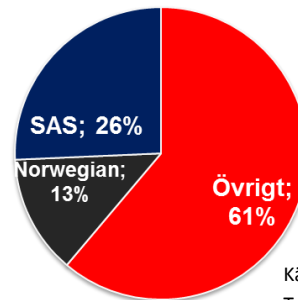
SAS andel av utrikes flygtrafik har minskat betydligt sedan 90-talet då SAS var den dominerande aktören. Dagens andelar av utrikes flygtrafik på Arlanda om 26 procent gör SAS till den största och viktigaste aktören men definitivt inte helt dominerande. Vägs dessutom Stockholms övriga flygplatser in så minskar andelen till drygt 21 procent mätt i antalet passagerare.

Bild 26-27 SAS andelar av flygtrafiken i Stockholm och Arlanda 2011

Hela Stockholm 2011



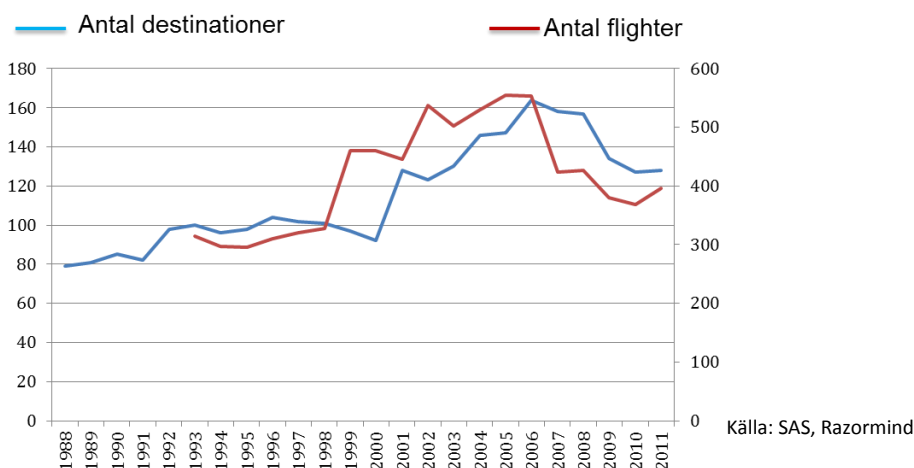
Arlanda flygplats 2011



Källa: SAS, Swedavia, Transportstyrelsen, Razormind

SAS trafikprogram mätt i antalet flighter och antalet destinationer är större idag än vad det var under 90-talet. De har dock inte tagit del av samma tillväxt under de senaste tio åren varför den totala marknadsandelen har minskat. SAS styrka är idag att de har flest turer på de största linjerna och är där oftast den viktigaste leverantören av flygresor.

Bild 28. SAS Trafikutveckling 1988-2011



För SAS framtid finns det flera olika scenarier som kan påverka Stockholm på ett flertal olika sätt.

SAS Överlever

Scenario där SAS fortsätter i sin nuvarande ägarstruktur och därmed också ett bolag som fortsätter att använda Köpenhamn som prioriterad "hub" och förstärker ett scenario med "more of same". Arlanda kommer att ha kvar SAS som det största flygbolaget ett tag till men detta är sannolikt en väg som innebär en ständigt minskande andel på en växande marknad.

SAS köps upp

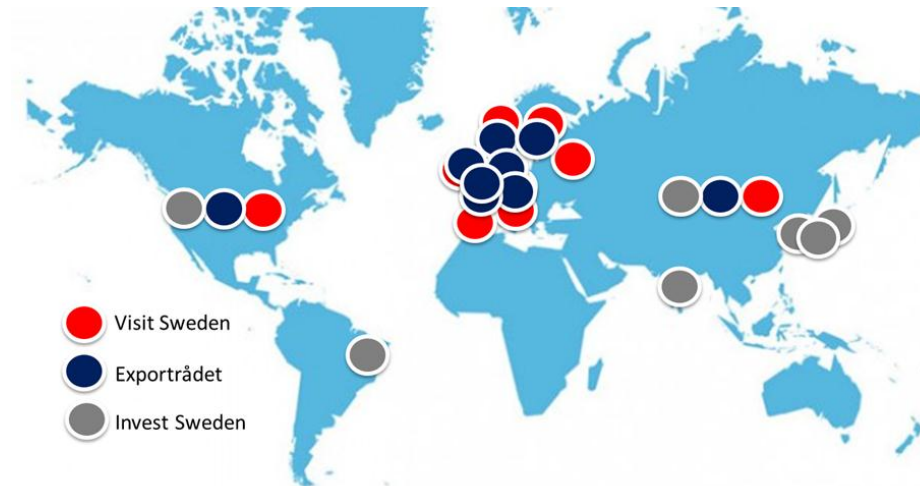
Ett scenario där en stark ägare köper hela varumärket SAS med all deras trafik innebär sannolikt att Köpenhamn tappar position som prioriterad "hub" och därmed sin viktigaste partner. Kommer också sannolikt påverka svenskt inrikesflyg med flera linjer som är tveksamma i en global konkurrens. Dessa linjer tas förmodligen upp av regionala flygbolag eller nya lokalt garanterade satsningar såsom "Flyglinjen" från Kristianstad.

SAS överlever inte

Det finns inget flygbolag som kommer att ta över hela linjenätet men troligen flera aktörer, nya och/eller befintliga, som ökar upp eller startar upp ny kapacitet på samtliga av SAS gamla linjer. Kommer initialt få en kraftig påverkan på hela huvudstadstriangeln och svenskt inrikesflyg. Innebär på längre sikt att det kan finnas nya flygbolag som försöker göra Stockholm, Sverige och/eller Skandinavien som sin hemmamarknad.

3.5 Hur Stockholms tillgänglighet till prioriterade marknader påverkas

Bild 29. Prioriterade internationella marknader



Källa: Visit Sweden, Invest Sweden, Exportrådet, Razormind

Kort utblick 2020

Lågprisflyg

- Skapar nya linjer från 2013/2014 till prioriterade marknader
- Kan ge nya aktörer från Asien som expanderar mot Europa

Navflygplatserna

- Fortsätter att vara de ledande flygplatserna för långdistansflyg
- Kommer att vara prioriterade i expansionen de närmaste tio åren för alla nya långdistanslinjer
- Berlin kan vara ny på kartan för långdistansflyg tillsammans med expanderande lågprisflygbolag

Mellanöstern expansion

- Kan komma att skapa helt ny tillgänglighet till Indien och Östafrika med sin strategiskt geografiska position

SAS dominerande ställning

- Enskilt det största hotet i det korta perspektivet mot tillgängligheten mot prioriterade marknader som viktigaste leverantör i Stockholm av nätverksflyg

Lång utblick 2030

Stockholm har med sina 600 000 nya invånare år 2030 fortsatt en stark position i Norden som en tillväxtmotor och starkt behov av internationell tillgänglighet. Som tillväxtmotor i Norden kommer utbytet med samtliga europeiska, och ett växande antal globala städer, vara intressanta och skapa fler resbehov.

Det kommer fortfarande att vara svårt att konkurrera som en prioriterad ”hub” för nya långdistanslinjer mot prioriterade marknader utan en eller flera ”nisch carriers” som kan stärka utbudet mot Nordamerika och/eller Asien. I synnerhet till och från östra och södra Asien har den största demografiska utvecklingen (befolkningstillväxt) vilket kommer att avspeglas i en mängd nya flygplatser och sannolikt ett antal nya flygbolag inom den marknaden.

Viktiga aktörer som kommer att vara kritiska för utvecklingen av Stockholms internationella tillgänglighet:

- SAS, kommer fortsätta vara det flygbolag som har det största utbudet på de viktigaste marknaderna i Norden, Europa och globalt.
- Lågprisaktörer, både befintliga (Norwegian) och kommande som skapar nya linjer till nya marknader
- Asiatiska nya bolag, både lågprisflygbolag och nisch-bolag, på den för flygresor snabbast växande marknaderna och framför allt i Kina (60 nya flygplatser till år 2020)

Andra aktörer som kan påverka utvecklingen men som vi inte har behandlat i analysen skulle kunna vara helt nya flygbolag från Ryssland och Östeuropa. Dessa är väldigt svåröversäglbara och deras möjlighet att växa beror både på politiska såsom finansiella beslut. Det skulle kunna vara en strategisk viktig utveckling för Stockholm som stora marknader och länk till områden i mellanöstern och Asien.

4. Slutsatser och rekommendationer

Stockholms internationella tillgänglighet kommer att intimt sammanfalla med vilken direkttrafik som kommer att finnas till och från globala ekonomiska centrum, starka tillväxtstäder (ekonomiskt och demografiskt) och prioriterade marknader för svenskt näringsliv och turism.

Med en tydlig öst-väst axel från Nordamerika till Östra Asien genom Europa blir det kritiskt med aktörer som skapar direktflyg till fler punkter i båda riktningarna än idag. Både befintliga aktörer som dagens nationella flygbolag, lågprisbolag och nisch-bolag kan bidra till den utvecklingen genom ny kapacitet, nya linjer och/eller differentierat utbud.

Utvecklingen kommer också att bestämmas av Stockholms utveckling och dragningskraft som tillväxtmotor och attraktiv destination för investeringar och turism. Vilka positioner som Stockholm har och kan ta förändrar positionen för ekonomiska flöden och därmed också viljan att starta ny trafik.

Vilken är tillgängligheten för ”Europas mest attraktiva region där många vill bo, leva och verka i framtiden”, när ska det inträffa och vad innebär det i ny tillgänglighet? Dessa frågor bör besvaras i en gemensam vision med Stockholms och Sveriges olika aktörer beroende av internationell tillgänglighet för att säkerställa en utveckling mot växande globala marknader.

Stockholms och Sveriges aktörer bör utifrån en gemensam vision utarbeta en åtgärdsplan och ett antal strategier för att attrahera etableringar av ny tillgänglighet för både befintliga och nya flygbolag.

Med innevarande utveckling av flygmarknaden kommer det vara svårt att attrahera fler långdistanslinjer till Stockholm.

Referenslista:

Tillväxtanalys

Exportrådet

Invest Sweden

Visit Sweden

Transportstyrelsen

Airbus Global Market Forecast

McKinsey Global Institute

UNWTO

ICAO

SCB

Erik Penser Bank

Turistnäringens utvecklingscenter, TRIP.SE

Razormind