

PASSAGERARPROGNOS 2023–2029

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSK LUFTFART

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2023-2439

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År September 2023

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD	4
3 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN	4
4 PASSAGERARUTVECKLINGEN 2019 OCH FRAMÅT	5
5 REGRESSIONSSKATTNINGAR	7
6 PASSAGERARPROGNOS 2023-2029	8
7 KOLDIOXID - RÄKNEEXEMPEL	11

1 Bakgrund

Prognoser över antal passagerare tas fram för att utgöra underlag för Transportstyrelsens avgiftssättning, men också för att ge omvärlden myndighetens bedömning av flygtrafikens utveckling på kort och medellång sikt. Prognoser görs för avresande passagerare i linje-, charter- och taxitrafik på de svenska trafikflygplatserna och för den mängd avresande passagerare som ska faktureras för GAS¹-avgiften. Prognosen omfattar perioden 2023–2029.

2 Metod

Traditionella prognosmodeller fungerar inte vid den typ av extraordinära händelser som inträffat under de senaste åren. Prognoserna har därför i hög utsträckning baserats på kvalitativa bedömningar. Detsamma gäller denna prognosomgång när vi nu befinner oss i en återhämtningsfas med mycket höga tillväxttal samtidigt som konjunkturen är svag. Detta gäller framförallt för innevarande och nästkommande år, men i viss mån även för 2025. För de resterande åren fram till 2029 spelar de traditionella prognosmodellerna större roll när vi sätter prognosen.

3 Den ekonomiska utvecklingen

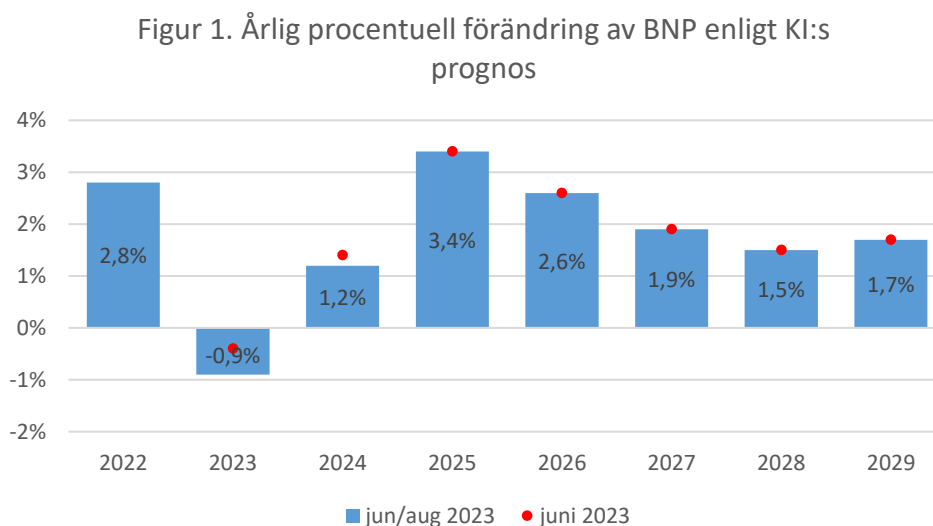
Jämfört med juniprognosen har Konjunkturinstitutet i sin senaste konjunkturuppdatering² skrivit ned BNP-prognosen något för innevarande och nästa år. Så här beskriver KI läget i den svenska ekonomin:

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

² Uppdatering av konjunkturbilden augusti 2023.

”Konjunkturbilden från Konjunkturinstitutets prognos i juni står sig i allt väsentligt. Den svenska ekonomin går i år in i en lågkonjunktur som består nästa år. Hög inflation och höjda räntor har slagit hårt mot räntekänsliga svenska hushåll och mot bostadsbyggandet som nu minskar snabbt. Tillsammans med en inbromsning i exporten gör detta att BNP minskar med i det närmaste 1 procent i år. Lågkonjunkturen har ännu inte slagit igenom på arbetsmarknaden, men antalet sysselsatta kommer att minska de närmaste kvartalen och arbetslösheten ökar till 8,4 procent nästa år. KPIF-inflationen fortsätter att minska framöver och under det andra halvåret 2024 ligger den tydligt under Riksbankens inflationsmål. Riksbanken inleder därför en serie räntesänkningar framåt sommaren nästa år”.

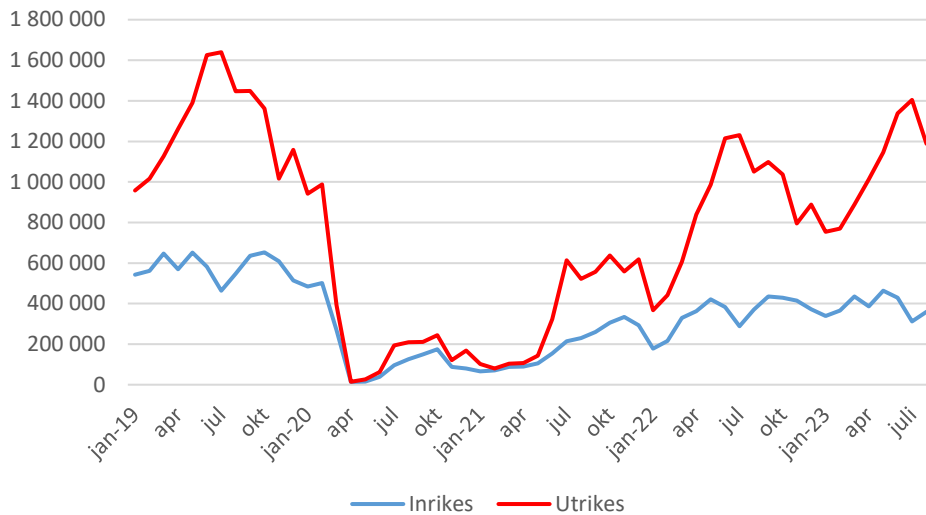
Figur 1 visar KI:s senaste prognos från augusti över ekonomins utveckling i Sverige fram till 2029. Som jämförelse visas motsvarande prognos från i juni.



4 Passagerarutvecklingen 2019 och framåt

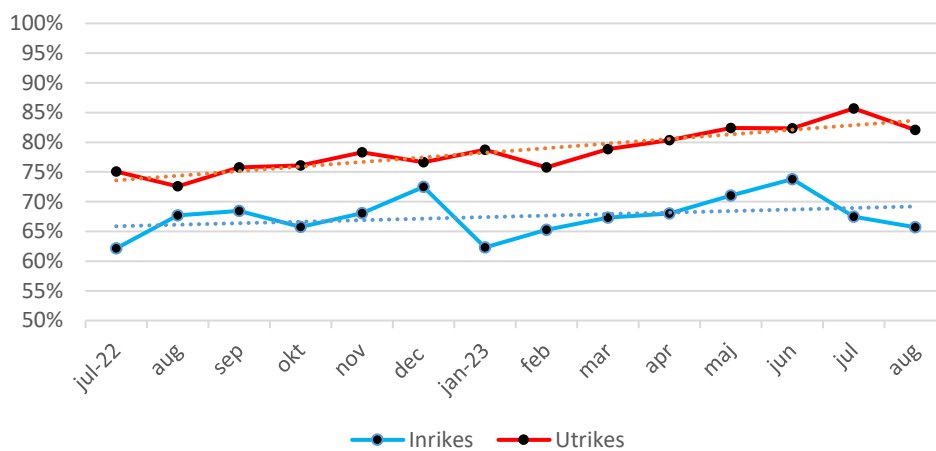
När pandemin började klinga av på allvar under våren 2022 så steg passagerarvolymerna i snabb takt. Ökningstakten var störst för utrikestrafiken som jämfört med bottennoteringen 2020 hade närmare tre gånger fler passagerare under 2022. Motsvarande för inrikes var en fördubbling för samma period. I figur 2 visas passagerarutvecklingen från 2019 och fram till och med augusti i år.

Figur 2. Antal avresande passagerare per månad



Trots den mycket snabba ökningen är det alltjämt ett gap till 2019 års volymer. För närvarande (jan-aug) ligger andelen av 2019 års nivå på 81 % för utrikestrafiken, och 68 % för inrikes. Bryter vi ned detta per månad och samtidigt tittar ytterligare några månader bakåt så ser man i figur 3 att det finns en trendmässig ökning av andelarna. Mest tydlig är den för utrikestrafiken där uppgången varit mer stabil.

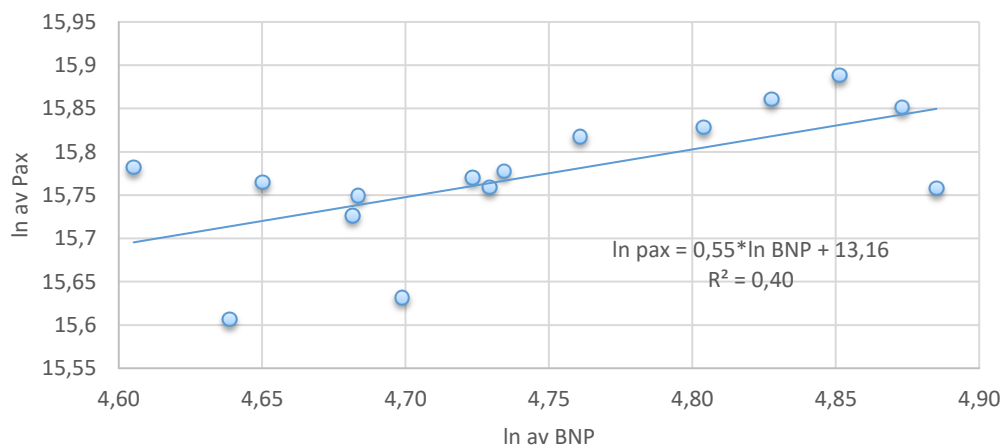
Figur 3. Trendberäkning av andelar av 2019 års passagerarvolymer juli 2022 till augusti 2023



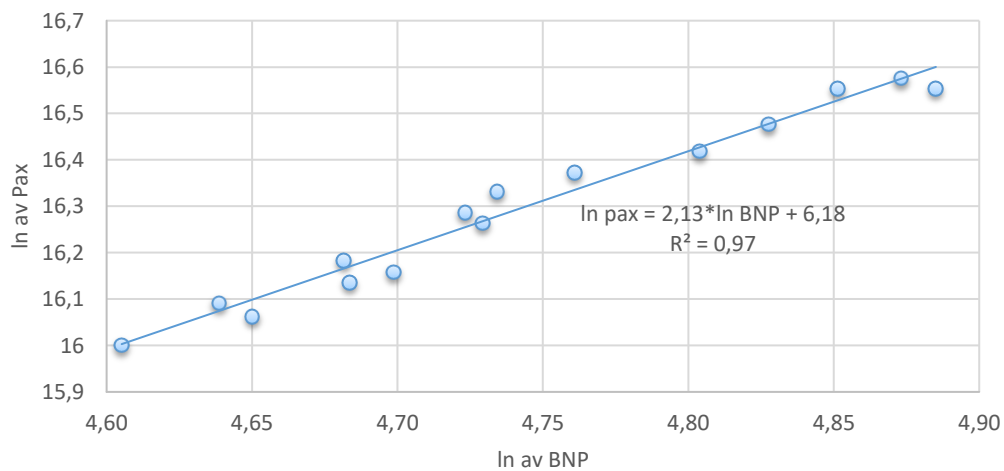
5 Regressionsskattningar

I figurerna 4 och 5 nedan visas regressionsskattningar för inrikes respektive utrikes trafik baserat på åren 2005-2019, det vill säga åren före pandemin. BNP används som förklarande variabel för både inrikes och utrikes. Man kan se att sambandet mellan BNP- och passagerarutvecklingen är starkare för utrikestrafiken (figur 5), bland annat genom att punkterna där är mer centrerade kring den skattade linjen jämfört med inrikes (figur 4).

Figur 4. Regression för inrikes passagerare



Figur 5. Regression för utrikes passagerare



Parametrarna 0,55 och 2,13 är båda statistiskt signifikanta och innebär att: Om BNP ökar med 2 % så ökar efterfrågan med 1,1 % ($2 \cdot 0,55$) för inrikes och cirka 4,3 % för utrikes ($2 \cdot 2,13$). Dessa tal ska ses som riktvärden och inte som absoluta sanningar eftersom det även finns andra faktorer som påverkar trafikutvecklingen.

6 Passagerarprognos 2023-2029

Lågkonjunktur, försämrad köpkraft bland hushållen och en svag svensk valuta tycks inte nämnvärt ha påverkat efterfrågan på flygresor. I prognosen från i våras förväntade vi oss att återhämtningen skulle tappa fart på grund av den ekonomiska utvecklingen. Generellt har hushållskonsumtionen minskat under året men det tycks inte gälla efterfrågan på flygresor. Konjunkturinstitutet har förvisso skrivit ned BNP-prognosen från i juni något, men den ligger i övrigt i stort sett fast.

Mot bakgrund av den trafikutveckling vi sett hittills i år kan konstateras att vårens prognos var alltför pessimistisk, och det gäller för såväl in- som utrikestrafiken. Den förväntade effekten av lågkonjunktur, stigande inflation och räntor har inte infriats. Det innebär att vårens prognos skrivs upp för innevarande och nästa år. Det betyder bland annat att utrikestrafiken väntas vara tillbaka, och till och med förbi, 2019 års volym redan under 2025. Några varningar kan dock vara på sin plats. Vi har som tidigare nämnts ännu inte kunnat se att konjunkturläget påverkat flygresandet i någon större utsträckning, men det kan inte uteslutas att de negativa effekterna är fördröjda och kommer senare. Det vill säga att reslusten efter pandemin är så stor att hushållen är beredda att tära på sina reserver. Men någonstans bör det finnas en gräns där man tvingas prioritera annorlunda. Vi ser också att det råder fortsatt brist på viss nyckelpersonal bland flygbolag, underhåll och flygplatser vilket är kostnadsdrivande. Samtidigt har vi noterat att priset på

jetbränsle är på väg upp och väntas fortsätta stiga vilket sammantaget sannolikt kommer att innebära högre biljettpriser. Vi kan inte heller bortse från att en eskalering av kriget i Ukraina skulle kunna få ytterligare negativa konsekvenser för luftfarten.

Tabell 1. Antal avresande passagerare **inrikes**, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		4 199	
2023	4 500	4 700	4 800
2024	4 500	4 850	5 000
2025	4 550	5 000	5 300
2026	4 600	5 070	5 400
2027	4 600	5 120	5 500
2028	4 600	5 170	5 550
2029	4 600	5 210	5 600
Förändring 2022-2029	401	1 011	1 401
Förändring 2022-2029, %	10 %	24 %	33 %
Andel av 2019	66 %	75 %	80 %

Tabell 2. Antal avresande passagerare **utrikes**, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		10 554	
2023	12 500	12 700	12 900
2024	13 400	14 500	15 000
2025	14 000	15 500	16 000
2026	14 700	16 370	16 990
2027	15 500	17 040	17 770
2028	16 200	17 590	18 540
2029	16 900	18 230	19 310
Förändring 2022-2029	6 346	7 676	8 756
Förändring 2022-2029, %	60 %	73 %	83 %
Andel av 2019	109 %	118 %	125 %

Tabell 3. **Totalt** antal avresande passagerare, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		14 753	
2023	17 000	17 400	17 700
2024	17 900	19 350	20 000
2025	18 550	20 500	21 300
2026	19 300	21 440	22 390
2027	20 100	22 160	23 270
2028	20 800	22 760	24 090
2029	21 500	23 440	24 910
Förändring 2022-2029	6 747	8 687	10 157
Förändring 2022-2029, %	46 %	59 %	69 %
Andel av 2019	96 %	105 %	111 %

Tabell 4. Antal **fakturerbara** passagerare, 1000-tal.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		13 306	
2023	15 329	15 690	15 961
2024	16 142	17 450	18 036
2025	16 731	18 490	19 212
2026	17 410	19 340	20 197
2027	18 132	19 990	20 991
2028	18 762	20 530	21 730
2029	19 390	21 140	22 466
Förändring 2022-2029	6 084	7 834	9 160
Förändring 2022-2029, %	46 %	59 %	69 %
Andel av 2019	98 %	107 %	114 %

7 Koldioxid - räkneexempel

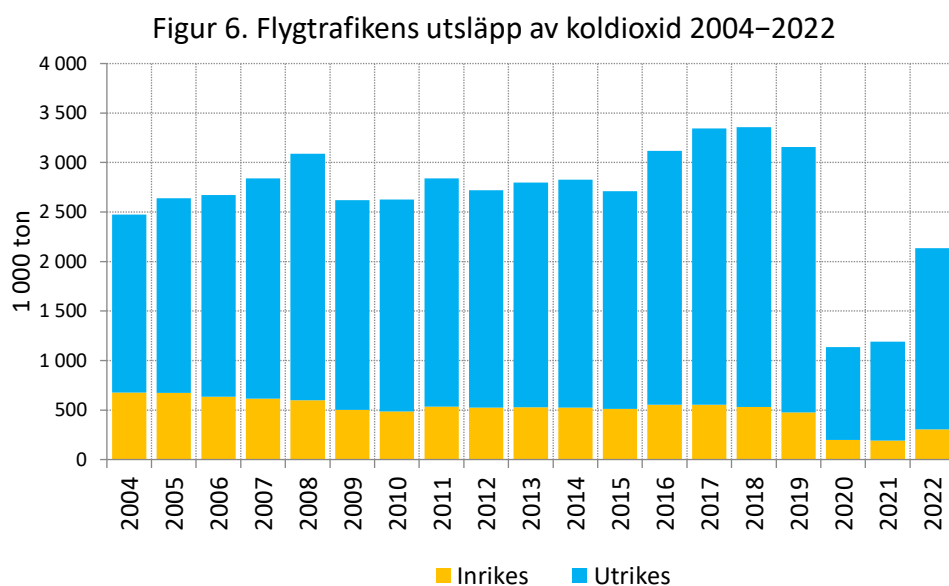
Baserat på den trendmässiga utvecklingen av genomsnittliga utsläpp per passagerare redovisas här några räkneexempel på hur koldioxidutsläppen för passagerarflyget kan komma att utvecklas fram till och med 2029.

Beräkningar görs för såväl inrikes flygresor som för resor till/från Sverige.

7.1 Utvecklingen 2004 - 2022³

I figur 6 nedan visas flygets utsläpp av koldioxid mellan 2004 och 2022.

Naturvårdsverkets rapportering om flygets utsläpp av växthusgaser baseras på bränsleanvändningen för inrikes flygresor samt det bränsle som tankats i Sverige för utrikes flygresor.



Mellan 2004 och 2019⁴ ökade utsläppen med 28 %. Ökningen kan i sin helhet hänföras till utrikestrafiken. För inrikestrafiken har utsläppsmängden minskat och det beror i huvudsak på en svagare passagerartillväxt jämfört med utrikestrafiken. Under samma period ökade antalet passagerare på de

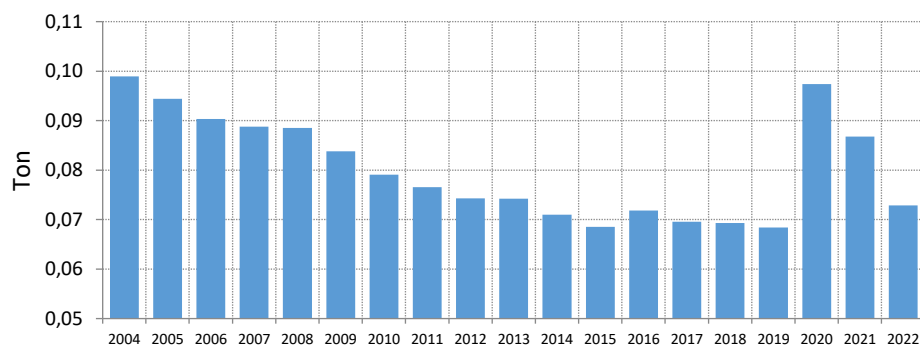
³ Källa: Naturvårdsverket <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/trafik-och-transporter/>

⁴ På grund av pandemin kan det vara mer relevant att jämföra med 2019 istället för 2022.

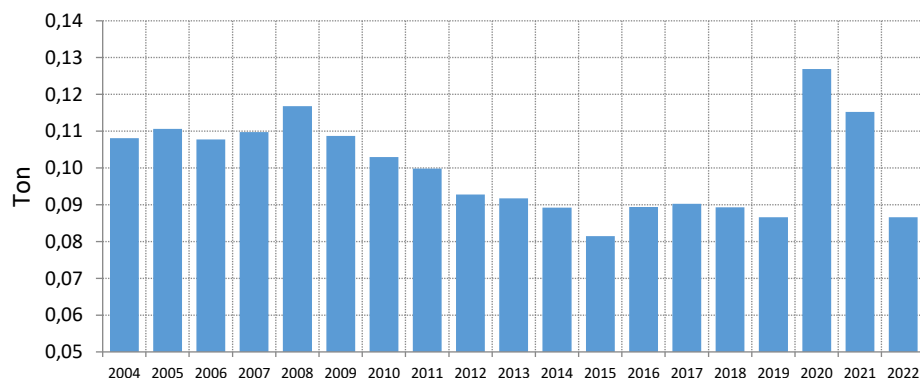
svenska flygplatserna med 62 %. Det innebär att koldioxidutsläppen per passagerare minskade med 21 % under perioden. Utan att närmare analysera orsakerna bakom den trendmässiga minskningen per passagerare baseras beräkningen på det faktum att utsläppsmängden minskat under lång tid. Ett par förklaringar kan emellertid vara att flygplanen blivit alltmer bränsleeffektiva, och att antalet passagerare per avgång ökat kontinuerligt. En aspekt att ta hänsyn till i beräkningen är införandet av den så kallade reduktionsplikten som trädde i kraft den 1 juli 2021, och som innebär krav på inblandning av biobränsle i det vanliga flygfotogenet. För 2029 ska inblandningen enligt lagen uppgå till minst 20,7 %.

I de två följande figurerna visas utsläppen per passagerare mellan 2004 och 2022 för in- respektive utrikestrafiken.

Figur 7. CO₂-utsläpp per inrikes passagerare 2004–2022



Figur 8. CO₂-utsläpp per utrikes passagerare 2004–2022



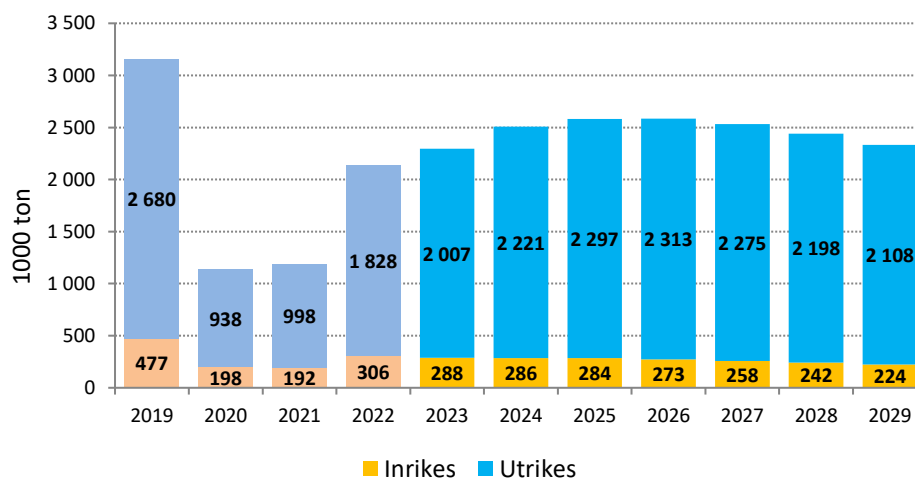
7.2 Beräkningar och resultat

Beräkningen av utsläppen utgår alltså från skattningar av de genomsnittliga utsläppen per passagerare under perioden 2004-2022⁵, och som skrivs fram till 2029. Dessa multipliceras sedan med de prognosticerade passagerarvolymerna.

För att slutligen få fram hur stora utsläpp av fossil koldioxid som kan komma att genereras av passagerarflyget inom och till/från Sverige, görs en justering med hänsyn tagen till den förväntade effekten av reduktionsplikten⁶.

Resultatet för huvudalternativet visas i figur 9 tillsammans med de faktiska nivåerna under 2019 - 2022. I tabellerna 5 och 6 visas även hög- och lågalternativen.

Figur 9. Uppskattning av flygets utsläpp av CO₂ 2023–2029



⁵ 2020 och 2021 avviker kraftigt (så kallade outliers) från den långsiktiga trenden och ingår därför inte i skattningarna av utsläpp per passagerare. En annan teknik är att använda en dummyvariabel, men den ger i detta fall närmast identiska resultat som att plocka bort outliers.

⁶ Enligt uppgift från Energimyndigheten är det rimligt att räkna med en verkningsgrad på mellan 75 och 85 procent. I våra beräkningar antas en verkningsgrad på 80 procent.

Tabell 5. Beräkningar av **inrikesflygets** CO₂, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		306	
2023	275	288	294
2024	265	286	295
2025	258	284	301
2026	247	273	290
2027	232	258	278
2028	216	242	260
2029	198	224	241
Förändring ton 2022-2029	- 108	- 82	- 65
Förändring % 2022-2029	- 35 %	- 27 %	- 21 %
Andel av 2019	42 %	47 %	51 %

Tabell 6. Beräkningar av **utrikesflygets** CO₂, 1000-tals ton.

År	Låg	Huvud	Hög
2022		1 828	
2023	1 975	2 007	2 038
2024	2 052	2 221	2 297
2025	2 075	2 297	2 372
2026	2 077	2 313	2 401
2027	2 070	2 275	2 373
2028	2 024	2 198	2 316
2029	1 954	2 108	2 233
Förändring ton 2022-2029	126	280	405
Förändring % 2022-2029	7 %	15 %	22 %
Andel av 2019	73 %	79 %	83 %