

Ett år med pandemin – rapport från en krisande svensk flygbransch



TRANSPORTFÖRETAGEN

Inledning

Den 31 januari 2020 påvisades Sveriges första fall av covid-19 och redan i februari ställde SAS in flyg mellan Kina och Skandinavien. Följande månad omkullkastades flygmarknaden helt när gränserna stängdes, passagerarna uteblev och flygplatserna övergavs.

Ett år har passerat och myndigheter och näringsliv är samstämmiga om att coronapandemin är luftfartens värsta kris någonsin. I princip samtliga företag och verksamhetsområden är drabbade och tusentals anställda inom flygbranschen i Sverige har förlorat sina jobb. Fortfarande saknas nio av tio passagerare på våra flyg och flygplatser. Sveriges förbindelser med Europa har utarmats och vi har inga direktflyg till USA. Tillgängligheten för många orter med regionala flygplatser är ännu inte återställd.

Rapporten är framtagen med hjälp av en enkät till Transportföretagens medlemsföretag inom flygbranschen under februari i år. Våra medlemsföretag representerar en stor del av den kommersiella flygnärings till exempel flygbolag, flygplatser, flygtrafikledning, markjtjänster, service- och underhållsverksamhet och flygskolor.

Resultatet av enkäten visar att företagen i flygbranschen har drabbats mycket svårt av coronapandemin samt att utsikterna för en återhämtning under 2021 är osäkra.

Sammanfattningsvis framgår att:

- Sju av tio företag uppger minskad omsättning under 2020 jämfört med 2019 och omkring hälften av företagen miste minst halva sin omsättning.
- Sex av tio företag svarar att de har svårt att uppskatta om omsättningen kommer att öka eller minska 2021 pga. coronapandemin.
- Sju av tio företag minskade antalet anställda 2020 jämfört med 2019.
- Mer än hälften av företagen utesluter inte personalneddragningar under 2021.
- Företagen uppger att de viktigaste åtgärderna för att flyget ska kunna återhämta sig i år handlar om att staterna måste tillåta och underlätta ett smittsäkert resande, till exempel genom harmonisering av reserestriktioner och införandet av vaccinationsbevis.

En röd tråd genom coronapandemin är att varaktigheten och magnituden av krisen har underskattats. För flyget blir detta tydligt vid en jämförelse mellan trafikprognosen efter utbrottet av covid-19 i Sverige och utfallet. Våren 2020 bedömde Transportstyrelsen att antalet passagerare i december skulle återhämtat sig till drygt 1,8 miljoner medan endast cirka 370 000 resenärer flög samma månad till följd av omfattande reserestriktioner.

Samtidigt som den andra smittspridningsvågen tilltog under hösten har regeringen inte svarat med tillräckliga kris- och stödåtgärder och en del åtgärder har upphört för tidigt baserat på en alltför optimistisk syn på återhämtningen.

Stockholm, mars 2021

Coronapandemins påverkan på flygmarknaden och samhällsekonomin

Coronapandemin är flygets värsta kris någonsin i fredstid. I jämförelse med andra externa chocker stod det tidigt klart att coronapandemin var betydligt mer omfattande och långtgående. Samtidigt tenderade flera bedömare att underskatta krisen. Att spridningen av covid-19 slog oerhört hårt mot just flyget förklaras framförallt av luftfartens internationella exponering.

”Den nedgång vi sett för den civila luftfarten i år saknar motstycke. Tidigare exempel på händelser som påverkat den civila luftfarten är terrorattacken 11 september 2001, finanskrisen 2008, Gulfkriget, och sars-epidemin. Ingen av dessa kriser kommer ens i närheten av det som flygbranschen just nu genomlever”, Transportstyrelsen 12 oktober 2020

Krisen har underskattats

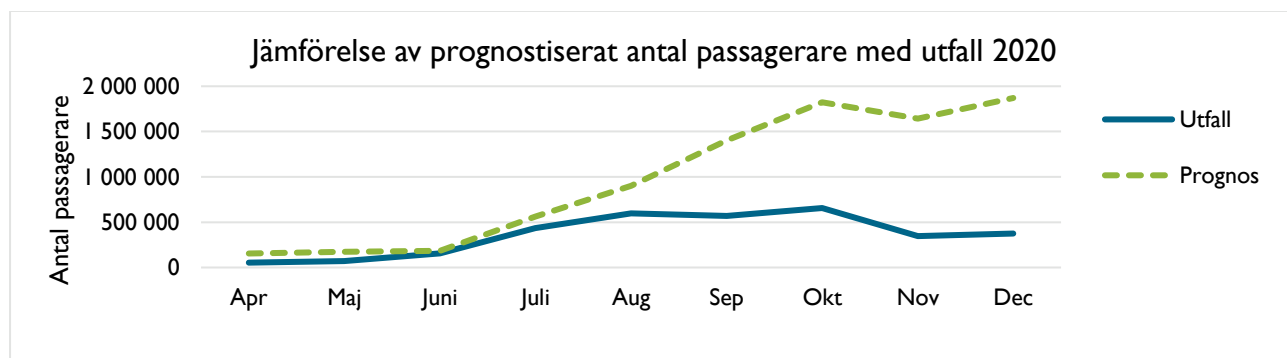
Krisens omfattning har under coronapandemin underskattats vilket förklaras dels av svårigheten i att förutsäga smittspridningen, dels av att staterna inte har harmoniserat sina reserestriktioner och smittskyddsåtgärder vilket ytterligare har försvårat för flyget. Att Sverige och andra stater inte har samordnat sina åtgärder inom EU eller ICAO har fragmenterat marknaden för utrikes resor och ofta omöjliggjort flygtrafik.

Våren 2020 uppskattade Transportstyrelsen liksom flera andra bedömare, tvärt emot utvecklingen som blev, att nedgången skulle vara mindre och återhämtningen snabbare.¹ Den 14 mars beslutade Utrikesdepartementet om en avrådande från icke nödvändiga resor till alla länder vilket fick flygtrafiken att minska kraftigt. Under april och maj var antalet passagerare som lägst för att sedan långsamt öka. Återhämtningen avstannade dock tydligt under september som en följd av nya reserestriktioner vilket syns tydligt i linjediagrammet nedan som jämför Transportstyrelsens prognos efter coronapandemins utbrott med faktiskt utfall.

”Spridningen av det nya coronaviruset som orsakar sjukdomen covid-19 har inneburit mycket kraftig påverkan på transportsektorn. Det är en av de största externa chockerna för transportbranschen sedan andra världskriget”, Regeringen i budgetpropositionen 17 september 2020

I Sverige minskade enligt myndigheten antalet passagerare under 2020 i linje- och chartertrafik med 75,1 procent jämfört med 2019 (antalet utrikespassagerare minskade med 76,1 procent medan antalet inrikespassagerare minskade med 70,8 procent).²

Diagram 1: Jämförelse av prognostiserat antal passagerare (våren 2020) med utfall:



¹ https://www.transportstyrelsen.se/4997e9/globalassets/global/luftfart/statistik_och_analys/prognoser-luftfart/passagerarprognos-varen-2020.pdf

² <https://transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/Rapporter-luftfart/flygtrafikstatistik-kvartal-42020/>

Krisen slår olika mot Sveriges flygplatser

I princip samtliga svenska flygplatser redovisar en mycket stor passagerarminskning under 2020. Däremot finns en stor variation i antalet flygrörelser mellan till exempel samhällskritiskt flyg som ambulansflyg, passagerarflyg och renodlat fraktflyg. Att fraktflyget varit mer motståndskraftigt mot krisen kan ha en delförklaring i att passagerarflyget, och därmed den fraktkapacitet som flygbolagen står för, ofta försvunnit medan behovet av flygfrakt har kvarstått eller till och med ökat under coronapandemin.

Störst minskning av antalet inrikes passagerare syns på linjerna till södra Sverige medan norra Sverige klarat sig något bättre. Flera regionala flygplatser som tidigt under coronapandemin miste reguljär flygtrafik har fortfarande inte återfått tillgängligheten, till exempel Kristianstad, Trollhättan, Jönköping och Karlstad. Regeringen har under krisen valt att endast besluta om temporär allmän trafikplikt till norra Sverige och Gotland (i dagsläget upphandlas flygtrafik till Sundsvall och Örnsköldsvik med stöd av beslutet) trots att tillgänglighetsbristen är reell även i södra Sverige. Många regionala flygplatser har därutöver inte varit berättigade till ersättning från det tillfälliga krisstöd för drift av regionala flygplatser som beslutades i juni 2020.

Flygets kris påverkar hela samhället

Flyget i Sverige skapar direkt och indirekt 191 000 arbetstillfällen och bidrog före coronapandemin till 3,7 procent av BNP.³ Flygbranschen är en personalintensiv tjänstesektor som genererar många tjänster omkring flygbolag och flygplatser som till exempel incheckning, bagagehantering, catering och flygtrafikledning.

Utöver direkta arbetstillfällen sysselsätter flyget även många personer inom besöksnäringen. 60 procent av alla utländska gästnätter kunde före krisen tillskrivas flyget.⁴ Tillgängligheten med flyg är viktig både för svenska och utländska företag samt för turismen. När samhället återigen öppnar upp kommer Sveriges ekonomiska återhämtning att fördröjas om vi saknar flyget.

I kommuner som Sigtuna, Härryda och Nyköping där flygplatsen är en stor lokal arbetsplats får krisen allvarliga ekonomiska spridningseffekter. En flygplats är i dag så mycket mer än endast en plats där flyg avgår och ankommer. Dagens storflygplats är ett multimodalt trafiknav och näringslivskatalysator till nytta för många olika branscher och företag, till exempel inom taxi, buss, tåg, hotell, konferens, restaurang och handel.

”När aktiviteten på och omkring Sveriges största flygplats näst intill upphör helt, blir konsekvenserna för oss som värdkommun lika de hos en bruksort, där bruket läggs ner. En mycket stor del av den arbetsföra befolkningen i vår kommun har arbeten kopplade till Arlandaområdet så vi är i ett extremt utsatt läge där vi ser såväl massarbetslöshet som ökade sociala problem”, Olov Holst (M) kommunstyrelsens ordförande i Sigtuna 28 april 2020

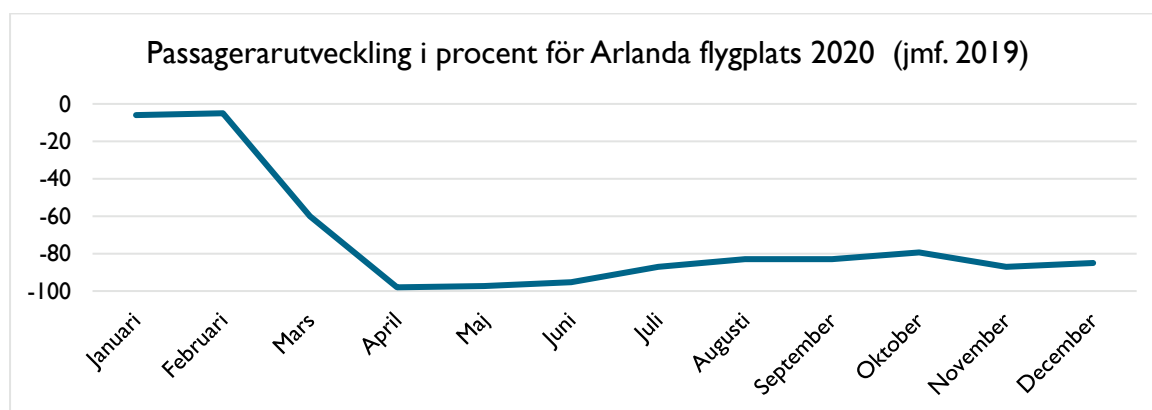
Arlanda flygplats är betydelsefull för regionen

På Arlanda flygplats fanns före coronapandemin omkring 600 företag med cirka 17 000 anställda. Enligt Swedavia genererar flygplatsen indirekt ytterligare 1 000 anställningar per miljon resenärer och cirka 2 000 arbetstillfällen i regionen för taxiförare, förskolepersonal med flera. Flygplatsen sysselsätter således drygt 50 000 personer och bidrar även med viktiga skatteintäkter. När flygtrafiken på Arlanda kollapsade under 2020 drabbades näringslivet och kommunerna runt flygplatsen svårt. Sigtuna kommun, där Arlanda är belägen, hemställde redan i april till regeringen om särskilt stöd efter att merparten av verksamheten kopplad till Arlanda med omnejd hade upphört och besöksnäringen drabbats hårt.

³ <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/sweden--value-of-aviation/>

⁴ <https://tillvaxtverket.se/vara-tjanster/publikationer/publikationer-2019/2019-11-28-flygets-roll-for-besoksnaring-och-miljo-i-sverige.html>

Diagram 2: Passagerarutveckling för Arlanda flygplats 2020 (jmf. 2019):



Coronapandemins påverkan på flygbranschen

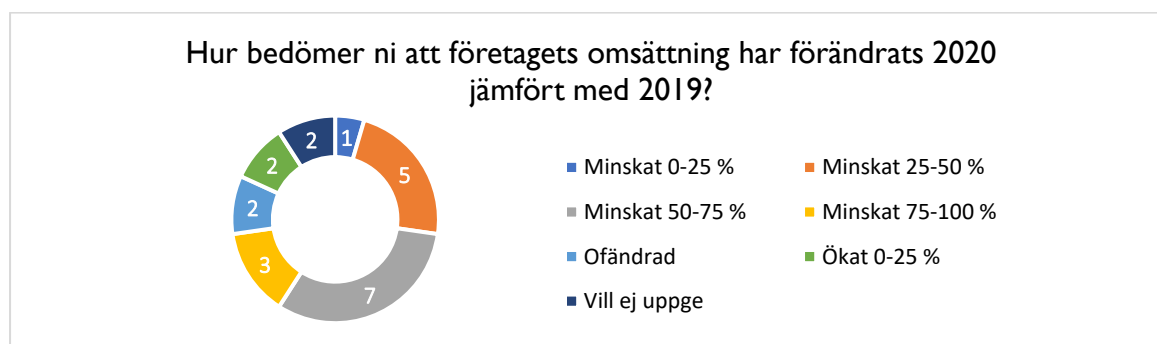
Coronapandemin har påverkat flygbranschens företag negativt avseende omsättning och antal anställda. Enligt myndigheten SCB:s statistik minskade passagerarflygets försäljning i miljoner kronor med 69 procent 2020 jämfört med 2019.⁵

Transportföretagens enkät genomfördes i februari och besvarades anonymt av 22 företag i följande verksamhetsområden: flygbolag inklusive helikopterföretag (11), flygplats (2), markttjänst (4), service- och underhållsverksamhet (3), flygskola (1) samt övrigt (1). Företagen uppgav följande antal anställda i Sverige i år: 0–25 anställda (11), 25–100 anställda (7) samt över 100 anställda (4).

Coronapandemins påverkan på omsättning i flygbranschens företag

En majoritet av företagen uppger minskad omsättning 2020 jämfört med 2019 och nära hälften av företagen som svarat på enkäten uppger att de tappat mellan 50–100 procent av omsättningen.

Diagram 3: Hur bedömer ni att företagets omsättning förändrats 2020 jämfört med 2019:



Det är svårt att bedöma hur omsättningen kommer att förändras på kort sikt. Utvecklingen är beroende av när, och hur, flygtrafiken återhämtar sig. Just nu är läget fortsatt mycket allvarligt för passagerarflyget i Sverige. Swedavia som driver tio flygplatser i Sverige konstaterade i samband med företagets bokslutskommuniké för 2020 att: ”förutsättningarna att bedriva kommersiell flygplatsverksamhet har helt ställts på ända till följd av pandemin”.⁶

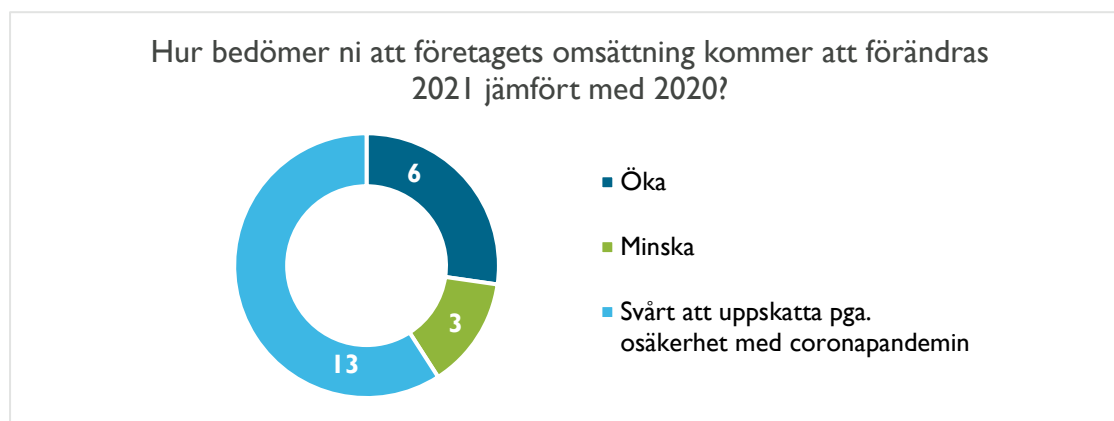
⁵ <https://www.scb.se/om-scb/nyheter-och-pressmeddelanden/flygbranschen-stortdok-under-2020/>

⁶ <https://www.mynewsdesk.com/se/swedavia/pressreleases/swedavias-bokslutskommuniké-2020-historisk-foerlust-till-foeljd-av-pandemin-trots-tidiga-och-kraftfulla-aatgaerder-3072229>

Flyget är fortfarande långt ifrån en återhämtning. Nästan sex av tio företag uppger att de har svårt att bedöma huruvida omsättningen kommer att öka eller minska i år jämfört med föregående år.

”Flygtrafiken är det trafikslag som påverkats mest under hela perioden och är fortfarande det som är längst ifrån fjolårets nivå”, Trafikanalys 18 december 2020

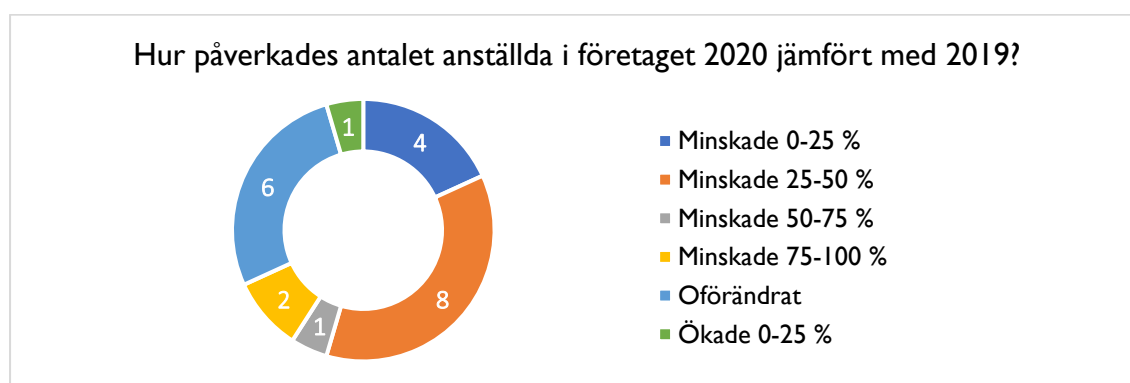
Diagram 4: Hur bedömer ni att företagets omsättning kommer att förändras 2021 jämfört med 2020:



Coronapandemins påverkan på sysselsättning i flygbranschens företag

Nära sju av tio av företag svarade att de har minskat antalet anställda 2020 jämfört med 2019, medan endast ett företag uppger att de ökat.

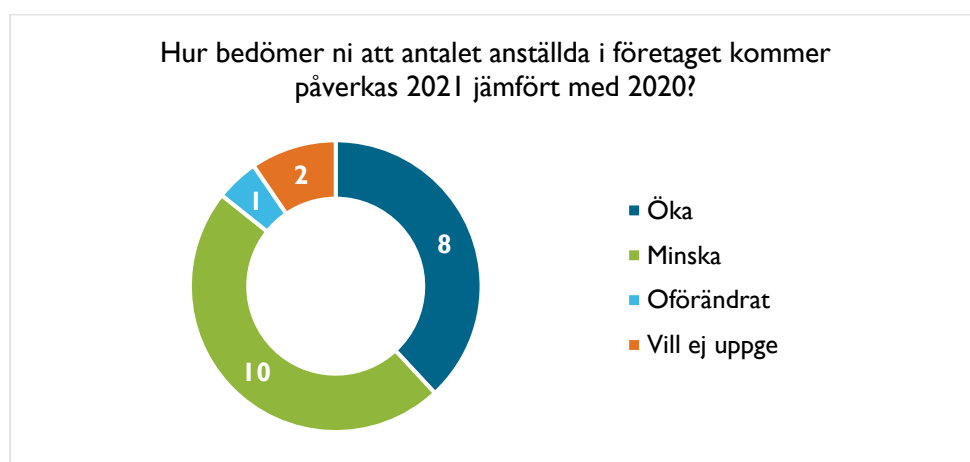
Diagram 5: Hur påverkades antalet anställda i företaget 2020 jämfört med 2019:



Företagen har troligen varit tvungna att sänka sina fasta kostnader och säga upp personal eftersom efterfrågan på flygresor har varit, och fortfarande är, historiskt låg. Om flygtrafiken minskar påverkar det direkt flygplatser och flygbolag men även företag som arbetar med olika tjänster till flyget, till exempel marktjänster (incheckning, bagagehantering och ramptjänster på flygplats etc.) samt service- och underhållsverksamhet.

Även svaret på frågan om framtidsutsikterna innevarande år är illavarslande. Nästan hälften av företagen som svarat på enkäten bedömer att antalet anställda i företaget kan minska under 2021. Många arbeten inom flygbranschen är specialiserade och högkvalificerade tjänster som kräver upprätthållande av tillstånd och certifikat. Om inte efterfrågan på flygresor återhämtar sig i närtid krävs det troligen förlängda kris- och stödåtgärder för att undvika ytterligare uppsägningar med risken att svensk luftfart och samhällsberedskap drabbas av kompetenstapp.

Diagram 6: Hur bedömer ni att antalet anställda i företaget kommer att påverkas 2021 jämfört med 2020:



Vilka åtgärder krävs för återhämtning?

I enkäten frågade vi företagen vilka åtgärder som är mest betydelsefulla för återhämtning. Företagen hade möjlighet att välja upp till tre olika svar från en längre lista med alternativ samt även lämna egna kommentarer.

Svaren visade tydligt att allra mest efterfrågat är åtgärder som gör det möjligt för människor att resa igen. Den mest prioriterade åtgärden är harmonisering av reserestriktioner i EU och världen samt på andra plats införandet av vaccinationsbevis.

Flygbranschen har gjort stora ansträngningar för att säkerställa trygga flygresor under coronapandemin. Men för att få igång ett normalt resande krävs mer samordning mellan staterna av till exempel tester, inreseformulär, reserestriktioner och karantänskrav. När storskalig vaccinering genomförs i år och smittspridningen förhoppningsvis avtar underlättar även ett internationellt gångbart vaccinationsbevis.

Prioriterade åtgärder för att få igång resandet igen:

- *Harmonisering av reserestriktioner i EU och världen*
- *Vaccinationsbevis*

Men eftersom marknadsutsikterna för 2021, som rapporten visar, är osäkra efterfrågar företagen även att regeringen bistår näringsliv och arbetstagare genom förlängda kris- och stödåtgärder.

Prioriterade kris- och stödåtgärder för företagen:

- *Sänkta arbetsgivaravgifter*
- *Förlängd möjlighet till permittering*
- *Pausade eller avskaffade myndighetsavgifter för tillstånd och tillsyn (till exempel från Transportstyrelsen)*
- *Ökat statligt åtagande för icke statliga flygplatser*
- *Förlängt likviditetsstöd via skattekontot*

Utöver åtgärderna ovan kvarstår även en särskild utmaning som påverkar samtliga luftfartsaktörer i Sverige, såväl kommersiella som offentliga. Infrastrukturen för flyget är nämligen huvudsakligen användarfinansierad, till skillnad från väg- och järnvägsinfrastruktur som i hög grad finansieras av skattemedel. I kölvattnet av coronapandemin finns nu ackumulerade miljardunderskott för till exempel flygplatsernas säkerhetskontroller och drift av luftfartens infrastruktur som behöver hanteras av regeringen i kommande budget. Sargade flygföretag med krympt verksamhet har inte möjlighet att ensamt bära högre kostnader för vidmakthållande av samhällskritisk flyginfrastruktur och säkerhetskontroller som måste upprätthållas även under en period med reducerad reguljär flygtrafik.

*”Kostnaderna för infrastrukturen är alltså i huvudsak oberoende av trafikvolymerna och minskar inte heller i övrigt i nämnvärd omfattning till följd av en minskad trafikvolym”,
Luftfartsverket till regeringen | 1 januari 2021*

Sverige behöver en aktiv flygpolitik som möjliggör för luftfarten att återhämta sig. Utan en återhämtningsplan från regeringen och myndigheterna som omfattar skatter och avgifter riskerar flygbranschens företag utslagning även när marknaden vänder. Coronapandemins konsekvenser för företagen är så genomgripande att lönsamheten kommer att vara begränsad en tid framöver.

Parallellt tillkommer nya kostnader för smittskyddsåtgärder och utrustning samt helt nödvändiga investeringar i mer klimatsmart flyg. Det är en svår ekvation för en ansatt flygbransch.

Transportföretagen efterlyser därför fortsatt dialog med regeringen och myndigheterna om hur en konkurrenskraftig och hållbar flygbransch i Sverige ska upprätthållas.

