

Flygets turbulenta läge

Karin Olsson, Analytiker, Strategisk Stab

Denna spaning ingår i en serie av spaningar som ämnar att belysa omvärldsfaktorer, fenomen och trender som på olika sätt påverkar förutsättningarna i besöksnäringen. Vårt primära syfte är att sprida kunskap och inspirera till fortsatt utveckling av Göteborg som destination. Spaningarna innehåller fakta varvat med exempel och vi för resonemang om hur framtiden kan komma att se ut. Notera gärna datumet för publicering och ha i åtanke att förutsättningarna kan ha ändrats sedan spaningen skrevs.

Vi välkomnar alla att bidra till dialogen och dela med sig av sin syn på de fenomen vi lyfter. Tillsammans hjälps vi åt att tackla de utmaningar branschen står inför.

go:teborg&co

Flygets turbulenta läge

Spaning 29 juni 2022



Foto: SAS

När pandemin slog till våren 2020 försvann nästan alla passagerare från Landvetter flygplats. Nu har resandet börjat återhämta sig, men flygbranschen upplever svårigheter med att skala upp för att möta resenärernas efterfrågan i sommar. Det saknas personal både i säkerhetskontrollen och ombord på planen samtidigt som bränslepriserna stiger och nyheter om strejkvarsel blivit vardag. SAS är ett av många flygbolag som står inför ekonomiska utmaningar och både svenska och norska staten har meddelat att de inte är beredda att stötta SAS med nytt kapital.

Om flygets återhämtning på sikt skulle hämmas påverkar detta tillgängligheten till destinationen negativt då goda flygförbindelser är en förutsättning för att locka långväga besökare. Det går samtidigt inte att bortse från att flyget är ett omdiskuterat transportslag utifrån miljöperspektivet och en omställning till en mer hållbar flygsektor är nödvändig. I denna spaning tittar vi närmare på hur flyget återhämtat sig hittills och spånar kring hur framtiden kan se ut.

Lägesrapport

År 2020 passerade närmare 1,6 miljoner resenärer Göteborg Landvetter Airport, en minskning med ungefär 75% jämfört med 2019. Under 2021 hade antalet passagerare ökat till 1,9 miljoner och under årets fem första månader har 1,4 miljoner passagerare rest via Landvetter

hittills. Det tyder på en stark återhämtning i efterfrågan av flygresor. Om denna ökade efterfrågan blir bestående eller om det vi ser nu snarare är att betrakta som *revenge travel* efter två år av pandemi får framtiden utvisa. När Naturskyddsföreningen våren 2021 frågade svenskar om sina resplaner efter pandemin svarade 4 av 10 att de ville minska på sitt flygresande i framtiden jämfört med före pandemin.

Antalet destinationer som trafikerats är färre nu än före pandemin och flera rutter flygs fortfarande på lägre frekvens från Landvetter Airport jämfört med 2019, vilket leder till att passagerare ofta får mellanlanda på sträckor som tidigare trafikerades med direktflyg. Jämfört med tiden före pandemin har flygbolag som Ryanair under våren 2022 utökat sin kapacitet från Landvetter Airport medan bolag som exempelvis Norwegian, SAS och BRA fortfarande är en bit ifrån den kapacitet de flög med 2019. Vid resor med oberoende flygbolag så som exempelvis Ryanair är det svårare för passagerare att resa med mellanlandningar då de ofta inte har samma möjligheter att checka in bagage hela vägen, vilket leder till att många väljer att resa enbart med handbagage.

Några omfattande passagerarundersökningar har inte gjorts under pandemin, utan de uppgifter som finns att tillgå om passagerarna på Landvetter Airport i nuläget gäller för 2019. Då svarade cirka 6 av 10 passagerare att de har

Sverige som sitt hemland. Cirka 45% av resenärerna var från Göteborg eller kringliggande kommuner. Detta säger oss att en stor del av resandet via flygplatsen utgörs av personer bosatta i regionen som reser ut. Ungefär 3 av 10 resenärer var affärsresenärer och 15% reste på en charterresa. Bland de resenärer som inte bor i Sverige uppgav en dryg tredjedel att deras resa var affärsrelaterad och lika många reste för att besöka släkt och vänner.

Samtidigt som efterfrågan stiger och passagerarantalet ökar så har vi den senaste tiden kunnat läsa om [långa köer till säkerhetskontrollen](#) och människor som taltar för att få ett [provisoriskt pass](#) då de gett upp förhoppningen om att hinna få ett vanligt pass när väntetiderna är långa. Anledningarna till detta kaos är främst personalbrist. Varken Polisen eller flygplatserna har kunnat skala upp bemanningen i den takt som resenärerna har återvänt, vilket skapar problem för resenärer som i vissa fall missat sina flyg och [saknar rätt till ersättning](#). Det är dock inte bara på marken det råder personalbrist. SAS meddelade i maj att de kommer behöva [ställa in 4 000 planerade avgångar](#) under sommarmånaderna till följd av personalbrist. Det saknas piloter för att flyga planen då bolaget inte hunnit återanställa personal i den utsträckning som behövs efter nedskärningarna under pandemin. Även flygbolag som [Lufthansa](#) och Easyjet har meddelat att de [tvingas ställa in avgångar](#) under sommaren och hänvisar till personalbrist. De nämner även att situationen kommer att driva upp kostnaderna.

Att det råder personalbrist påverkar även arbetsförhållandena negativt då kaoset på flygplatserna har lett till larm om [svår arbetsmiljö för personalen](#). Kabinpersonal, piloter och mekaniker hos bland annat [SAS](#) och [Ryanair](#) har varslat om strejk med förhoppning om högre löner och bättre arbetsvillkor, vilket kan leda till ytterligare inställda avgångar. I skrivande stund [pågår förhandlingar mellan SAS och pilotfacket](#) som kommit överens om att skjuta upp den planerade strejken 72 timmar.

Även det skenande oljepriset påverkar flygbolagen och deras kostnadsstruktur. Internationellt finns flygbolag som tvingats att [ställa in sin verksamhet](#) då de menar att bränslet har blivit för dyrt. Men trots flygbolagens pressade läge, det höga oljepriset och rekordhög inflation har konsumenter kunnat komma över billiga flygbiljetter. Det har under våren gått att köpa en inrikesresa för en femtiolapp eller betala en hundring för en enkelresa till Europa. Experter menar att det är [den mördande konkurrensen i branschen](#) som pressar ner priserna. Enligt SCB är det billigare att flyga både inrikes och utrikes idag jämfört med 2010. På sikt väntas däremot priserna att stiga. Faktum är att [biljettpriserna redan i sommar ser ut att öka](#) i takt med att efterfrågan stiger.



Foto: Göteborg Landvetter Airport. Copyright: Luffartsverket 2005

Flygbranschen står onekligen inför stora utmaningar, men har börjat se ljuset i tunneln efter pandemin. [I en prognos från branschorganisationen IATA](#) tros branschen gå med vinst igen redan under 2023. Den största utmaningen nu bedöms vara de skenande kostnaderna då de höga bränsleprisnivåerna väntas kvarstå under en längre period.

Vår syn på framtiden

En grundförutsättning för turism är att människor kan förflytta sig från start- till slutdestination. För att detta ska fungera behövs en variation av transportslag, då de alla fyller olika behov. God tillgänglighet med flyg är en förutsättning för destinationens attraktivitet för långväga besökare generellt men även för att Göteborg ska kunna stå som värd för större internationella möten och evenemang. Flyget spelar även en viktig roll för det lokala näringslivet och akademin som verkar internationellt och där god tillgänglighet stärker regionens attraktionskraft. Därtill bör nämnas alla de invånare i regionen som är i behov av flyget för att kunna få besök av och själva kunna besöka släktingar och vänner bosatta i utlandet.

I nuläget är antalet destinationer som går att nå med direktflyg från Landvetter Airport färre än före pandemin. Det gör att vissa resor måste genomföras med mellanlandningar, vilket innebär ökade utsläpp jämfört med om det hade funnits direktflyg. Därför är det prioriterat att återigen införa direktlinjer mellan Göteborg och de destinationer där det finns en efterfrågan, men som idag kräver mellanlandning.

I den svenska regeringens nationella strategi för hållbar turism och växande besöksnäring betonas att [alla transportslag behövs och behöver utvecklas till att närma sig](#)

nollutsläpp. För att nå globala klimatöverenskommelser och lokala klimatmålsättningar behöver alla sektorer och alla transportslag kraftigt sänka sina utsläpp, vilket transportbranscherna är väl medvetna om. För flygbranschen innebär det till exempel att flyga på biobränsle eller el. [Världens första flygning på biobränsle](#) genomfördes nyligen i svenskt luftrum och ersättningen av fossilt flygbränsle sägs minska utsläppen av växthusgaser med upp till 80 %. Även kommersiellt elflyg ser ut att bli möjligt redan inom ett par år tack vare det Göteborgsbaserade elflygsbolaget [Heart Aerospace](#). Som det ser ut nu är det främst regionala rutten som kommer att flygas med el och biobränsle, vilket är ett steg i rätt riktning för att minska utsläppen från fossilt bränsle. I Frankrike har man valt en annan väg och röstat för att [förbjuda inrikesflyg](#) på sträckor som tar mindre än 2,5 timma med tåg.

Det viktiga är att se flyget som en del av ett större transportsystem där flera transportslag kan kombineras för att göra resan så hållbar och smidig som möjligt. Det måste bli enklare att som resenär boka en resa från dörr till dörr, oavsett om man behöver resa vissa sträckor med flyg, tåg och buss för att nå sin slutdestination. Söktjänster och bokningssajter som konsumenterna använder idag inkluderar sällan alla transportslag, speciellt inte över nationsgränser. Med tanke på nyttan det skulle medföra för konsument är det väl [bara en tidsfråga innan sådana tjänster dyker upp på marknaden](#).

Den turbulens som råder i flygbranschen för närvarande med bland annat personalbrist, strejkvarsel, priskrig och stigande oljepriser gör att flygbolag kan hamna i svår ekonomisk knipa och det är inte omöjligt att vi kommer att se konkurser. Det mest troliga är dock att biljettpriserna kommer att öka för att täcka upp för ökade kostnader, vilket kan komma att påverka efterfrågan i takt med att inflationen försvagar konsumentens köpkraft. Att fortsätta sälja flygbiljetter för runt hundralappen är inte hållbart på sikt, varken ur ett ekonomiskt, ekologiskt eller socialt perspektiv. Vi bör vara beredda på att få betala mer för att flyga i framtiden. Höjda priser ger flygbolagen ökad ekonomisk stabilitet som gör att de bland annat kan erbjuda anställda bättre villkor och en trivsamt arbetsmiljö samt kan investera i nya moderna flygplan med lägre koldioxidutsläpp.

” *Att fortsätta sälja flygbiljetter för runt hundralappen är inte hållbart på sikt, varken ur ett ekonomiskt, ekologiskt eller socialt perspektiv. Vi bör vara beredda på att få betala mer för att flyga i framtiden.*

Karin Olsson

Ur resenärernas perspektiv kan all medierapportering om kaos på flygplatserna och inställda avgångar på grund av strejk och personalbrist leda till en osäkerhet kring om man vågar boka en resa. Kanske är det bättre att avvakta lite för att vara säker på att man kommer kunna komma i väg på en planerad resa? Den starka efterfrågan vi ser just nu i sommar är inte nödvändigtvis beständig när alla gjort sina första resor efter att pandemirestriktionerna släppt. Den ökade inflationen kan även påverka konsumenters möjligheter att resa.

Övriga besöksnäringssaktörer i Göteborg kan behöva vara beredda på att de långväga internationella privatresenärerna kan ta längre tid att få tillbaka efter pandemin. Detta då tillgängligheten med flyg ännu inte återhämtat sig vilket påverkar deras möjligheter att besöka vår destination. När de kan tänkas vara tillbaka är svårt att sja om idag, men det lär nog dröja ytterligare minst ett år. Under tiden kan näringsens aktörer fortsatt behöva hämta fler av sina kunder från närmarknader med fortsatt god tillgänglighet till Göteborg.

Många frågetecken kvarstår kring flygets framtid. Vi har egentligen bara hunnit skrapa lite på ytan i denna spaning och det kommer finnas anledning att återkomma till ämnet längre fram när besöksnäringen tagit sig igenom återstartsfasen efter två år av pandemi. Först då kommer vi kunna se i vilken utsträckning konsumentbeteenden och efterfrågan förändrats och på vilket sätt flygbolag, flygplanstillverkare och övriga besöksnäringssaktörer kan behöva anpassa sig för att möta ett nytt normalläge.

**Denna spaning är skriven av Karin Olsson, Analytiker, Strategisk Stab
vid frågor kontakta karin.olsson@goteborg.com**