

PASSAGERARPROGNOS 2020–2026

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 Oktober 2020

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 SEDAN 2018	8
6 PROGNOSES – ANTAL PASSAGERARE.....	9

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 2020–2026.

2 Metod

Passagerarprognoserna baseras normalt på det historiska samband som finns mellan efterfrågan på flygresor och den ekonomiska utvecklingen (BNP). Under rådande omständigheter med en pågående pandemi, och den mycket stora osäkerhet om hur denna kommer att utvecklas så fungerar inte de traditionella modellerna. Flygindustrin upplever för närvarande den värsta kris som branschen någonsin utsatts för. Prognosförutsättningarna är därmed fundamentalt annorlunda, och vi måste hitta andra sätt för att bedöma en möjlig trafikutveckling. Vi kommer att dela upp prognosperioden i två olika faser, där den första fasen inkluderar åren 2020 – 2023 och en andra fas som omfattar åren 2024 - 2026. Den första fasen är p.g.a. pandemin den mest svårbedömda. Fas två är enklare såtillvida att vi bedömer att pandemin då klingat av, och att samhället i stort återgått till ett normalt beteende. Det gör att den vanliga efterfrågemodellen med BNP som den i huvudsak förklarande variabeln kan användas. Synpunkter har också inhämtats från flygbranschens olika aktörer och vägts in i den slutliga bedömningen.

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll.

3 Osäkerheter på grund av pandemin

Globalt råder en fortsatt smittspridning, men skillnader mellan länderna är relativt stor beroende på i vilken fas landet befinner sig. Samtidigt dyker smitthärdar upp på nytt vilket tvingar fram nya restriktioner. Var, när och hur omfattande dessa utbrott kan tänkas bli skapar osäkerhet bland såväl flygbolag som potentiella flygresenärer. Osäkerheten är störst vad gäller utrikesresandet, det måste sannolikt fram ett fungerande vaccin mot Covid-19 innan resandet tar ordentlig fart. Flera bedömare tror på ett vaccin under första halvåret 2021, och de mest optimistiska att det ska finnas tillgängligt redan under början av året. Det råder emellertid delade meningar om hur pass effektivt ett sådant kommer att vara.

En ytterligare stor osäkerhet rör frågan om pandemin kommer att leda till beteendeförändringar, där affärsresor även på längre sikt kommer att ersättas av virtuella möten. Någon säker kunskap om detta finns för närvarande inte, det är en stor spännvidd mellan olika uppfattningar. Ett ställningstagande kring detta är dock nödvändigt för prognosen.

En tredje osäkerhet som bör nämnas är: hur kommer flygindustrin att se ut efter pandemin? Samtliga bolag av betydelse har gjort stora ekonomiska förluster under pandemin, 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 säga upp personal. På den svenska inrikesmarknaden har det skett stora förändringar där t.ex. BRA befinner sig under bolagsrekonstruktion, och där delar av Norwegian försatts i konkurs. Norwegian hade före pandemin även en betydande utrikestrafik till och från Sverige. Bolaget har nu kommit i gång med en begränsad trafik på några få svenska flygplatser. Hur konkurrensen mellan flygbolagen kommer att utvecklas kan ha stor betydelse för hur snabbt marknaden återhämtar sig.

En sak med positiva förtecken som bör nämnas, är att risken för en stor andra våg av smittspridning i Sverige har tonats ned, det talas i stället om risker för lokala utbrott, med mindre negativa konsekvenser för samhället i stort än de som inträffade initialt.

4 Den ekonomiska utvecklingen

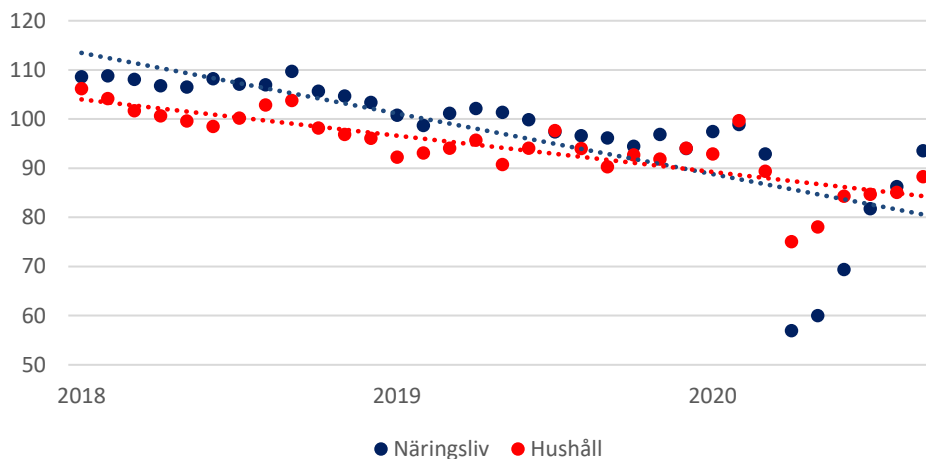
I den senaste prognosen² från Konjunkturinstitutet beskrivs läget i den svenska ekonomin på följande vis:

Svensk BNP föll som väntat dramatiskt det andra kvartalet i år till följd av covid-19-pandemin. Det finns nu tydliga tecken på att det blir en kraftig rekyl uppåt det tredje kvartalet. Regeringens åtgärder håller företag och hushåll under armarna. Minskad smittspridning, kraftigt utökad testning för covid-19, ekonomisk-politiska åtgärder och en gradvis anpassning av hushållens och företagens beteende för att förena fortsatt ekonomisk aktivitet med hänsyn till smittriskerna bidrar till att hushållens konsumtion det tredje kvartalet tar igen stora delar av nedgången tidigare under året. Ökad efterfrågan från omvärlden och leveranskedjor som åter fungerar bidrar till att även exporten tar igen mycket av den tidigare nedgången. Lågkonjunkturen består dock och återhämtningen går framöver in i en lugnare fas. På arbetsmarknaden dröjer vändningen ännu ett tag. Det stora antalet korttidspermitterade arbetstagare gör att företagens behov att nyanställa är litet trots att produktionen ökar. Arbetslösheten fortsätter därför att växa och toppar på nära 10 procent det fjärde kvartalet i år. Den ekonomiska politiken fortsätter att ge stöd åt återhämtningen nästa år, men det dröjer till 2023 innan lågkonjunkturen är över.

² Konjunkturläget, september 2020.

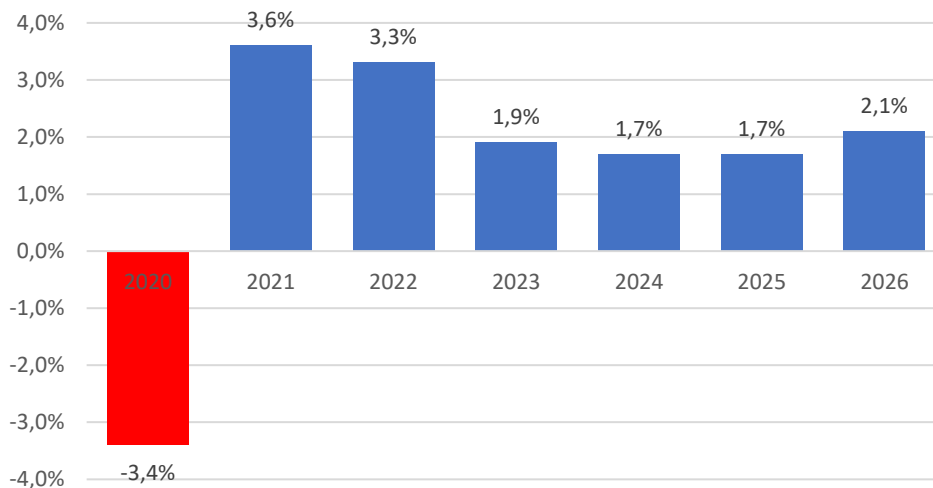
Också Konjunkturbarometerens³ indikatorer⁴ pekar på ett förbättrat stämningläge bland såväl näringslivet som hos hushållen (visas i figur 1). Dock ligger båda fortfarande under det som brukar kallas normalläget.

Figur 1. Barometerindikatorer
januari 2018 - september 2020



Figur 2 visar KI:s prognos över den svenska ekonomins utveckling.

Figur 2. BNP-prognos

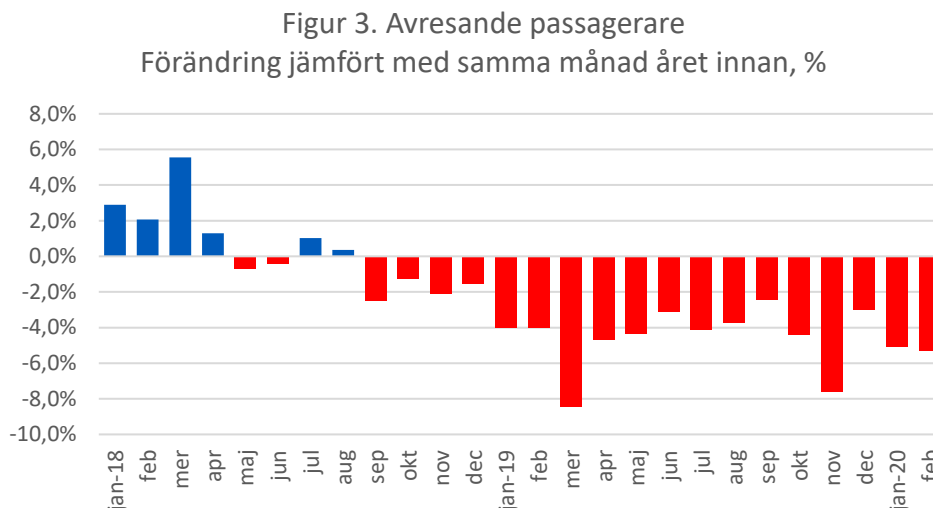


³ Konjunkturbarometern september 2020.

⁴ Indikatorerna mäter svenska företag och hushålls syn på ekonomin nu och i framtiden. Ett värde under 100 indikerar att stämningläget ligger under det normala.

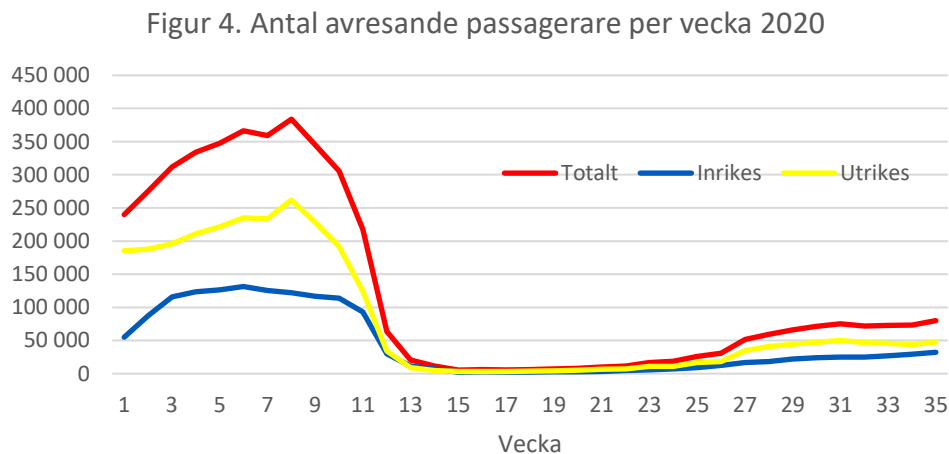
5 Passagerarutvecklingen sedan 2018

Som framgår av figur 3 så hade trafiken minskat kontinuerligt under lång tid redan före pandemin, och det fanns inga tecken som tydde på att denna utveckling var på väg att brytas



För inrikestrafiken kunde man se en avmattning redan mot slutet av 2017. För utrikestrafiken dröjde det en bit in i 2018 innan någon avmattning kunde skönjas. Under 2017 var antalet inrikespassagerare närmare 8 miljoner, 2019 hade volymen minskat till knappa 7 miljoner, en minskning med drygt 12 %. För utrikes var passagerarantalet 2019 i det närmaste detsamma som under 2017. Däremot minskade antalet med 360 000 mellan 2018 och 2019, det motsvarar 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 där det oftast saknas alternativa färdmedel.

Efter det att WHO i mitten av mars klassade virusutbrottet som en pandemi, införde länder restriktioner av olika slag som slog oerhört hårt mot reseindustrin. I figur 4 visas passagerarutvecklingen per vecka.



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 drygt 5 000 passagerare. Det kan jämföras med motsvarande vecka 2019 då antalet avresande räknades till 482 000. Därefter har inrikestrafiken ökat mer eller mindre kontinuerligt, för utrikes har utvecklingen varit mer ryckig, vilket förmodligen beror på att olika typer av reserestriktioner kommer och går. Ryckigheten kommer sannolikt att bestå till dess det finns fungerande vaccin.

6 Prognos – antal passagerare

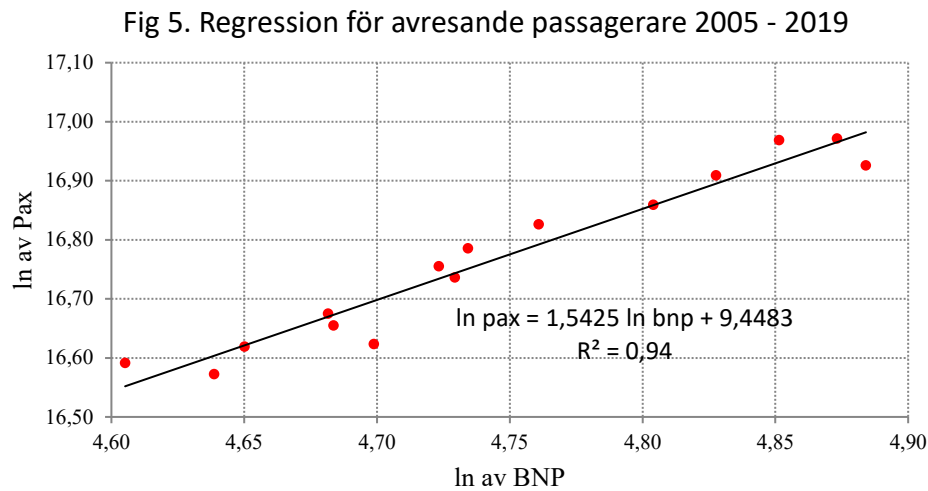
Ingen tidigare kris har slagit lika hårt mot flyget som den nu pågående pandemin, det gäller för såväl Sverige som globalt. Jämfört med tidigare kriser som t ex finans- och fastighetskrisen i början av 1990-talet eller 11-septemberhändelsen 2001, så har de initiala effekterna varit ofantligt mycket större, och kommer sannolikt också att ha ett delvis annorlunda

förlopp när det gäller att hämta hem det som förlorats. Vi kommer under de närmaste åren förmodligen se relativt kraftiga procentuella ökning, det hänger naturligtvis samman med det låga utgångsläget. Vid tidigare kriser har återhämtningen tagit 4 till 5 år. I denna prognos räknar vi med att det tar längre tid, och att det är först mot slutet av prognosperioden som vi närmar oss 2019 års passagerarvolym. Det beror bl.a. på krisens djup, och (vilket är ett grundantagande i prognosen) att vi kommer se 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 de vanliga prognosmodellerna i kristider. Prognosperioden har delats in i två faser, där den första fasen omfattar perioden 2020 – 2023, och baseras på en kvalitativ bedömning. Prognosen bygger på fyra antaganden:

1. Att det relativt snart finns fungerande vaccin, och att massvaccineringar påbörjas under 2021.
2. Att det inte blir någon omfattande ”andravåg”, men räknar med att det kommer uppstå lokala utbrott, med nya restriktioner som följd. Detta skapar osäkerhet bland såväl flygbolag som potentiella resenärer. Vilket bidrar till att återhämtningen kommer att ta tid.
3. Att konkurrens minskar, åtminstone på kort sikt.
4. Att alternativa mötesformer kommer att ersätta resor i ökad utsträckning.

Fr.o.m. 2024 och resten av prognosperioden görs antagandet att vi närmar oss ett ”normalläge”, och att vi därmed kan använda den traditionella prognosmodellen med det starka samband som finns mellan ekonomisk utveckling och efterfrågan på flygresor (se figur 5).

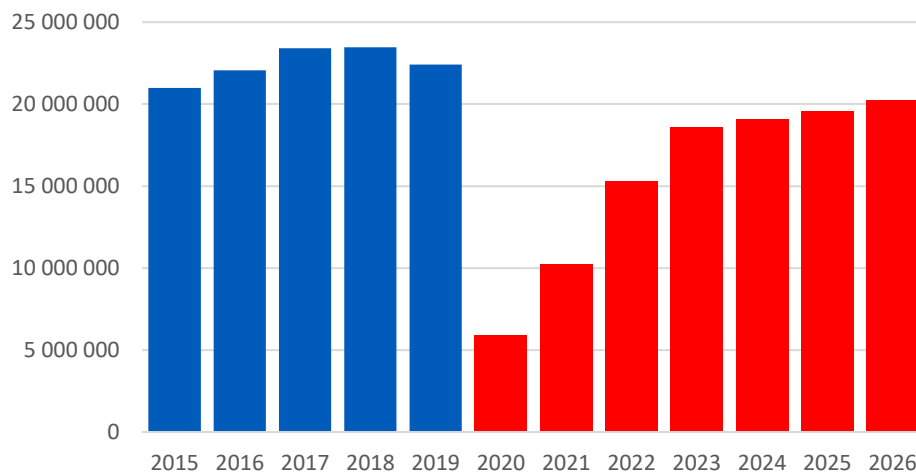


Antalet avresande passagerare uppgick under årets åtta första månader till närmare 4,4 miljoner, vilket kan jämföras med samma period 2019 då passagerarantalet var drygt 15 miljoner. Det motsvarar en minskning med 71 %. I vårens prognos räknade vi med en minskning på 61 % för helåret 2020. Baserat på utfallet under april – augusti bedömer vi nu att minskningen i stället blir 74 %.

Fr.o.m. andra kvartalet 2021 räknar vi med att återhämtning tar fart med relativt snabb tillväxt t.o.m. 2023, för att därefter öka i en mer normal takt. Tillväxttakten kommer initialt att vara hög, vilket framförallt beror på det låga utgångsläget, men vi tror också att det finns ett uppdämt resebehov. Det bör dock påpekas att prognosen är bräcklig, TS följer löpande hur marknaden utvecklas och har en beredskap att revidera prognosen om omvärldsförutsättningarna skulle komma att ändras.

Den förväntade utvecklingen av antalet passagerare visas, tillsammans med några års tillbakablick i figur 6 och den efterföljande tabellen.

Figur 6. Avresande passagerare 2015 - 2026



År	Avresande pax	Förändring, %	Fakturerbara pax
2019	22 418 718		19 770 302
2020	5 900 000	- 74 %	5 203 009
2021	10 200 000	73 %	8 995 032
2022	15 300 000	50 %	13 492 548
2023	18 585 000	21 %	16 389 477
2024	19 075 000	2,6 %	16 821 591
2025	19 570 000	2,6 %	17 258 115
2026	20 220 000	3,3 %	17 831 328
Hela perioden	-2 198 718		-1 938 974
	- 9,8 %		- 9,8 %