



Utfordrings- og mulighets- bildet for luftfarten

'LUFTFART 2023 - TRØNDELAG SOM MOTOR I DET
GRØNNE SKIFTET'

SCANDIC HELL, 1. MARS 2023

Dagens flight

Det lange bildet, og veien tilbake til 'normalen'

Hva skjedde med business egentlig

Hva ser vi for oss fremover – er fremtiden på 'Teams'?

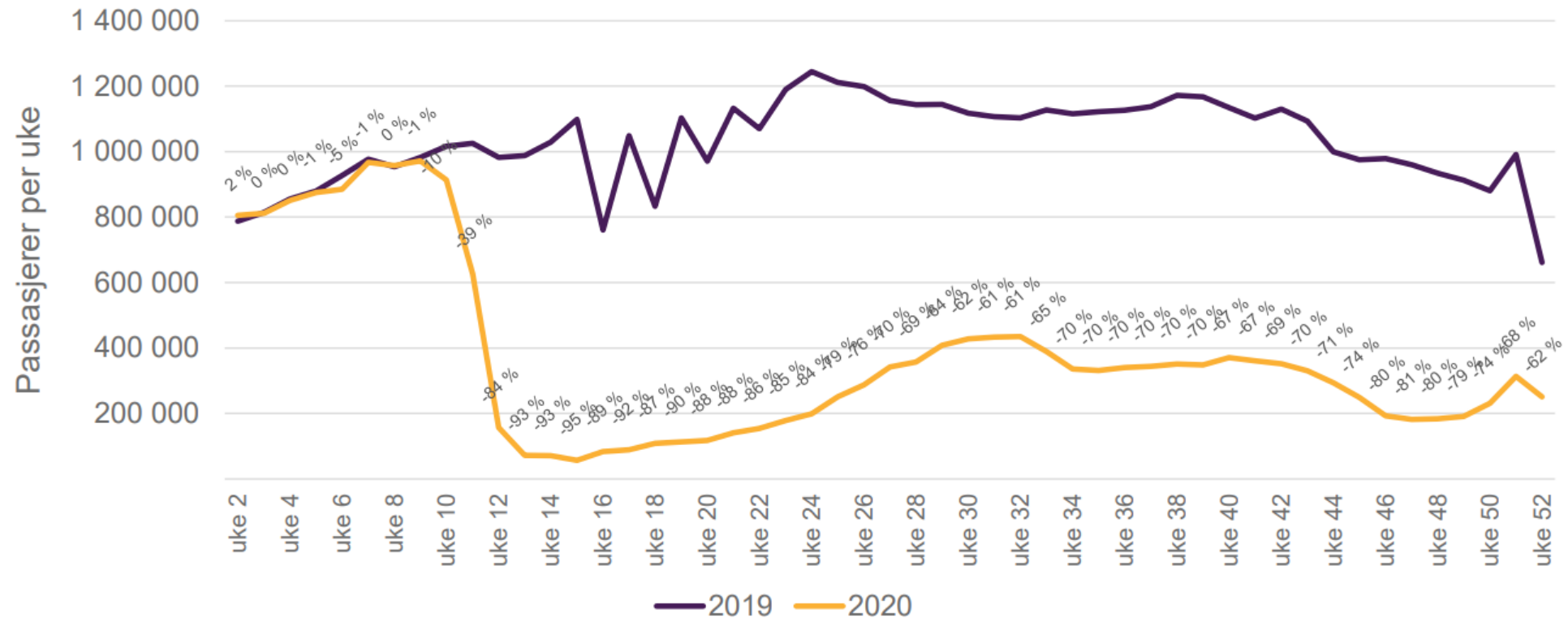
Stopper klimaet oss – eller løses alt med strøm i luften?

Konkurransesbildet er uklart

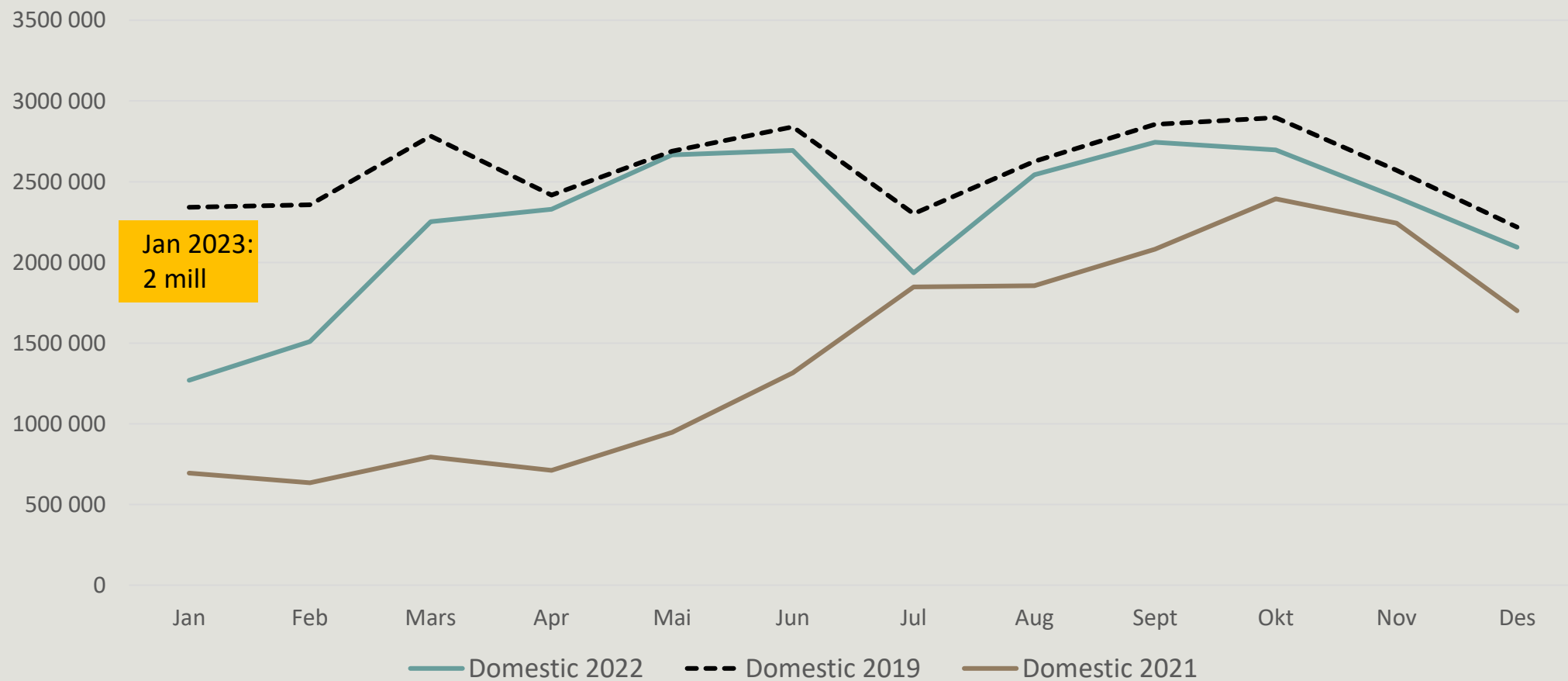
Hva ser vi for oss i Europa

Hva ser vi for oss i Norge

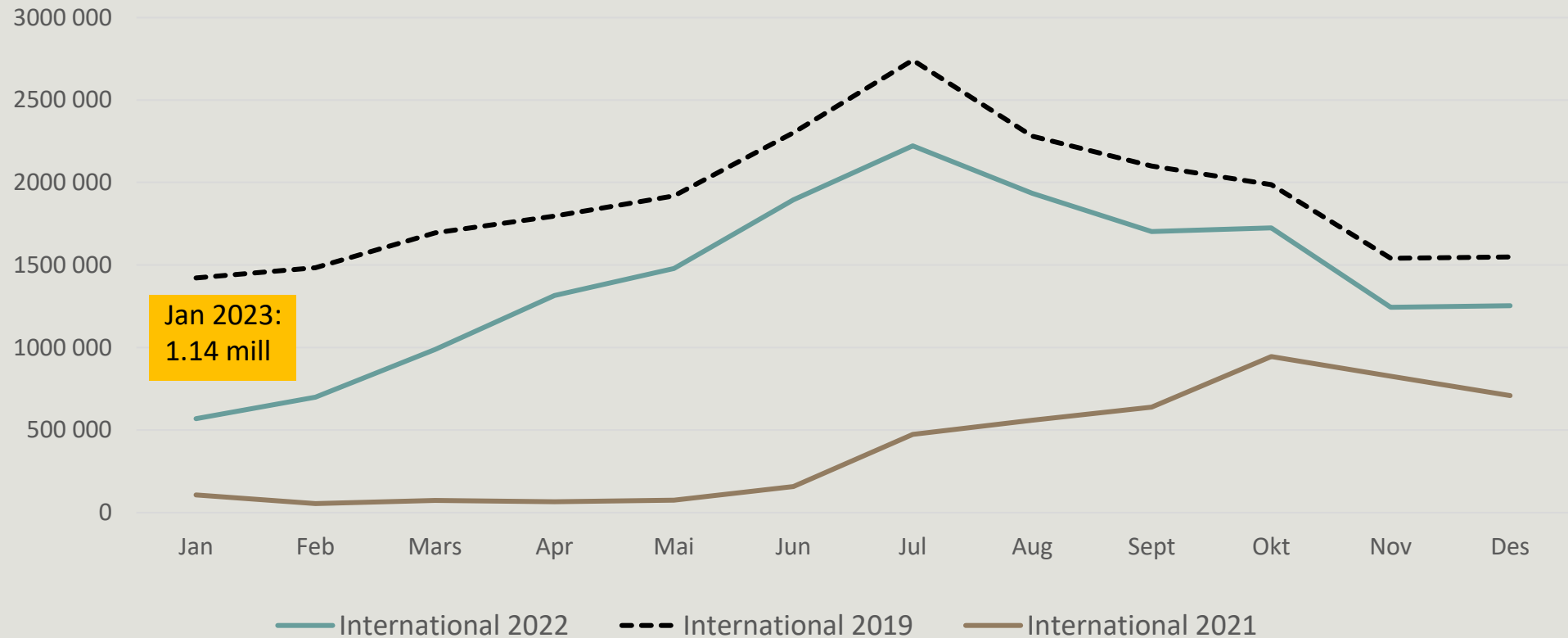
Avinors Covidsjokk representert med trafikk på Trondheims lufthavn



PAX tilbake til 2019 – Innland

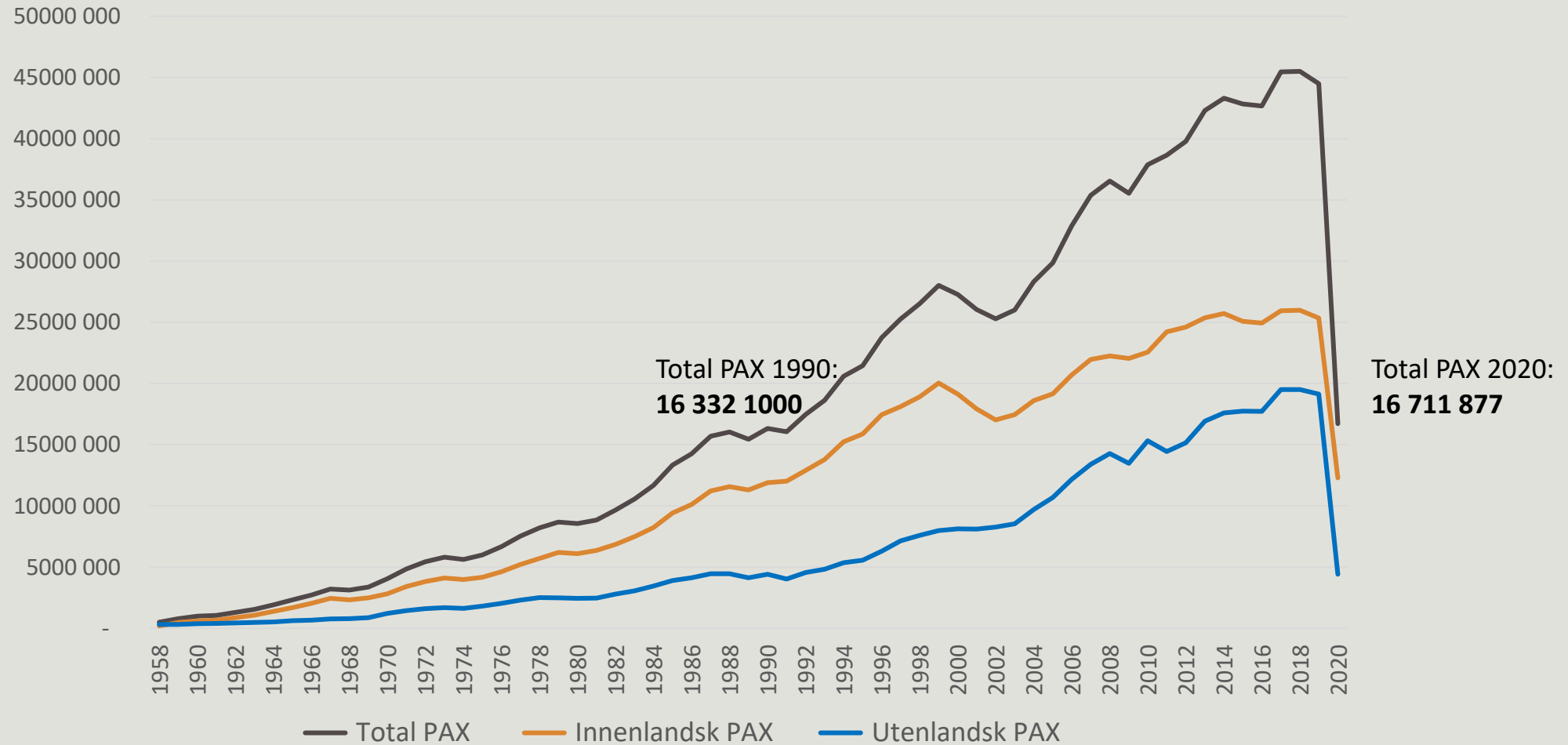


PAX tilbake til 2019 – Utland



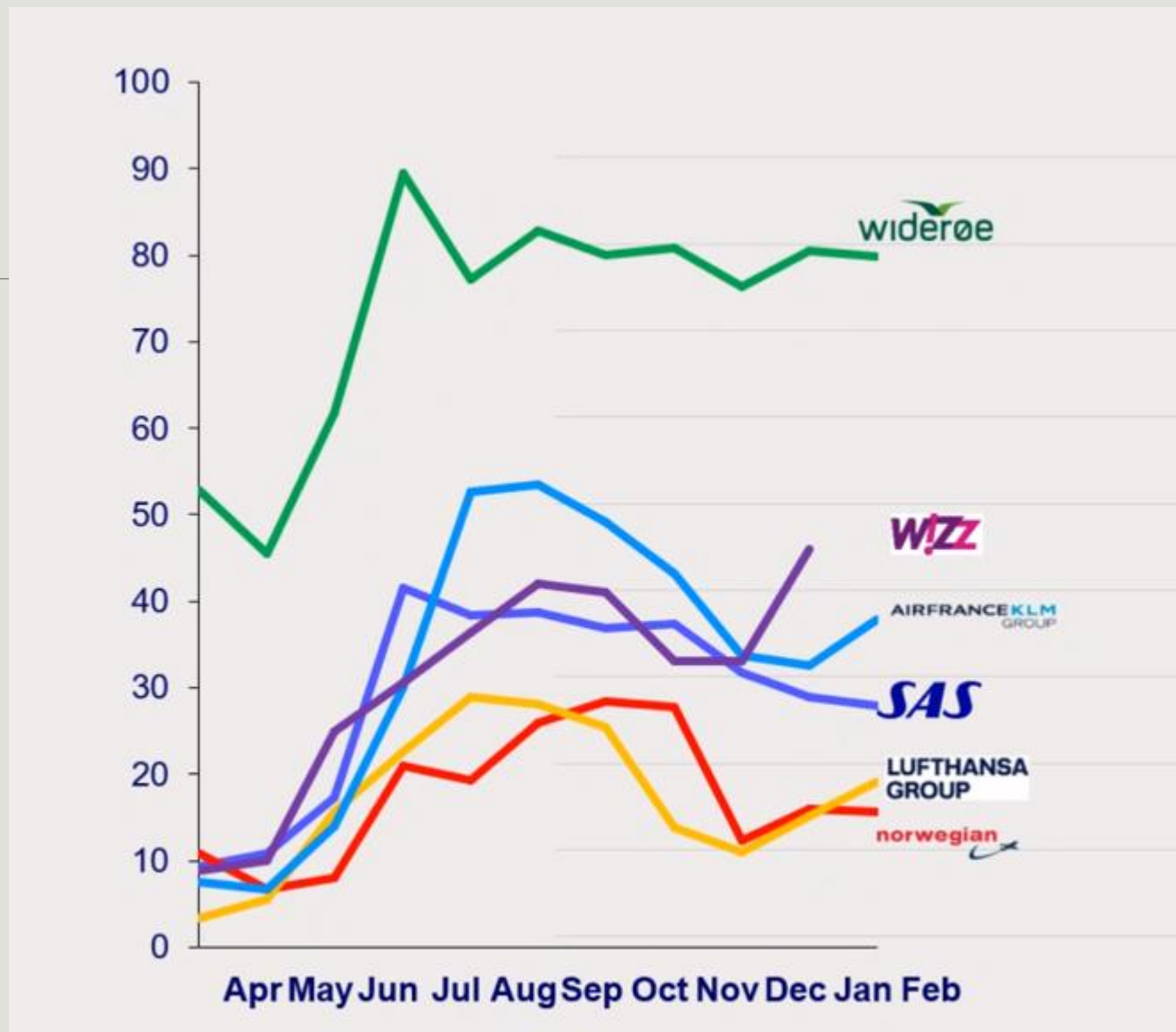
Et litt lengre bilde – PAX-utvikling 1958-2020

'Minus 30'



Største selskap i
Scandinavia ble
Widerøe

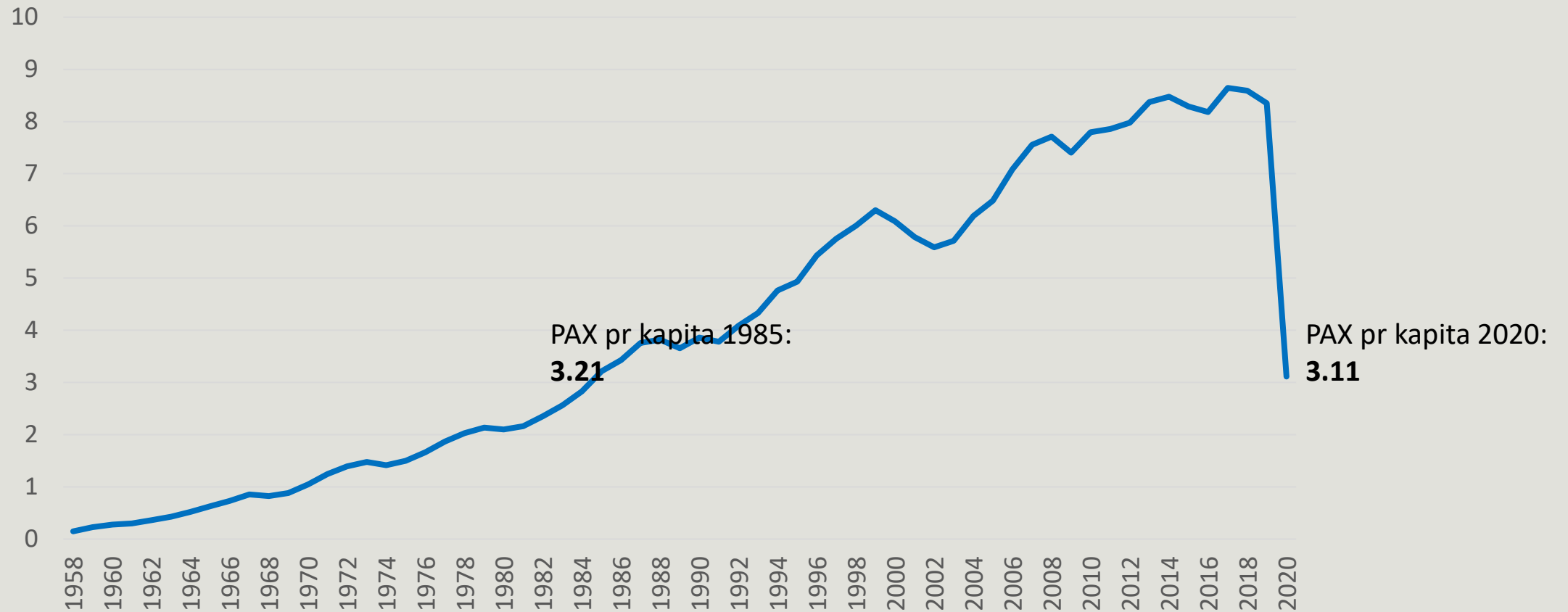
Det var de faktisk
også i Europa...



2019-2020

Et litt lengre bilde – pax per kapita 1958-2020

'Minus 35'



Men 2022
tegner bra

2019-andel

Total Pax	82 %
Innland	88 %
Utland	75 %
PAX-andel utland	38%

Utlandsandel var 42% i 2019

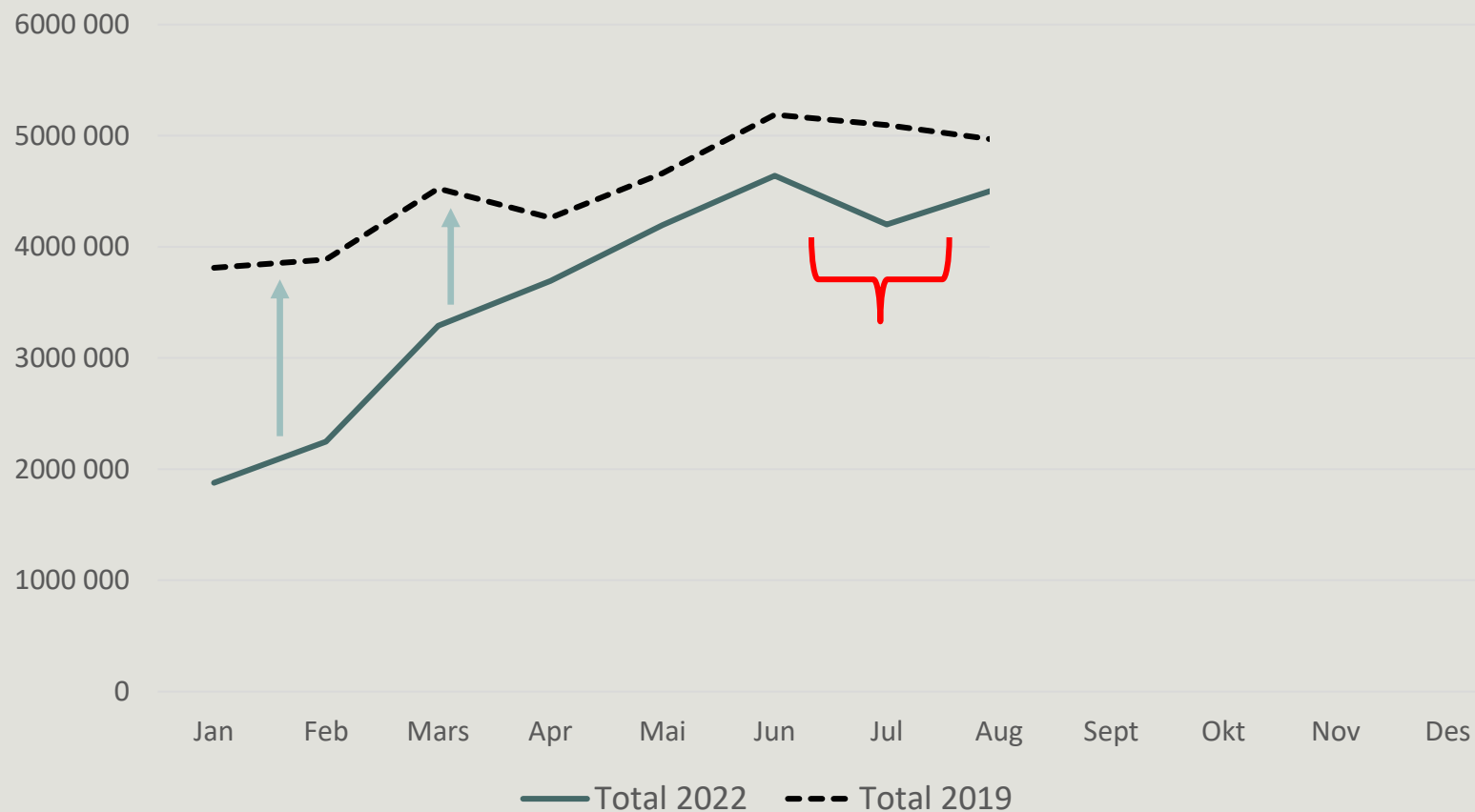
Merk at tallene her inkludere scheduled/non scheduled++

Klar innhenting – men noe svedde på høsten

Innhenting frem til sommeren

Dipp i juli skyldes SAS-streiken

Men høsten ser ikke så lovende ut...

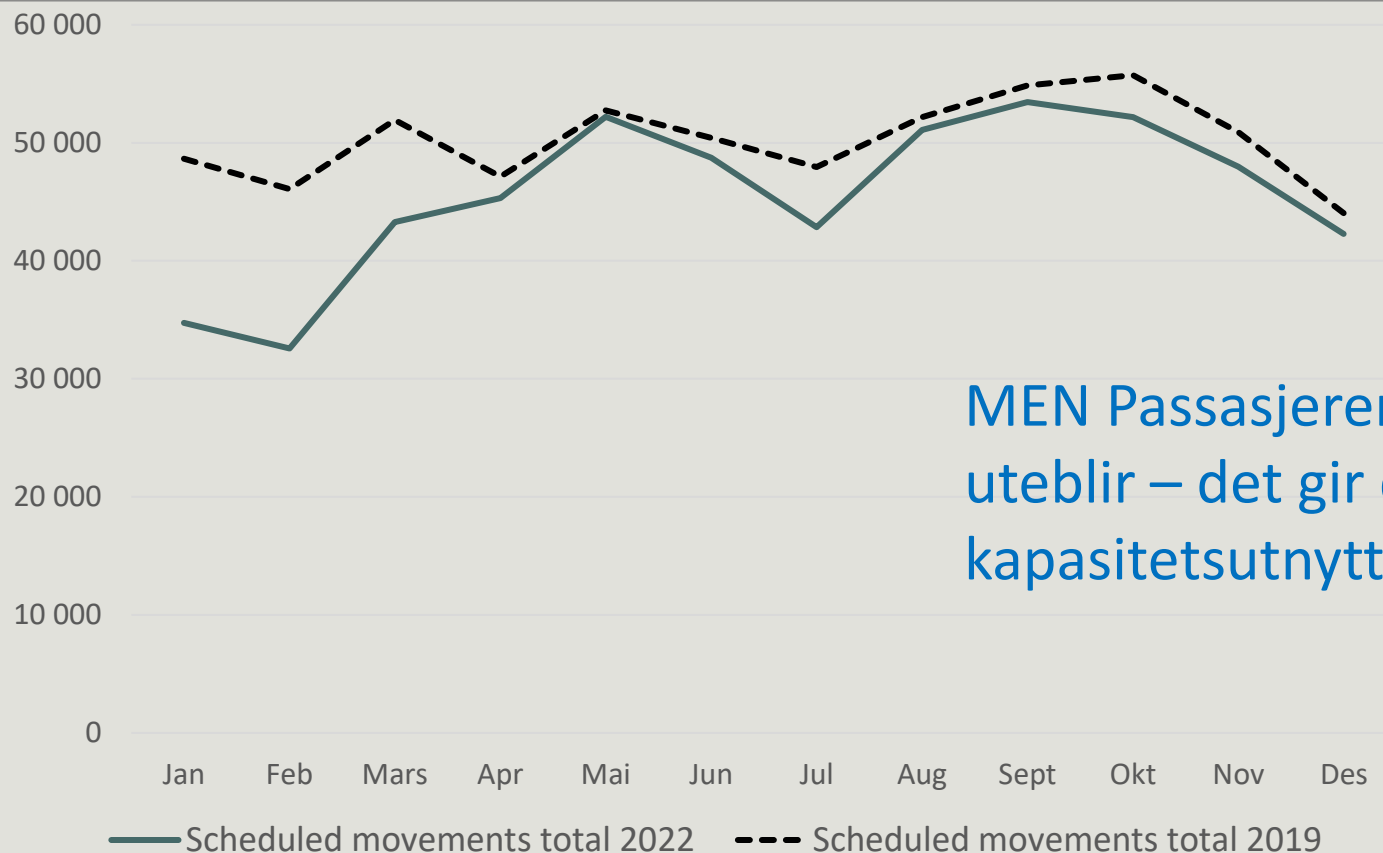


Enda tydeligere innhenting når det kommer til planlagte flybevegelser

Tilbake til 2019 aktivitet allerede i mai

Dipp i juli skyldes igjen SAS-streiken

Snittandel relativt til 2019 siste fem måneder er -4%



MEN Passasjerene uteblir – det gir dårlig kapasitetsutnyttelse...

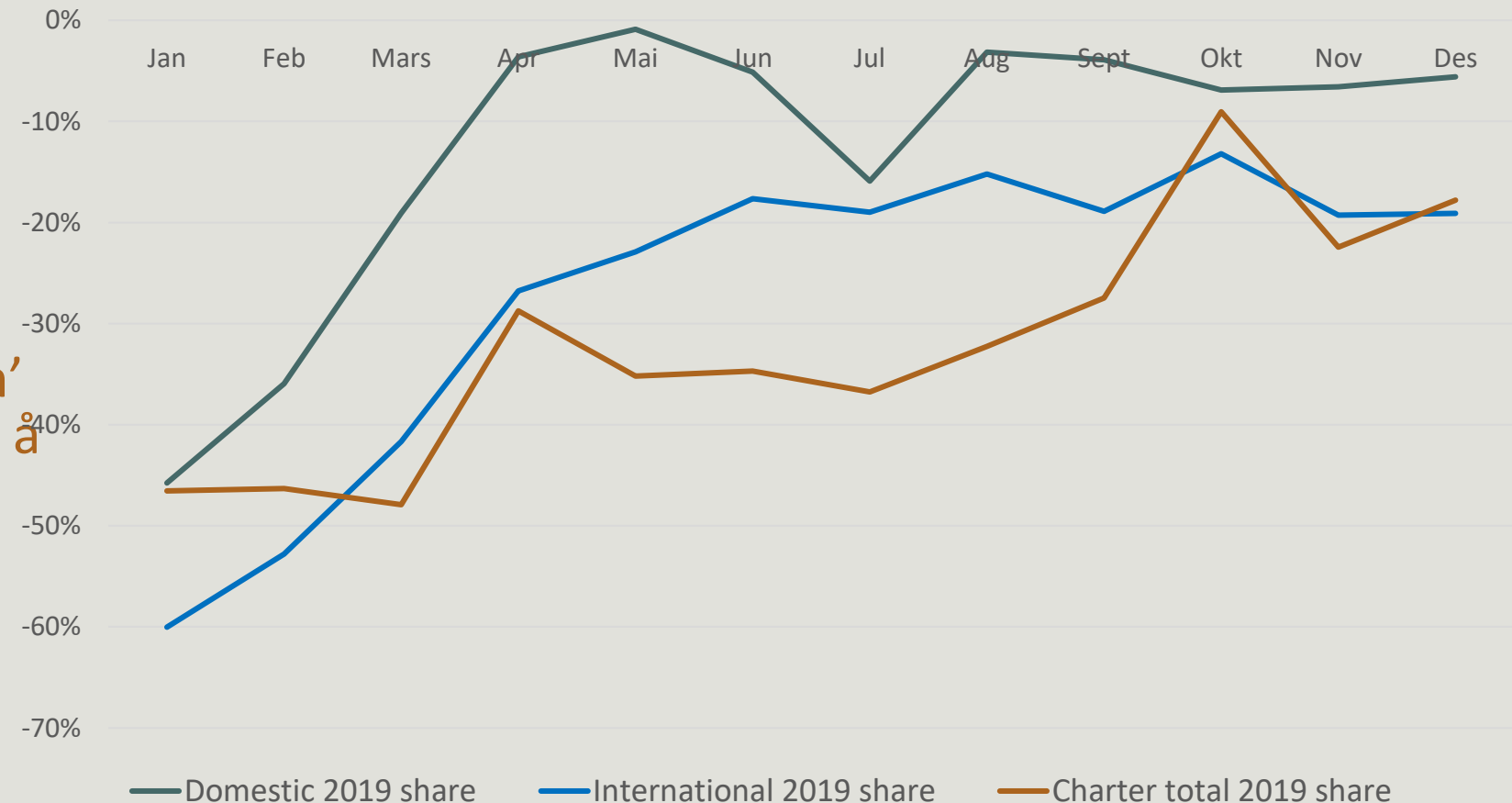
Trendene er tydeligere om vi ser på PAX og beregner 2022 andelen av 2019 trafikken

Innland gjør det best

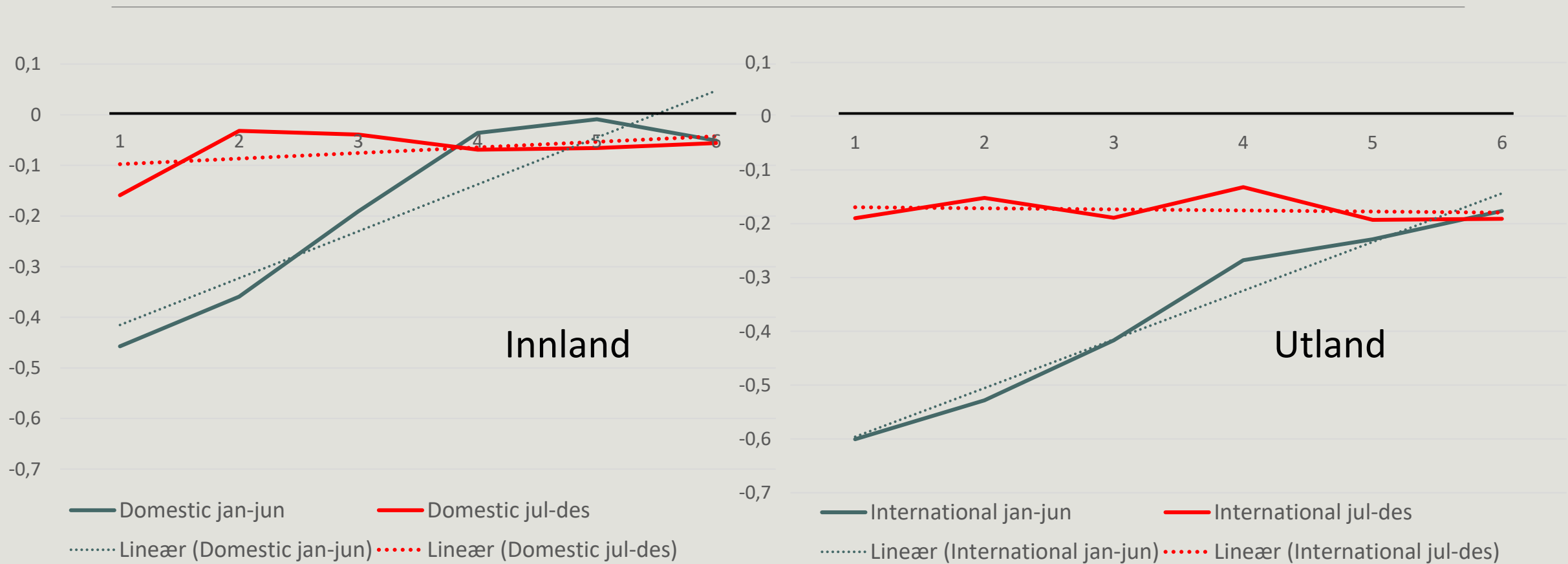
Utland ser mindre lovende ut

Charter har lengre å 'fly' – her er 'tilbakekomst-trenden' tregere, men ser ut til å fortsette oppover

**MEN IGJEN:
HØSTEN DA???**



Høsten er flat! Noe økning Innland – fall utland – og bra stykke igjen til 2019



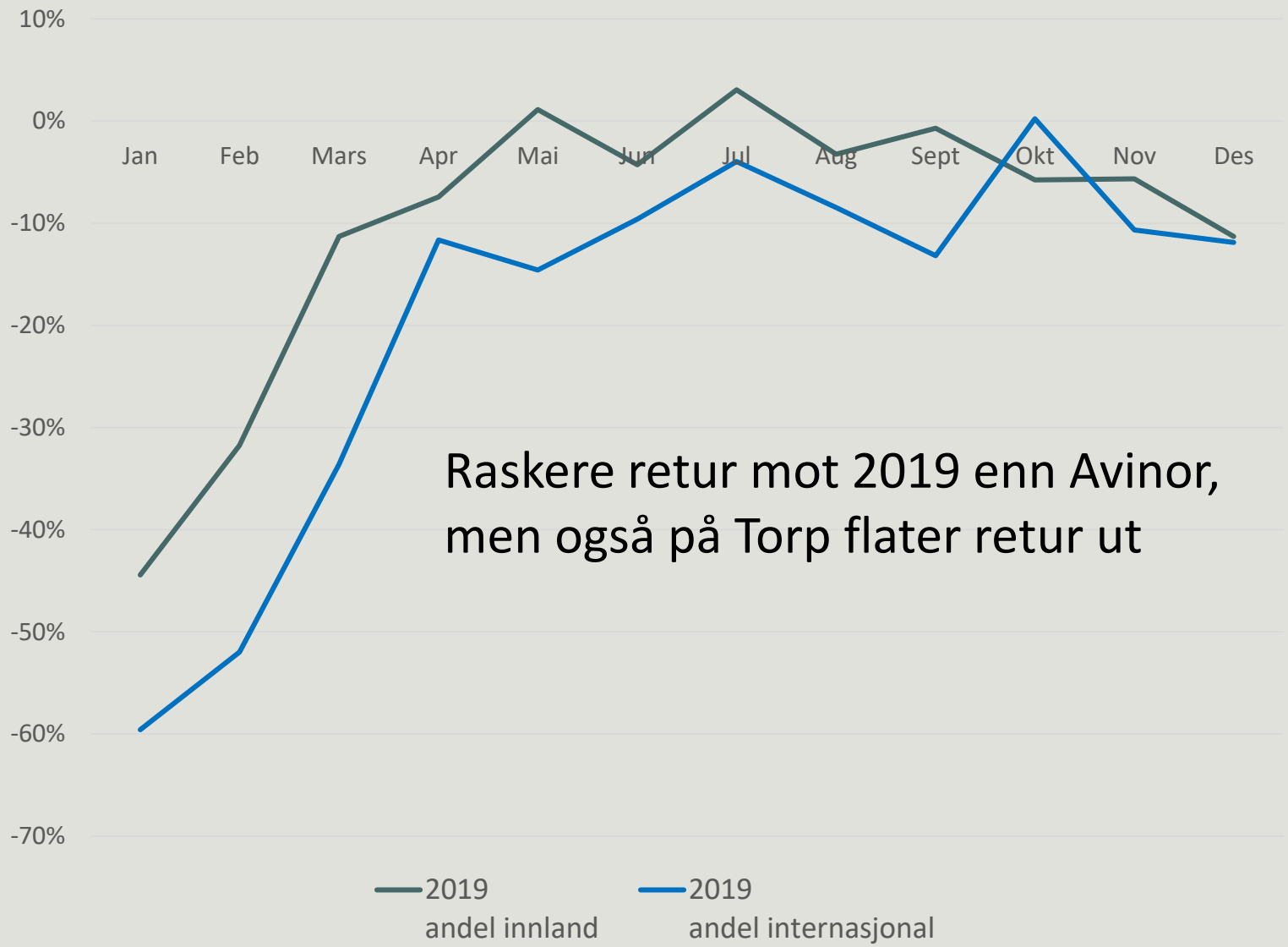


Så, (som Avinor
og TØI sier):
tror vi virkelig
på retur til
2019 i 2024?

HVEM ER DET SOM IKKE
KOMMER TILBAKE?

La oss se på konkurrenten Torp

De har **mye mindre forretningskunder** som andel av trafikken – hva skjedde der?



Avinor vs Torp

Torp har mye større andel på fritidsreisende og utland – utlandstrafikken utgjorde i 2019 83%, i 2022 82%

MEN: Både Avinor og Torp har negativ/flat trend i forhold til trafikkretur i høst

Kan det være at deler av kundene ikke returnerer (så fort)?

2019-andel juli-desember	Innland	Utland
Torp	-4 %	-8 %
Avinor	-7 %	-17 %

Hvorfor (tror jeg) vi ser dette bildet?

Forretningskunden har flyttet til teams – hvertfall den kortreiste forretningskunden

Reisemøter i 'diamanten' Oslo-Trondheim-Bergen-Stavanger er og blir kraftig redusert

Nytt klimafokus sammen men 'nylært' erfaring med reduserte reisekostnader gjennom covid gir mindre rom for fremtidig internasjonal konferanseshopping

Selv SAS er pessimistisk (AP, 27.02.23):

Men samtidig tror SAS at markedet for forretningsreiser aldri vil komme til hektene igjen. Spådommen er at dette markedet bare vil nå opp til 80 prosent av etterspørselen pre-covid.

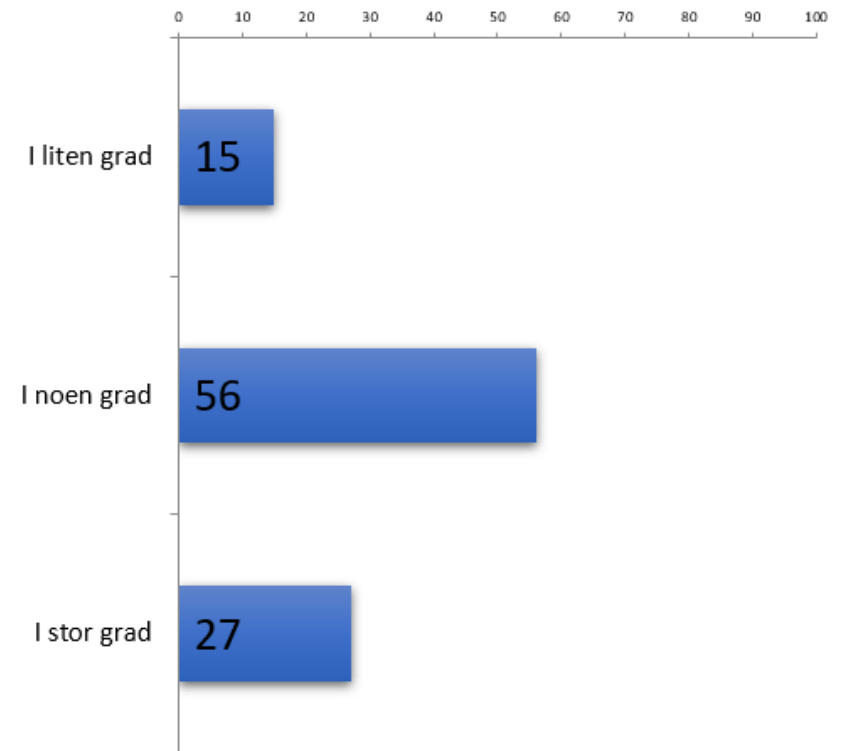
Digitale møter er fremtiden?

459 bedrifter i Trøndelag ble spurt i oktober/November 2019 om digitale møter vil 'ta over'

83% tror at 'i noen, eller stor grad' vil digitale møter overta for fysiske

Man kan jo bare lure på hvem de 15% er..?

I hvilken grad digitale møter vil overta for fysiske møter på varig basis



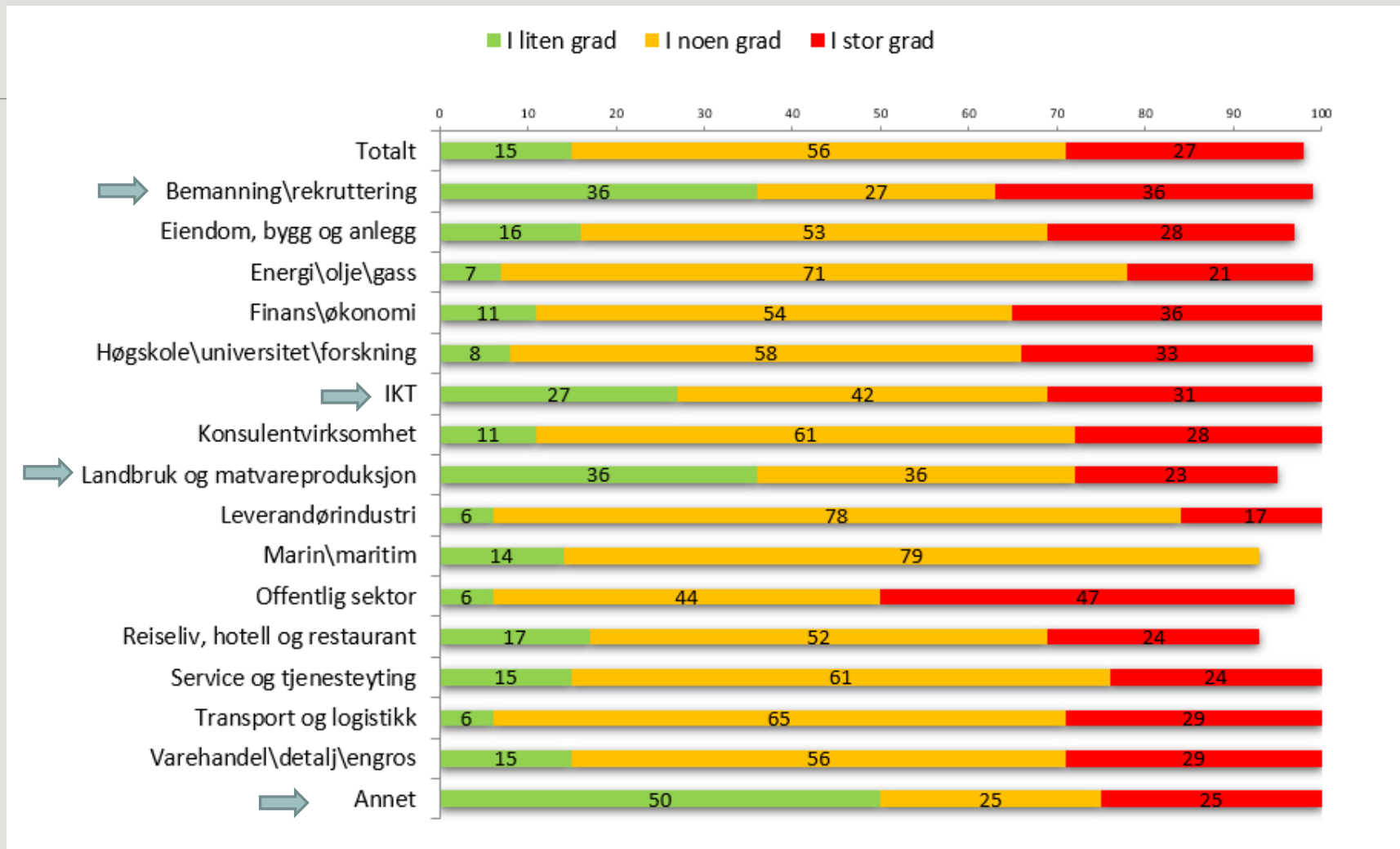
Kilde: Presentasjon Berit Rian, februar 2020

Og bildet er ganske likt på tvers av bransjer

Og de som skal fortsette og fly 'som før':

Enten flyr de sjelden (landbruk, rekrutering), eller så flyr de langt (IKT)

Så er det noen 'andre' men hva de driver med går ikke frem



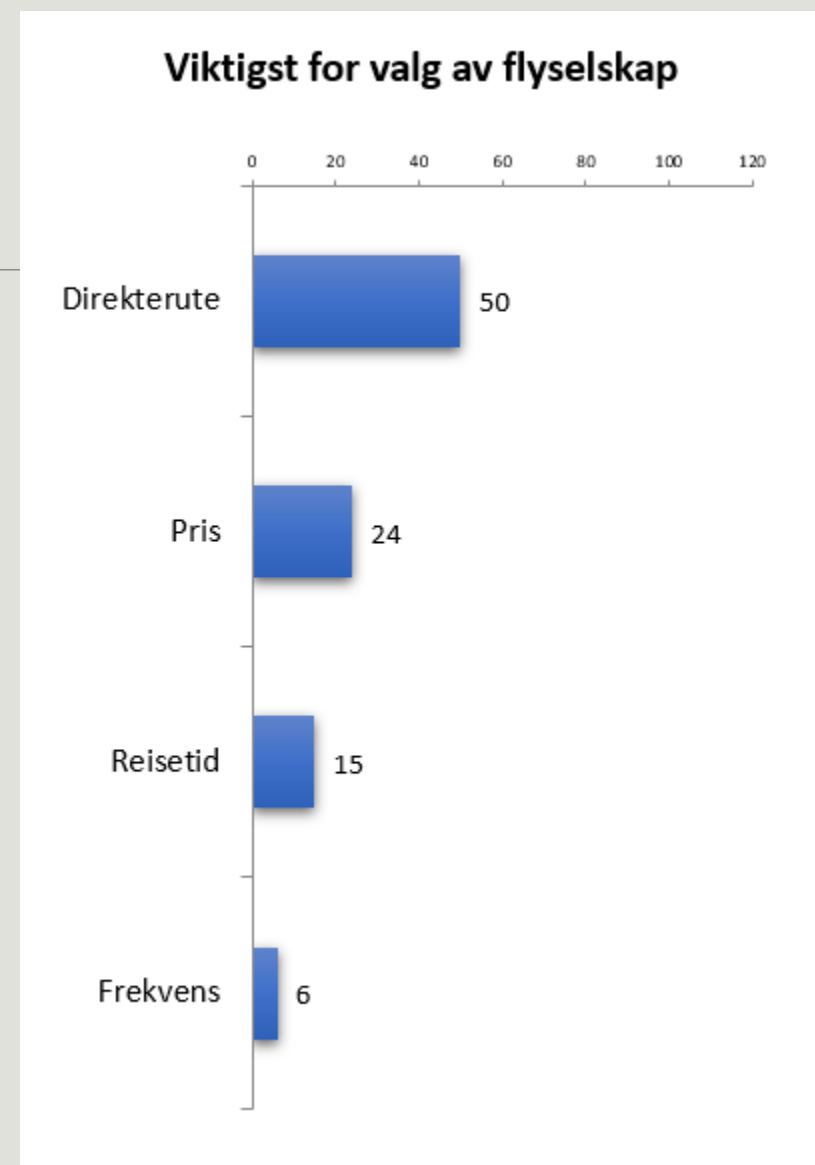
Direkteruter løser ut trafikk

Selv Oslo sliter med å få disse tilbake

Og det er ikke bare fritidskunder som er opptatt av direkteruter

Det synes som at direkteruter er viktig også for forretningskundene.

- *Dobbelt* så viktig som pris
- *Tre* ganger viktigere enn reisetid
- *Ti* ganger så viktig som frekvens



MEN

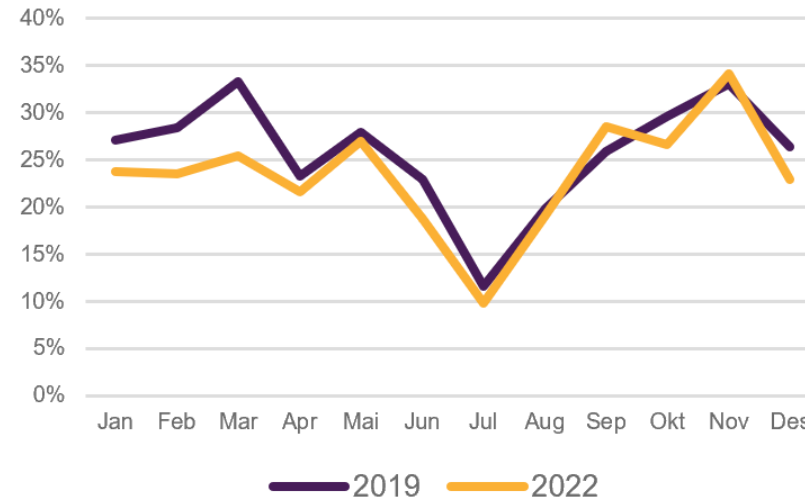
I følge Avinor/TØI er imidlertid andelen forretningsreisende på plass

I så fall betyr det at ALLE reiser mindre...

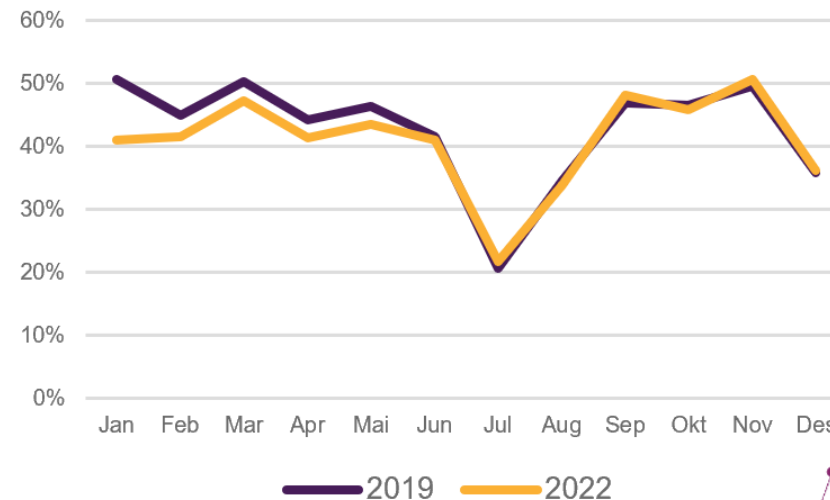
Eller *at alle forretningskundene flyr med Norwegian*

I sum – det er vanskelig å se inn i glasskulen

Andel forretningsreiser på utland



Andel forretningsreiser på innland



Så var det dette med at alle etter Covid bare snakker om *tilbake til 2019-nivået*

Årlig vekstbane 2009 -> var antatt til 4.6%

I 2019 var PAX 44.5 mill

I 2024 ville en vekst på 4.6% gitt oss mer enn 55 millioner passasjerer i 2024

Det 'mangler' dermed mer enn 10 millioner passasjerer i 2024

Får vi passasjerene tilbake noen gang?

Skal vi tro TØI er svaret *ja* – men ganske lenge til

De antar at den nye vekstbanen er 1.7% i året (midlere alternativ) fra 2024.

Antar vi en slik vekst fra 2024 av så når vi det predikerte 2024 nivået (minus Covid) **først i 2038.**

Da kostet Covid bare 20 års vekst...

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning
Gaustadalleen 21 | N-0349 Oslo | Norway | +47 22 57 38 00 | www.toi.no | toi@toi.no

Arbeidsdokument 51842 Oslo 08.04.2022
5200 Trafikkprognoser 2023-2050
Harald Thune-Larsen

Trafikkprognoser Avinor 2023-2050

April 2022

Innhold

1	Innledning	3
2	Metode	3
3	Modeller og elastisiteter	4
4	Gjennomgang av økonomiske prognoser	6
4.1	Utsiktene til 2025	6
4.2	Lang sikt	9
5	Publiserte flytrafikkprognoser	11
6	Trafikkendenser 2019-2021 med utsikter mot 2025	14
6.1	Trafikken 2020-21 sammenlignet med 2019	14
6.2	Utsikter til 2025	20
7	Basisscenario	22
7.1	Befolkningsprognose	22
7.2	Økonomisk utvikling	22
7.3	Trekkene	23
7.4	Rutebudsjetter og lokale forhold	24
7.5	Billettpriser	26
7.6	Vurdering av økt digitalisering og klimabevissthet for flyseiser	31
7.7	Basis-scenarioet opprunnert	32
7.8	Høyt alternativ	32
7.9	Løst alternativ	33
8	Passasjerprognoser	35
8.1	Basisprognosen 2020	35

Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt.
Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning. Unntak må klargjøres med TØI.

Og for å gjøre det vanskeligere – klimautfordringene er blitt større

Økt fokus på klima

Høyere kostnader (kvote priser, norske særavgifter – *what not*)

Drivstoffprisene øker

Og løsningen synes i følge mange å være flere små elektriske eller hydrogenfylte fly...

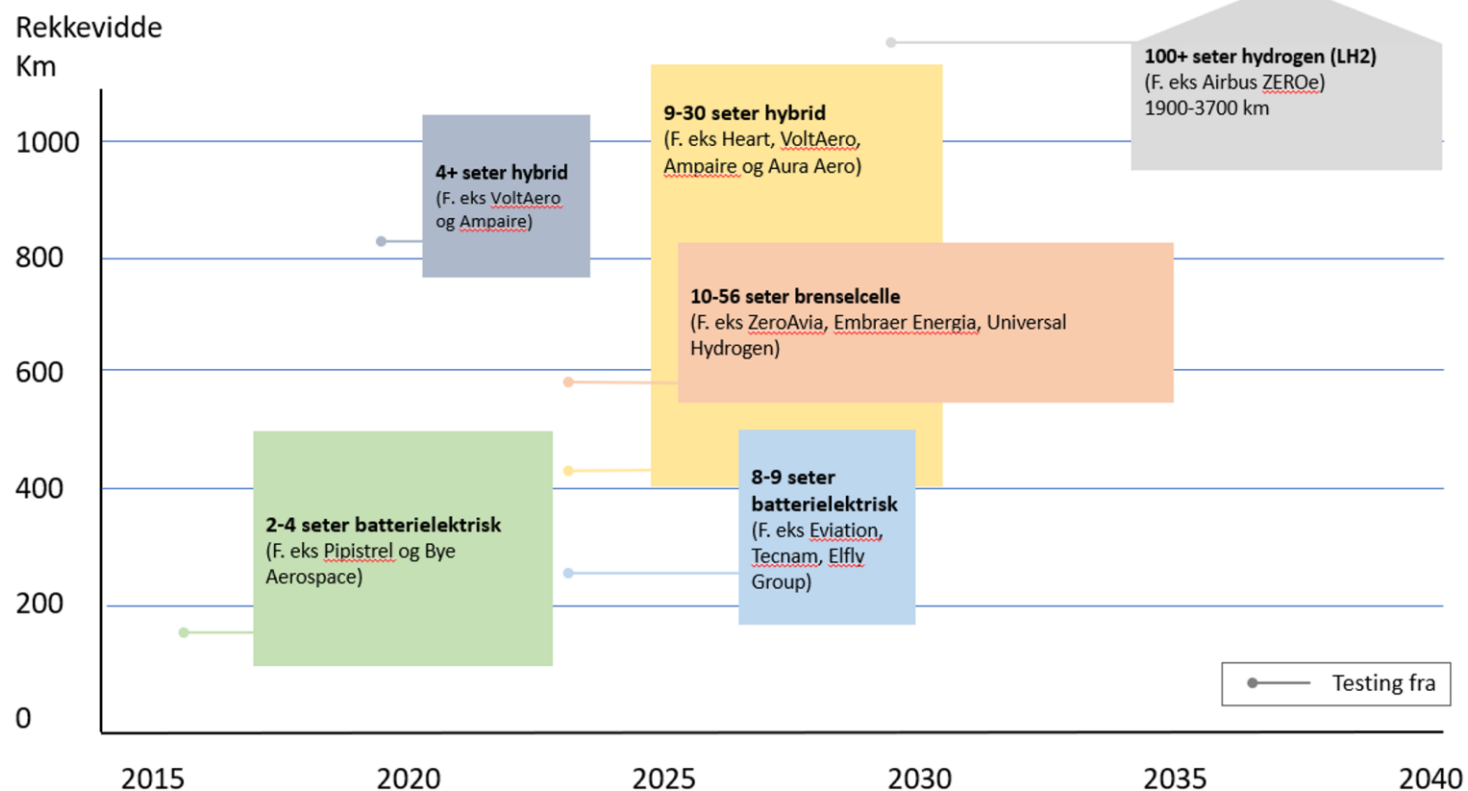
Avinor tror sterkt på dette

(Slides fra Avinor presentasjon 15.02.23)

Noen vil nok hevde at **prediksjons-kraften** her er om mulig enda mer usikker enn TØI sin 1.7% 'vekst inn i evigheten' prediksjon

Og merk underteksten...
«Av plasshensyn inneholder figuren bare et utvalg prod./prosjekter...»

Endelig versjon (4. januar 2023 kl. 1130)



Merk: Av plasshensyn inneholder figuren bare et utvalg produsenter/prosjekter

En liten bekymring rundt luftfartsstrategien som kom nå

Norge skal være med å innovere å *finne vinnere* i jungelen av prosjekter

Norge skal *påvirke typen fly som utvikles* slik at vi får *passer* store elfly som kan lande på *passer* korte baner.

Ja vi flyr mye i Norge – men vi fremdeles kun vel 5 millioner mennesker – vi er en lilleputt både mht biler og fly

La oss derfor tenke oss to ganger om før vi brenner norske skattemidler på å elektrifisere flyverdenen også

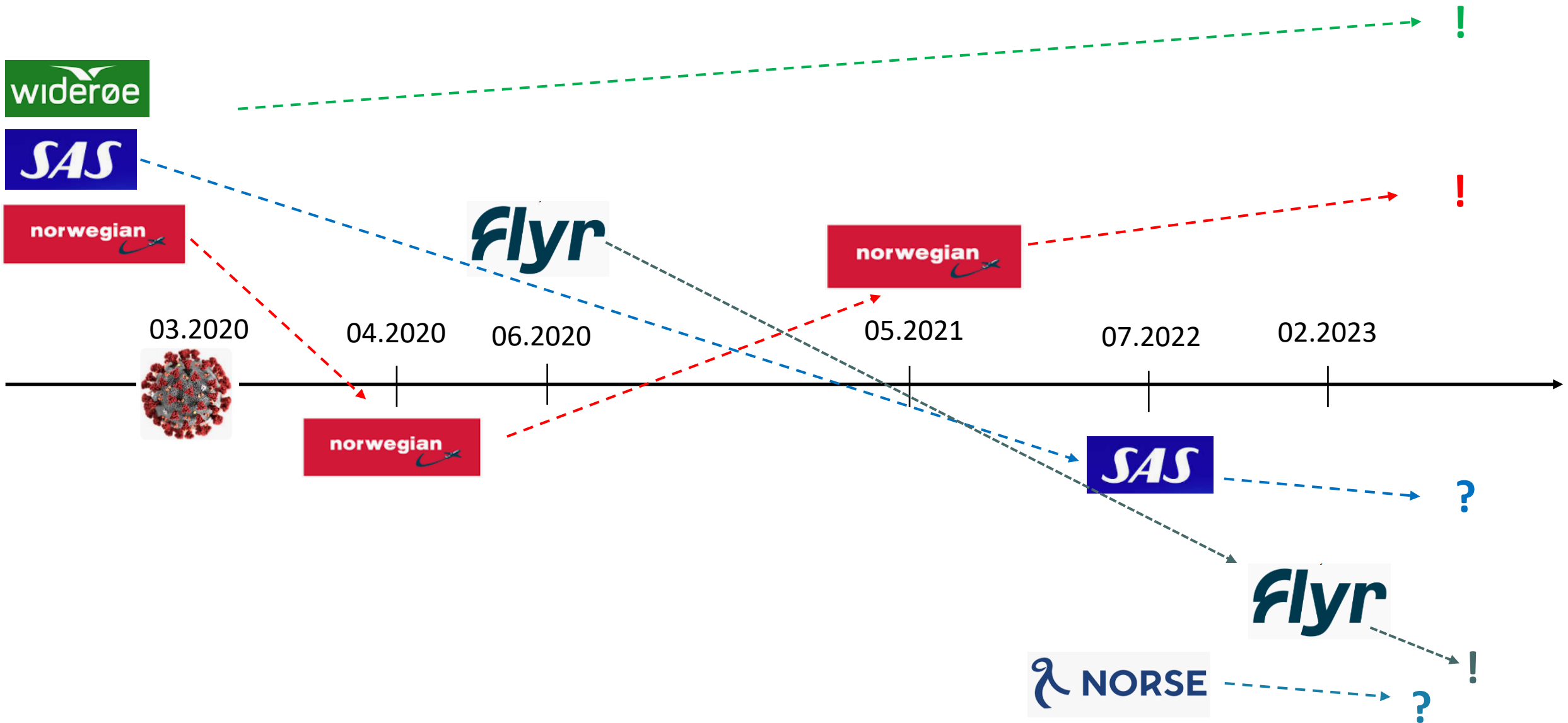


Robert Næss (Foto: Per Ståle Bugjerde)

DN 21.02.2023

Det har kostet mer enn 200 milliarder kroner å legge om bilavgiftene. Det har gitt større og kraftige biler, og langt flere biler, samtidig som bilparken er foreldet. Da er det fristende å konkludere at investeringen ikke har vært god. Norge har nok bidratt til utbredelsen av elbiler, men allerede i år vil Norge kun stå for én prosent av det globale elbilsalget.

Og konkurransesituasjonen er mildest talt uklar fremover



Og 'gode gamle SAS' – går de opp eller ned?

Dagens Næringsliv **lørdag 25.02.23: Utfor stupet**



VS

Aftenposten **tirsdag 28.02.23: 4 milliarder+**



Og bonusprogram synes bare å bli viktigere: Norwegian

Norwegian utvider – lanserer nye bonusfordeler



25. FEBRUAR 2023

flysmart24.no

Men så 'poppis' som Eurobonus blir det nok ikke på en stund...

Setting: Gardermoen 15. februar, Frode venter på kollega på krykker som kommer ut av Bergensflyet i Oslo, de skal på dagsmøte i ekspertkomite for tredje rullebane på Gardermoen. Ved siden av står en annen mann som venter på kvinnelig kollega som har sittet lengre bak i flyet og kommer mot ham:

Mann:

«Kem va han du gikk med der»

Kvinne:

«En nabo – på vei til styremøte i Norwegian»

Mann:

«Og han reiste med SAS?»

Kvinne:

«Å – han samlet poeng»

Så vi nærmer oss en ny *'normal'*

Vinnerne blir nok de med mest på bok: Lavkost – i særdeleshet Ryan og WizzAir

Nettverksselskapene vil streve med corona-lån også når ting blir normalt – det viser SAS prosessen som pågår nå

Forretningssegmentet blir neppe det samme – Teams og Zoom har revolusjonert hvordan vi 'kontorrotter' jobber

Men alt kan ikke løses på Zoom – «*midlertidighetens-stengt-inne-tyranni*» – har tydeligvis også generert reiselyst: Vi ønsker oss tilbake til møterom, white board og prosjektorer

Og mindre passasjerer foran i kabinen, vil måtte innebære dyrere billetter fra nettverksselskapene som nok har subsidiert konkurransen bak gardinet med forretnings-yield

Privatsegmentet vil komme tilbake.

Ovale helgeturer til storbyer, solferie i Hellas, Tyrkia og Spania (og Øst Europa) vil være etterspurt også i fremtiden.

Krig i Europa, inflasjon og høyere rente vil nok likevel dempe vekstraten nå med det første

Og vi vil måtte få en raskere europeisk konsolidering

Koronakrisen vil trolig føre til at luftfartsindustrien i Europa vil konsolideres

Dette har vi ventet på en stund. Underskogen av flyselskap i Europa er stor – for stor.

Sammenligner vi oss med USA, har man der fått til denne konsolideringen allerede. Etter 2009 har man i USA restrukturert og fått færre, større og mer effektive aktører.

Politikk, nasjonale grenser med historisk bagasje og flaggselskaper har forsinket denne prosessen i Europa.

En europeisk konsolidering vil redusere kostnadsbasen og muliggjøre lavere priser, dette vil motvirke det negative etterspørselssjokket.

Men det blir nok tøft!

Europa:

- Større andel lavkostselskap
- Redusert forretningstrafikk
- Konsollidering og færre selskap

Norge: Nå fra tre til to selskaper på norsk innenriks

- Norwegian i støtet
- SAS i grøften og håper på dyr friskemelding

SAS får konkurranse fra Norse på langdistanse *Tror ikke vi har sett enden på dette...*

- Men norsk topografi er det den er – og alternative reisemidler finnes ikke
- Fortsatt behov for fysiske møter
- Konferanser og seminar kommer tilbake – online-versjonen er i tillegg til å være kjedelig – helt umulig å benytte til 'nettverking'
- Turisttrafikken kommer tilbake – det er simpelthen ikke kule nok storbyer i Norge, og klimaet er for dårlig!

