

FLYGETS ROLL FÖR BESÖKSNÄRING OCH MILJÖ

Översikt av befintlig kunskap

Tillväxtverket
2019.11.28

KUNSKAPSSAMMANSTÄLLNING OCH ANALYS AV FLYGETS ROLL FÖR SVENSK BESÖKSÄRNING OCH DESS MILJÖPÅVERKAN

BESÖKSÄRNING

- Tillväxt och konkurrenskraft för svensk besöksnäring
- En svensk basnäring
- Särskilt viktigt ur ett regionalt utvecklingsperspektiv
- Ökat flygande



MILJÖ

- Ökade utsläpp från flyget
- Intensiv samhällsdebatt kring flyget
- Många åsikter, synpunkter, fakta
- Svårt att få överblick kring alla aspekter



FRAMTID

- Hur ser framtidsprognoserna ut för flygandet och utsläppen?
- Hur kan Besöksnäringens myndighetsgrupp tänka i frågan?
- Vilka avvägningar är/blir viktiga?
- Vilka åtgärder är viktigast att ta itu med?

HUVUDSLUTSATSER FRÅN ANALYSEN

Flyget är mycket viktigt för svensk besöksnäring men innebär samtidigt en belastning på miljön

Besöksnäringens totala bidrag till svensk ekonomi och sysselsättning är cirka 10 procent

Dock stora skillnader mellan olika regioner

Flyget är särskilt viktigt för utländska besökare

Cirka 60 procent av de internationella gästnätterna i Sverige kan tillskrivas flyget

Utsläppen från utrikesflyget har ökat under de senaste åren

Framför allt på grund av ett ökat fritidsresande

En ökad användning av biobränslen är en viktig väg framåt

Angeläget att skapa stabila och förutsebara marknader för biobränsleproduktion

Tillgängligheten till olika transportsätt måste optimeras

Dels infrastruktur och trafiktäthet, men också lättheten att hitta och boka resor – "lätt att göra rätt"

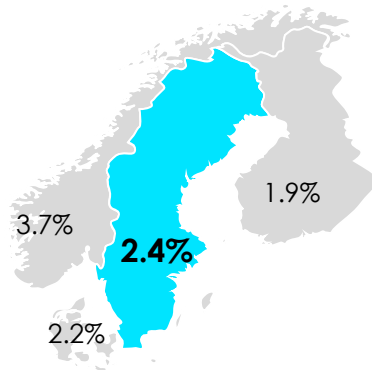
KAPITEL 1

FLYGETS BETYDELSE FÖR SVENSK BESÖKSNÄRING

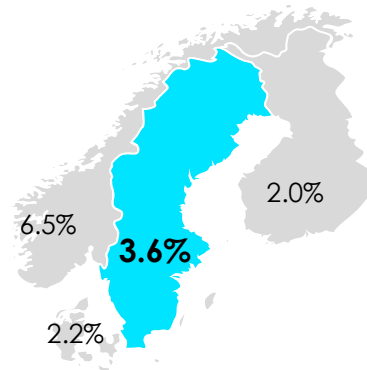
Turism och besöksnäring är en viktig del av den svenska ekonomin



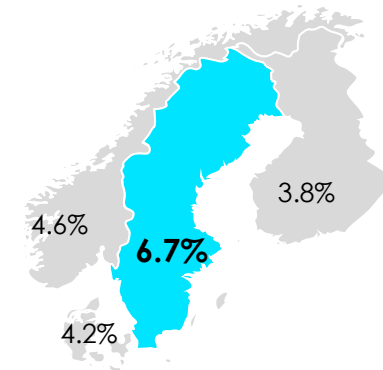
Direkt bidrag till BNP



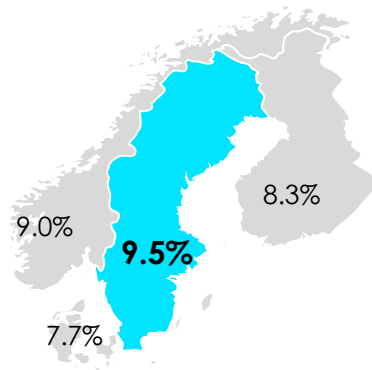
Direkt bidrag till sysselsättning



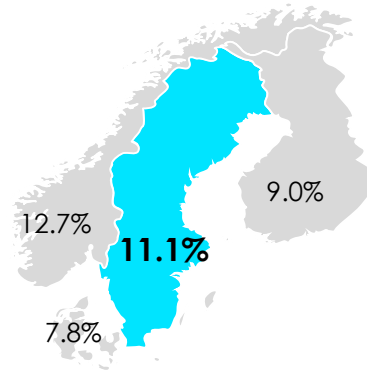
Turismexport



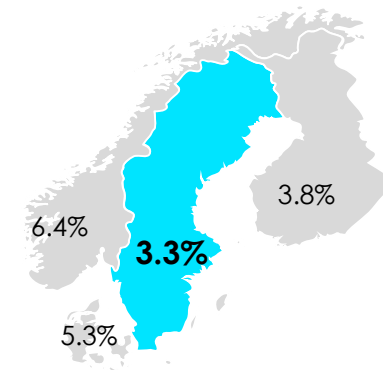
Totalt bidrag till BNP



Totalt bidrag till sysselsättning



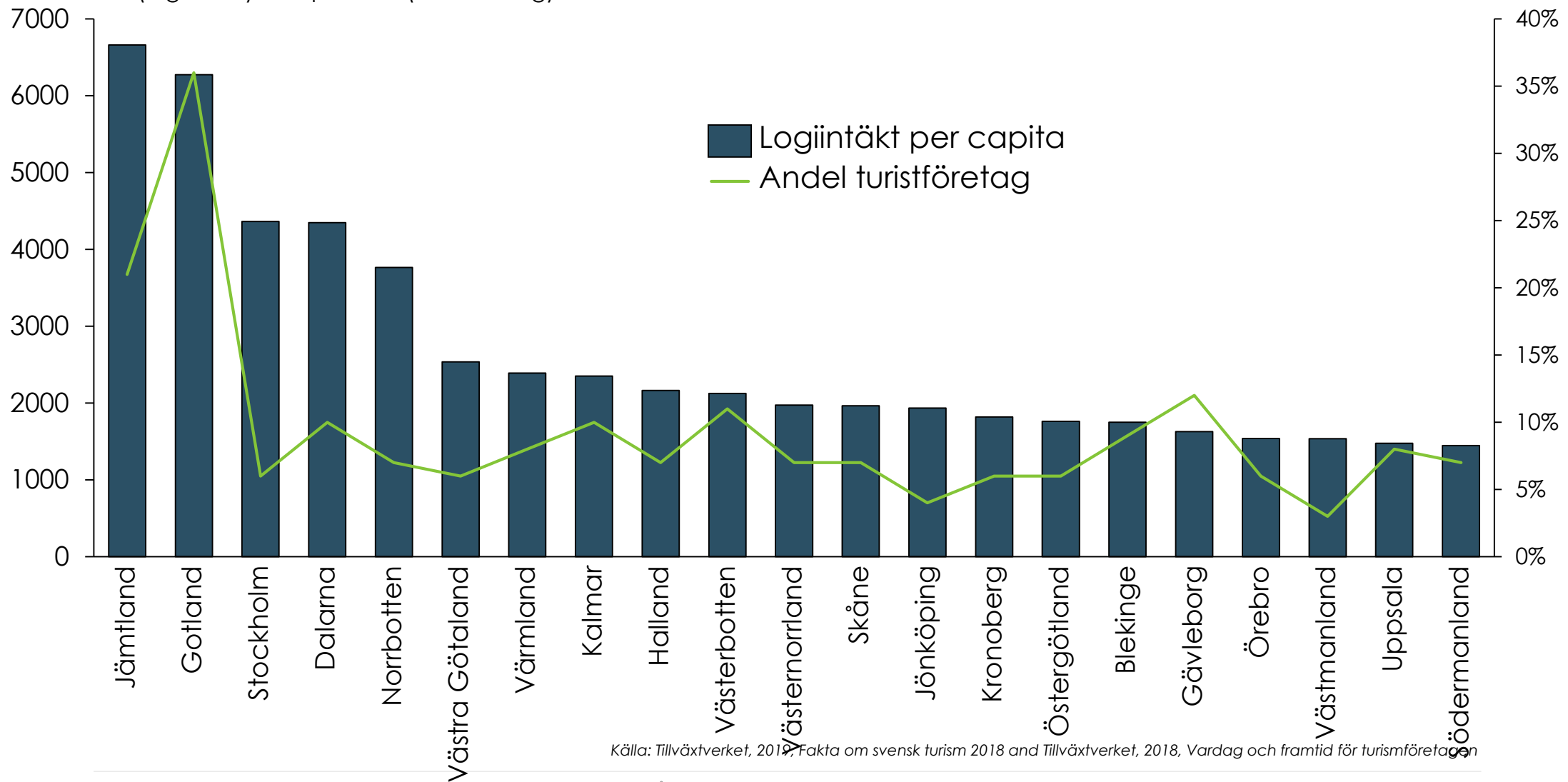
Investeringar inom resande och turism



Not: Direkt bidrag omfattar utgifter från invånare, icke-invånare och regeringar inom reseaktiviteter, turistaktiviteter och tjänster (boendetjänster, transporttjänster, mat- och dryckestjänster, detaljhandel, kultur, sport och fritidstjänster). Totalt bidrag omfattar investeringar i rese- och turismanläggningar och tillhörande tjänster, statliga utgifter för t.ex. turismfrämjande och transportinvesteringar relaterade till turism samt rese- och turistsektorns inköp av insatsvaror, t.ex. hotell som köper mat- och cateringtjänster, resebyråer som köper IT-tjänster etc. Det omfattar även utgifter för varor och tjänster som gjorts av personer anställda inom rese- och turistsektorn.
Källa: World Travel and Tourism Council (WTTC), Country Reports 2018.

Besöksnäringens betydelse varierar mellan olika delar av Sverige

Logiintäkt per capita och andel av företag som identifierar sig som turistföretag, per region
 SEK (logiintäkt) och procent (turistföretag)



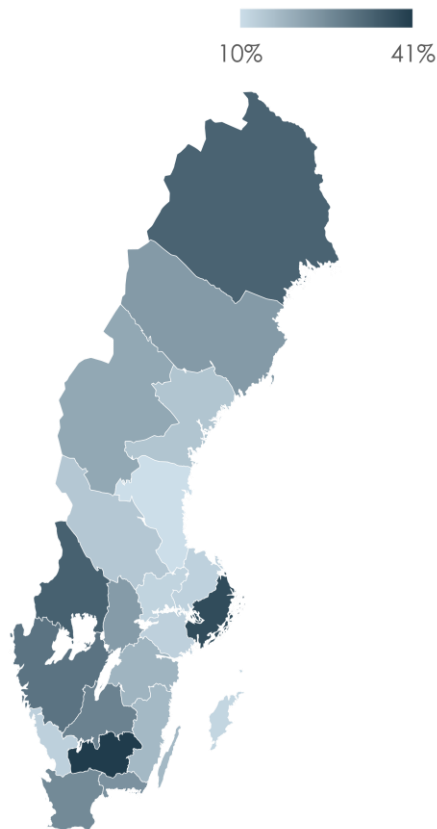
Källa: Tillväxtverket, 2019, Fakta om svensk turism 2018 and Tillväxtverket, 2018, Vardag och framtid för turismföretagen

Turistföretag är de företag som anger att en stor andel av företagets intäkter kommer från försäljning till turister, oavsett sektortillhörighet (de flesta turistföretagen är verksamma inom hotell & restaurang- och detaljhandelssektor). Endast företag med färre än 250 anställda är inkluderade i urvalet.

Stora skillnader i andelen utländska besökare – besökarmixen som störst nära de stora flygplatserna

Andel gästnätter av utländska nationaliteter, 2018

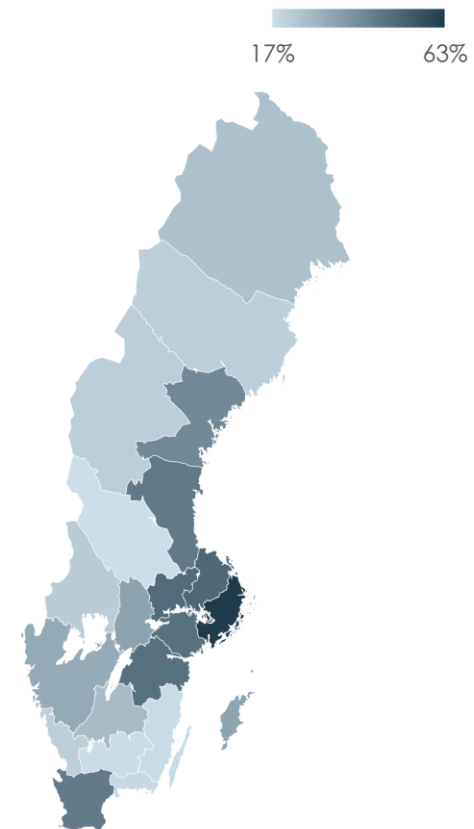
Procent av totala antalet gästnätter



Källa: Tillväxtverket/SCB, Inkvarteringsstatistiken

Andel utländska gästnätter av andra nationaliteter än de fem mest förekommande

Procent av totala antalet utländska gästnätter

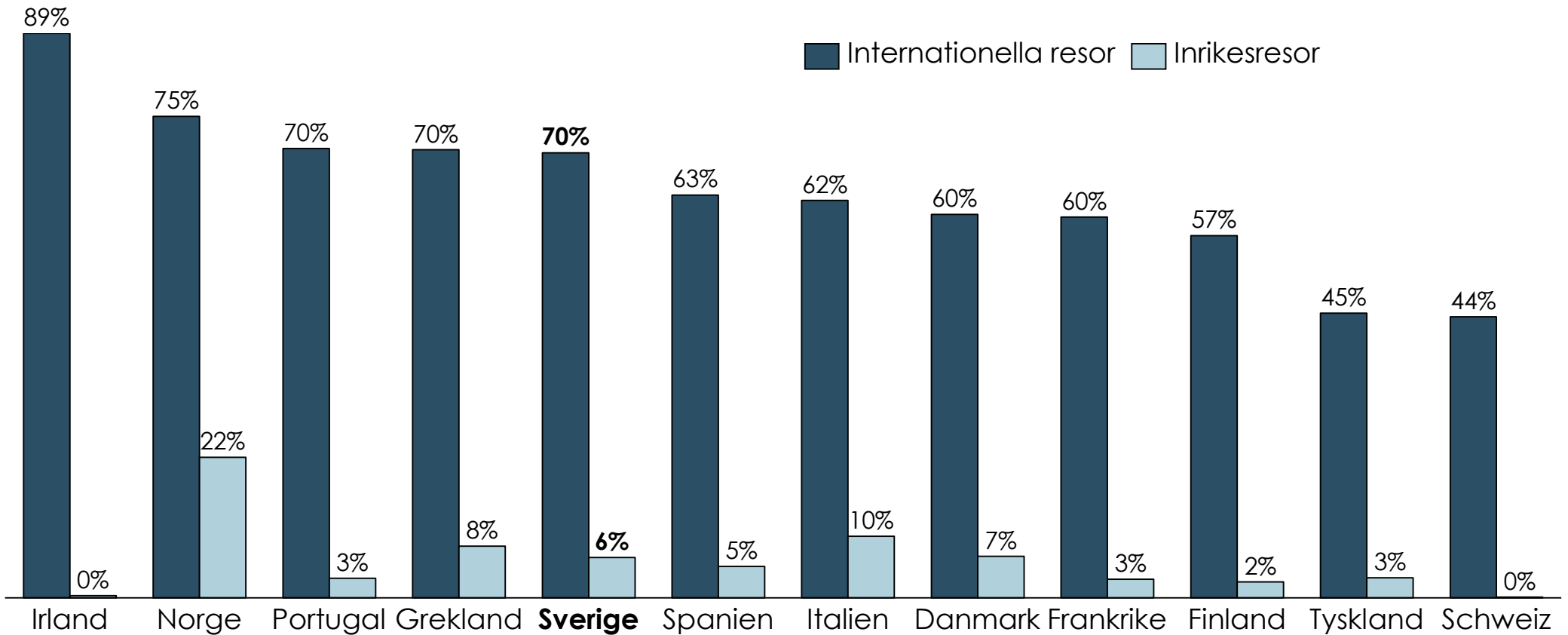


Källa: Tillväxtverket/SCB, Inkvarteringsstatistiken

Flyget är det klart vanligaste transportsättet till och från Sverige – i likhet med andra länder med liknande geografiska förutsättningar.

Flygets andel av internationella resor och inrikesresor

Andel resor med flyg av totala antalet resor

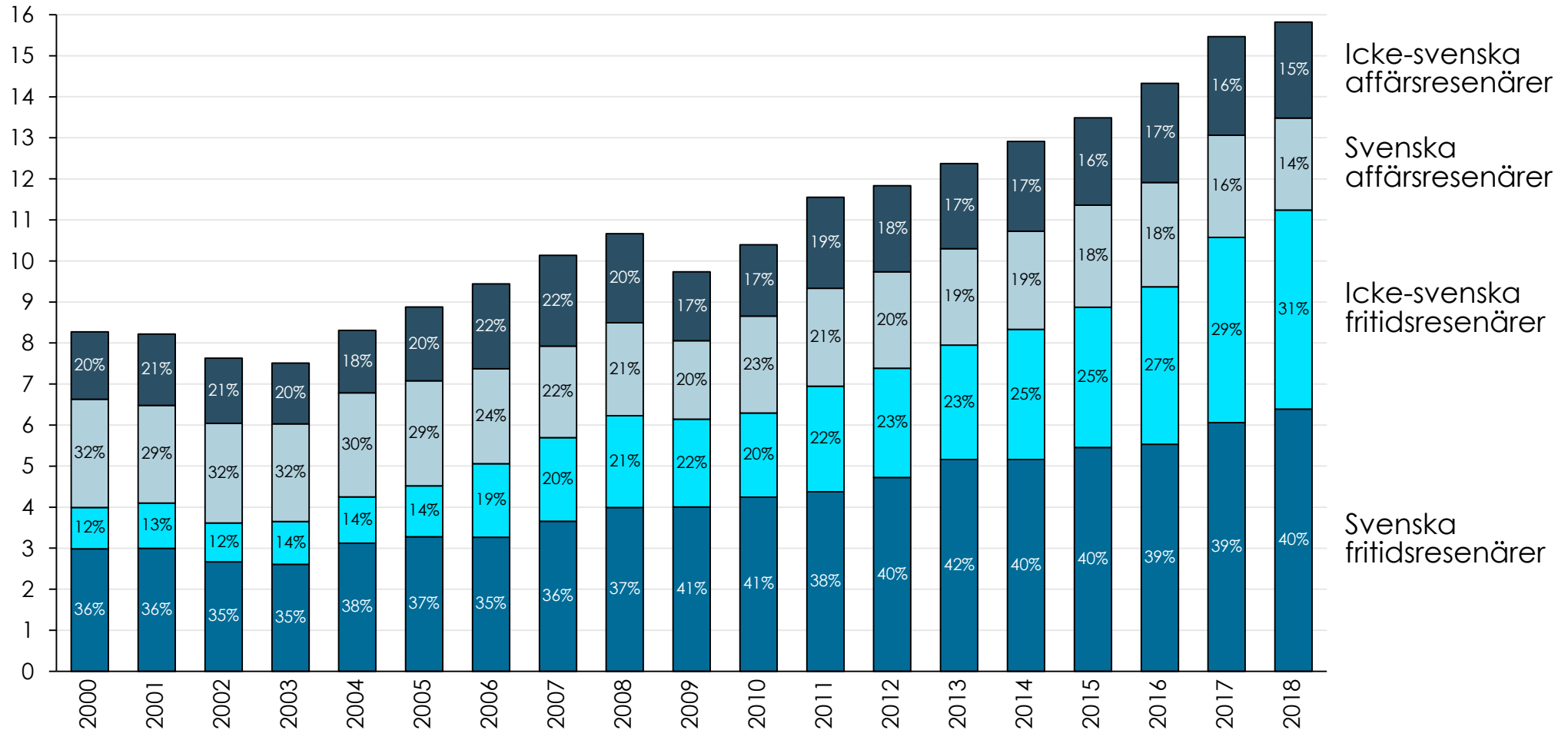


Källa: Eurostat, Number of trips by mode of transport [tour_dem_tttr]

Antalet utrikespassagerare har mer än fördubblats under 2000-talet – störst ökning av utländska fritidsresenärer

Passagerare på svenska flygplatser efter nationalitet och resesyfte, 2000-2018

Miljoner passagerare och andel efter nationalitet och resesyfte inom staplar



Källa: Trafikanalys, Luffart 2018, Swedavia Resvaneundersökning, and Kamb, A. and Larsson, J. 2019, Klimatpåverkan från Svenska befolkningens flygresor 1990-2017, Chalmers. Excel-fil med underliggande data tillgänglig via: <https://research.chalmers.se/publication/506746>.

För långväga besökare är flyget i princip det enda transportmedlet – för närliggande marknader (inkl. Sverige) är flyget mindre vanligt

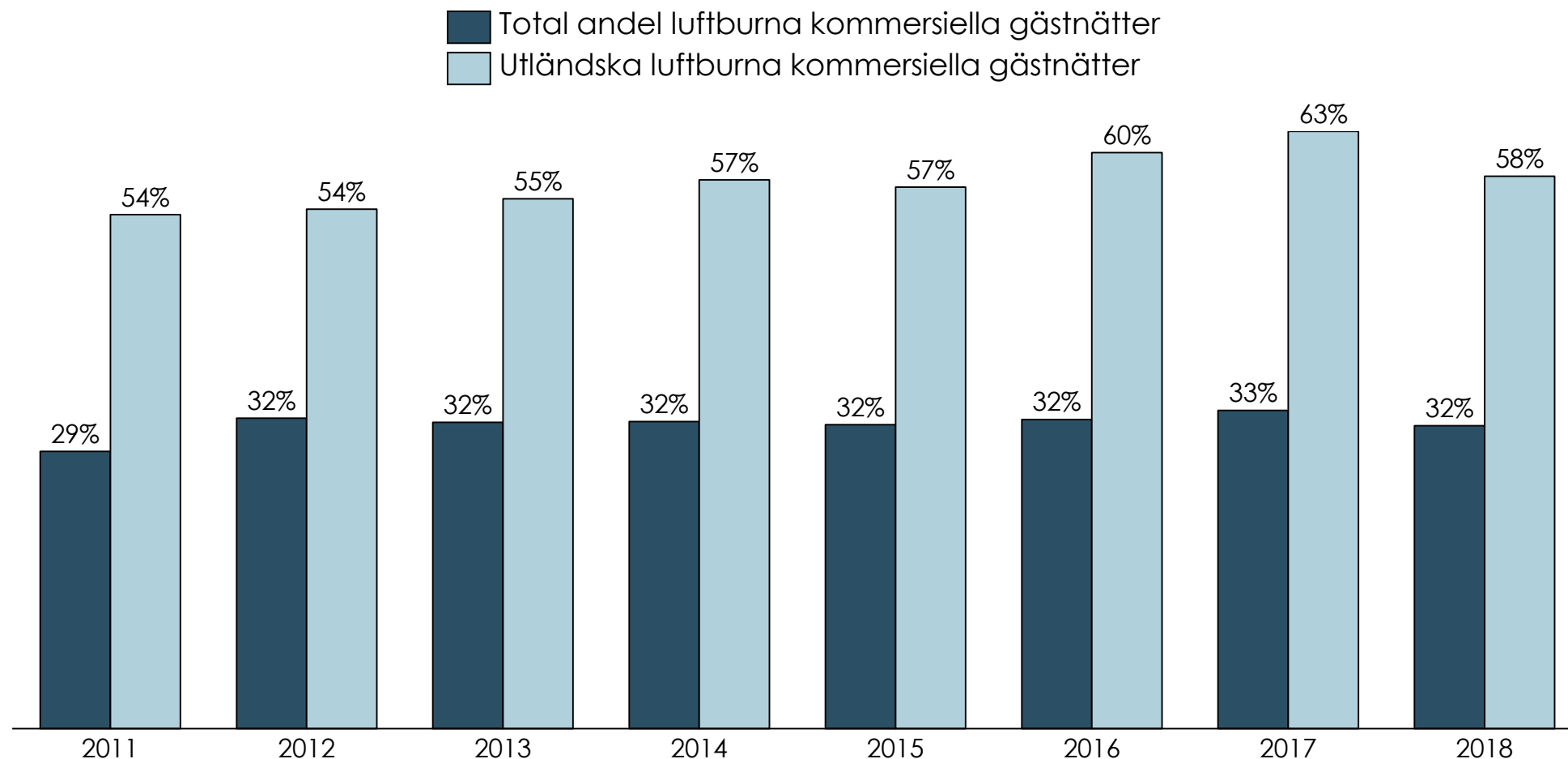


Källa: Swedavia Resvaneundersökning (RVU), Tillväxtverket/SCB Inkvarteringsstatistiken och SCB, Svenscars resande 2017.

En tredjedel av gästnätterna kan tillskrivas flyget – ca 60 procent om vi endast ser till utländska gästnätter

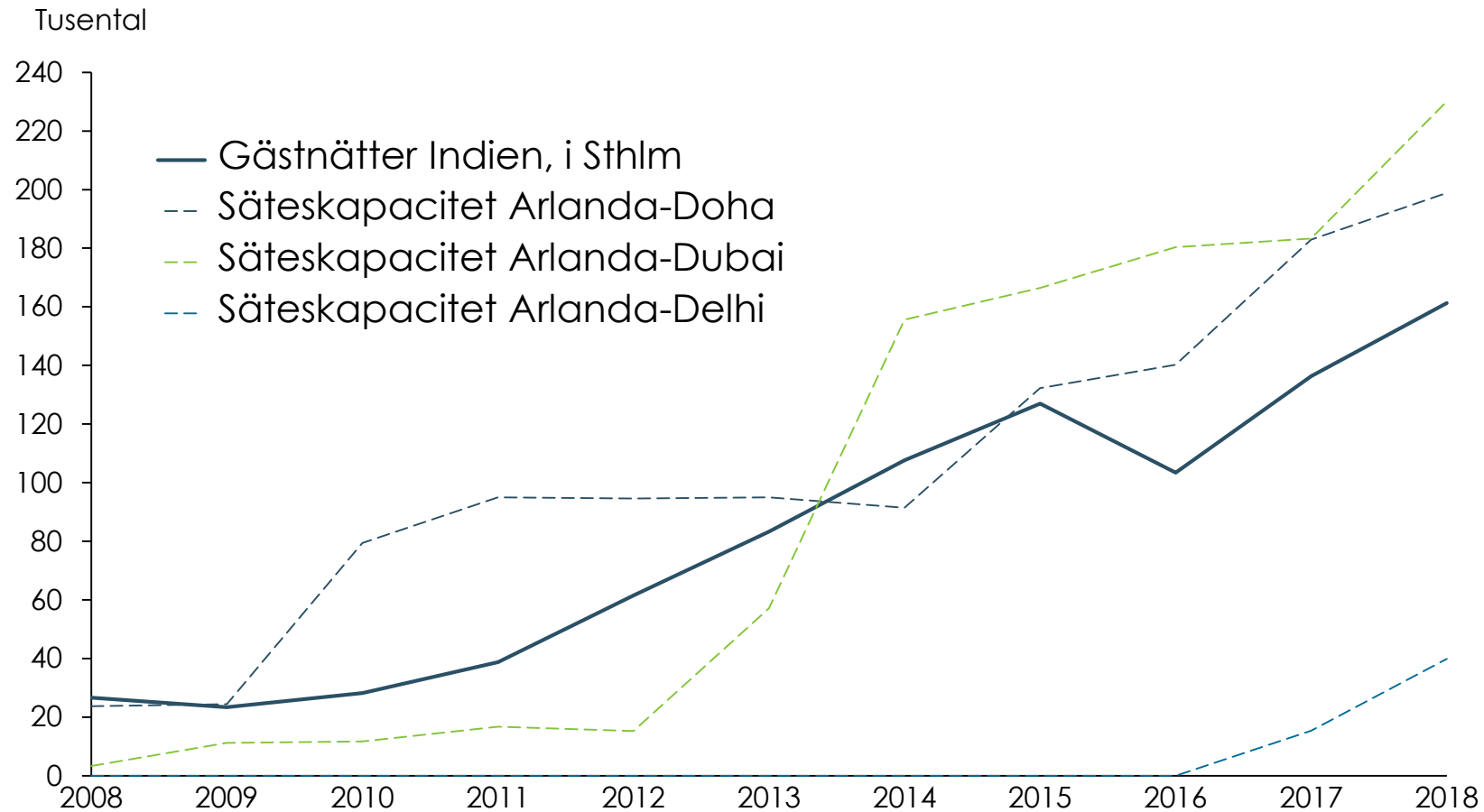
Andel kommersiella gästnätter som kan hänföras till luftfartsburna turister

Procent, 2011-2018



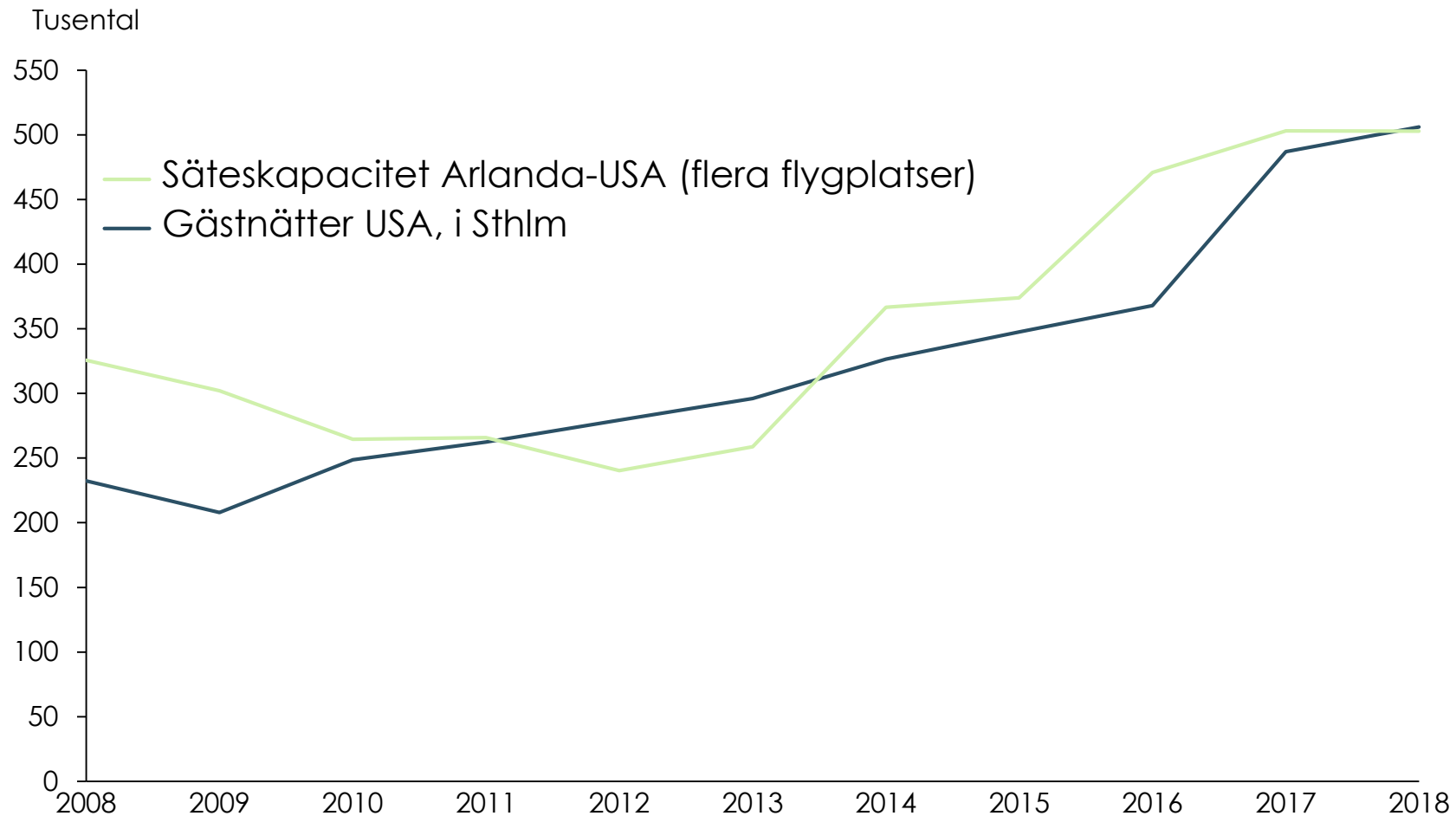
Källa: Swedavia RVU och Tillväxtverket/SCB, Inkvarteringsstatistiken och Svenscars resande 2017

Gästnätterna i Stockholm från Indien har utvecklats i takt med flygtillgängligheten – först indirekt via Doha och Dubai, och med en direkt förbindelse från 2017



Källa: Swedavia samt Tillväxtverket/SCB, Inkvarteringsstatistiken från Stockholms län.

Gästnätterna i Stockholm från USA har utvecklats i takt med utvecklingen i direkt flygtillgänglighet mellan Arlanda och USA



Källa: Swedavia samt Tillväxtverket/SCB, Inkvarteringsstatistiken från Stockholms län.

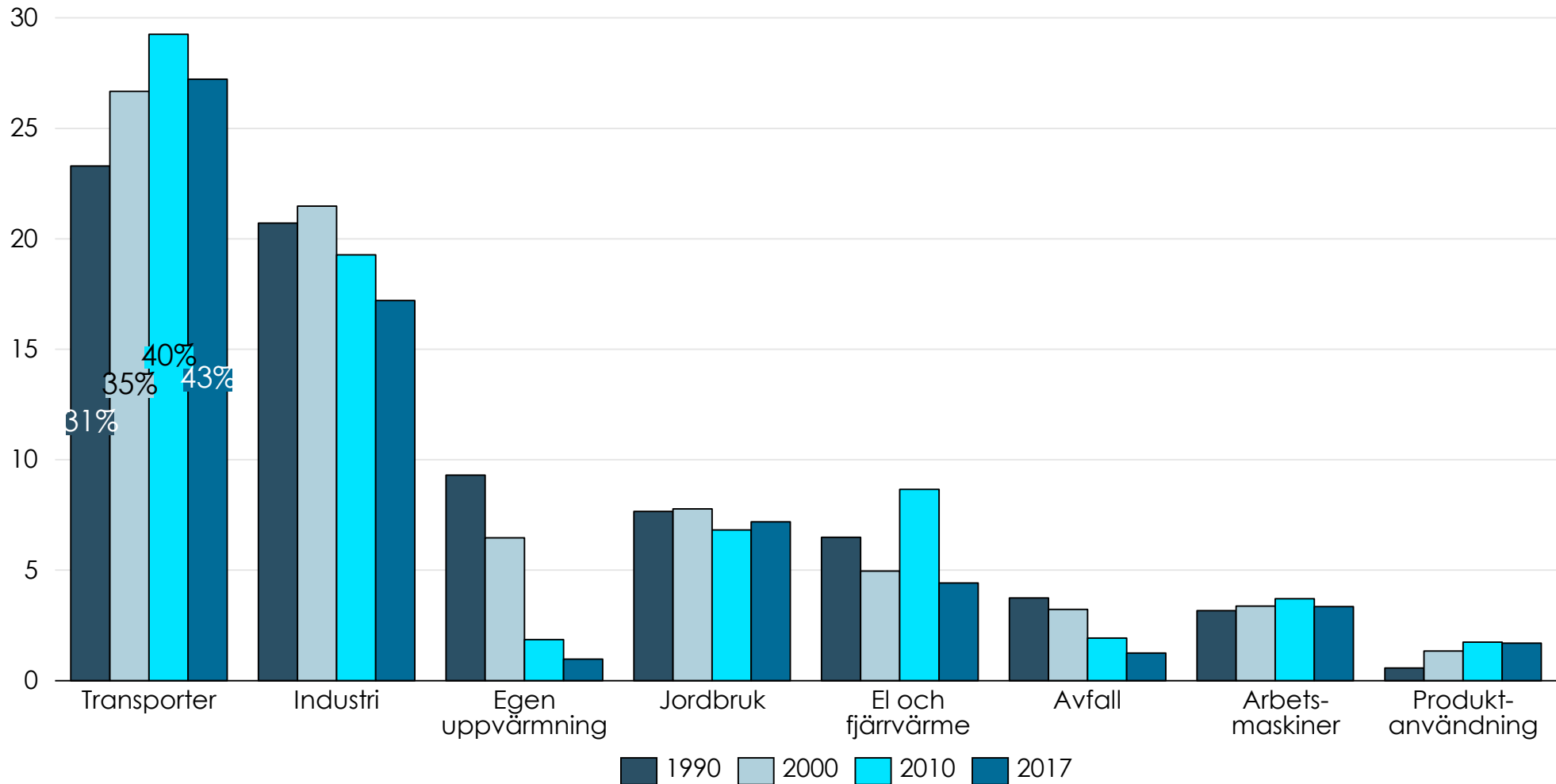
KAPITEL 2

FLYGETS KLIMATPÅVERKAN

Transportsektorn står för den största andelen av svenska utsläpp

Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990-2017

Totalt utsläpp per sektor i miljoner ton och andel av totalt utsläpp inom staplar

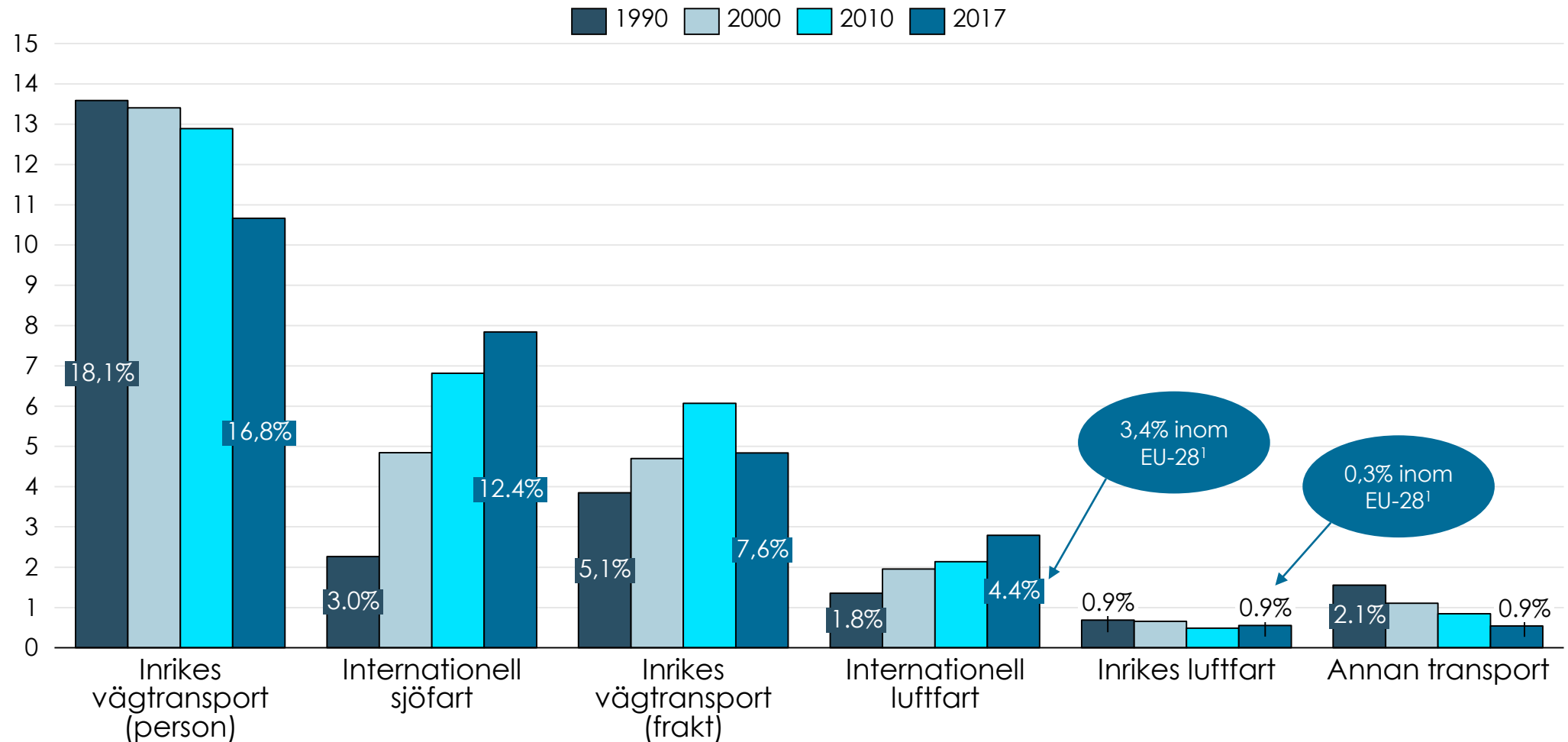


Källa: Copenhagen Economics baserat på data från Naturvårdsverket, Territoriella utsläpp av växthusgaser

Flyget står för cirka 5,3 procent av svenska utsläpp – varav utrikesflyget står för 4,4 procent

Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990-2017

Totalt antal CO2-ekvivalenter utsläpp per sektor i miljoner ton och andel av totalt utsläpp inom staplar



1) Eurostat, Greenhouse gas emissions by source sector [env_air_gge]

Källa: Copenhagen Economics baserat på data från Naturvårdsverket, Territoriella utsläpp av växthusgaser

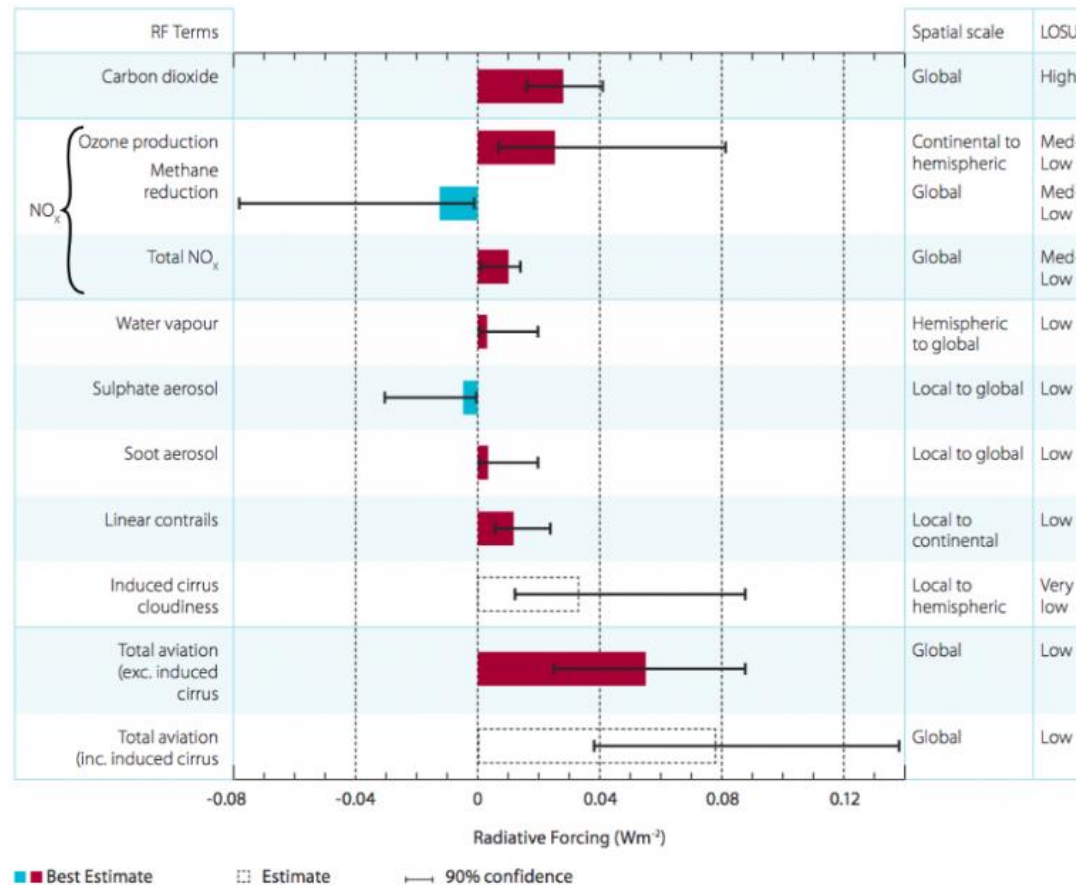
Utsläppen per passagerare har dock sjunkit

UTSLÄPP PER PASSAGERARE	1990-2000	2000-2010	2010-2017	1990-2017
Utrikesflyg	-2,4 % per år	-1,4 % per år	-1,9 % per år	-40 %
Inrikesflyg	+0,5 % per år	-0,4 % per år	-1,8 % per år	-12 %

Källa. Copenhagen Economics baserat på data från Naturvårdsverket och Trafikanalys

Den officiella statistiken tar inte hänsyn till höghöjdseffekterna – men fortfarande stor osäkerhet kring höghöjdseffekternas klimatpåverkan

Klimatpåverkan från olika typer av utsläpp

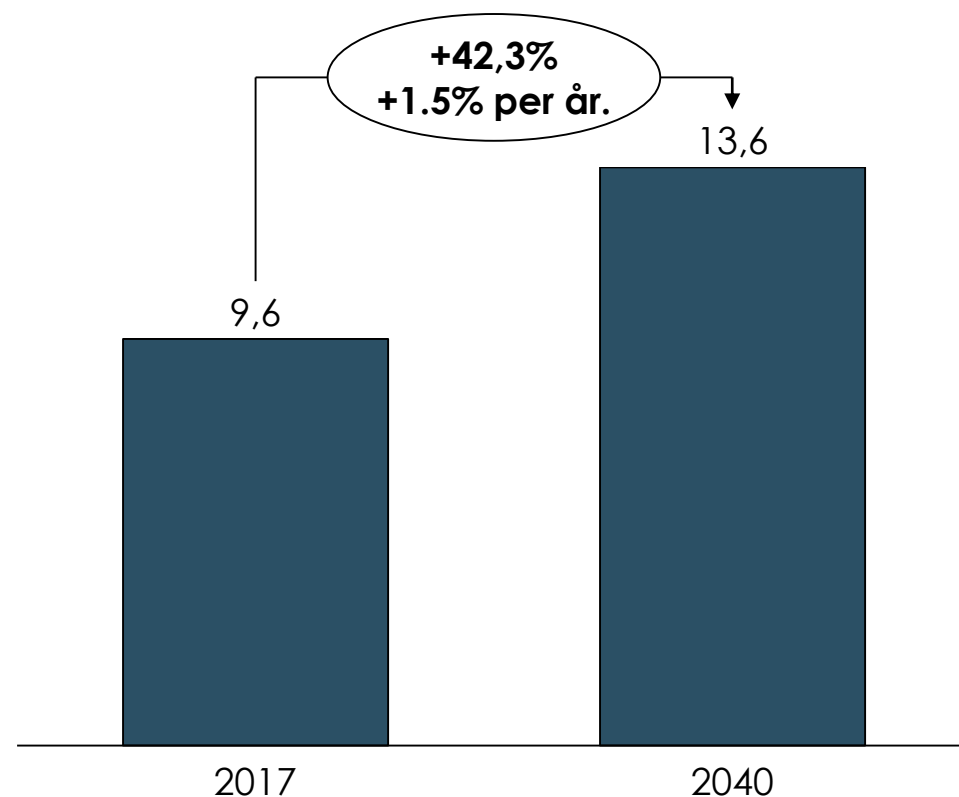


Figur från: <https://www.carbonbrief.org/explainer-challenge-tackling-aviations-non-co2-emissions>
 Baserat på: Lee m.fl., 2009, Aviation and global climate change in the 21st century, tillgänglig via: <https://elib.dlr.de/59761/1/lee.pdf>

Prognoserna talar om ökat flygande och ökade utsläpp – men fortsatt minskade utsläpp per flygresa

Antalet flygavgångar

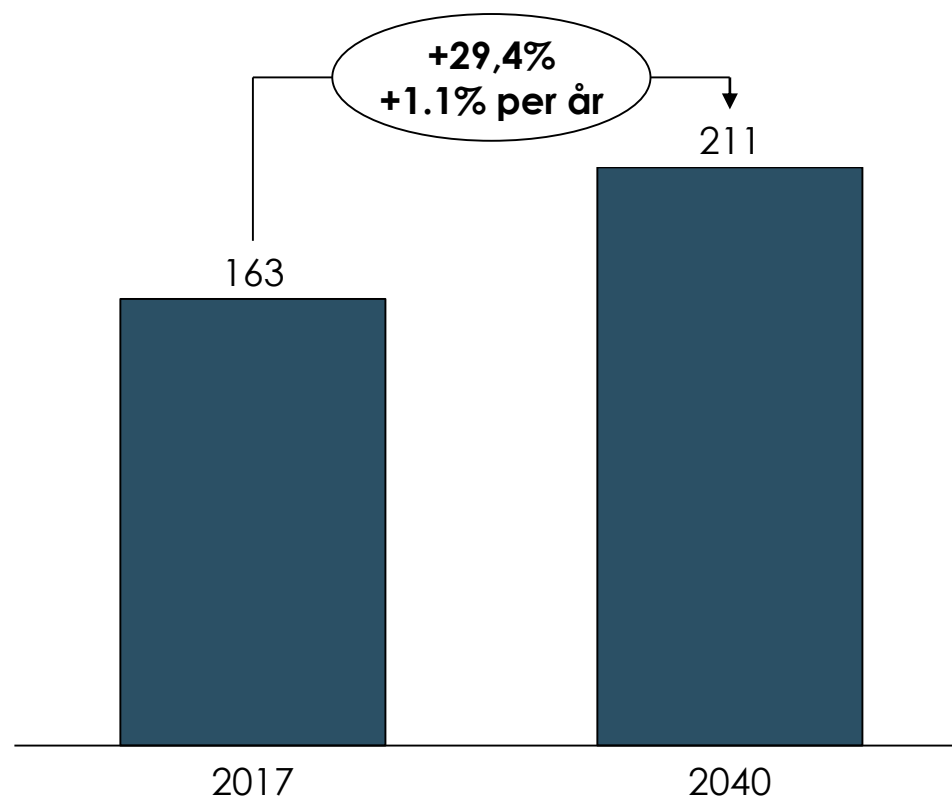
Miljoner avgångar



Källa: Copenhagen Economics baserat på siffror från European Aviation Environmental Report 2019

CO2-utsläpp från europeiskt flyg

Miljoner ton

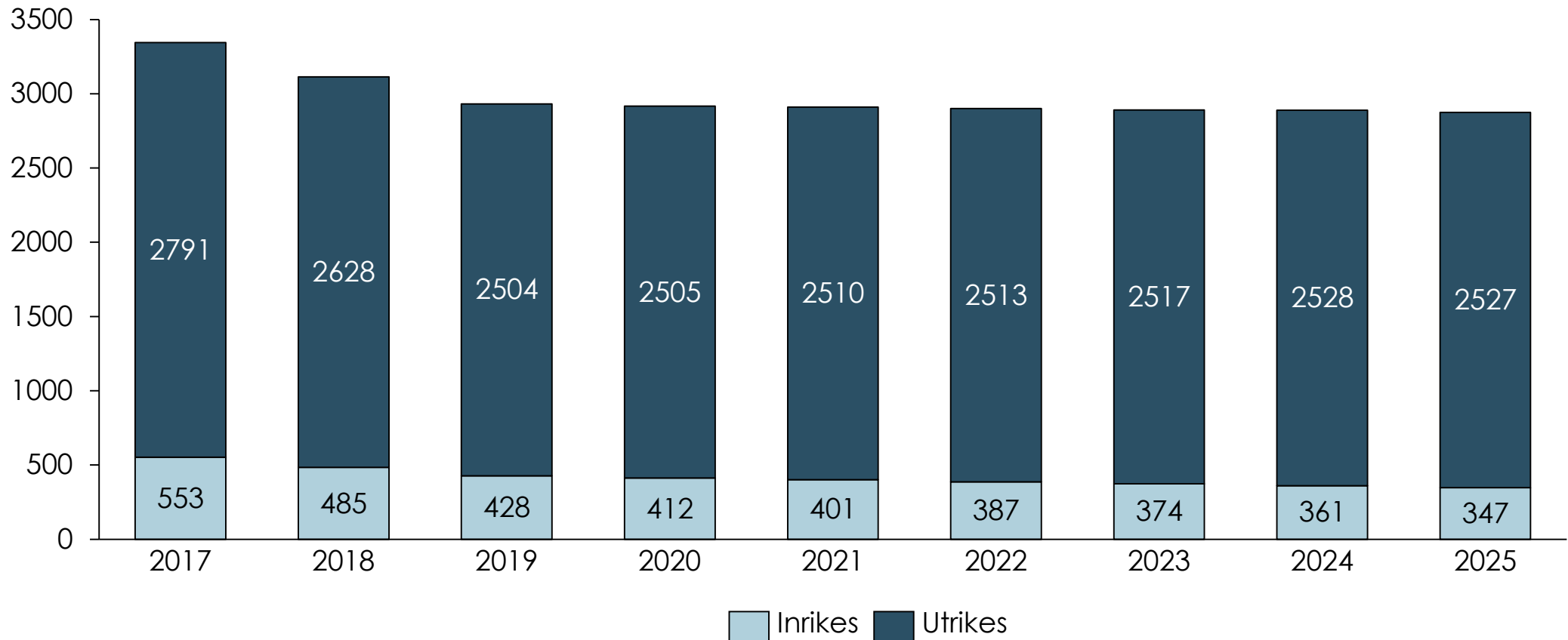


Källa: Copenhagen Economics baserat på siffror från European Aviation Environmental Report 2019

Utsläppen från flyget i Sverige förväntas minska, trots ett ökat resande

Uppskattade CO2-utsläpp från den svenska flygtrafiken

1000 ton



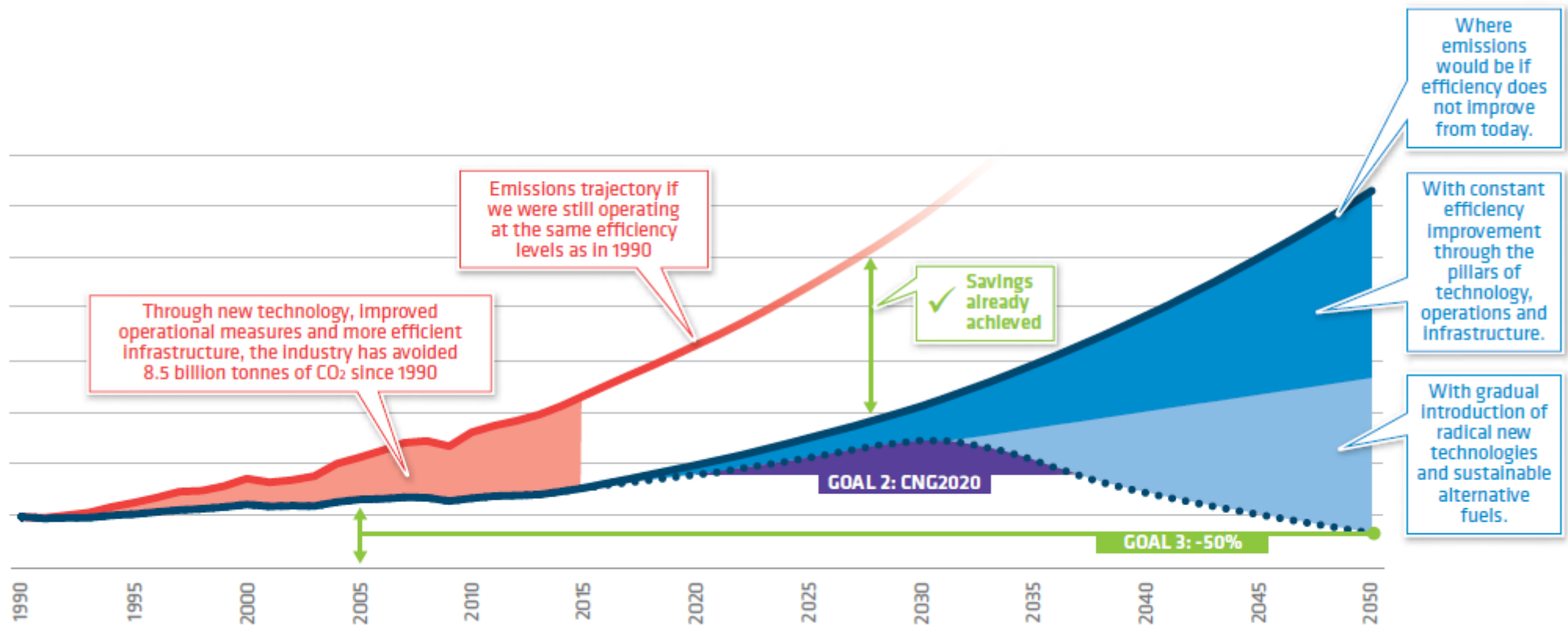
https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/luffart/statistik_och_analys/prognoser-luffart/prognos-host-2019.pdf

KAPITEL 3

FRAMTIDA POTENTIAL OCH ÅTGÄRDER

Trafikplanering och teknisk utveckling inte tillräckligt för att minska klimatpåverkan

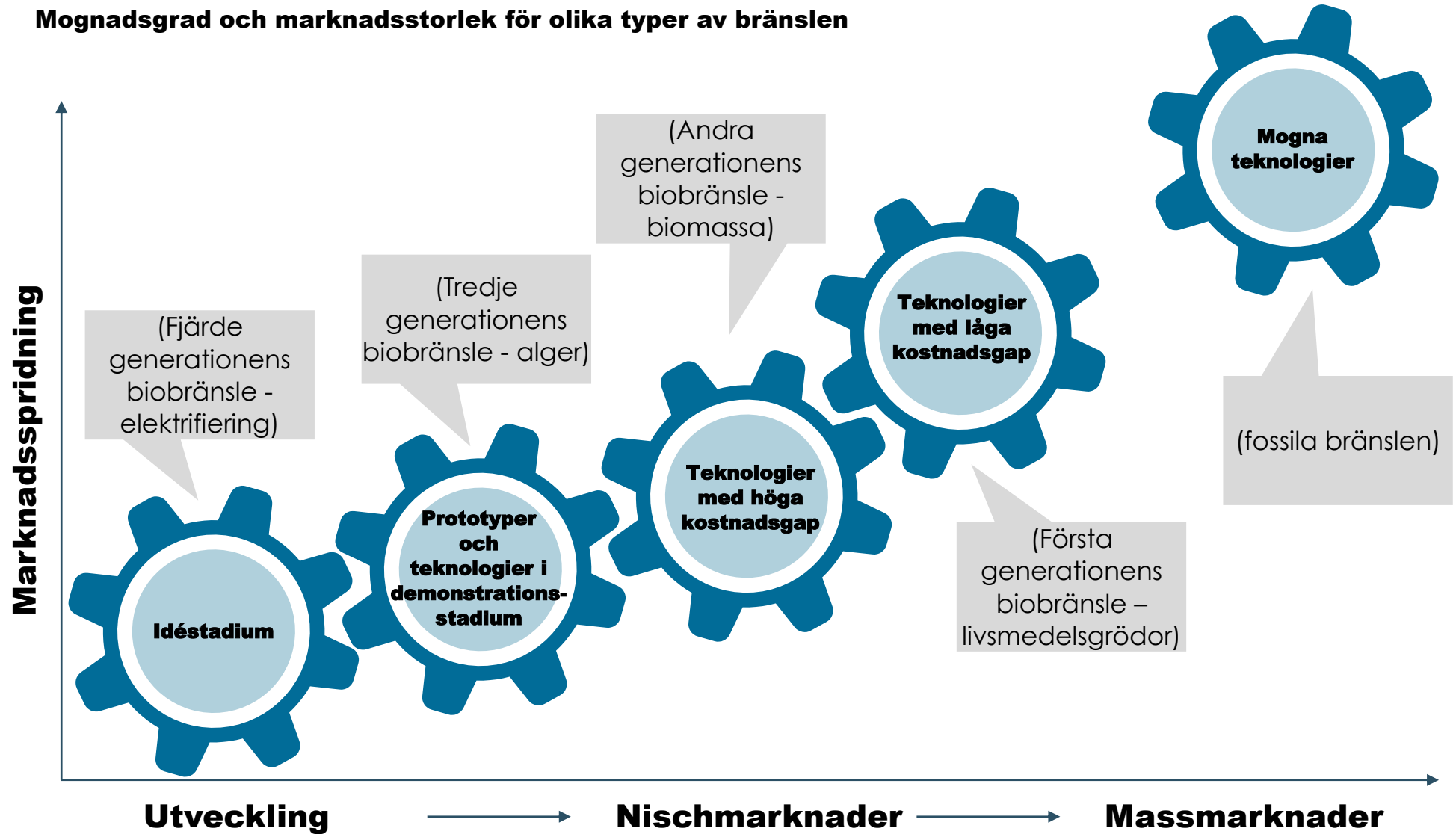
Flygets utsläpp i olika scenarier och utsläppsminskningar av olika åtgärder



Källa: ATAG, 2017, *Beginner's Guide to Sustainable aviation fuel*, sid. 8

Biobränslen i flera generationer och utvecklingsstadier behöver olika policyåtgärder

Mognadsgrad och marknadsstorlek för olika typer av bränslen

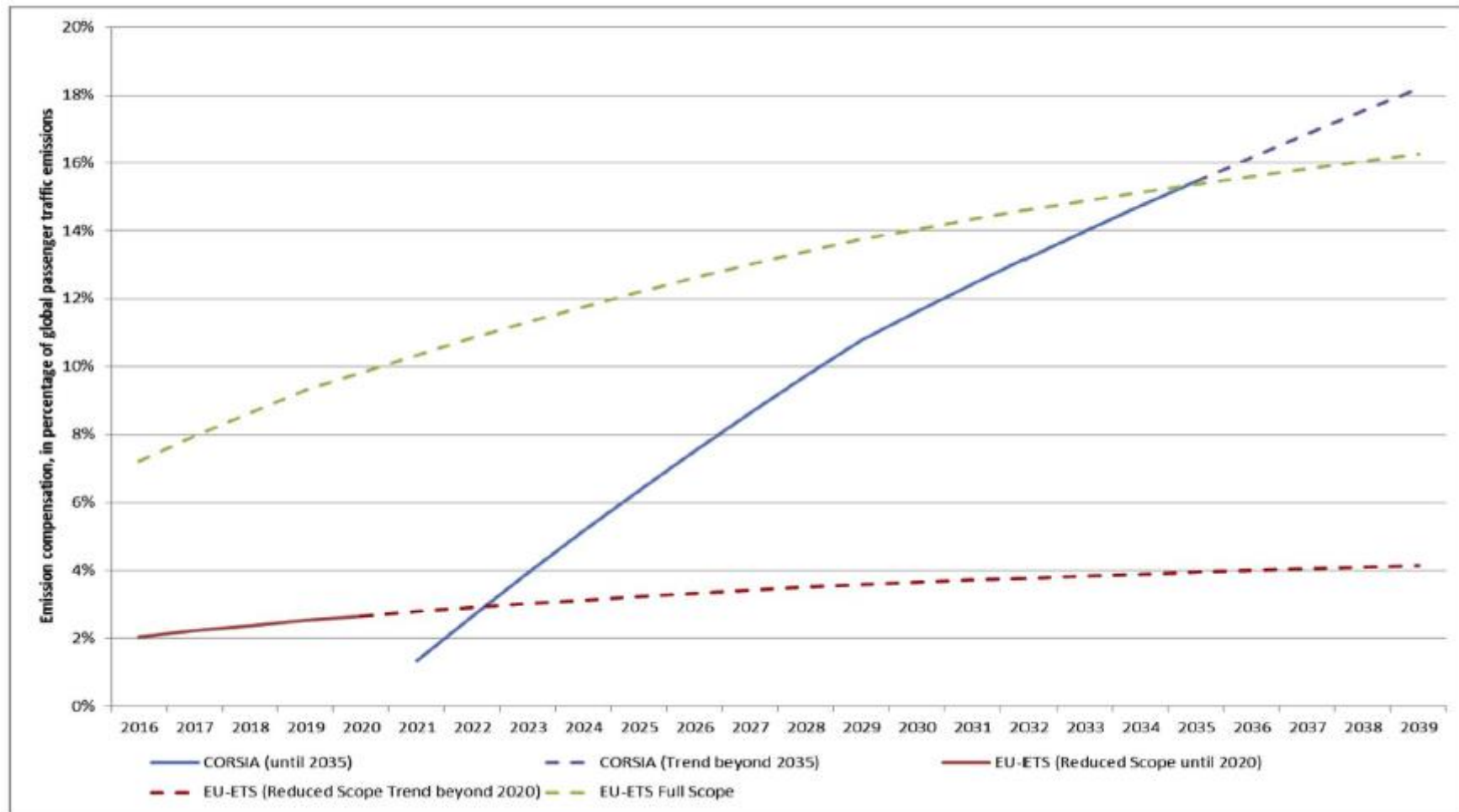


Källa: IEA, 2007, Energy Security and Climate Policy

EU ETS och CORSIA bidrar till ökad klimatkompensering

Utsläppskompensation från luftfarten

Procent av den globala passagerartrafiken



Källa: Scheelhasse mfl, 2018, EU ETS vs CORSIA – A critical assessment of two approaches to limit air transport's CO₂ emissions by market-based measures

Ökad elektrifiering av flygplan mer troligt än renodlade elflygplan

- Elflygplan finns i dagsläget, men de är relativt små och kan flyga relativt korta sträckor
- Ett svenskt företag utvecklar ett flygplan för 19 personer som kan flyga 40 mil
- Det stora hindret är att batterier för att driva ett större flygplan är för stora och tunga
- Större möjligheter att elektrifiera dagens flygplan så mycket som möjligt för att minska bränsleåtgången

KAPITEL 4

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER
FÖR YTTERLIGARE ANALYS

HUVUDSLUTSATSER FRÅN ANALYSEN

Flyget är mycket viktigt för svensk besöksnäring men innebär samtidigt en belastning på miljön

Besöksnäringens totala bidrag till svensk ekonomi och sysselsättning är cirka 10 procent

Dock stora skillnader mellan olika regioner

Flyget är särskilt viktigt för utländska besökare

Cirka 60 procent av de internationella gästnätterna i Sverige kan tillskrivas flyget

Utsläppen från utrikesflyget har ökat under de senaste åren

Framför allt på grund av ett ökat fritidsresande

En ökad användning av biobränslen är en viktig väg framåt

Angeläget att skapa stabila och förutsebara marknader för biobränsleproduktion

Tillgängligheten till olika transportsätt måste optimeras

Dels infrastruktur och trafiktäthet, men också lättheten att hitta och boka resor – "lätt att göra rätt"

YTTERLIGARE, MER DJUPGÅENDE ANALYS BEHÖVS

Förslag på områden där ytterligare analys behövs

Fördjupad analys av besökares transport till olika regioner/platser i Sverige

Öka förståelsen av flygets betydelse och av vilka alternativa transportsätt som finns tillgängliga – och huruvida transporterna påverkar valet av destination

Fördjupad analys av hur olika typer av besökare turistar i Sverige

Öka förståelsen av hur olika typer av besökare bidrar till svensk besöksnäring, till exempel baserat på hemland (nära eller långväga) eller mellan fritids- och affärsresenärer

Syntesanalys där den samlade samhällsekonomiska effekten av ökat/minskat flygande och ökad/minskad turism utvärderas

Öka förståelsen av de samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenserna i olika flygscenarier

Fördjupad analys av vilka åtgärder som kan vidtas för att främja ett så hållbart resande som möjligt

Öka förståelsen av vilka olika initiativ och åtgärder, offentliga som privata, som kan vidtas för att öka möjligheterna för resenärer att välja så hållbara transportsätt som möjligt.

Fördjupad analys av marknadsutvecklingen för fossilfritt flygbränsle

Öka förståelsen för olika åtgärder som flygbolagen, övriga aktörer inom flygbranschen och nationella och regionala aktörer i Sverige kan vidta för att öka användningen av fossilfritt flygbränsle utan att skapa "läckage" till andra marknader (t.ex. att turister väljer bort svenska resmål till förmån för andra länder där fossilfritt bränsle används i större utsträckning).

CONTACT

Erik Dahlberg
erd@copenhageneconomics.com

Copenhagen Economics
Langebrogade 1
DK-1411 Copenhagen K

www.copenhageneconomics.com