

PASSAGERARPROGNOS 2020 - 2021

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSK LUFTFART

© **Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2020-683

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År April 2020

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD	4
3 DEN MAKROEKONOMISKA UTVECKLINGEN	5
4 PASSAGERARUTVECKLINGEN FRÅN 2017	6
5 PASSAGERARPROGNOSER	7

1 Bakgrund

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

På grund av den extraordinära situation vi just nu befinner oss i kommer denna gång en mycket begränsad prognos att presenteras. Prognosen kommer göras enbart för antalet passagerare och endast omfatta innevarande och nästkommande år. Vi har valt att inte ta fram någon prognos över antalet flygrörelser, eller göra beräkningar om eventuell påverkan på Co2-utsläppen.

2 Metod

På grund av Coronapandemin och den stora osäkerhet som finns i samband med denna, så kommer prognosen tas fram i särskild ordning och endast omfatta åren 2020 och 2021. De prognosmodeller som normalt används fungerar inte under rådande förhållande. Dessutom bedömer KI att det för närvarande inte är meningsfullt att göra BNP-prognoser som sträcker sig bortom 2021. TS bedömning av trafikutvecklingen baseras i stället på det vi för närvarande vet om smittspridning, kapacitetsminskningar, andra restriktioner (länder har t ex valt olika strategier) och senast tillgängliga flygplatsstatistik m.m. TS har också inhämtat synpunkter från branschens aktörer.

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

3 Den makroekonomiska utvecklingen

I Konjunkturinstitutets senaste prognos² beskrivs tillståndet i den svenska ekonomin på följande sätt:

*”Covid-19 pandemin kommer att drabba den svenska ekonomin hårt. Hur hårt är i nuläget mycket svårt att säga, men en synnerligen djup lågkonjunktur står nu för dörren. Oron för att smittas och myndigheternas uppmaning att begränsa de sociala kontakterna har en kraftigt dämpande effekt på hushållens efterfrågan samtidigt som leveransproblem stör produktionen i delar av näringslivet. Dessutom påverkas efterfrågan negativt av omvärldens mycket omfattande åtgärder mot smittspridningen. Konjunkturinstitutet räknar med att svensk BNP faller med drygt 6 procent det andra kvartalet. Den ekonomiska politiken har redan lagts om i en kraftfullt stödjande riktning. Fokus ligger på att stödja näringslivet, och kommuner och regioner, i syfte att motverka en våg av konkurser och massarbetslöshet. Konjunkturinstitutets bedömning är att detta är en bra inriktning men att fler åtgärder än de som redan beslutats och aviserats kommer att behövas för att begränsa uppgången i arbetslösheten. Den relativt låga offentliga skulden i utgångsläget innebär att det finns ett stort utrymme att ge ytterligare stöd åt ekonomin. **I den rådande situationen är Konjunkturinstitutets kortsiktiga prognosmodeller av ytterst begränsat värde. Den beskrivning av den ekonomiska utvecklingen som presenteras i denna rapport ska därför bäst ses som ett basscenario betingat på olika antaganden, snarare än som en renodlad prognos. Osäkerheten som omgärdar basscenarioet är mycket stor och risken för en sämre utveckling dominerar”.***

KI har valt att inte göra någon prognos för perioden efter 2021 eftersom osäkerheten med anledning av covid-19 är allt för stor. För 2020 räknar KI

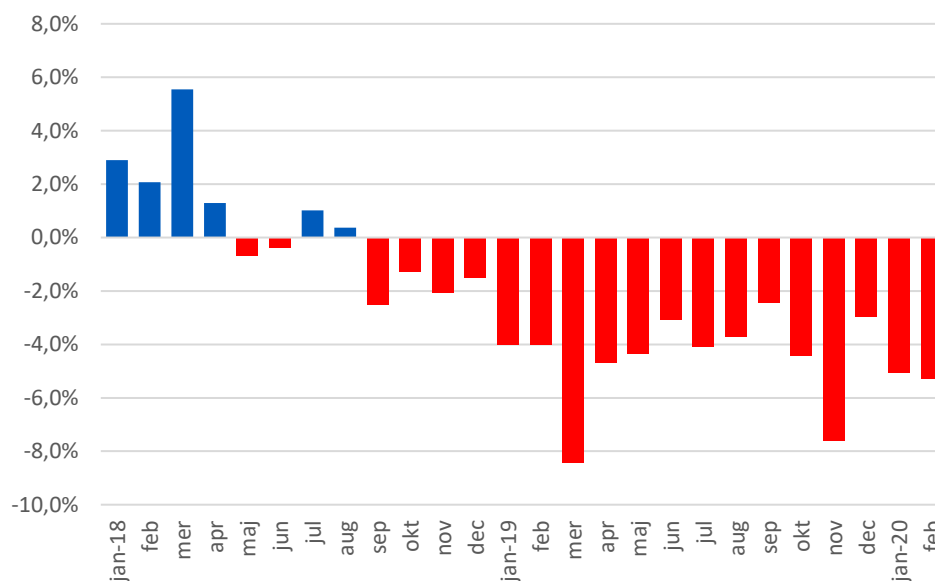
² Konjunkturläget, april 2020.

med att svensk BNP faller med drygt 3 %, med ett särskilt stort tapp under andra kvartalet. För 2021 antas en BNP-tillväxt på 3,5 %. Det finns då, skriver KI, ett uppdämd efterfrågan som ska tillfredsställas och investeringar som man tvingats skjuta upp ska genomföras. Man tror också att den svenska exporten kommer att gynnas och öka relativt snabbt av återhämtningen i omvärlden

4 Passagerarutvecklingen från 2017

Antalet passagerare har minskat kontinuerligt sedan september 2018, dvs. långt innan coronaviruset gjorde entré. Det fanns inga tecken före covid-19, som tydde på att den utvecklingen var på väga att brytas. Under mars var minskningen 63 %.

Figur 1. Avresande passagerare
Förändring jämfört med samma månad året innan, %



För inrikestrafiken kunde man se en avmattning redan under slutet av 2017. För utrikestrafiken dröjde det en bit in i 2018 innan någon avmattning kunde skönjas. Under 2017 var antalet inrikespassagerare 7,95 miljoner, 2019 hade volymen minskat till 6,97 miljoner. Det innebär en nedgång med drygt 12 %

vilket motsvarar närmare en miljon färre passagerare. För utrikes är volymen i det närmaste oförändrad jämfört med 2017. Däremot minskade antalet med 360 000 mellan 2018 och 2019, det är en minskning med 2,3 %. Det är således inrikestrafiken som svarat för större delen av nedgången under perioden, detta gäller i såväl absoluta som relativa tal. Det finns ett par saker som skulle kunna förklara skillnaderna. Den kanske viktigaste faktorn är de relativt stora kapacitetsminskningar som gjorts, framförallt inrikes. En ytterligare förklaring kan vara att den miljödebatt som varit har påverkat färdmedelsvalet, vilket är mer begränsat för utrikes resor.

5 Passagerarprognoser

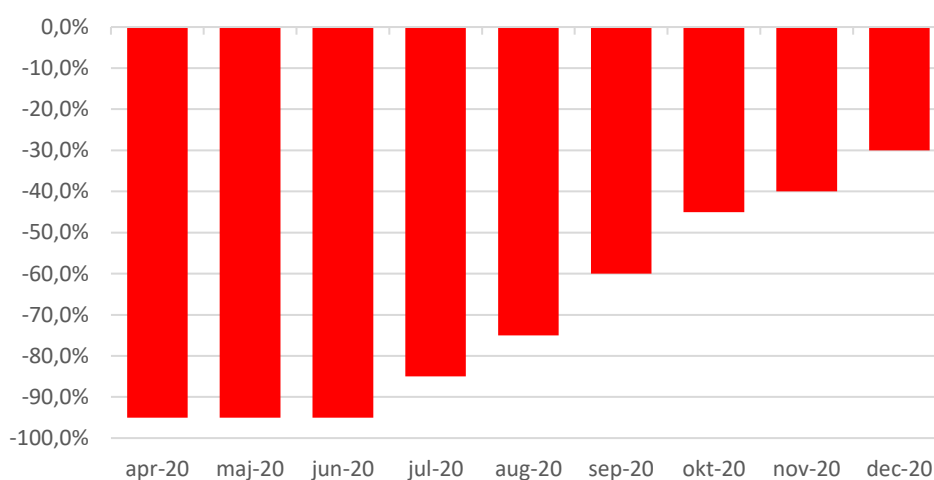
Med utgångspunkt i vad vi för närvarande vet om smittspridningen, kapacitetsneddragningar etc. har vi försökt beräkna passagerarvolymen för de närmast kommande 9 månaderna, dvs. fram t.om. december. ***Ett centralt prognosantagande är att smittspridningen når sin kulmen (senast) i månadsskiftet maj/juni, och att ökningstakten därefter avtar.*** Dessutom har utvecklingen av ett flertal faktorer med varierande osäkerheter analyserats:

- Risken för en andra våg av smittspridning: Vår bedömning är att detta inte kan uteslutas, vilket manar till en försiktig hållning till en snabb återhämtning av flygresandet under 2020.
- Företagsrekonstruktion av BRA och stora bekymmer hos Norwegian där bl.a. ett antal dotterbolag försatts i konkurs: Vi bedömer att detta kommer att innebära ett lägre utbud och minskad konkurrens, och därmed högre biljettpriser. Också detta talar för en försiktig hållning.
- Beteendeförändringar och bristande likviditet hos företag kan betyda att resor ersätts med möten online.
- Lågkonjunkturen är ett faktum och därmed en kraftigt ökande arbetslöshet. Minskad köpkraft hos hushållen, och en lägre aktivitet i

ekonomin som helhet som kommer att dämpa efterfrågan på flygresor. Även detta påverkar framförallt 2020, men kan komma att sträcka sig en bit in i 2021.

En samlad bedömning ger följande månatliga förändringstal för passagerarutvecklingen under återstoden av 2020.

Figur 4. Förändringstal per månad 2020 jämfört med motsvarande 2019



Det innebär en minskning av antalet passagerare under 2020 med 61 %, dvs. närmare 13,7 miljoner färre passagerare än under 2019.

Tabell 1. Prognos avresande passagerare

År	Totalt	Förändring, %
2019	22 418 718	
2020	8 765 000	-60,9%
2021	12 100 000	38,0%

Enligt detta scenario kommer alltså antalet passagerare att minska med cirka 61 % under 2020. För 2021 räknar vi med en relativt kraftig återhämtning, framförallt efter första kvartalet. Mot bakgrund av vad vi vet om tidigare

krisförlopp³ så bedömer vi att såväl nedgången 2020 som återhämtningen 2021 kommer att vara störst för utrikestrafiken. Det ger följande prognos för antalet in- respektive utrikespassagerare.

Tabell 2 Prognos avresande passagerare fördelat på in- utrikes

År	Inrikes	Förändring %	Utrikes	Förändring %
2019	6 973 957		15 444 761	
2020	2 971 000	-57,4%	5 794 000	-62,5%
2021	3 570 000	20,1%	8 531 000	47,2%

Tabell 3. Prognos fakturerbara passagerare

År	Totalt	Förändring, %
2019	19 770 302	
2020	7 731 000	-60,9%
2021	10 670 000	38,0%

³ Finans- och fastighetskrisen 1990–1994 och It-bubblan i början av 2000-talet. Flyget drabbades också hårt av 11-september-attackerna 2001.