

PASSAGERARPROGNOS 2021–2027

TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSK LUFTFART

© **Transportstyrelsen**

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2021-2038

ISBN

Författare Sektionen för analys

Månad År April 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Innehåll

INNEHÅLL.....	3
1 BAKGRUND	4
2 METOD.....	4
3 OSÄKERHETER PÅ GRUND AV PANDEMIN.....	5
4 DEN EKONOMISKA UTVECKLINGEN.....	6
5 PASSAGERARUTVECKLINGEN UNDER 2020	7
6 PROGNOSE – ANTAL PASSAGERARE	8

1 Bakgrund

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

Prognosen omfattar perioden 2021–2027.

2 Metod

Passagerarprognoserna baseras normalt på det historiska samband som finns mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP). Under rådande omständigheter med den alltjämt pågående pandemin och en fortsatt osäkerhet om hur den kommer att utvecklas så fungerar inte de traditionella modellerna. Flygindustrin befinner sig i den värsta kris som branschen någonsin utsatts för och följdverkningarna är i dagsläget svåra att överblicka. Flygbolag har gått i konkurs, andra är under rekonstruktion och i stort sett alla bolag har gjort betydande förluster. Prognosförutsättningarna är således fundamentalt annorlunda än under mer normala förhållanden. Vi kommer att dela upp prognosperioden i två olika faser, där den första (återhämtnings) fasen omfattar åren 2021 till 2023 och en andra fas från 2024 och framåt. Den första fasen är p.g.a. pandemin den mest svårbedömda. Fas två är enklare såtillvida att vi bedömer att samhället då i stort sett återgått till ett mer normalt beteende. Det gör att den vanliga prognosmodellen med BNP som den i huvudsak förklarande variabeln kan användas. TS har också inhämtat synpunkter från branschens aktörer.

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

3 Osäkerheter på grund av pandemin

I såväl Sverige som globalt råder fortsatt smittspridning och flera länder, däribland Sverige, befinner sig för närvarande i en tredje våg. Det finns också en oro för att det kan utvecklas nya muterade virusvarianter som de befintliga läkemedlen inte skyddar mot vilket skulle slå mycket hårt mot en redan stukad flygindustri. Den tidigare prognosen av vaccinleveranser² till Sverige har skrivits ned från cirka 17,4 miljoner doser till 11 miljoner. Det innebär att betydligt färre kommer att vara vaccinerade före sommaren än vad som var tänkt.

En annan osäkerhet rör frågan om och i så fall i vilken omfattning som pandemin kan innebära bestående beteendeförändringar, där t.ex. affärsresor även på sikt kommer att ersättas av virtuella möten. Någon säker kunskap om detta finns för närvarande inte. Det finns en stor spännvidd mellan olika uppfattningar.

En tredje osäkerhet är hur flygindustrin kommer att se ut efter pandemin. Samtliga bolag av betydelse har gjort stora ekonomiska förluster och stater har tvingats gå in med olika typer av offentligt stöd för att undvika konkurser, men har samtidigt inneburit att många bolag dras med stora skulder och tvingats krympa sina verksamheter. På den svenska inrikesmarknaden har det skett betydande förändringar där t.ex. BRA genomfört en bolagsrekonstruktion och planerar för en återstart under maj. Norwegian har sedan december förra året vare sig någon in- eller utrikestrafik på svenska flygplatser. Samtidigt har andra (mindre) bolag flyttat fram sina positioner. Men inrikesmarknaden kommer sannolikt under en längre tid att präglas av små marginaler, vilket innebär en minskad riskbenägenhet som i praktiken betyder att ytterst få aktörer kommer att vara

² Prognosticerat antal vaccindoser t.om juni 2021

villiga att starta nya linjer. Hur konkurrensen mellan flygbolagen kommer att utvecklas kan ha betydelse för hur snabbt marknaden återhämtar sig.

4 Den ekonomiska utvecklingen

I den senaste prognosen³ från Konjunkturinstitutet beskrivs läget i den svenska ekonomin på följande vis:

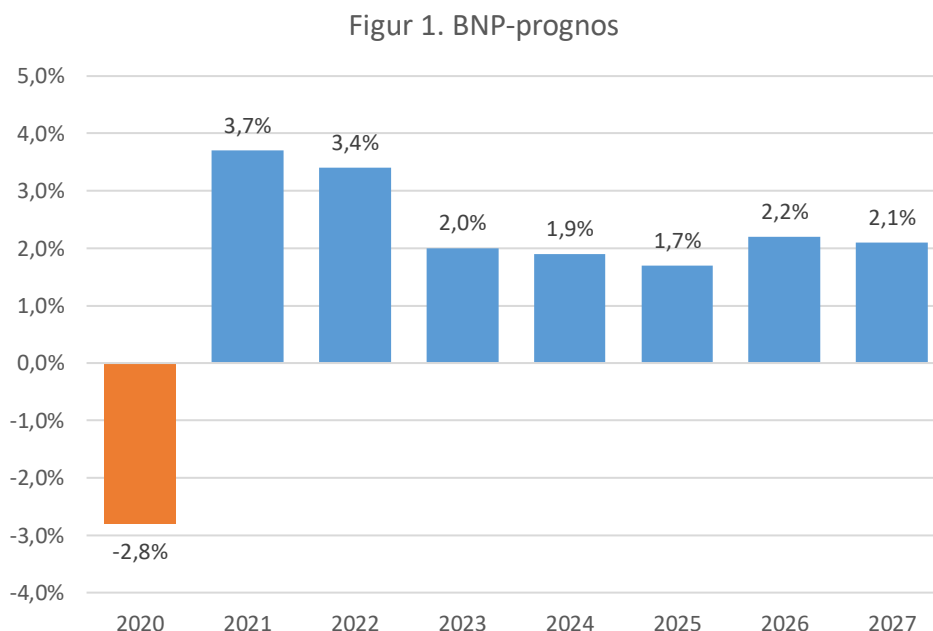
”En andra våg av smittspridning och skärpta restriktioner ledde till att konjunkturåterhämtningen i Sverige bröts det fjärde kvartalet i fjol. Fortsatta skärpta restriktioner och en tredje våg av smittspridning bidrar till att tillväxten blir dämpad det första kvartalet i år. Återhämtningen kommer i gång igen så smått det andra kvartalet, trots att produktionen i delar av industrin då hämmas av leveransproblem. Det tredje kvartalet, när nästan alla vuxna erbjudits vaccin och smittspridningen är lägre, ökar hushållen konsumtionen snabbt och konjunkturen vänder tydligt uppåt. Lågkonjunkturen förblir trots detta djup under 2021 och arbetslösheten ligger fortfarande väl över 8 procent vid slutet av året. Trots mycket omfattande ofinansierade åtgärder i år är de offentliga finanserna fortsatt starka. Skulle ekonomin utvecklas sämre än prognostiserat finns det fortfarande ett stort utrymme att stödja ekonomin ytterligare med offentliga medel”.

Beträffande hur resandet kan komma att utvecklas gör KI bedömningen att;

”Restriktioner och självpåtagen distansering i Sverige och omvärlden innebär att det dröjer till efter sommaren innan resandet börjar återhämta sig”.

³ Konjunkturläget, 31 mars 2021.

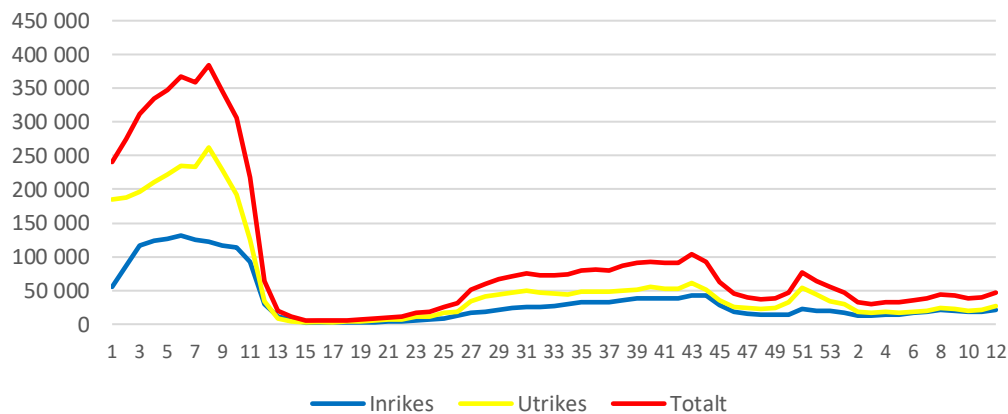
Figur 1 visar KI:s prognos över den svenska ekonomins utveckling fram till 2027.



5 Passagerarutvecklingen under 2020

Jämfört med 2019 så minskade antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna med 75 % under 2020 och uppgick till cirka 5,6 miljoner. Det motsvarar ett tapp på drygt 16,8 miljoner avresande passagerare. Efter det att WHO i mitten av mars klassade virusutbrottet som en pandemi införde länder restriktioner av olika slag som slog hårt mot hela reseindustrin. I figur 2 visas passagerarutvecklingen på de svenska flygplatserna fördelat per vecka från 2020 och framåt.

Figur 2. Avresande passagerare på svenska flygplatser vecka 01:2020 och framåt



Under drygt fyra veckor med början i mitten av mars kan utvecklingen närmast beskrivas som en bransch i fritt fall. Botten passerades vecka 15 med endast 5 000 passagerare. Det kan jämföras med motsvarande vecka 2019 då antalet avresande räknades till 482 000. Därefter följer en period av långsamt ökande trafik, för att fram emot slutet av året åter börja minska på grund av att nya restriktioner införs som en följd av en andra våg av smittspridning.

6 Prognos – antal passagerare

Givet att den nyligen reviderade vaccineringsstakten håller, dvs. att alla över 18 år ska ha fått minst en dos vaccin senast den 15 augusti, och att det uppstår en tillräckligt hög nivå av immunitet bland befolkningen under hösten, så kommer sannolikt marknaden att successivt börja återhämta sig. Vid tidigare kriser har återhämtningen tagit 4 till 5 år innan man varit ikapp. Nu räknar vi med att det tar längre tid och att vi inte kommer att nå 2019 års passagerarvolym under prognosperioden. Det beror bl.a. på krisens djup och (vilket är ett grundantagande i prognosen) att vi antar ett visst mått av bestående beteendeförändringar. Det senare gäller framförallt affärsresandet,

där vi tror att fysiska möten i ökad utsträckning kommer att ersättas av virtuella.

Som nämnts tidigare så fungerar inte traditionella prognosmodeller i kristider som denna. Prognosperioden har därför delats in i två faser, där den första fasen omfattar perioden 2021 – 2023, och baseras på en kvalitativ bedömning, och där den största förändringen kommer att ske under 2022. Prognosen bygger på tre avgörande antaganden om pandemins fortsatta förlopp:

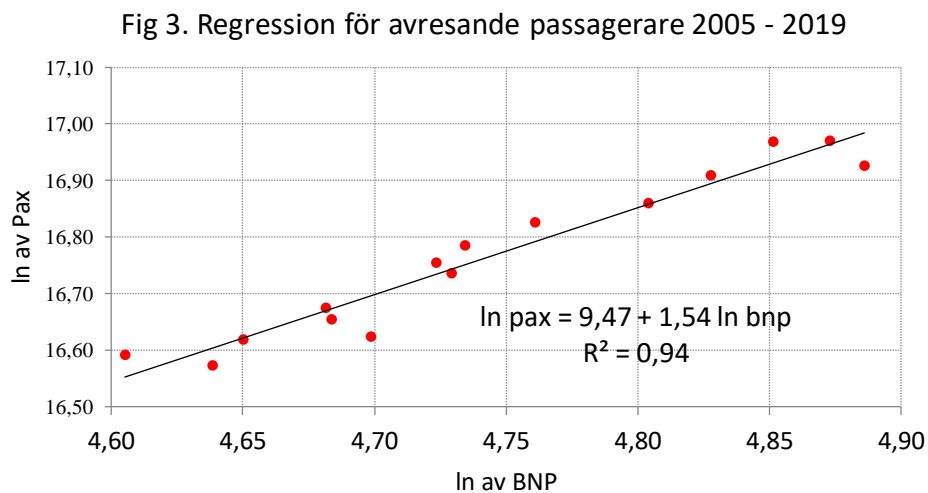
1. Att den nuvarande vaccineringsplanen kommer att kunna hållas vilket innebär att alla över 18 år ska ha fått minst en dos vaccin senast den 15 augusti.
2. I flera länder, däribland Sverige, pågår för närvarande en tredje våg av smittspridning. Vi räknar därför med förhållandevis strikta reserestriktioner fram till åtminstone augusti månad.
3. Att viruset inte muterar på ett sådant sätt att det tvingar fram helt nya, idag icke-existerande, vacciner.

Vi tror också att pandemin kommer att medföra vissa bestående beteendeändringar, men hur pass omfattande dessa kan tänkas bli är för närvarande svårt att uppskatta.

En positiv aspekt som kan vara värd att nämna är möjligheten att införa någon typ av vaccinationspass, som skulle kunna bidra till att skynda på återhämtning. Dock råder det just nu lite delade meningar mellan länder hur ett sådant system ska se ut⁴.

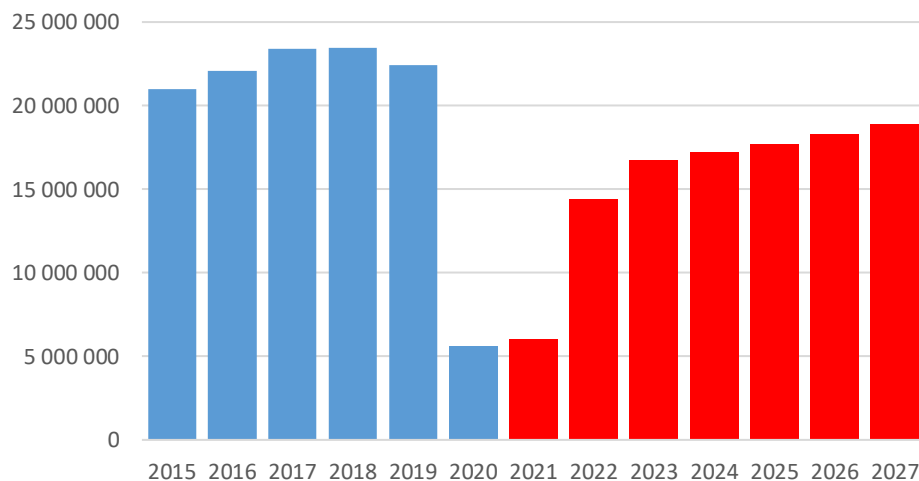
⁴ EU-kommissionen har föreslagit ett digitalt vaccinpass som ska underlätta resandet redan till sommaren 2021. Frågan ska behandlas i EU-parlamentet och bland medlemsländerna.

Vi räknar med att återhämtning kommer igång så smått mot slutet av det tredje kvartalet och att den sedan successivt tilltar under resten av året. Ökningstakten förväntas bli hög under framförallt 2022 men även under 2023. Det beror på det låga utgångsläget, men vi tror också att det finns ett stort uppdämt resebehov. Senast 2024 räknar vi med att samhället återgått till något slags ”normalläge”. Därmed skulle de mer traditionella prognosmodellerna komma till användning igen, bl.a. genom att ta till vara på det starka samband som finns mellan ekonomisk utveckling och efterfrågan på flygresor (se figur 3 nedan).



Den förväntade utvecklingen av antalet passagerare visas, tillsammans med några års tillbakablick, i figur 4 och den efterföljande tabellen.

Figur 4. Avresande passagerare 2015 - 2027



År	Avresande pax	Förändring, %	Fakturerbara pax
2020	5 603 000		4 957 772
2021	6 000 000	7,1 %	5 309 054
2022	14 400 000	140,0 %	12 741 731
2023	16 700 000	16,0 %	14 776 868
2024	17 185 000	2,9 %	15 206 017
2025	17 665 000	2,8 %	15 630 741
2026	18 270 000	3,4 %	16 166 071
2027	18 850 000	3,2 %	16 679 279
Förändring 2020 - 2027	13 247 000		11 721 507