

TSG
2026-2682

Kriget kring Persiska viken

Förändrade förutsättningar för sjöfart och luftfart.

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfart
Stab

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning	TSG 2026-2682
Författare	Sandén Henrik
Månad År	april 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Kriget kring Persiska viken har på kort tid förändrat förutsättningarna för det globala transportsystemet. Regionen är central för både energiförsörjning och internationella transportflöden, vilket gör att störningar får omedelbara och breda konsekvenser.

Konflikten har lett till väsentligt försämrat säkerhetsläge och minskade transportvolymen inom sjöfarten. Passagen genom Hormuzsundet är i det närmaste stängd, vilket har bundit upp fartygskapacitet och skapat störningar i de globala leveranskedjorna. Försäkringspremier har stigit kraftigt och avtalsrättsliga frågor aktualiserats.

Luftfarten påverkas genom stängda eller riskfyllda luftrum, vilket leder till omdirigerade flygningar, längre flygtider och ökade kostnader. Flygbolagens kostnader har ökat till följd av högre bränslepriser och operativa störningar, samtidigt som efterfrågan förändras och flygfrakten påverkas negativt.

Störningarna i energiflöden har bidragit till stigande energipriser och ökad osäkerhet i världsekonomin. Utvecklingen riskerar att leda till högre inflation, ökade transportkostnader och dämpad ekonomisk tillväxt. För Sverige sker påverkan främst indirekt, bland annat genom högre kostnader, störda leveranskedjor och påverkan på handel och industri.

För Transportstyrelsen innebär utvecklingen ett ökat behov av omvärldsbevakning, samordning och dialog med branschen. Antalet frågor och internationella möten har ökat, samtidigt som myndigheten behöver hantera exempelvis trafikillstånd och förändrade säkerhetsförutsättningar. Om utvecklingen fortsätter en längre tid kan minskade transportvolymen påverka myndighetens avgiftsfinansierade system (avgiftsutjämningsystemet GAS samt undervägssystemet).

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	4
1 INLEDNING	6
1.1 Syfte, frågeställningar och metod	6
2 AKTÖRER, INTRESSEN OCH KONFLIKTBILD	7
3 FÖRÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SJÖFART OCH LUFTFART	9
3.1 Sjöfart.....	9
3.1.1 Säkerhetsläge och trafikflöden	9
3.1.2 Skenande försäkringspremier	10
3.1.3 Juridiska konsekvenser	11
3.2 Luftfart.....	11
3.2.1 Flygtrafiken omdirigeras	11
3.2.2 Effekter på globala nav.....	13
3.2.3 Bränslehedge och efterfrågeutveckling	13
3.2.4 Störningar i flygfrakt och globala godsflöden	14
4 KONSEKVENSER FÖR ENERGISYSTEM OCH MAKROEKONOMI	15
4.1 Energisystemets struktur och sårbarhet	15
4.2 Energi-analyser och motåtgärder	15
4.3 Globala makroekonomiska konsekvenser	16
4.4 Makroekonomiska konsekvenser för Sverige	17
5 KONSEKVENSER FÖR TRANSPORTSTYRELSEN	18
5.1 Kortsiktiga konsekvenser	18
5.2 Möjliga konsekvenser på sikt.....	19
6 SLUTORD	20
7 KÄLLFÖRTECKNING	21

1 Inledning

USA:s och Israels anfall på Iran den 28 februari 2026 har snabbt fått omfattande konsekvenser för det globala transportsystemet. Hormuzsundet i Persiska viken är en av världens viktigaste transportleder för energi med en stor del av världens export av råolja och flytande naturgas som passerar genom området.

När transporterna störs påverkas såväl energimarknader som internationella logistikkedjor. För Sverige kan utvecklingen få konsekvenser både direkt och indirekt, på flera nivåer och områden.

Rapporten har tagits fram inom ramen för myndighetens omvärlds- och marknadsövervakning.

1.1 Syfte, frågeställningar och metod

Syftet är att analysera hur kriget kring Persiska viken påverkar sjöfart och luftfart samt vilka konsekvenser det kan få för Sverige och i förlängningen Transportstyrelsen.

Frågeställningar

- Hur påverkar kriget kring Persiska sjö- och luftfarten och vilka konsekvenser kan det leda till, globalt och för Sverige?
- Vilka övergripande implikationer kan konflikten ha för Transportstyrelsen?

Rapportens analyser baseras på insamling och bearbetning av öppna källor från myndigheter, branschorganisationer och media, både nationellt och internationellt.

2 Aktörer, intressen och konfliktbild

Konflikten kring Persiska viken omfattar nu ett stort antal aktörer i regionen. Uppgifter tyder på att upp till ett tiotal länder på olika sätt har dragits in i konflikten, direkt eller indirekt (CBS News, 2026). Situationen präglas av hög osäkerhet och risk för ytterligare regional spridning.

Persiska viken och särskilt Hormuzsundet är ett av världens mest strategiska områden, vilket gör regionen central för global energiförsörjning och ekonomisk stabilitet. Omkring 20 procent av världens oljekonsumtion, motsvarande cirka 20 miljoner fat per dag, fraktas med fartyg genom sundet, liksom ungefär en femtedel av den globala handeln med flytande naturgas. Sundet utgör den enda sjöförbindelsen mellan Persiska viken och världsmarknaden, och alternativa transportvägar har begränsad kapacitet. Detta gör att störningar i området snabbt får genomslag på globala energimarknader och transportflöden (EIA, 2026).

Regionen i och kring Persiska viken utgör dessutom normalt ett av världens viktigaste transitområden för långdistansflyg. Varje dag passerar över 10 000 flygningar regionens luftrum. På regionala flygplatser sker fler än 3 000 starter och landningar per dag och på globala flyghubbar som Dubai, Doha och Abu Dhabi hanteras upp till en miljon passagerare per dag (ALG, 2026). När luftrum i regionen begränsas eller uppfattas som osäkra påverkar det därför inte enbart regional trafik utan även stora delar av det globala flygnätet.

För Iran är sundet både en ekonomisk livlina och ett geopolitiskt verktyg eftersom landet har möjlighet att påverka sjötrafiken genom området. USA har sedan länge ett starkt militärt och säkerhetspolitiskt intresse i regionen, bland annat för att skydda sjöfarten och säkra energiflöden till världsekonomin. Det säkerhetspolitiska intresset delas av Israel som ser Irans kärnenergiprogram som ett existentiellt hot (CSIS, 2025). Golfstater som Saudiarabien, Förenade Arabemiraten, Kuwait och Qatar är i sin tur beroende av att energitransporterna kan passera säkert genom sundet eftersom deras ekonomier är starkt kopplade till olje- och gasexport.

Kina är en av världens största importörer av energi från länderna runt Persiska viken och är därför särskilt känsligt för störningar i transporterna genom sundet. Ryssland följer utvecklingen nära eftersom förändringar i energipriser och handelsflöden påverkar både geopolitiken och de globala energimarknaderna. Man har också nära band till den sittande regimen i Iran (SVT, 2024). EU har samtidigt ett ekonomiskt och säkerhetspolitiskt intresse i regionen eftersom unionens energipriser, sjöfart och internationella handel snabbt påverkas av instabilitet i området. Världen i

stort är beroende av den energi som regionen frambringar, men även av det konstgödsel som framställs ur naturgas.

Israels och USA:s mål med attackerna förefaller inte helt tydliga eller enhetliga. Israel tycks i första hand fokusera på att försvaga Irans militära kapacitet, särskilt missilhotet och landets kärnenergiprogram, medan USA stundtals har angett bredare politiska mål, inklusive möjligheten till regimförändring (The Washington Institute, 2026).

Konfliktnivån är för närvarande hög, men det finns starka internationella intressen av att begränsa och de-eskalera situationen. Många ekonomier såsom EU, Indien och Kina, har ett tydligt intresse av stabilitet i regionen, att energitillgången säkras och att sjöfarten genom sundet kan fortsätta som vanligt. Även flera av Gulfstaterna har starka incitament att undvika en långvarig konflikt. Deras ekonomier är i hög grad beroende av olje- och gasexport, och stabila energitransporter är avgörande för både statliga inkomster och ekonomisk utveckling. För USA finns också skäl att undvika en eskalation, inte minst eftersom kraftigt stigande energipriser kan påverka inflation och ekonomisk stabilitet, vilket i sin tur kan ha inrikespolitiska konsekvenser för den sittande president-administrationen.

Trots sina olika strategiska positioner i regionen finns således starka intressen av att begränsa konflikten och återställa stabiliteten i energimarknader och transportflöden. Om inte en stabilisering sker i närtid finns det emellertid stor risk att återhämtningen låter vänta på sig. Kriget har tydliggjort både regionens strategiska betydelse för den globala ekonomin och den höga risknivå som präglar området.

3 Förändrade förutsättningar för sjöfart och luftfart

Konflikten har direkta konsekvenser för transportsektorn. Förutsättningarna har förändrats och säkerhetsläget försämrats, både för sjöfarten och luftfarten.

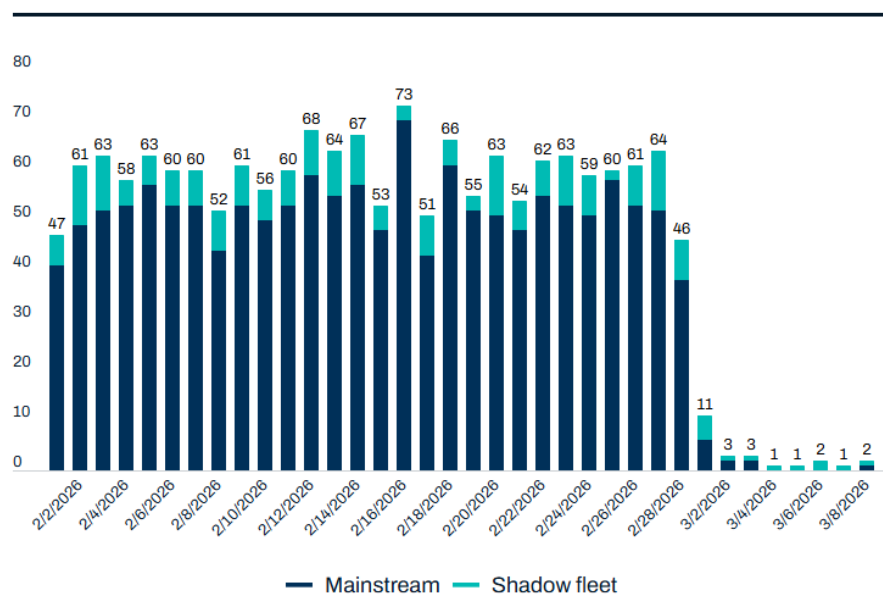
3.1 Sjöfart

Sjöfarten i regionen påverkades omedelbart av konflikten, som skapat störningar och ett förändrat säkerhetsläge i en av världens viktigaste transportleder.

3.1.1 Säkerhetsläge och trafikflöden

Konflikten i regionen påverkar sjöfarten såväl direkt som indirekt. Passagen genom Hormuzsundet är så gott som stängd, se Figur 1. Omkring 3 200 fartyg beräknas vara instängda och säkerhetsläget har kraftigt försämrats för samtliga fartyg i regionen (Placera, 2026). Rapporter om attacker mot civila fartyg, däribland ett fartyg kopplat till svenska rederiet Stena Line, illustrerar de ökade riskerna för sjöfarten.

Figur 1. Etablerade rederier vs skuggflotta som passerar genom Hormuzsundet (båda riktningarna) sedan februari 2026



Källa: Lloyd's List 2026a. Fartyg över 10 000 dwt.

Utvecklingen i Hormuzsundet har inneburit ett kraftigt fall i de faktiska transportvolymerna genom området. Data visar att det glidande sju-dagarsgenomsnittet för transportvolymen sjönk från omkring 3,5 miljoner ton under motsvarande period 2025 år till cirka 100 000 ton i början av mars

2026. Tankfartyg står normalt för merparten av trafiken genom sundet, vilket innebär att störningarna i första hand slår direkt mot energitransporter, men även mot andra varuflöden, såsom metaller och bulkklaster (Kommerskollegium, 2026).

De kraftigt reducerade transportvolymerna genom Hormuzsundet får följd effekter i det globala transportsystemet. När fartyg inte kan passera eller tvingas vänta i regionen binds kapacitet upp, vilket skapar brist på tillgängliga fartyg och containrar i andra delar av världen. Detta riskerar att leda till hamnköer, längre transporttider och ökade fraktkostnader även i handelsflöden mellan Europa och Asien.¹

3.1.2 Skenande försäkringspremier

För sjöfarten har den uppkomna situationen medfört en omedelbar påverkan på de försäkringspremier som är kopplade till att trafikera regionen. Flera försäkringsbolag har meddelat att krigsriskförsäkringar pausas i iranska vatten och i Persiska viken, vilket omedelbart förändrar förutsättningarna för rederier, befraktare och operatörer med exponering mot regionen. Detta innebär att bolag omgående tvingas se över sitt försäkringsskydd och säkerställa att det täcker den riskexponering som följer av att trafikera området (Dagens Infrastruktur, 2026).

Premienivåerna varierar dock kraftigt beroende på riskprofil. Fartyg som anses ha hög riskexponering, exempelvis tankfartyg med koppling till USA eller Israel, uppges av marknadsaktörer vara särskilt utsatta. Samtidigt kan fartyg utan sådana kopplingar erbjudas betydligt lägre premier, även om också dessa nivåer ligger klart över normala marknadsnivåer. Enligt Lloyd's List förväntas försäkringspremierna dessutom fortsätta stiga i takt med att konflikten utvecklas och nya attacker mot handelsfartyg inträffar. Den ökade risken för militära angrepp, sabotage eller felidentifiering innebär att försäkringsgivare snabbt har justerat sina riskbedömningar för regionen (Lloyd's List, 2026b).

För att lindra osäkerheten på marknaden har USA lanserat en statligt stödd återförsäkring på 20 miljarder dollar och hoppas därigenom återstarta kommersiell sjöfart genom Hormuzsundet. Programmet administreras av den amerikanska utvecklingsbanken och ska täcka förluster kopplade till krigsrisker för fartyg och last (Lloyd's List, 2026c).

Konflikten påverkar inte bara säkerheten till sjöss utan också de kommersiella villkoren för transporter i regionen. Detta kan bidra till att vissa fartyg väljer att undvika regionen helt, vilket i sin tur riskerar att påverka globala handelsflöden.

¹ Se Transportstyrelsens rapport Containerkrisen 2021 (TSS 2021-4500).

3.1.3 Juridiska konsekvenser

Konflikten aktualiserar även ett antal avtalsrättsliga frågor. Hamnar som tidigare betraktats som säkra kan bedömas som osäkra, och klausuler om krigsrisk, säker hamn, hävningsrätt, force majeure och ruttavvikelser kan få stor praktisk betydelse. Enligt advokatbyrån Setterwalls kan även containertrafiken påverkas, eftersom vissa rederier redan har stoppat anlop och deklarerat att den aktuella resan avslutats i förtid. Det innebär att gods i vissa fall inte lossas på avsedd plats utan måste omdirigeras, vilket skapar logistiska problem i hela leveranskedjan². Sjöfarten påverkas inte bara genom högre risk och sämre framkomlighet, utan också genom ökade försäkringskostnader, avtalsosäkerhet och mer komplicerad hantering av transporter och godsflöden (Dagens Infrastruktur, 2026).

Den internationella sjöfartsorganisationen BIMCO anger uttryckligen att redare och befraktare bör agera proaktivt för att begränsa riskerna för fartyg, last och besättning i området. BIMCO betonar samtidigt att ett försämrat säkerhetsläge inte automatiskt utgör force majeure. Ökad risk för attacker, säkerhetsincidenter eller geopolitisk volatilitet befriar inte utan vidare parterna från att fullgöra avtalet, utan måste bedömas utifrån avtalet och de konkreta omständigheterna (BIMCO, 2026).

3.2 Luftfart

I likhet med sjöfarten har luftfarten i området snabbt påverkats av kriget. Konflikten har lett till förändrade förutsättningar i luftrummet och ökade säkerhetsrisker.

3.2.1 Flygtrafiken omdirigeras

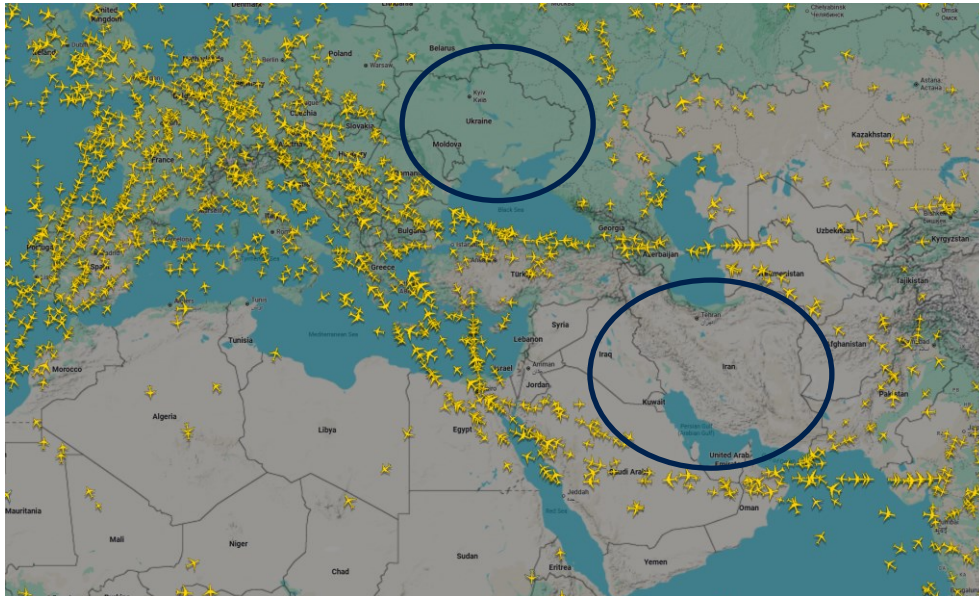
Militära konflikter förändrar ofta förutsättningarna för flygtrafiken till följd av att stora luftrum stängs eller undviks av säkerhetsskäl. Ett exempel i närtid är införandet av sanktioner och flygförbud i samband med Rysslands invasion av Ukraina 2022. Införandet innebär att europeiska flygbolag inte längre kan använda ryskt eller ukrainskt luftrum. Detta ledde till att flygningar mellan Europa och Asien tvingades ta längre omvägar (Transportstyrelsen, 2026).

Konflikter i strategiskt viktiga regioner kan således snabbt påverka den globala luftfarten. Erfarenheterna från Ukrainakriget visar att förändringar i tillgängligt luftrum kan få långvariga effekter på flygbolagens ruttstruktur och kostnadsbild. Situationen i Persiska viken tyder på att liknande förändringar kan uppstå även i denna region, om konflikten fortsätter.

² Här kan nämnas att flera stora containerrederier, däribland Maersk, MSC, CMA CGM och Hapag-Lloyd, har meddelat att de kan åberopa en rättsprincip från 1800-talet som ger dem rätt att lossa containrar i närmaste tillgängliga hamn i stället för avtalad destination. Detta har i praktiken inneburit att gods omdirigeras till alternativa hamnar, ofta på kundens bekostnad (Placera 2026).

Flygtrafiken igenom regionen har förändrats kraftigt, se Figur 2. Luftrummet över delar av Iran och områden nära konfliktzonen är i praktiken tomt och flygtrafiken har istället koncentreras längs alternativa korridorer, exempelvis via Turkiet, Kaukasus, Centralasien eller via Egypten och Arabiska halvön. Detta innebär en liknande omdirigering som följde på Rysslands invasion av Ukraina.

Figur 2. Luftrumsbegränsningar över Persiska viken och Ukraina



Källa: Flightradar24 (26-03-24)

EASA och Europeiska kommissionen har utfärdat en CZIB (Conflict Zone Information Bulletin) för att informera om risker för flygsäkerheten och identifiera luftrum där risken bedöms vara särskilt hög. Enligt bulletinen innebär kriget en förhöjd risk inte bara i Irans luftrum utan även i angränsande staters luftrum, särskilt i områden där amerikanska militärbaser finns eller där militära aktiviteter pågår.

Förekomsten av luftförsvarssystem, kryssnings- och ballistiska missiler samt militära flygoperationer på olika höjder ökar risken för spridningseffekter, felidentifiering och incidenter som kan påverka civil luftfart. Mot denna bakgrund bedöms risken för civil luftfart i det berörda luftrummet vara hög (EASA, 2026).

Konsekvensen är att flygrutter mellan Europa och Asien riskerar att bli både längre och mer komplexa. När flygbolag måste undvika konfliktzoner ökar både flygtid och bränsleförbrukning, vilket i sin tur driver upp kostnaderna för flygbolagen och kan påverka biljettpriser och lönsamhet. Längre flygvägar leder till högre operativa kostnader, ökad bränsleförbrukning och därmed ökad klimatpåverkan.

3.2.2 Effekter på globala nav

I regionen ligger också Dubai International Airport, DXB, som är världens mest trafikerade flygplats för internationella passagerare. Under 2025 passerade cirka 95,2 miljoner passagerare genom flygplatsen, vilket är ett historiskt rekord och bekräftar dess roll som globalt transitnav. (The Moodie Davitt Report, 2026). Dubai ligger inom ungefär åtta timmars flygtid från två tredjedelar av världens befolkning, vilket gör flygplatsen särskilt attraktiv för mellanlandning vid långdistansresor mellan Europa, Asien, och Afrika. Flygplatsen fungerar framför allt som huvudnav för flygbolaget Emirates, vars globala nätverk bygger på att passagerare byter flyg i Dubai (Reuters, 2026a).

Dubai International Airport är också ett betydande nav för internationell flygfrakt. Flygplatsen hanterar över 2,2 miljoner ton gods per år, vilket gör den till en av de större fraktflygplatserna globalt. Flygplatsen har ett omfattande logistiksystem kopplat till Dubais handelszoner och hamnar, vilket gör den till ett centralt nav för högvärdiga och tidskritiska varor, såsom elektronik, läkemedel och reservdelar (Dubai Airports, 2025).

Flygbolag med hubb-baserade nätverk i regionen har drabbats särskilt hårt. Emirates, Qatar Airways och Etihad tvingades ställa in hundratals flygningar under de första dagarna av krisen, vilket ledde till omfattande störningar i deras globala nätverk. En enskild inställd långdistansflygning kan enligt en analys innebära en nettoförlust på mer än 80 000 USD, och de samlade kostnaderna för inställda flygningar uppskattas vara upp till 100 miljoner USD per dag (ALG, 2026).

En omdirigerad långdistansflygning kan innebära ytterligare 15 000–20 000 USD i kostnader, bland annat till följd av ökad bränsleförbrukning, längre tjänstgöringstid för besättningar och högre navigationsavgifter (ALG, 2026).

Krisen har även lett till stora kostnader kopplade till passagerare som blivit strandade när flygningar ställts in. Flygbolagen har varit tvungna att ordna logi, ombokningar och särskilda evakueringsflygningar. Kostnaden för hemtransport av strandsatta passagerare (repatriering) uppskattas till omkring 1 400 USD per passagerare, vilket sammantaget skulle kunna motsvara cirka 100 miljoner USD under den första veckan av krisen (ALG, 2026).

3.2.3 Bränslehedger och efterfrågeutveckling

Längre flygvägar blir särskilt kännbart när oljepriset nu stiger. Flygbolag hanterar ofta ett volatilt oljepris genom bränslehedger, där framtida bränslepriser säkras via exempelvis terminer. Bolag med hög grad av hedge påverkas i mindre grad på kort sikt eftersom en stor del av bränslet redan är prissäkrat. Exempelvis har Lufthansa säkrat cirka 28 procent av sitt

bränslebehov för 2026, medan IAG (British Airways m.fl.) hedgar omkring 75–80 procent av sitt bränsle över en rullande flerårsperiod, vilket ger ett visst skydd mot prisuppgångar (Reuters, 2026b).

Även lågprisbolag i Europa använder hedge i stor omfattning. Ryanair har säkrat omkring 80–84 procent av sitt bränsle, vilket gör att bolaget på kort sikt påverkas mindre av den senaste oljeprisuppgången (Reuters 2026b).

SAS har däremot tillfälligt justerat sin hedgopolicy och hade enligt Reuters ingen hedge alls för de kommande tolv månaderna, även om bolagets policy normalt är att säkra 40–80 procent av behovet framåt. Det innebär att SAS i den uppkomna situationen är mer direkt exponerat mot förändringar på bränslemarknaden än flertalet europeiska konkurrenter (Reuters, 2026b).

Flera flygbolag, däribland SAS och Norwegian, har redan höjt biljettpriser eller infört bränsletillägg för att kompensera för de ökade kostnaderna (Reuters 2026c). SAS har även annonserat att man ställer in 1 000 avgångar under april som ett sätt att hantera kostnadschocken (SVT, 2026).

Konflikten påverkar även efterfrågan på flygresor. Resenärer tenderar att undvika destinationer i eller nära konfliktområdet och väljer i stället alternativa resmål, exempelvis i Sydeuropa. Detta innebär att efterfrågan omfördelas snarare än oavkortat minskar, vilket skapar obalanser i flygbolagens kapacitetsplanering (Tidningen Näringslivet, 2026).

Om konflikten blir långvarig kan effekterna bli strukturella. Analytiker pekar på risk för permitteringar, avyttring av flygplansflottor och negativa effekter för regionala flygplatser. Detta indikerar att krisen inte enbart påverkar kortsiktig trafik och kostnader, utan även flygbranschens långsiktiga kapacitet och struktur (Tidningen Näringslivet, 2026).

3.2.4 Störningar i flygfrakt och globala godsflöden

Störningarna i luftrummet i Mellanöstern har även haft betydande konsekvenser för den globala flygfrakten. Nedstängda luftrum påverkar möjligheten att transportera gods snabbt och effektivt. Den minskade kapaciteten har bidragit till stigande priser på flygfrakt, samtidigt som transporttiderna i vissa fall har förlängts. Detta påverkar särskilt varor som är beroende av snabba transporter, såsom läkemedel, medicinsk utrustning och högvärdig elektronik. En betydande del av handeln med vissa tredjeländsker med flyg, vilket innebär att störningar i flygtrafiken kan få direkta konsekvenser för leveranskedjor och tillgången på varor (Kommerskollegium, 2026).

4 Konsekvenser för energisystem och makroekonomi

Konflikten påverkar såväl energisystemet som den bredare ekonomin. I detta avsnitt behandlas några av de konsekvenser som följer av utvecklingen.

4.1 Energisystemets struktur och sårbarhet

Olje- och gasproduktion är beroende av kontinuerliga flöden från produktion till slutkund. Oljan produceras i brunnar där trycket i reservoaren driver upp råoljan. Att stänga en brunn är tekniskt möjligt men kan påverka trycket i reservoaren och göra det svårt eller kostsamt att starta upp produktionen igen (American Oil & Gas Reporter, 2026).

Samtidigt är lagringskapaciteten för råolja begränsad. Om export eller efterfrågan minskar fylls lagertankar snabbt, vilket innebär att oljan normalt måste transporteras vidare till pipelines, raffinaderier eller exportterminaler (MarketWatch, 2026). Det är heller inte enkelt att snabbt öka produktionen av olja. Energisystemet är därför beroende av rörelse genom hela kedjan och störningar får konsekvenser långt utanför den berörda regionen.

4.2 Energi-analyser och motåtgärder

Internationella energibyran IEA bildades som ett direkt svar på oljeshocken 1973–1974, då ett embargo från oljeproducerande länder drev upp priserna kraftigt. Händelsen visade hur sårbara importberoende ekonomier var för störningar i oljeleveranser (IEA, 2026a). Enligt IEA:s analyser stod Mellanöstern för mer än fyra av tio fat i den globala oljeexporten år 2022. Detta innebär att energiflöden från Mellanöstern har en betydande påverkan på den globala energiförsörjningen och därmed även på energipriser och ekonomisk stabilitet (IEA, 2026b). IEA konstaterar att även om det på längre sikt finns potential för ett överskott av olja på marknaden, är utvecklingen på kort sikt mycket känslig för störningar i produktion och transporter. Detta gör energimarknaden fortsatt sårbar för geopolitisk instabilitet, särskilt i regioner som Persiska viken (IEA, 2026c).

Internationella valutafonden IMF har i flera studier analyserat hur oljeshockar påverkar ekonomisk aktivitet, inflation och tillväxt. Kraftiga förändringar i energipriser kan få betydande makroekonomiska effekter genom ökade kostnader för produktion och transporter samt genom spridningseffekter till inflation och ekonomisk tillväxt (IMF, 2026).

När oljepriset stiger ökar först kostnaden för bränslen som bensin, diesel, bunkerolja och flygfotogen eftersom dessa produceras direkt från råolja i raffinaderier. Högre bränslepriser är de direkta effekterna som i sin tur

innebär högre kostnader för transporter inom sjöfart, luftfart och vägtrafik. Transportkostnaderna sprids därefter genom leveranskedjorna som indirekta effekter, eftersom råvaror, komponenter och färdiga varor måste transporteras mellan producenter, lager och marknader. Till slut förs de högre kostnaderna ut till konsumenterna genom högre priser på varor och tjänster. De ökade kostnaderna har exempelvis fått det danska rederiet Maersk att annonsera att man kommer att föra över den ökade kostnaden till fraktköparna och i slutänden konsumenterna (BBC, 2026).

Flera länder har infört åtgärder för att hantera energibristen som uppstått efter störningar i energitransporter från regionen. I Thailand har regeringen lanserat ett energibesparingsprogram i offentlig sektor, där statligt anställda uppmanas att arbeta hemifrån, använda trappor i stället för hissar och höja temperaturen på luftkonditionering i offentliga byggnader för att minska energiförbrukningen (Reuters, 2026d). Flera andra asiatiska länder har också infört åtgärder, såsom ransonering av bränsle eller begränsningar av energiförbrukning, för att hantera stigande priser och osäkra leveranser (Reuters, 2026e). Parallellt har industriländer försökt stabilisera marknaden genom internationell samordning. Medlemsländer i IEA har beslutat att genomföra den största samordnade frigörelsen av strategiska oljelager i organisationens historia, motsvarande cirka 400 miljoner fat olja, för att motverka marknadsstörningar till följd av konflikten (IEA, 2026d).

4.3 Globala makroekonomiska konsekvenser

Störningar i energitransporter och internationell handel till följd av konflikten riskerar att få breda makroekonomiska konsekvenser. Högre energipriser bidrar till ökad inflation samtidigt som den ökade osäkerheten dämpar efterfrågan i världsekonomin. Detta påverkar i sin tur kostnader för transporter, produktion och hushållens konsumtion, vilket sammantaget kan leda till en avmattning i den ekonomiska tillväxten.

Historiskt har konflikter i Mellanöstern haft betydande ekonomiska effekter. Ett ofta använt jämförelsefall är oljekriserna på 1970-talet, då kraftigt stigande energipriser bidrog till en kombination av hög inflation och låg tillväxt, dvs stagflation. Även om dagens energimarknader skiljer sig från den perioden illustrerar detta hur känslig världsekonomin är för störningar av energiflöden från regionen.

Regionen kring Persiska viken är inte bara central för energiförsörjningen utan även för produktion och export av viktiga insatsvaror till industrin. Detta inkluderar bland annat plast, kemikalier, aluminium och gödsel, vilka utgör centrala komponenter i globala värdekedjor. Störningar i transporterna genom regionen påverkar tillgången på dessa insatsvaror. Detta kan i sin tur få konsekvenser för industriproduktion i andra delar av världen, inklusive Europa, där många sektorer är beroende av import av dessa material.

Eftersom insatsvarorna används i flera led av produktionen kan störningar påverka bredare delar av ekonomin (Kommerskollegium, 2026).

4.4 Makroekonomiska konsekvenser för Sverige

Enligt Kommerskollegium är Sveriges direkta handel med regionen relativt begränsad, men påverkan på Sverige sker i stället indirekt genom kopplingar till den europeiska och globala ekonomin. Svenska företag och marknader är integrerade i internationella värdekedjor, vilket innebär att störningar i handel och transporter snabbt får genomslag även i Sverige (Kommerskollegium, 2026).

Högre energipriser och transportkostnader kan också påverka såväl turism som svenska exportföretags konkurrenskraft och bidra till ökad inflation. Om konflikten blir långvarig kan kombinationen av högre kostnader, störda leveranskedjor och svagare global efterfrågan leda till lägre ekonomisk tillväxt även i exportberoende ekonomier som Sverige. I det fall flygbolag väljer att ställa in flygningar så försämras tillgängligheten, såväl nationellt som internationellt.

Störningar i transportflöden, särskilt inom sjöfart och flygfrakt, kan påverka tillgången på varor och insatsvaror som används i svensk industri. Detta gäller även leveranser som passerar genom regionen på väg till eller från andra marknader. Konsekvenserna för svenska leveranskedjor kan komma direkt. Detta gäller särskilt för varor som är beroende av snabba och tillförlitliga transporter, såsom läkemedel, medicinsk utrustning och avancerad elektronik. För dessa varugrupper kan begränsningar i flygkapacitet och ökade transportkostnader få tydliga effekter på tillgång, leveranstider och konkurrenskraft (Kommerskollegium, 2026).

I Konjunkturinstitutets senaste analysrapport Konjunkturläget tecknas emellertid en relativt ljus bild över svensk ekonomi. Enligt deras bedömning bromsar tillväxten i den svenska ekonomin in det första kvartalet i 2026 när konsumtionen växer långsammare. Men i takt med att inhemsk efterfrågan växer snabbare bedöms lågkonjunkturen ebba ut mot slutet av året. Prognosen vilar emellertid på antagandet att de makroekonomiska effekterna av kriget i Mellanöstern blir små och gradvis börjar ebba ut efter sommaren. Man konstaterar att de negativa effekterna av kriget kan bli betydligt mer omfattande i det fall kriget blir långvarigt (Konjunkturinstitutet, 2026).

5 Konsekvenser för Transportstyrelsen

Erfarenheter från tidigare kriser visar att Transportstyrelsens verksamhet påverkas både direkt och indirekt när internationella konflikter slår mot transportsektorn. Med anledning av hur kriget kring Persiska viken kommit att utveckla sig har Transportstyrelsen genomfört en snabbinventering för att utreda hur denna konflikt påverkar sjö- och luftfartsavdelningens verksamhet.

5.1 Kortsiktiga konsekvenser

På kort sikt innebär den uppkomna situationen ett ökat behov av löpande omvärldsbevakning, både under vardagar och helger, för att följa utvecklingen och vid behov kunna vidta åtgärder. Myndigheten får också fler frågor från aktörer inom sjöfart och luftfart som behöver besvaras. Det förekommer även återkommande begäranden om information om aktuella trafiktillstånd och flygbolag med mera från Regeringskansliet och andra myndigheter, såsom Konsumentverket. Samtidigt har antalet internationella samordningsmöten ökat, bland annat inom Eurocontrol och inom EU-samarbeten kopplade till riskhantering och sjöfarts- och luftfartsskydd, samt inom IMO där extra möten har hållits med anledning av situationen.

Transportstyrelsen behöver kunna informera om eventuella förändringar i skyddsnivåer för sjöfartsskydd för svenska fartyg, i samverkan med Polismyndigheten som fattar beslut om dessa nivåer. Inom luftfarten kräver hanteringen av trafiktillstånd till och från regionen särskild uppmärksamhet. I vissa fall kan det bli aktuellt att snabbt hantera tillstånd efter diskussioner inom EU. Om konflikten utvecklas ytterligare kan även evakueringsflyg kräva snabb handläggning, exempelvis genom att trafiktillstånd utfärdas för flygningar som ska hämta hem strandsatta resenärer.

Konflikten innebär även vissa risker för Transportstyrelsens verksamhet. Bland annat kan risken för cyberangrepp mot myndighetens system öka, i likhet med utvecklingen i övriga Europa, vilket gör kontinuitetsplanering och IT-säkerhet särskilt viktiga. Arbetsbelastningen ökar också i de delar av organisationen som behöver följa situationen kontinuerligt och agera även under kvällar och helger. Vidare kan myndigheten behöva planera om sin tillsynsverksamhet mot fler riktade insatser inom området ekonomisk tillsyn.

5.2 Möjliga konsekvenser på sikt

Tidigare kriser visar att transportsektorns ekonomi ofta påverkas, vilket i sin tur kan leda till lägre avgiftsintäkter och förändrade tillsynsbehov.³ Om konflikten i Persiska viken leder till minskade transportvolymmer eller högre kostnader kan detta få konsekvenser för såväl Transportstyrelsens avgiftssystem som resursbehov. På medellång och lång sikt kan det påverka myndighetens avgiftsfinansierade system, exempelvis inom undervägsavgiftssystemet och avgiftsutjämningsystemet GAS. Lägre trafikvolymmer kan leda till minskade intäkter och underskott i systemen som behöver balanseras över tid, exempelvis genom justerade avgifter.

En möjlig indirekt konsekvens kopplad till minskad flygtrafik finns i avgiftssystemet relaterat till flygtrafiktjänsten (En Route). En preliminär analys av överflygningar i Sverige visar ingen större skillnad från tiden före det att konflikten inleddes den 28 februari. På lite längre sikt kan dock följderna för avgiftssystemet bli betydande och något som behöver regleras över tid. Detta är en fråga som kan komma att kräva ett allt större fokus från myndighetens sida.

³ Se exempelvis se till exempel Transportstyrelsens rapporter Containerkrisen 2021 (TSS 2021-4500), Sjöfartens påverkan av kriget i Ukraina (TSS 2022-3681), Luftfartens påverkan av kriget i Ukraina (TSL 2022-4143), samt Handelskriget 2025 (TSG 2025-5852).

6 Slutord

Kriget kring Persiska viken visar hur tätt sammanlänkade världens transportsystem, energiflöden och ekonomier är. Störningar i en region kan snabbt spridas vidare och omfatta både energi, handel och transporter. Påverkan sker inte bara genom direkta nedstängningar, utan också genom ökade kostnader, omdirigerade flöden och ökad osäkerhet. Effekterna kan bli både nationella som internationella.

Transportsystemet är känsligt men också anpassningsbart. Störningar kan ge omedelbara effekter, men systemet tenderar också att successivt ställa om genom nya rutter, förändrade flöden och anpassade marknader.

Denna anpassning lär både ta tid och innebära kostnader. Erfarenheter från tidigare kriser visar emellertid att även omfattande störningar kan hanteras över tid. På kort sikt står transportsektorn inför betydande påfrestningar, där aktörer behöver hantera snabbt förändrade förutsättningar och svåra avvägningar. Efter pandemin, kriget i Ukraina och handelskonflikter, handlar det nu åter om att försöka rida ut situationen under svåra förhållanden.

Som så många gånger förr kan transportsystemets stabilitet inte tas för given, utan måste analyseras och hanteras i en osäker omvärld, av såväl bransch som myndigheter. Störningar är i allt större utsträckning det nya normala.

7 Källförteckning

ALG (2026). \$800m in one week: what the Gulf airspace closure really cost and who pays the bill. Tillgänglig: <https://www.alg-global.com/blog/news/800m-one-week-what-gulf-airspace-closure-really-cost-and-who-pays-bill> (2026-03-24).

American Oil & Gas Reporter (2026). Production Restarts. Fiscal, Technical Issues Define Operator Strategies In Restarting Shut-In Wells. Tillgänglig: <https://www.aogr.com/magazine/cover-story/fiscal-technical-issues-define-operator-strategies-in-restarting-shut-in-wells> (2026-03-24).

BBC (2026). Iran war cost will be passed to consumers, shipping giant boss tells BBC. Tillgänglig: <https://www.bbc.com/news/articles/c5ykzyd0rkyo> (2026-03-24).

BIMCO (2026). Remember the BIMCO War Risks Clauses. Tillgänglig: <https://www.bimco.org/news-insights/bimco-news/2026/03/03-war-risks/> (2026-03-24).

CBS News (2026). Map shows attack locations across Iran, and Iran's retaliatory strikes on Israel and other U.S. allies in Mideast. Tillgänglig: <https://www.cbsnews.com/news/map-iran-strike-locations> (2026-03-26).

CSIS (2025). What Factors Drive U.S.-Israeli Differences on Iran's Nuclear Challenge? Tillgänglig: <https://www.csis.org/analysis/what-factors-drive-us-israeli-differences-irans-nuclear-challenge> (2026-03-26).

Dagens Infrastruktur (2026). SETTERWALLS: Så påverkas sjöfarten av eskaleringen i Gulftregionen. Tillgänglig: <https://www.dagensinfrastruktur.se/2026/03/06/setterwalls-sa-paverkas-sjofarten-av-eskaleringen-i-gulftregionen/> (2026-03-24).

Dubai Airports (2025). DXB records highest annual traffic in 2024, celebrating a decade as the world's busiest international airport. Tillgänglig: <https://media.dubaiairports.ae/dxb-records-highest-annual-traffic-in-2024-celebrating-a-decade-as-the-worlds-busiest-international-airport/#> (2026-03-26).

EASA (2026). Airspace of the Middle East and Persian Gulf. <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs/2026-03-r4>
Tillgänglig: <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs/2026-03-r4> (2026-03-24).

EIA (2026). Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint. Tillgänglig: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php> (2026-03-25).

- IEA (2026a). History of the IEA. Tillgänglig:
<https://www.iea.org/about/mission/history-of-the-iea> (2026-03-24).
- IEA (2026b). Oil Market Report - March 2026. Tillgänglig:
<https://www.iea.org/reports/oil-market-report-march-2026> (2026-03-24).
- IEA (2026c) The Middle East and Global Energy Markets. Tillgänglig:
<https://www.iea.org/topics/the-middle-east-and-global-energy-markets>
(2026-03-24).
- IEA (2026d). IEA Member countries to carry out largest ever oil stock release amid market disruptions from Middle East conflict. Tillgänglig:
<https://www.iea.org/news/iea-member-countries-to-carry-out-largest-ever-oil-stock-release-amid-market-disruptions-from-middle-east-conflict> (2026-03-24).
- IMF (2026). Second-Round Effects of Oil Price Shocks -- Implications for Europe's Inflation Outlook. Tillgänglig:
<https://www.imf.org/en/publications/wp/issues/2022/09/06/second-round-effects-of-oil-price-shocks-implications-for-europes-inflation-outlook-523201> (2026-03-24).
- Kommerskollegium (2026). Fördjupad analys av handelseffekterna med anledning av konflikten i Persiska viken Dnr 2026/00634-1 (2026-03-24).
- Konjunkturinstitutet (2026). Konjunkturläget mars 2026. Tillgänglig:
<https://www.konj.se/media/11qjtqkg/konjunkturlaget-mars-2026.pdf> (2026-03-25).
- Lloyd's List (2026a). Shadow fleet dominates Hormuz crossings as Iran ramps up bypass loadings. Tillgänglig:
<https://www.lloydslist.com/LL1156563/Shadow-fleet-dominates-Hormuz-crossings-as-Iran-ramps-up-bypass-loadings> (2026-03-24).
- Lloyd's List (2026b). Gulf war risk premiums topping double-digit millions of dollars per trip. Tillgänglig:
<https://www.lloydslist.com/LL1156586/Gulf-war-risk-premiums-topping-double-digit-millions-of-dollars-per-trip> (2026-03-24).
- Lloyd's List (2026c). US launches \$20bn reinsurance facility for Gulf shipping. Tillgänglig: [https://www.lloydslist.com/LL1156549/US-launches-\\$20bn-reinsurance-facility-for-Gulf-shipping](https://www.lloydslist.com/LL1156549/US-launches-$20bn-reinsurance-facility-for-Gulf-shipping) (2026-03-24).
- The Market Watch (2026). The oil market is running out of storage space and production cuts loom. Tillgänglig:
<https://www.marketwatch.com/story/the-oil-market-is-running-out-of-storage-options-2020-04-21> (2026-03-24).

The Moodie Davitt Report (2026). Dubai International Airport hits new heights with 95.2 million passengers in 2025. Tillgänglig: <https://moodiedavittreport.com/dubai-international-airport-hits-new-heights-with-95-2-million-passengers-in-2025/> (2026-03-24).

Placera (2026). Konflikten i Mellanöstern har gjort containerfrakt till vilda västern. Tillgänglig: <https://www.placera.se/telegram/mellanostern-konflikten-har-gjort-containerfrakt-till-vilda-vastern-ft-20260318> (2026-03-24).

Reuters (2026a). Middle east conflict puts dubai mega hubs market muscle test. Tillgänglig: <https://www.reuters.com/world/europe/middle-east-conflict-puts-dubai-mega-hubs-market-muscle-test-2026-03-02> (2026-03-24).

Reuters (2026b). How airlines have hedged against fuel price increases. Tillgänglig: <https://www.reuters.com/business/energy/how-airlines-have-hedged-against-fuel-price-increases-2026-03-12/> (2026-03-24).

Reuters (2026c). Airlines raise fares as Middle East conflict lifts fuel costs, disrupts flights. Tillgänglig: <https://www.reuters.com/world/middle-east/airlines-begin-hike-fares-due-higher-fuel-prices-shares-stabilise-2026-03-10/> (2026-03-24).

Reuters (2026d). Thailand orders bureaucrats use stairs work home energy saving drive. Tillgänglig: <https://www.reuters.com/business/energy/thailand-orders-bureaucrats-use-stairs-work-home-energy-saving-drive-2026-03-10/> (2026-03-24).

Reuters (2026e). What are Asian countries doing to offset the oil-price rise. Tillgänglig: <https://www.reuters.com/business/energy/governments-actions-response-oil-price-surge-escalating-middle-east-conflict-2026-03-16/> (2026-03-24).

SVT (2024). Experten: Det innebär Rysslands nya avtal med Iran. Tillgänglig: <https://www.svt.se/nyheter/utrikes/experten-det-innebar-rysslands-nya-avtal-med-iran> (2026-03-26).

SVT (2026)). SAS: Minst 1 000 avgångar ställs in i april. Tillgänglig: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/sas-minst-1-000-avgangar-stalls-in-i-april> (2026-03-24).

Tidningen Näringslivet (2026). Så hårt slår kriget mot flyget – varnar för prisrusning och permitteringar: ”Osäkerheten är total”. Tillgänglig: <https://www.tn.se/naringsliv/47107/sa-hart-slar-kriget-mot-flyget-varnar-for-prisrusning-och-permitteringar-osakerheten-ar-total/> (2026-03-24).

Transportstyrelsen (2022). Luftfartens påverkan av kriget i Ukraina, TSL 2022-4143.

The Washington Institute (2026). Assessing U.S. Progress in the Iran War. Tillgänglig: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/assessing-us-progress-iran-war> (2026-03-24).



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503