



SVENSKT NÄRINGSLIV

# Flyger vi till tillväxt?

Om flygets roll för långsiktig ekonomisk tillväxt i en förändrad värld

APRIL 2026



# Innehåll

Förord .....	2
Om författarna .....	3
<b>1. Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Sveriges internationella beroende och flygets roll för ekonomisk tillväxt och global tillgänglighet .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Global tillväxt, handelsteori och behovet av hög närvaro på såväl gamla som nya marknader .....</b>	<b>9</b>
Västvärlden är rik, men andra länder växer snabbare .....	9
Marknadstillträde till snabbväxande regioner en central tillväxtfaktor .....	11
Expansion till tillväxtmarknader driver produktivitet .....	11
Multilaterala frihandelsprocesser har stagnerat och bilaterala avtal har fått ökad betydelse .....	12
Geografisk diversifiering allt viktigare .....	12
Etablerade marknader fortsätter vara centrala .....	13
<b>4. Frihandel, transportinfrastrukturen och tillväxten .....</b>	<b>14</b>
Effektiv transportinfrastruktur underlättar affärer och handel .....	14
Flygförbindelser minskar det ekonomiska avståndet mellan marknader .....	14
<b>5. Flyget – en nödvändig förutsättning för internationell handel och ekonomisk tillväxt .....</b>	<b>16</b>
Flygets roll för ekonomisk tillväxt .....	16
Flyginfrastruktur som möjliggörare av global integration .....	17
Inhemsk utveckling och tillgänglighet .....	17
Strategisk betydelse i en föränderlig omvärld .....	18
<b>6. Hur står sig Arlanda jämfört med andra flygplatser? .....</b>	<b>19</b>
Det globala flygplatssystemet .....	19
Europeiska flygplatser och hubbstruktur .....	21
Nordiska flygplatser i det europeiska flygsystemet .....	22
Flygkonnektiviteten har minskat för Arlanda .....	24
Flyger Arlanda och de nordiska flygplatserna till destinationer som representerar hög BNP? .....	25
I vilken omfattning flyger Arlanda och övriga nordiska flygplatser till för näringslivet viktiga och växande marknader? .....	27
Flyget förväntas fortsätta växa .....	31
<b>7. Avslutning – Flyget kan lyfta Sverige .....</b>	<b>32</b>
<b>8. Bilaga .....</b>	<b>35</b>

# Förord

Växande företag behöver tillgång till kompetens och marknader i andra länder. Genom historien har världsekonomin utvecklats genom handel och utbyte.

Flyget möjliggör snabba resor över långa avstånd. God internationell tillgänglighet är en viktig förutsättning för ökad tillväxt och ett attraktivt investeringsklimat i Sverige. Frågan om förbättrad flygtillgänglighet är därför nära kopplad till ekonomi, sysselsättning och välbefinnande.

Arlanda invigdes 1962 och är i dag Sveriges största flygplats. Varje år hanterar Arlanda fler passagerare och mer flygfrakt än någon annan flygplats i landet. Tillsammans med flygplatserna Landvetter och Kastrup tillgodoser Arlanda svenska företags behov av internationella flygresor.

Flygresor handlar om mer än transporter från A till B – de skapar tillgång till marknader och nya affärsmöjligheter. När Sveriges internationella tillgänglighet förbättras underlättas även internationell rekrytering och investeringar i Sverige.

En flygplats betydelse mäts ofta i antalet passagerare. Detta ger dock inte en fullständig bild ur näringslivets perspektiv. Även om ett högt resande är viktigt för Arlandas utveckling är det avgörande att flyget knyter Sverige till rätt destinationer i den globala ekonomin.

I ett bredare perspektiv är det viktigt för Sveriges tillväxt att Arlandas funktion som storflygplats och nav stärks och utvecklas. Arlandas framtid bör därför inte enbart betraktas som en infrastrukturfråga, utan också ges en central plats i den ekonomiska politiken.

Sverige är en handelsberoende ekonomi. I förlängningen riskerar försämrad internationell tillgänglighet att hämma tillväxten – dels genom att svenska företag får svårare att expandera internationellt, dels genom att Sverige riskerar att bli mer perifert.

Rapporten har tagits fram av Fredrik Bergström (Wikinarium) samt Tore Englén och Mattias Frithiof (WSP) på uppdrag av Svenskt Näringsliv.

Rapportens slutsatser är författarnas egna.

Nils Paul  
Expert infrastruktur

# Om författarna

*Fredrik Bergström* är ekonomie doktor i nationalekonomi och rådgivare inom samhällsutveckling. Han driver egen verksamhet inom ramen för Wikinarium. Han har tidigare bland annat varit affärsområdeschef och tillhört WSP:s svenska ledning. Fredrik är också ordförande för InfraSweden och affilierad till LTH, HUI Research, Ratioinstitutet med mera

*Mattias Frithiof* är statsvetare, M.Pol.Sci., med teoretisk bakgrund inom politisk vetenskap och internationella relationer, och har under 20 år arbetat med samhällsutvecklings- och policyfrågor både i Sverige och internationellt. Mattias har ägnat mycket fokus på flygets och flygplatsers betydelse för tillväxt och utveckling och han är nordisk representant i WSP:s Global Aviation Network.

*Tore Englén* är senior rådgivare på WSP Strategic Advisory och har tjugo års erfarenhet av kvalificerat analys- och policyutvecklingsarbete kopplat till olika tillväxt- och utvecklingsfrågor. Arbetet har bedrivits i olika yrkesroller: som utredare inom statlig förvaltning, politisk tjänsteman, konsult och senior rådgivare.

# 1. Sammanfattning

Denna rapport analyserar flygets betydelse för Sveriges långsiktiga ekonomiska utveckling i en världsekonomi där tillväxten i ökande grad sker utanför de traditionella industriländerna. För ett litet och import- och exportberoende land är internationell tillgänglighet en grundläggande förutsättning för handel, investeringar och kunskapsutbyte. Analysen visar att flyget spelar en central roll för att reducera det ekonomiska avståndet mellan marknader och därigenom möjliggöra företagens globala närvaro. Samtidigt framkommer att Arlanda i dag har en relativt svag position i det nordiska och europeiska flygsystemet, särskilt vad gäller direktförbindelser till stora och växande marknader. Detta innebär att svenska företag i högre grad än sina konkurrenter är beroende av byten via andra europeiska hubbar, vilket ökar restider och transaktionskostnader. Samtidigt visar jämförelser med andra nordiska flygplatser att det finns betydande möjligheter att stärka Arlandas internationella konnektivitet genom ett strategiskt och målmedvetet utvecklingsarbete. Sammantaget pekar resultaten på att en stärkt roll för Arlanda utgör en viktig komponent i Sveriges framtida konkurrenskraft.

Några centrala kvantitativa resultat som illustrerar både utmaningar och möjligheter är följande:

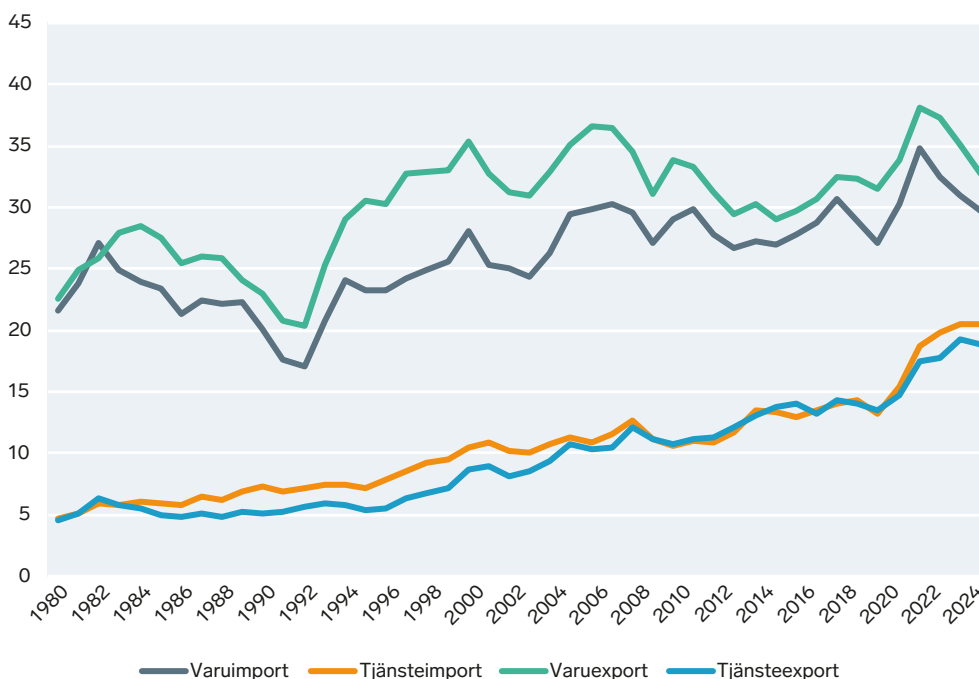
- Sveriges flygkonnektivitet har, enligt *Airport Industry Connectivity Report 2025* minskat med cirka -33 procent sedan 2019, vilket är den största nedgången inom EU.
- Med hjälp av en omfattande ChatGPT-analys har antalet identifierade direktlinjer beräknats på ett jämförbart sätt för de nordiska flygplatserna. Analysen visar att det finns cirka 39 direktlinjer från Arlanda, jämfört med 50 från Kastrup, 44 från Vantaa och 37 från Gardemoen.
- Arlanda har direktlinjer till marknader motsvarande cirka 57 biljoner USD i BNP, jämfört med 74 biljoner USD för Kastrup, cirka 72 biljoner USD för Vantaa och 50 biljoner USD för Gardermoen.
- I relation till den egna ekonomins storlek når Arlanda marknader motsvarande 94 gånger Sveriges BNP, att jämföra med 172 gånger för Danmark, 239 gånger för Finland och 104 gånger för Norge.
- Samtidigt visar analysen att Arlanda har ett relativt stort antal utrikesavgångar, men att linjenätet i mindre utsträckning är riktat mot de mest ekonomiskt betydelsefulla och snabbast växande marknaderna.

Arlandas relativt sett svaga utveckling är inte given. Denna rapport pekar i stället på att Arlanda i dagsläget underutnyttjar sin potential, men också att det finns tydliga möjligheter att, genom ökad affärsmässighet och målmedvetna strategiska satsningar stärka flygplatsen och därigenom förbättra Sveriges tillgång till globala marknader.

## 2. Sveriges internationella beroende och flygets roll för ekonomisk tillväxt och global tillgänglighet

Sverige är ett av världens mest internationaliserade och handelsberoende länder. Export, import, internationella investeringar och globala värdekedjor utgör centrala drivkrafter bakom svensk produktivitet, innovation och långsiktig ekonomisk tillväxt. För svenska företag är tillgången till internationella marknader avgörande. En grundläggande fråga är därmed hur Sverige kan säkerställa god och effektiv tillgänglighet till såväl etablerade som snabbt växande marknader i en global ekonomi under förändring. I detta sammanhang är flyget, och särskilt Arlandas roll som nationell hubb, av central betydelse. Flyget och Arlandas roll för att bidra till att ”lyfta Sverige och svenskt näringsliv” är den centrala frågeställningen i denna rapport.

Bakgrunden till frågeställningen är att under de senaste tre decennierna har svensk ekonomi blivit alltmer internationaliserad. Sveriges ekonomiska utveckling är i dag i hög grad sammanflätad med globala marknader genom handel, investeringar, internationella värdekedjor och företagens globala närvaro. Ett tydligt mått på denna utveckling är utrikeshandelns ökade betydelse, se figur 1. I början av 1990-talet motsvarade Sveriges totala export av varor och tjänster drygt en tredjedel av BNP. I dag motsvarar exporten av varor och tjänster omkring 54–55 procent av BNP, medan den totala handeln överstiger 100 procent av BNP. Sverige tillhör därmed de mest internationellt integrerade ekonomierna i världen. För ett litet land med en begränsad hemmamarknad är denna internationella integration en central förutsättning för näringslivets utveckling och ekonomisk tillväxt.

**Figur 1. Utrikeshandel som andel av BNP, 1980–2025.**

Källa: Ekonomifakta, Utrikeshandel

Samtidigt har handelns sammansättning förändrats. Tjänsteexporten har vuxit snabbare än varuexporten under de senaste två decennierna och omfattar i dag en betydande del av Sveriges totala export. Särskilt tydlig är tillväxten inom kunskapsintensiva tjänster såsom IT-tjänster, teknikonsultverksamhet, finansiella tjänster och andra avancerade företagstjänster.

Internationaliseringen syns också i svenska företags globala verksamhet. Många stora svenska företag bedriver i dag en betydande del av sin försäljning och produktion utanför Sverige genom dotterbolag och internationella etableringar. Den globala närvaron är därmed ofta större än vad exportstatistiken antyder, eftersom en betydande del av svenska företags försäljning på viktiga marknader sker genom lokal produktion och lokala organisationer – men styrd, koordinerad och utvecklad från Sverige.

Under de senaste decennierna har produktionen också blivit alltmer internationellt fragmenterad. Svenska företag är i dag integrerade i globala värdekedjor där komponenter, insatsvaror, kunskap och tjänster rör sig mellan olika länder under produktionsprocessens olika steg. Importen av insatsvaror och komponenter är därför en central del av exportproduktionen. Export och import är i denna mening två sidor av samma internationella produktionssystem. Parallellt med denna utveckling har den totala handelsöppenheten i svensk ekonomi ökat kraftigt.

Även handelsgeografin har förändrats över tid. I början av 1990-talet dominerades svensk varuexport i hög grad av närliggande industriländer i Västeuropa. De viktigaste exportmarknaderna var då Tyskland, Storbritannien, Norge, Danmark, Finland

och USA. Under de följande decennierna har handelsmönstret blivit mer geografiskt diversifierat, även om Europa fortsatt är den dominerande geografiska och Tyskland fortfarande är Sveriges enskilt största handelspartner, har nya marknader vuxit i betydelse. USA har stärkt sin roll som exportmarknad, samtidigt som Kina blivit en av de viktigaste importpartnerna. Dessutom har handeln med Central- och Östeuropa, särskilt Polen, ökat kraftigt i takt med EU:s utvidgning och den ökade integrationen av europeiska värdekedjor.

Samtidigt förändras världsekonomin snabbt. Den globala tillväxtens tyngdpunkt förskjuts successivt mot nya regioner, särskilt i Asien men även i delar av Afrika och Latinamerika. Framväxande ekonomier växer ofta snabbare än de traditionella industriländerna och skapar nya marknader med växande medelklasser och ökande efterfrågan på avancerade varor och tjänster. Parallellt präglas den globala ekonomin av ökade geopolitiska spänningar, förändrade handelsmönster och en större betoning på resiliens och diversifiering i företagens globala strategier.

För ett land som Sverige innebär denna utveckling både möjligheter och utmaningar. Svenska företag har starka positioner inom flera teknik- och kunskapsintensiva sektorer där efterfrågan växer globalt. Samtidigt kräver framgång på nya marknader närvaro och god internationell tillgänglighet. Institutionella ramverk som handelsavtal kan öppna dörrar, men de faktiska affärsmöjligheterna avgörs i hög grad även av hur enkelt det är att resa, mötas och transportera människor och varor mellan olika delar av världen.

I detta sammanhang får transportinfrastrukturen en strategisk betydelse. I en ekonomi där handel i allt högre grad omfattar högvärdiga varor, tjänster och kunskapsutbyte möjliggör flygförbindelser snabb rörlighet för människor, idéer och kapital. Affärsresor, tekniska samarbeten, investeringar och internationella projekt kräver ofta fysisk närvaro och täta kontakter mellan företag och organisationer i olika länder. Genom att minska det ekonomiska avståndet mellan marknader fungerar flyget därmed som en central del av den infrastruktur som möjliggör internationell handel och global integration.

För Sverige utgör Arlanda den viktigaste internationella porten till landet och en central nod i det svenska transportsystemet. Flygplatsen binder samman Sverige med globala ekonomiska centra och fungerar som en plattform för affärsresor, investeringar och internationella kontakter. Hur väl Arlanda är integrerad i det globala flygnätverket påverkar därmed förutsättningarna för svenskt näringsliv att verka internationellt.

Mot denna bakgrund analyserar rapporten flygets roll för ekonomisk utveckling och internationell handel i en värld som präglas av strukturell förändring både vad gäller handelspolitik och ekonomisk tillväxt. Särskilt fokus riktas mot Arlandas position i det europeiska och globala flygsystemet samt vilka möjligheter och utmaningar som följer av de förändrade globala tillväxtmönstren. Utgångspunkten är att flyget inte enbart är ett transportmedel utan en strategisk infrastruktur som kan bidra till att stärka Sveriges internationella konkurrenskraft.

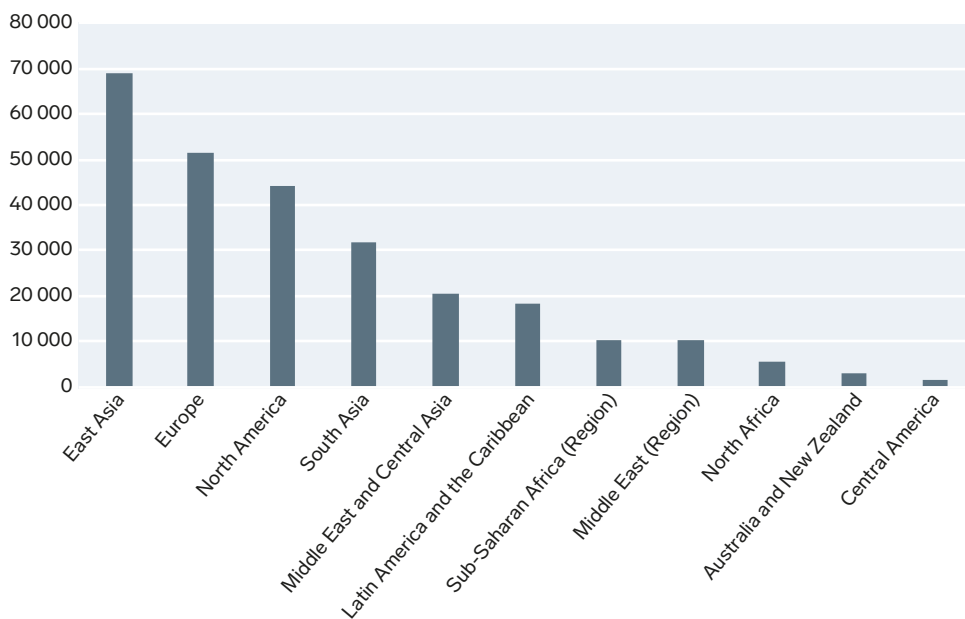
I en tid när nya marknader växer fram och globala ekonomiska relationer omformas blir frågan därför central: Hur kan Sverige säkerställa att landet förblir väl uppkopplat mot världens viktigaste ekonomiska centra?

Rapporten är disponerad enligt följande. I kapitel 2 ges en introduktion till den globala ekonomins utveckling och förändrade tillväxtmönster. Kapitel 3 och 4 analyserar sambanden mellan handel, transportinfrastruktur och ekonomisk tillväxt. I kapitel 5 behandlas flygets specifika roll i denna utveckling. Kapitel 6 analyserar Arlandas position i relation till andra flygplatser, med särskilt fokus på konnektivitet och tillgång till viktiga marknader. Kapitel 7 sammanfattar resultaten och diskuterar implikationer för Arlandas framtida utveckling och Sveriges internationella konkurrenskraft.

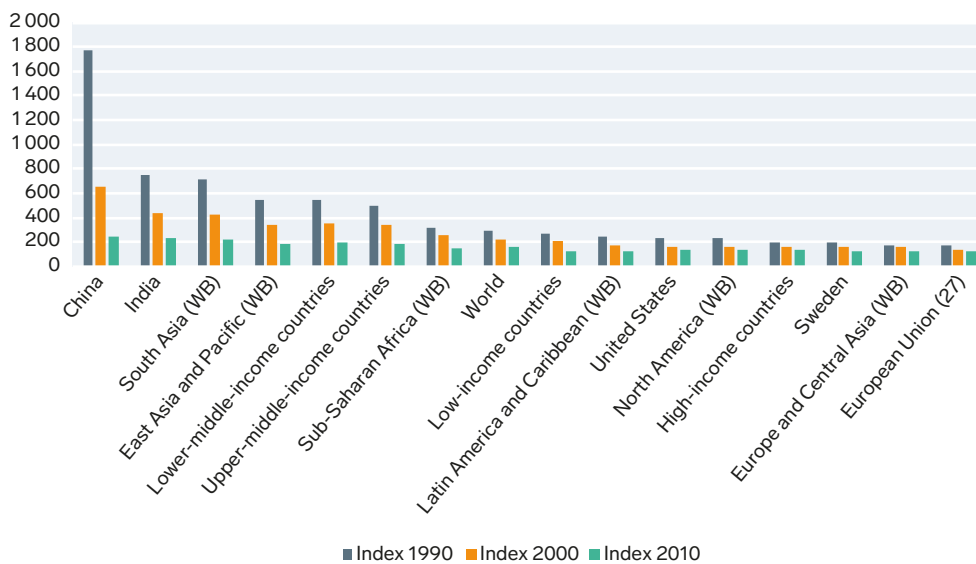
# 3. Global tillväxt, handelsteori och behovet av hög närvaro på såväl gamla som nya marknader

## Västvärlden är rik, men andra länder växer snabbare

Ur ett globalt perspektiv genereras stora värden (mätt som BNP) fortfarande i Europa och i Nordamerika. Internationella valutafondens (IMF) bedömning för total BNP 2030 har sammanställts i figur 2. Samtidigt har länder i Asien under de senaste decennierna "sprungit ifatt" den "gamla västvärlden" genom en betydligt högre ekonomisk tillväxt, se figur 3. Även delar av Afrika och Sydamerika har kännetecknats av hög tillväxt. Gemensamt för flera av de snabbväxande ekonomierna är bland annat befolkningstillväxt, urbanisering, ökad internationell handel, industrialisering, växande tjänstesektorer samt stigande inkomster som har tagit sig uttryck att en allt större del av befolkningen kan karaktäriseras som medelklass – faktorer som sammantaget skapar en stark expansion av både konsumtion och investeringar.

**Figur 2. Prognos för förväntad global BNP 2030 (PPP-justerad), miljarder USD.**

Källa: Internationella valutafonden

**Figur 3. Global BNP-tillväxt från 1990, 2000 och 2010 (PPP-justerat), index 100 vid respektive startår.**

Källa: Världsbanken

## Marknadstillträde till snabbväxande regioner en central tillväxtfaktor

Ur ett nationalekonomiskt perspektiv innebär utvecklingen att det globala efterfrågemönstret förändras. I en värld där tillväxten är asymmetriskt fördelad blir marknadstillträde till snabbväxande regioner en central tillväxtfaktor för företag i mer mogna ekonomier. För europeiska företag räcker det därför sällan att försvara positioner på hemmamarknaden och marknader man har verkat under lång tid; långsiktig expansion förutsätter närvaro där efterfrågan växer snabbast.

Enligt klassisk handelsteori skapar handel, via länders olika komparativa fördelar, vinster genom specialisering. I modern handelsteori betonas dessutom skalfördelar, produktdifferentiering och produktivitetseffekter. Tillgång till större och snabbväxande marknader gör det möjligt för företag att sprida fasta kostnader över större volymer, investera i innovation och stärka sin internationella konkurrenskraft.

## Expansion till tillväxtmarknader driver produktivitet

En erfarenhet är också att företag med erfarenhet av att verka på och växa internationellt ofta också är de mest produktiva och tillväxtorienterade företagen. Genom att expandera till tillväxtregioner stärks dessa företags produktivitet och konkurrenskraft ytterligare samtidigt som de bidrar till utvecklingen i länder de etablerar sig i.

Samtidigt är integration i globala värdekedjor central. Handel mellan företag i olika länder handlar i dag inte enbart om färdiga varor utan om insatsvaror, komponenter och tjänster som korsar gränser flera gånger. När nya tillväxtregioner blir produktionsnav ökar också behovet av import från dessa marknader.

För svenska företag innebär detta dubbla möjligheter:

- Exportmöjligheter till växande konsument- och investeringsmarknader.
- Import av konkurrenskraftiga insatsvaror och komponenter, som stärker den egna produktiviteten.

Tillgång till dessa flöden är avgörande för att upprätthålla konkurrenskraft i en global ekonomi.

## Multilaterala frihandelsprocesser har stagnerat och bilaterala avtal har fått ökad betydelse

När multilaterala processer har stagnerat och nya tullar försvårat handel med USA får andra regionala och bilaterala avtal ökad betydelse. EU:s fördjupade handelsrelationer med Mercosur, Indien och Australien är exempel på hur institutionella ramverk kan minska tullar, harmonisera regelverk och reducera osäkerhet.<sup>1</sup>

I en mer fragmenterad global ekonomi kan dessa nya avtal bli viktiga för att bevara och skapa handelsvinster. Genom att reducera både tullar och icke-tariffära hinder sänks de effektiva handelskostnaderna, vilket bidrar till att öka handelsflödena.

För företag i Sverige innebär sådana avtal:

- Förbättrat marknadstillträde i snabbt växande ekonomier.
- Större förutsägbarhet för investeringar.
- Bättre integration i globala produktions- och innovationsnätverk.

## Geografisk diversifiering allt viktigare

I en situation där tillväxten i den ”gamla västvärlden” är strukturellt lägre än i flera tillväxtekonomier blir geografisk diversifiering en central företagsstrategi. Marknader med snabb inkomstökning erbjuder växande efterfrågan på teknik, infrastruktur, tjänster och avancerade industriprodukter – vilket är områden där svenska företag ofta har komparativa fördelar.

Samtidigt är ökad närvaro inte enbart en fråga om försäljning. Det handlar också om att säkra tillgång till insatsvaror, kompetens, partnerskap och innovationsmiljöer i de regioner som driver global tillväxt. I modern handel är export och import två sidor av samma produktivetsprocess.

Den globala ekonomins tillväxtmönster har förskjutits mot nya regioner och tillgång till större och snabbväxande marknader stärker produktivitet, innovation och långsiktig tillväxt. Nya handelsavtal mellan EU och snabbväxande ekonomier utgör därför inte enbart handelspolitiska instrument utan strategiska verktyg för att möjliggöra företagens internationella expansion.

För svenska företag är närvaro på dessa marknader en förutsättning för att upprätthålla konkurrenskraft och långsiktig tillväxt.

---

<sup>1</sup> EU har handelsavtal samt avtal som håller på att förhandlas med en rad länder. Mer information finns här: [www.policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/negotiations-and-agreements\\_en](http://www.policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/negotiations-and-agreements_en)

## **Etablerade marknader fortsätter vara centrala**

Samtidigt innebär framväxten av nya tillväxtmarknader inte att betydelsen av etablerade handelspartner minskar. Tvärtom fortsätter de mogna ekonomierna i Nordamerika och Europa att utgöra några av världens största och mest köpstarka marknader. För svenska företag är dessa marknader fortsatt centrala både som exportdestinationer och som noder i globala värdekedjor, där forskning, investeringar, teknikutveckling och avancerade tjänster ofta är koncentrerade.

En strategi som ensidigt fokuserar på nya marknader riskerar därför att underskatta värdet av att samtidigt upprätthålla stark närvaro och god tillgänglighet till traditionella handelspartners. Långsiktig konkurrenskraft förutsätter i praktiken en dubbel orientering: att kunna utveckla affärer på snabbt växande marknader samtidigt som relationer till etablerade ekonomiska centrum bibehålls och fördjupas.

För att dra full nytta av dessa möjligheter räcker det dock inte bara med avtal som öppnar upp för ökad frihandel, det krävs också en infrastruktur som underlättar affärer och kostnadseffektiva transporter av de varor och tjänster som kan komma att både exporteras och importeras. Detta är temat för nästa avsnitt.

# 4. Frihandel, transport- infrastrukturen och tillväxten

## Effektiv transportinfrastruktur underlättar affärer och handel

Handelsvolymerna mellan länder bestäms inte bara av komparativa fördelar, förekomsten av handelsavtal och faktiska affärsmöjligheter utan även om ekonomisk storlek och avstånd. Avstånd är inte enbart geografiskt avstånd i kilometer utan handlar även om effektiv logistik och väl fungerande infrastruktur, som kan reducera det ekonomiska avståndet genom lägre kostnader, kortare ledtider och högre tillförlitlighet.

Sjöfart, järnväg och lastbil är fortsatt ryggraden för varutransporter. Men flyg är viktigt, dels för traditionellt högvärdigt och tidskänsligt gods, dels för en ökande e-handel.

I en ekonomi präglad av globala värdekedjor blir tillförlitlighet och precision minst lika viktiga som kostnadsnivåer. Produktion delas upp över flera länder, vilket gör att brister i infrastruktur kan bryta hela produktionsflöden.

## Flygförbindelser minskar det ekonomiska avståndet mellan marknader

I en ekonomi där handel i hög grad består av kunskapsintensiva varor, tjänster och komplexa värdekedjor är fysisk tillgänglighet mellan länder fortsatt central. Även om digital kommunikation har minskat vissa transaktionskostnader kvarstår betydelsen av personliga möten för att etablera och fördjupa affärsrelationer. Affärsmöten, förhandlingar, tekniska genomgångar och gemensam produktutveckling kräver ofta fysisk närvaro. I en värld där global handel är av central betydelse reducerar flygförbindelser därmed det ekonomiska avståndet mellan marknader genom att möjliggöra snabb och regelbunden kontakt.

Handelsavtal som bidrar till ökad frihandel skapar sammanfattningsvis potentiella välfärdsvinster genom specialisering, konkurrens och innovation. Men dessa vinster realiseras endast om de totala handelskostnaderna är tillräckligt låga. Transporter reducerar det ekonomiska avståndet mellan marknader och möjliggör praktisk

integration i den globala ekonomin. Utan väl fungerande infrastruktur riskerar frihandelns teoretiska vinster att förbli ofullständigt realiserade.

Möjligheten till frekventa affärsresor är en integrerad del av detta som underlättar uppbyggnaden av förtroende och institutionell förståelse, vilket i sin tur kan leda till mer stabila och långsiktiga affärsrelationer. I nästa avsnitt fördjupas beskrivningen av flygets roll för internationell handel och ekonomisk tillväxt.

# 5. Flyget – en nödvändig förutsättning för internationell handel och ekonomisk tillväxt

Transportsystemet är den moderna ekonomins blodomlopp. Nya tekniska och digitala innovationer har förvisso effektiviserat arbetslivet, men i många avseenden krävs det fortfarande att en faktisk resa företas. På kortare sträckor, exempelvis i eller inom en arbetsmarknadsregion, står en mängd färdmedel till buds. För snabba resor över längre avstånd är flygtillgänglighet en nödvändig förutsättning.

Flyget utgör således en central komponent i det moderna transportsystemet och spelar en betydelsefull roll för ekonomisk utveckling, i synnerhet förmågan att knyta samman strukturellt olika och geografiskt avlägsna platser och människor.

## Flygets roll för ekonomisk tillväxt

Enligt den moderna tillväxtteorin, ofta konceptualiserat i teoribildningen ”den nya ekonomiska geografin” som utvecklades under 1900-talets sista decennier, utgör tillgänglighet, kapitalrörlighet och produktivitet centrala drivkrafter för långsiktig ekonomisk tillväxt. Flyget fungerar här som en katalysator genom att reducera barriären av geografiska avstånd och sänka transaktionskostnaderna för både människor och varor.

Empirisk forskning, exempelvis från International Air Transport Association (IATA) och Världsbanken, visar att det finns ett starkt samband mellan en regions flygkapacitet och dess ekonomiska prestation. Studier indikerar dessutom att en ökning i flygtrafik ofta korrelerar med stigande BNP, ökade import- och exportvolymerna samt högre sysselsättning inom både direkt flygrelaterade och indirekt beroende sektorer såsom turism, handel, avancerade tjänster och högteknologisk industri.

Ett svenskt exempel är Transportföretagens rapport ”En vingklippt nation? Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet” där en omfattande analys av historisk och aktuell forskning på sambandet mellan flygtillgänglighet och ekonomisk utveckling genomfördes.<sup>2</sup> I rapporten återfinns övertygande belegg för ett positivt samband mellan ökat flygutbud och positiva nationalekonomiska effekter på exempelvis produktivitet och sysselsättning.<sup>3</sup>

Det som också är tydligt i denna studie är att det är tjänsteverksamheter och funktioner som företagsledning, försäljning och tjänsteutveckling som har störst nytta av förbättringar i flygtillgängligheten – det som i hög grad kan kopplas till nyttor för ett svenskt näringsliv som är kunskapsintensivt och där viktiga drivkrafter är att identifiera nya marknader, leverantörer och partners.

## Flyginfrastruktur som möjliggörare av global integration

Modern ekonomisk utveckling präglas av globalt värdeskapande och företag är beroende av snabb och tillförlitlig tillgång till internationella marknader. Flyginfrastrukturen spelar här en nyckelroll. Genom att möjliggöra effektiva transporter för produkter, tidskritiska leveranser och internationella affärsresor bidrar flyget till att integrera regionala ekonomier i globala värdekedjor.

Denna funktion är särskilt viktig i kunskapsintensiva sektorer, där innovation och affärsutveckling ofta kräver täta internationella kontakter. Forskning inom *endogen tillväxtteori* betonar betydelsen av humankapital och idéflöden för att driva produktivitet. Flyget underlättar sådan kunskapsspridning genom att koppla samman kompetenscentra och möjliggöra nya innovativa interaktioner och korsbefruktningar mellan forskare, företag och investerare över hela världen.

## Inhemsk utveckling och tillgänglighet

Tillgång till flyg är också inhemskt avgörande för regional balans och tillväxt. För regioner med begränsade möjligheter till andra snabba transportalternativ är flyget ofta en förutsättning för att upprätthålla konkurrenskraft, utvecklingsmöjligheter, attrahera företagsetableringar och säkra kompetensförsörjning utanför de befolkningstäta storstadsregionerna. I viss mån fungerar dessutom flygplatser i sig som ekonomiska nav med betydande multiplikatoreffekter genom direkt och indirekt sysselsättning, stimulans av lokala tjänstenäringsringar och dynamiska effekter via förbättrad tillgänglighet.

<sup>2</sup> En vingklippt nation? Stockholm-Arlandas betydelse för tillväxt och konkurrenskraft i hela landet, WSP (2024): <https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/flyg/arlendarapport-wsp.pdf>

<sup>3</sup> I rapporten gjordes en metaanalys av 50 vetenskapliga studier av sambandet, där 306 av 342 skattningar i 18 av dessa studier visade på ett positivt förhållande.

En stark nationell flygplatshub spelar en avgörande roll i denna funktionalitet för hela landet, både för inrikes rörlighet men kanske framför allt som samlade port för hela landet ut mot världen. Genom att knyta samman mindre regionala flygplatser möjliggörs transferlösningar och inte minst tillräckliga flöden för utveckling av nya linjer.

Värdet av interkontinentala direktlinjer till centrala och växande marknader ska inte underskattas. Även om dessa platser kan nås via andra stora flygplatser i Europa kapar direktlinjer restid. Direktlinjer ger fler företag, även i landets norra delar, tillgänglighet till globala marknader och nätverk.

Det är i detta perspektiv bekymmersamt Arlandas passagerarvolymerna fortfarande befinner sig under prepandemiska nivåer och att antalet landningar på Arlanda från destinationer utanför Europa har minskat med ungefär 25 procent sedan toppåren 2017 och 2018. På samma sätt var de totala passagerarvolymerna på flygningar till och från destinationer utanför Europa 40 procent lägre på Arlanda 2025 jämfört med 2018.<sup>4</sup> Betydelsen av detta för platser i landet som är hänvisade till att första resa via Arlanda är otvivelaktigt stor. Till exempel avser omkring 25 procent av bokningarna från de större flygplatserna i norra Sverige resor via Arlanda vidare till utrikes destinationer.<sup>5</sup>

Med en krympande, i absolut eller relativ mening, nationell hubb riskerar svenskt näringsliv att tappa utvecklingskraft och landets attraktivitet för internationella investeringar och samarbeten minskas.

## Strategisk betydelse i en föränderlig omvärld

I en tid av ökad geopolitisk osäkerhet, snabb teknologisk utveckling och förändrade handelsmönster blir flyginfrastrukturens strategiska betydelse allt tydligare. En i rådande tider betydelsefull egenskap är att flyget är relativt flexibelt. Rutter kan ändras och behov för nya destinationer och resmönster kan mötas. Robust, effektiv och hållbar flygkapacitet är därmed inte bara en konkurrens fördel utan en nödvändig förutsättning för att upprätthålla ekonomisk resiliens.

Genom att stärka tillgänglighet, möjliggöra global integration, främja kunskapsutbyte och minska geografiska hinder bidrar flyget till att skapa både ekonomiskt värde och samhälls utveckling i Sverige. För detta finns robust empiri. För svenska företag, särskilt utanför storstadsregionerna, är flygtrafiken, och Arlandas roll som nationell hubb, en viktig förutsättning för att nå nya globala marknader. En strategisk och framåtblickande utveckling av Arlanda är därför extra avgörande för fortsatt konkurrenskraft i en värld som präglas av snabb och strukturell omvandling.

<sup>4</sup> Enligt tillgänglig statistik på [www.swedavia.se](http://www.swedavia.se)

<sup>5</sup> Reseströmmar 2024 från svenska flygplatser, Trafikverket, Jean-Marie Skoglund (2025)

## 6. Hur står sig Arlanda jämfört med andra flygplatser?

Tidigare avsnitt har beskrivit flygets betydelse för näringslivet och den internationella handeln. I detta avsnitt tittar vi närmare på det globala flygplatssystemet och hur Arlanda, ur ett näringslivsperspektiv, står sig jämfört med andra flygplatser. Särskilt fokus är även på hur Arlanda står sig i relation till övriga nordiska flygplatser.

### Det globala flygplatssystemet

Den internationella flygtrafiken organiseras kring ett hierarkiskt nätverk av flygplatser där ett begränsat antal mycket stora noder hanterar en betydande del av världens passagerarflöden. Enligt sammanställningar från Wikipedia över världens mest trafikerade flygplatser domineras den globala trafiken av ett antal mycket stora flygplatser i Nordamerika, Europa, Mellanöstern och Asien, se tabell 1.<sup>6</sup>

Den enskilt största flygplatsen i världen mätt i antal passagerare är Atlanta Hartsfield-Jackson International i USA, som årligen hanterar över 100 miljoner passagerare. Därefter följer bland annat Dubai International, Dallas/Fort Worth International, Tokyo Haneda och London Heathrow. Dessa flygplatser representerar olika typer av funktionella roller i det globala flygsystemet.

En viktig strukturell skillnad i det globala flygnätverket är relationen mellan inrikes- och internationell trafik. De största amerikanska flygplatserna – såsom Atlanta, Dallas/Fort Worth, Denver och Chicago O'Hare – fungerar i hög grad som hubbar i ett omfattande nationellt flygnätverk. Den amerikanska marknaden kännetecknas av mycket stora inrikes passagerarvolym, vilket bidrar till att flera amerikanska flygplatser återfinns bland världens största trots att deras internationella trafik ibland är mindre omfattande än hos vissa europeiska och asiatiska flygplatser.

I kontrast till detta fungerar flygplatser i Mellanöstern och Europa i större utsträckning som internationella transferhubbar vilket innebär att en betydande andel av passagerarna inte har flygplatsen som slutdestination utan använder den som mellanlandning i ett större internationellt nätverk.

<sup>6</sup> Enligt tillgänglig statistik på [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_the\\_busiest\\_airports](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports)

Samtidigt har flygplatser i Asien vuxit kraftigt under de senaste två decennierna, i takt med den ekonomiska utvecklingen och den ökade efterfrågan på flygresor i regionen. Flygplatser i Kina, Japan, Sydkorea och Sydostasien, såsom Shanghai Pudong, Guangzhou Baiyun och Seoul Incheon, spelar en allt viktigare roll i det globala flygsystemet. Sammantaget innebär detta att det globala flygplatsnätverket präglas av ett begränsat antal mycket stora noder som fungerar som centrala knutpunkter i den internationella flygtrafiken.

**Tabell 1. Världens 10 största flygplatser 2024.**

Flygplats	Land	Passagerare
Atlanta Hartsfield-Jackson (ATL)	USA	108 067 766
Dubai International (DXB)	Förenade arabemiraten	92 331 506
Dallas/Fort Worth (DFW)	USA	87 817 864
Tokyo Haneda (HND)	Japan	85 900 167
London Heathrow (LHR)	Storbritannien	83 884 572
Denver (DEN)	USA	82 358 744
Istanbul (IST)	Turkiet	80 073 252
Chicago O'Hare (ORD)	USA	80 043 050
Delhi (DEL)	Indien	77 820 834
Shanghai Pudong (PVG)	Kina	76 787 039

Källa: Wikipedia List of the busiest airports – Wikipedia

De mest trafikerade internationella flygrutterna i världen präglas tydligt av Asiens starka dominans, se tabell 2. En stor del av de mest trafikerade rutterna ligger i Öst- och Sydostasien, där tätbefolkade storstadsregioner, stark ekonomisk integration och korta avstånd driver en mycket hög flygfrekvens. Rutter som mellan Hongkong och Taipei samt Kuala Lumpur och Singapore återkommer regelbundet i toppen av globala rankingar. Dessa sträckor trafikerar ofta med många dagliga avgångar och stor kapacitet i antal säten, vilket gör att de kan transportera mycket stora passagerarvolymer varje år.

Den asiatiska dominansen speglar regionens roll som en av världens mest dynamiska flygmarknader, där både affärsresor och turism bidrar till efterfrågan. Flyget fungerar också ofta som det mest effektiva transportmedlet mellan stora ekonomiska centrum i regionen. Utanför Asien är representationen betydligt mindre. På topplistan över världens mest trafikerade internationella flygrutter är den enda rutten utanför Asien förbindelsen mellan flygplatser i London och New York, vilket ytterligare understryker hur starkt Asien dominerar den globala internationella flygtrafiken.

**Tabell 2. Världens 10 mest trafikerade internationella linjer, 2025.**

Flyglinje	Säten
Hong Kong (HKG) – Taipei (TPE)	6 832 683
Cairo (CAI) – Jeddah (JED)	5 753 491
Kuala Lumpur (KUL) – Singapore Changi (SIN)	5 574 409
Seoul Incheon (ICN) – Tokyo Narita (NRT)	5 069 779
Seoul Incheon (ICN) – Osaka Kansai (KIX)	4 959 596
Jakarta (CGK) – Singapore Changi (SIN)	4 619 323
Dubai (DXB) – Riyadh (RUH)	4 465 632
Bangkok (BKK) – Hong Kong (HKG)	4 169 125
Tokyo Narita (NRT) – Taipei (TPE)	4 021 181
New York (JFK) – London Heathrow (LHR)	3 971 000

Källa: Busiest Flight Routes in the World 2025 | OAG

## Europeiska flygplatser och hubbstruktur

Europas flygplatser har vissa särdrag. Eftersom Europa består av många relativt små eller medelstora länder och eftersom avstånden mellan länderna är korta är andelen internationell flygtrafik generellt sett mycket hög. Detta innebär att många europeiska flygplatser i hög grad är integrerade i ett internationellt nätverk snarare än i ett nationellt flygsystem.

De största flygplatserna i Europa är London Heathrow, Istanbul, Paris Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol, Madrid-Barajas och Frankfurt, se tabell 3. Dessa flygplatser fungerar i olika grad som centrala europeiska hubbar och utgör viktiga noder i det globala flygnätverket.

Heathrow är den största flygplatsen i Europa mätt i passagerarvolym och kännetecknas av en mycket hög andel internationell trafik. Flygplatsen fungerar som Storbritanniens främsta internationella flygplats och har ett omfattande interkontinentalt linjenät. Samtidigt är transferandelen relativt hög, vilket innebär att en betydande del av passagerarna använder Heathrow som mellanlandning.

Frankfurt, Amsterdam och Paris Charles de Gaulle är exempel på klassiska europeiska hubbar där stora nätverksflygbolag har sina huvudsakliga nav. Dessa flygplatser kännetecknas av omfattande transfertrafik och ett stort antal destinationer, vilket möjliggör effektiva anslutningar mellan olika regioner i Europa och mellan Europa och andra världsdelar.

Det är också viktigt att skilja mellan hubbar och så kallade destinationsflygplatser. Vissa stora flygplatser i Europa, exempelvis Barcelona och London Gatwick, hanterar stora passagerarvolymen men har en relativt låg transferandel. Trafiken består där i större utsträckning av passagerare som börjar eller avslutar sin resa på flygplatsen. Dessa flygplatser spelar därför en annorlunda roll i flygsystemet jämfört med de klassiska hubbarna.

**Tabell 3. Europas största flygplatser 2025 samt 2015. Se appendix för samtliga flygplatser.**

Flygplats	Stad	Antal passagerare (miljoner)		Utv. 2015–25	
		2025	2015	%	Milj. pass.
Heathrow Airport	London	84	75	13 %	9
Istanbul Airport	Istanbul	84	61	38 %	23
Charles de Gaulle Airport	Paris	72	66	10 %	6
Amsterdam Airport Schiphol	Amsterdam	69	58	18 %	11
Adolfo Suárez Madrid–Barajas Airport	Madrid	68	47	46 %	21
Frankfurt am Main Airport	Frankfurt	63	61	4 %	2
Palma de Mallorca Airport	Palma de Mallorca	34	24	42 %	10
Zürich Airport	Zürich	33	26	24 %	6
Vienna Airport	Wien	33	23	43 %	10
Copenhagen Airport	Köpenhamn	32	27	22 %	6
Oslo Airport, Gardermoen	Oslo	27	25	10 %	2
Stockholm Arlanda Airport	Stockholm	24	23	5 %	1
Helsinki Airport	Helsingfors	17	16	3 %	1

Källa: Wikipedia List of the busiest airports in Europe – Wikipedia

## Nordiska flygplatser i det europeiska flygsystemet

I jämförelse med de största europeiska flygplatserna är de nordiska flygplatserna betydligt mindre, men de fyller ändå viktiga regionala funktioner. De största flygplatserna i Norden är Copenhagen Airport (Kastrup), Oslo Gardermoen, Stockholm Arlanda och Helsinki-Vantaa.

Kastrup är den största i regionen med omkring 32 miljoner passagerare per år och fungerar i praktiken som Nordens huvudsakliga internationella hubb. Flygplatsen har ett stort antal destinationer och en hög andel internationell trafik. Dess roll förstärks ytterligare av att SAS historiskt har haft och på senare tid ytterligare fokuserat på Köpenhamn som sin primära hubb, vilket innebär att flygplatsen fungerar som en central anslutningspunkt för trafik mellan Skandinavien och övriga Europa samt för vissa interkontinentala rutter.

Oslo Gardermoen är den näst största flygplatsen i Norden. Trafikstrukturen skiljer sig dock delvis från Köpenhamn eftersom Norge har en omfattande inrikesflygmarknad till följd av landets geografi och stora avstånd mellan olika regioner. En betydande del av passagerartrafiken består därför av inrikesresor.

Arlanda är Sveriges största flygplats och har en relativt stor lokal efterfrågan på flygresor, men dess roll som internationell hubb är mer begränsad.

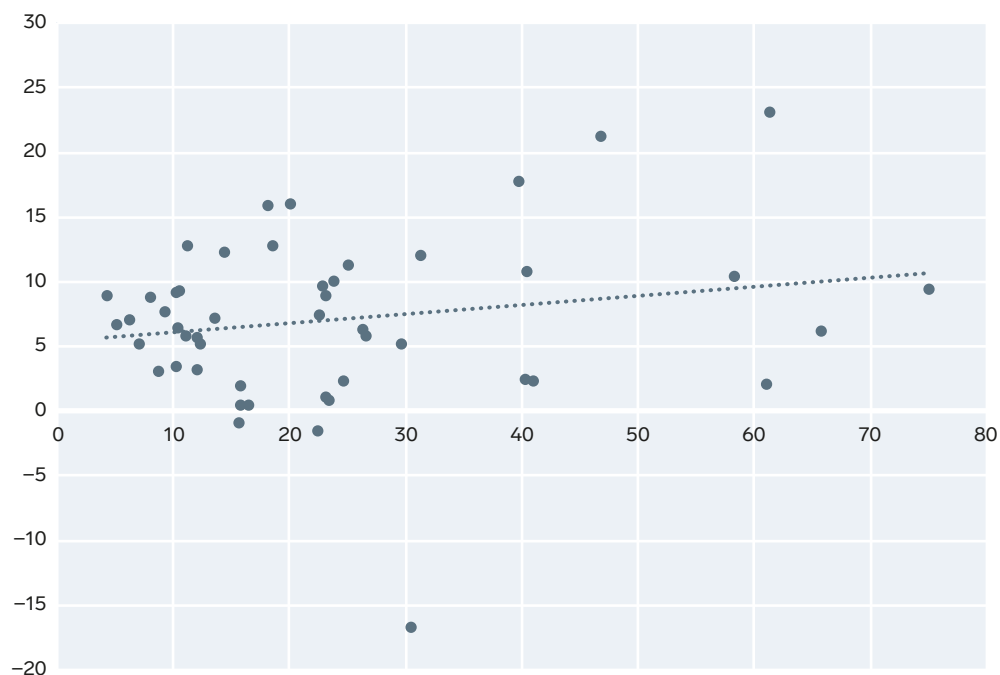
Helsinki-Vantaa har under lång tid haft en mer specialiserad roll i det europeiska flygnätverket. Flygplatsen har traditionellt haft en relativt hög transferandel och har fungerat som en viktig knutpunkt för flygtrafik mellan Europa och Asien. Finnair har byggt upp ett omfattande nätverk av rutter till asiatiska destinationer, vilket har bidragit till att stärka flygplatsens position i detta segment av marknaden.

Trots dessa funktioner är de nordiska flygplatsernas globala betydelse relativt begränsad jämfört med Europas största hubbar. Detta kan i stor utsträckning förklaras av regionens relativt blygsamma befolkning och av konkurrensen från större europeiska flygplatser. Många interkontinentala resor från Norden sker via större hubbar såsom Frankfurt, Amsterdam, Heathrow eller Istanbul.

Sedan 2015 har flygplatserna också utvecklats olika vilket framgår ovan. När det gäller Arlandas utveckling bör det noteras att antalet passagerare har gynnats av överflyttningen av trafik från Bromma (ungefär 1 miljon passagerare).

I figur 4 har Utvecklingen mellan 2015 och 2025 för de 50 största flygplatserna i Europa illustrerats. Som framgår av figuren har de stora flygplatserna haft den starkaste utvecklingen i absolut ökning. De mindre har dock ökat mest i procent (framgår ej av figuren). De nordiska flygplatserna, med undantag för Kastrup, har utvecklats relativt svagt jämfört med flygplatser som var jämnstora 2015. Intressant är också hur många mindre/mellanstora flygplatser som har lyckats få till stark tillväxt både i antal och i procent.

**Figur 4. Antal passagerare på europeiska flygplatser 2015 (x-axel, milj.) vs ökning 2015–2025 (y-axel, milj.).**



Källa: Wikipedia List of the busiest airports in Europe – Wikipedia

Sammanfattningsvis spelar de nordiska flygplatserna en central roll för tillgängligheten i respektive land och region, men fungerar i huvudsak som sekundära noder i det bredare internationella flygnätverket. Det är också tydligt att Arlanda har tappat i relativ betydelse när det gäller antalet passagerare, medan inte minst Kastrup har haft en stark utveckling.

## Flygkonnektiviteten har minskat för Arlanda

Rapporten *Airport Industry Connectivity Report 2025* från ACI Europe analyserar utvecklingen av flygkonnektivitet i Europa efter pandemin.<sup>7</sup> Rapporten visar hur förändringar i flygbolagsstrategier, geopolitik och efterfrågan har omformat det europeiska flygnätet. Rapporten bygger på ett särskilt Air Connectivity Index, vilket mäter hur väl en flygplats eller ett land är integrerat i det globala flygtransportnätet ur resenärens perspektiv.

Enligt rapporten definieras flygkonnektivitet som summan av direkt och indirekt konnektivitet. Direkt konnektivitet avser antalet direktlinjer från en flygplats, där både antalet destinationer och flygfrekvens vägs in. Indirekt konnektivitet avser destinationer som nås via en transfer på en hubbflygplats, där kvaliteten på anslutningen, exempelvis väntetid och geografisk omväg, påverkar värdet.

Rapportens övergripande slutsats är att den europeiska flygkonnektiviteten ännu inte har återhämtat sig fullt efter pandemin. Trots att passagerarvolymerna i stort sett återgått till eller överstigit nivåerna från 2019 ligger den totala konnektiviteten i Europa fortfarande cirka 9 procent under nivån före pandemin. Återhämtningen har dessutom varit ojämn mellan olika typer av konnektivitet: direkt konnektivitet ligger omkring 5 procent under 2019 års nivåer, medan indirekt konnektivitet ligger cirka 11 procent under samma nivå.

På landsnivå visar rapporten betydande skillnader i utvecklingen av flygkonnektivitet i Europa, se tabell 4. Endast ungefär hälften av de analyserade länderna har åter nått sina nivåer från 2019, och variationen är mycket stor. De starkaste förbättringarna återfinns i flera marknader i Sydeuropa. Samtidigt finns betydande nedgångar i vissa länder.

De nordiska länderna uppvisar i detta sammanhang en relativt svag utveckling jämfört med många andra europeiska marknader. Sverige har enligt rapporten den största nedgången i flygkonnektivitet inom EU-gruppen, med -33 procent jämfört med 2019, följt av Finland med -30 procent. Danmark har en mer begränsad nedgång på omkring -12 procent, medan Norge ligger på ungefär -13 procent jämfört med 2019.

<sup>7</sup> Airport Industry Connectivity Report 2024, ACI Europe (2025): <https://connectivity.aci-europe.org/>

**Tabell 4. Utveckling av flygkonnectivitet 2019–2025.**

Ranking	Land	2025 jmf 2019
1	Grekland	35 %
2	Portugal	10 %
3	Cypern	8 %
4	Spanien	3 %
5	Irland	3 %
6	Kroatien	3 %
7	Island	2 %
8	Litauen	2 %
9	Polen	1 %
10	Italien	1 %
19	Danmark	-12 %
21	Norge	-13 %
30	Finland	-30 %
31	Sverige	-33 %

Källa: ACI Europe <https://connectivity.aci-europe.org/>

## Flyger Arlanda och de nordiska flygplatserna till destinationer som representerar hög BNP?

En intressant frågeställning är om Arlanda och de nordiska flygplatserna har direktlinjer till de delar av världen som representerar stora ekonomiska värden (mätt som total BNP). Det vill säga är de nordiska flygplatserna uppkopplade mot de delar av världen där den ekonomiska aktiviteten är som störst?

För att undersöka detta har data sammanställts genom att de aktuella direktlinjerna från Arlanda (ARN), Kastrup (CPH), Gardermoen (OSL) och Vantaa (HEL) har matchats mot en lista över 148 länder och amerikanska delstater/distrikt. Anledningen till att USA analyseras ur ett delstatsperspektiv beror på att många av delstaterna är bland världens största ekonomier om de skulle vara egna länder. Exempelvis är Kalifornien världens tredje största ekonomi, Texas den åttonde största och New York den tionde största ekonomin i världen.<sup>8</sup>

Övergripande visar resultaten att Kastrup har det starkaste linjenätet i denna jämförelse, följt av Vantaa, Arlanda och därefter Gardermoen, se tabell 5. Totalt identifieras 50 direktkopplade observationer från CPH, 44 från HEL, 39 från ARN och 37 från OSL. Vissa är säsongsrutter, men har i analysen behandlats som direkt-rutter. Ur ett BNP-perspektiv har CPH åtkomst till destinationer som totalt representerar 74 biljoner USD, HEL cirka 71 biljoner USD, ARN cirka 57 biljoner USD och

<sup>8</sup> Analysen och uppbyggnaden av databasen har gjorts med hjälp av ChatGPT och den så kallade Deep Think-funktionen. Databasen som tagits fram representerar ett mycket stort antal möjliga rutter. Metoden har inneburit att flygplatsernas har jämförts på ett liknande sätt när det gäller direktlinjer. För att säkerställa att eventuella fel är så få som möjligt har även en manuell analys av direktlinjer genomförts (genom ett stort antal stickprov). Några av direktlinjerna är säsongslinjer, men har i denna analys behandlats på samma sätt om året-runt linjer.

OSL cirka 50 biljoner USD. Med andra ord når Kastrup och Helsingfors i detta urval de ekonomiskt tyngsta marknaderna, medan Arlanda ligger över Gardermoen men under de två största nordiska hubbarna.

Om man sätter ovan värden i relation till de nordiska ländernas BNP så kan man konstatera att Finland har i relation till sin egen ekonomi direktrutter till marknader globalt som representerar 239 gånger den egna ekonomins storlek. Därefter kommer Danmark som har åtkomst till marknader motsvarande 172 gånger den egna ekonomins storlek. För Sverige är motsvarande tal 94 gånger och för Norge 104 gånger.

**Tabell 5. Analys av direktlinjer till länder och amerikanska delstater.**

	ARN	CPH	OSL	HEL
Summa BNP för destinationer flygplatserna har direktrutter till (miljarder USD)	57 441	74 057	50 452	71 745
Det nordiska landets BNP (miljard USD)	610	429	484	300
Summa BNP/Landets BNP	94	172	104	239
ANTAL direktlinjer	39	50	37	44

Källa: ChatGPT/Deep thinking analys av många olika ruttdatabaser

Kastrup och Vantaa har lyckats etablera direktlinjer till många ekonomiskt viktiga destinationer. Om man jämför Arlanda med dessa flygplatser kan man konstatera att flygplatserna i många fall har direktlinjer till samma destinationer. Det som särskiljer Kastrup och Vantaa är dock att de flygplatserna har direktlinjer till ett antal ekonomiskt viktiga destinationer. Kalifornien, Indien, Sydkorea och flera andra destinationer i Asien är intressanta exempel liksom flera amerikanska delstater som är mycket stora ekonomier i ett globalt perspektiv (Illinois, Pennsylvania, Georgia, Washington och Massachusetts).

## I vilken omfattning flyger Arlanda och övriga nordiska flygplatser till för näringslivet viktiga och växande marknader?

För att ytterligare fördjupa analysen tittar detta avsnitt närmare på några andra indikatorer. Indikatorerna syftar till att illustrera om flygplatsen fungerar som en kraftfull facilitator för det svenska näringslivets relationsbyggande med affärspartners i andra delar av världen och hur står sig Arlanda i detta avseende gentemot andra större flygplatser i Europa?

Vi analyserar detta genom att i ett första steg och för de trettio största flygplatserna inom EU studera hur stor åtkomst till världsmarknaden som utbudet av direktlinjer från respektive flygplats ger upphov till. Det mått vi studerar har beräknats genom att för varje direktlinje multiplicera antalet avgångar per år med den aggregerade produktionen, det vill säga bruttonationalprodukten (BNP), i destinationslandet. Summan av denna produkt, summerat över alla de direktlinjer som flygplatsen härbärgerar, torde vara en god indikator på hur pass väl en flygplats är uppkopplad mot världsmarknaden via förbindelser som inte kräver byten. Notera att denna analys adderar antal avgångar, vilket inte var fallet i den tidigare mer övergripande analysen av vilka marknader Arlanda har direktförbindelser med. Notera även att vi i denna analys inte har delat upp USA i dess delstater.

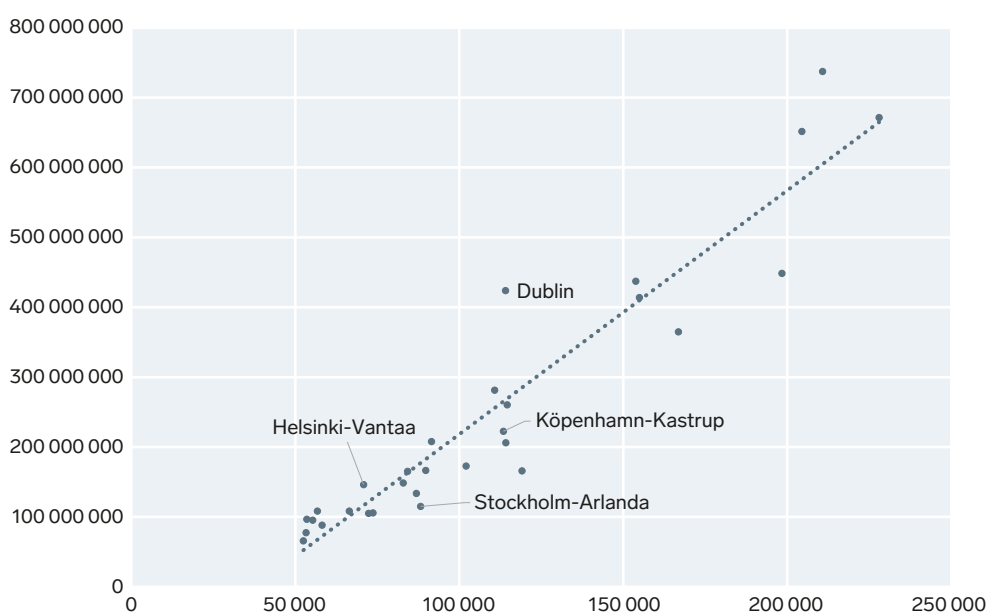
Denna indikator vi tagit fram är starkt korrelerad med det totala antalet utrikesavgångar, vilket illustreras med den streckade trendlinjen i figur 5. Det generella mönstret är alltså att ju fler utrikesavgångar en flygplats har, desto större tillgänglighet till världsmarknaden via direktlinjer kan denna flygplats i regel erbjuda.

Mot denna bakgrund är det en intressant observation att Vantaa, trots väsentligt färre utrikesavgångar, beräknas erbjuda omkring 27 procent större direkt åtkomst till världsmarknaden än Arlanda. Huvudflygplatsen i vårt östra grannland förefaller alltså ha ett utbud av linjer som i hög grad är riktade mot stora ekonomier, vilket med god marginal väger upp det faktum att antalet utrikes flygrörelser är nästan 20 procent lägre än på Stockholm-Arlanda.

Även Kastrup erbjuder en väsentligt högre direkt tillgänglighet till världsmarknaden än Arlanda, faktiskt nästan den dubbla. Denna differens kan dock nästan helt tillskrivas att den danska storflygplatsen har en mer omfattande utrikestrafik. Strukturen på Kastrups trafikutbud förefaller dock, i likhet med Arlanda, inte vara helt optimerad om syftet är att fånga in en så stor del av den globala ekonomin som möjligt. Detta kommer till uttryck i att Kastrup precis som Arlanda placerar sig en bit under den streckade trendlinjen.

Bland de övriga flygplatserna i vårt urval kan vi särskilt notera Dublin som sticker ut med en väsentligt högre beräknad tillgänglighet till världsekonomin än vad som kan förväntas, givet storleken på utrikestrafiken. En viktig förklaring till att den irländska "tigerekonomin" även tycks ha begåvats med en "tigerflygplats" är att utrikestrafiken har en tung slagsida mot linjer till flera destinationer i den stora amerikanska ekonomin. Även den omfattande trafiken mot Storbritannien bidrar sannolikt till att Dublin överrepresenterar vad avser förmågan att penetrera världsmarknaden med direktlinjer.

**Figur 5. Samband mellan det totala antalet utrikesavgångar (X-axel) och beräknad tillgänglighet till världsekonomin (Y-axel, mätt som antal avgångar \* destinationslands BNP).**

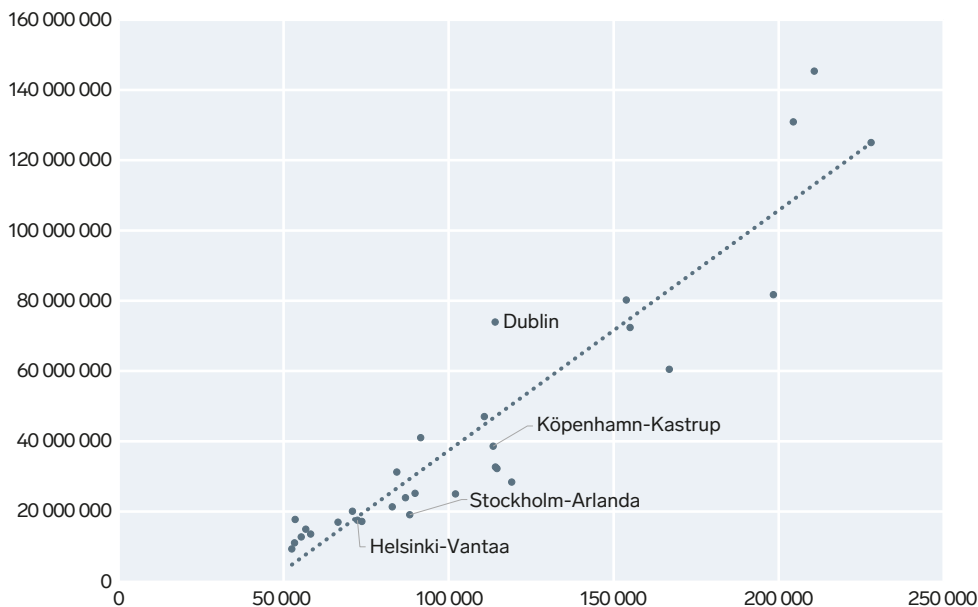


Källa: Egen bearbetning av data från Eurostat och Världsbanken.

Att erbjuda god direkt åtkomst till stora och viktiga ekonomier är onekligen en styrka, men ur ett näringslivsperspektiv kan det i vissa avseenden vara minst lika intressant att ha en god uppkoppling mot de delar av världsekonomin som växer snabbast. Här skapas många av de nya marknader, både på export- och importsidan, som lägger grunden för svenska företags framtida möjligheter att växa och hävda sig i den globala konkurrensen.

När vi gör om samma beräkningsövning som den som illustreras i figur 6, men med den skillnaden att vi i stället för aggregerad produktion (BNP) mäter i vilken utsträckning flygplatserna i vårt urval förmår att fånga upp tillväxten i världsekonomin så framträder ett bekant mönster. Återigen kan vi konstatera att Arlanda underpresterar i så måtto att den direkta tillgängligheten till nyskapad ekonomisk aktivitet är betydligt lägre än vad som kan förväntas givet antalet utrikesavgångar. Gapet visavi Vantaa är visserligen borta, ett förhållande som dock grumlas av att antalet utrikesavgångar på Arlanda är väsentligt fler. Vidare kan vi notera att man även med detta alternativa mått kan utropa Kastrup som den ohotade ettan bland de nordiska flygplatserna och att Dublin behåller sin position som "tigerflygplats".

**Figur 6. Samband mellan det totala antalet utrikesavgångar (X-axel) och beräknad tillgänglighet till tillväxten i världsekonomin 2014–2024 (Y-axel, mätt som antal avgångar \* destinationslands BNP).**



Källa: Egen bearbetning av data från Eurostat och Världsbanken.

Oavsett om man studerar en flygplats tillgänglighet till aggregerad produktion eller hur pass väl flygplatsen är uppkopplad mot de snabbast växande delarna av världsekonomin så utgör dessa mått i grunden en slags teoretisk potential, relativt grova indikatorer som inte tar hänsyn till vilka delar av världsekonomin som näringslivet *de facto* har ett utbyte med. För att bättre spegla hur pass väl flygplatserna i vårt urval svarar upp mot det faktiska behovet av internationell tillgänglighet gör vi därför bilden mer komplett genom att även analysera hur utbudet av direktlinjer överensstämmer med strukturen på utrikeshandeln. Rent konkret innebär detta att vi utgår från samma metod som ovan, men ersätter BNP/tillväxten i BNP med den export- respektive importandel som destinationslandet svarar för.

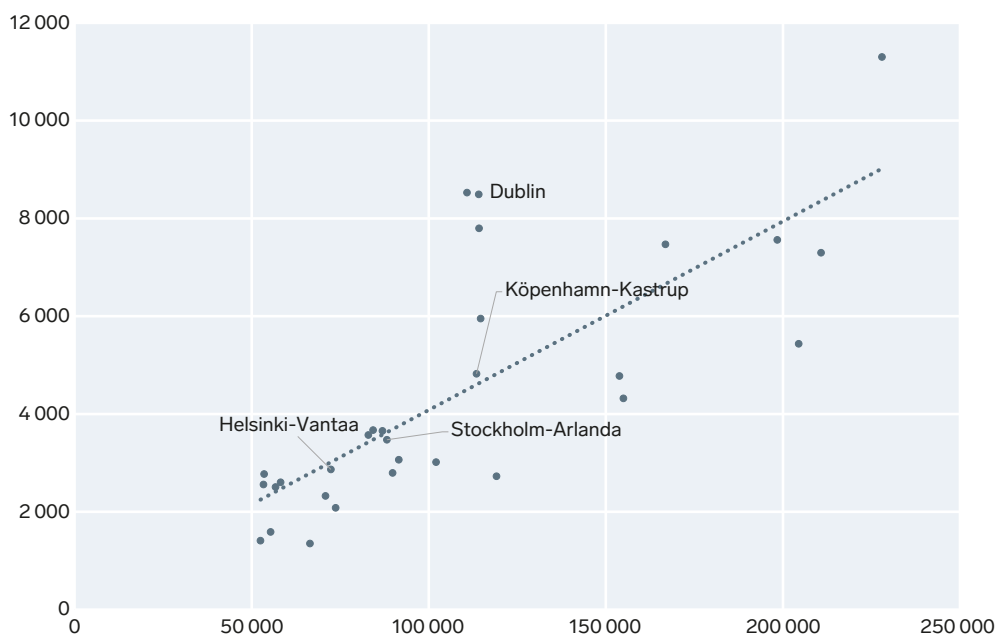
Även i detta fall kan man som förväntat notera ett mönster där överensstämmelsen mellan trafikutbud och utrikeshandel ökar med volymen på utrikestrafiken, se figur 7 och 8. Med ett mer omfattande linjenät och fler avgångar är det av lätt insedda skäl enklare att få en bra täckning över företagens export- och importmarknader.

Figur 7 och 8 ger även vid handen att Stockholm-Arlanda faktiskt placerar sig något före Helsinki-Vantaa vad gäller trafikutbudets överensstämmelse med exporten, medan det vad gäller importen närmast är dött lopp medan de bägge flygplatserna. Särskilt det senare är anmärkningsvärt, sett till att volymen utrikestrafik är väsentligt större på Stockholm-Arlanda.

När det gäller förmågan att täcka in näringslivets faktiska underliggande resebehov får dock både Stockholm-Arlanda och Helsinki-Vantaa se sig tydligt distanserade av Köpenhamn-Kastrup och det gäller såväl när man utgår från export- som importmarknaden.

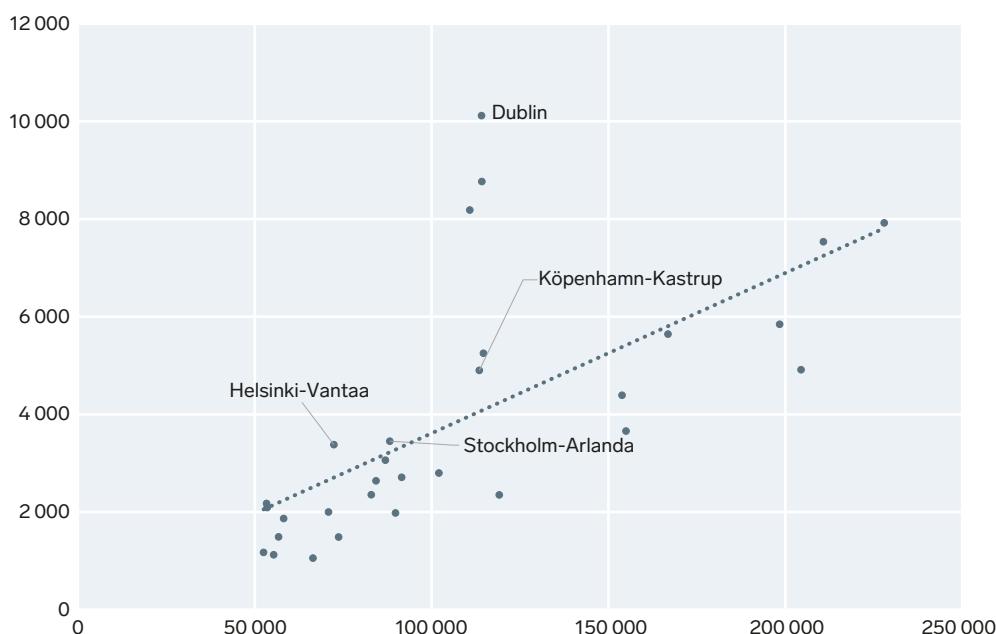
Bland de nordiska flygplatserna i urvalet hittar vi varken någon över- eller underpresterare, tvärtom ligger de alla tre väl samlade kring trendlinjen. En flygplats som fortsätter att prestera väl är Dublin, med omkring dubbelt så hög överensstämmelse mellan utrikeshandel och trafikutbud än vad som kan förväntas givet volymen på trafiken.

**Figur 7. Samband mellan det totala antalet utrikesavgångar (X-axel) och trafikutbudets överensstämmelse med landets export (Y-axel).**



Källa: Egen bearbetning av data från Eurostat.

**Figur 8. Samband mellan det totala antalet utrikesavgångar (X-axel) och trafikutbudets överensstämmelse med landets import (Y-axel).**



Källa: Egen bearbetning av data från Eurostat.

## Flyget förväntas fortsätta växa

Blickar vi framåt pekar prognoser för såväl internationella, europeiska och de nordiska flygplatsernas framtida passagerarutveckling generellt på fortsatt tillväxt under de kommande decennierna, även om tillväxttakten väntas vara mer måttlig än under tidigare expansionsperioder. Den nordiska utvecklingen behöver förstås i relation till bredare globala trender i flygtrafiken, vilka analyseras i prognoser från bland annat International Air Transport Association (IATA) och EUROCONTROL.<sup>9</sup>

Enligt IATA:s långsiktiga prognosmodell för flygpassagerare (Long-Term Air Transport Passenger Demand Projections, 2026) förväntas den globala efterfrågan på flygresor fortsätta att öka fram till mitten av seklet. Prognosen, mätt i intäkt per passagerarkilometer (revenue passenger kilometres, RPK), väntas öka från omkring 9 biljoner USD år 2024 till mellan 19,5 och 21,9 biljoner USD år 2050. Detta motsvarar en genomsnittlig årlig tillväxttakt på cirka 2,9–3,3 procent. Även om den procentuella tillväxttakten är något lägre än historiskt innebär prognosen en kraftig ökning i absoluta trafikvolymen.

IATA:s modell visar också att efterfrågan på flygresor bestäms av en kombination av makroekonomiska och transportrelaterade faktorer, däribland BNP per capita, befolkningstillväxt, sysselsättning, biljettpriser samt utbudsfaktorer såsom flygfrekvens och flygplansstorlek. Prognoserna pekar på att Asien-Stillahavsregionen, Afrika och Mellanöstern kommer att stå för den snabbaste tillväxten under de kommande decennierna, medan Europa betraktas som en mogen flygmarknad med mer måttliga tillväxttal på omkring 2,3–2,7 procent per år.

Den europeiska utvecklingen speglas i prognoser från EUROCONTROL, som bedömer att flygtrafiken i Europa kommer att fortsätta öka under de närmaste åren med en genomsnittlig årlig tillväxt på omkring 2 procent fram till 2030.

Eftersom de nordiska flygplatserna är starkt integrerade i det europeiska flygnätverket torde deras utveckling i stor utsträckning följa samma övergripande trend, men som framgick ovan finns det många mellanstora flygplatser som har haft en stark utveckling. Dvs. en genomsnittlig ökningstakt behöver inte vara given.

Sammanfattningsvis indikerar prognoser att den globala flygtrafiken kommer att fortsätta expandera de kommande decennierna, men att tillväxten i allt högre grad koncentreras till snabbväxande regioner utanför Europa.

Flyget växer, nya marknader växer fram och nya handelsavtal skapar nya möjligheter. Frågan är då om Arlanda fullt ut utnyttjat de möjligheter som finns och bidrar till att skapa bästa möjliga förutsättningar för svenskt näringsliv?

<sup>9</sup> Se bl.a. IATA – Long-Term Air Transport Passenger Demand Projections :<https://www.iata.org/en/publications/store/air-passenger-forecast/>, samt EUROCONTROL – European Aviation Forecast 2024–2030 (Autumn Update): <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-2024-2030-autumn-update>

## 7. Avslutning – Flyget kan lyfta Sverige

Denna rapport har analyserat flygets betydelse för ekonomisk utveckling i en global ekonomi präglad av strukturell omvandling, där tillväxtens tyngdpunkt successivt förskjuts mot nya geografiska regioner. En central utgångspunkt har varit att internationell tillgänglighet, i praktiken möjligheten att snabbt och effektivt nå såväl etablerade som framväxande marknader, utgör en nödvändig förutsättning för ett handelsberoende land som Sverige. Sammantaget visar analysen flera tydliga resultat.

För det första bekräftas att flyget spelar en central roll för internationell handel, investeringar och kunskapsutbyte. I en ekonomi där värdeskapandet i ökande grad är kopplat till kunskapsintensiva tjänster, globala värdekedjor och komplexa affärsrelationer är fysisk tillgänglighet fortsatt viktigt. Flygförbindelser reducerar det ekonomiska avståndet mellan marknader och möjliggör de interaktioner som krävs för att etablera och utveckla affärer.

För det andra visar rapporten att global efterfrågan i allt större utsträckning drivs av tillväxtekonomier, särskilt i Asien men även i andra delar av världen. Detta innebär att marknadstillträde till snabbväxande regioner blir en allt viktigare faktor för företagens produktivitet och långsiktiga tillväxt. Samtidigt kvarstår betydelsen av etablerade marknader i Europa och Nordamerika. För svenska företag innebär detta att konkurrenskraft förutsätter en dubbel orientering: närvaro på såväl mogna som växande marknader.

För det tredje framgår att flyget utgör en kritisk möjliggörare för att de potentiella vinsterna av handel och global integration ska realiseras. Handelsavtal och institutionella ramverk kan skapa förutsättningar, men utan effektiva transporter riskerar dessa möjligheter att inte fullt ut omsättas i ekonomisk aktivitet.

Mot denna bakgrund är Arlandas utveckling relevant för Sveriges tillväxt. Rapporten visar att Arlanda i ett nordiskt perspektiv har tappat i relativ konnektivitet och att flygplatsen i dag erbjuder ett svagare linjeutbud än jämförbara flygplatser, särskilt vad gäller direktförbindelser till stora och växande marknader. Jämförelser med Köpenhamn (Kastrup) och Helsingfors (Vantaa) indikerar att dessa flygplatser i högre grad har lyckats positionera sig som internationella noder med bättre access till ekonomiskt betydelsefulla destinationer. Detta gäller både destinationer i stora BNP-marknader och de delar av världsekonomin där tillväxten är som starkast.

Samtidigt är dessa skillnader inte av en sådan karaktär att de bör tolkas som strukturellt givna eller irreversibla. Tvärtom visar erfarenheterna från Kastrup och Vantaa att det finns reella möjligheter att utveckla ett linjeutbud som stärker tillgängligheten till globala marknader även i Norden. Att dessa flygplatser, trots liknande geografiska och demografiska förutsättningar, har kunnat bygga upp mer omfattande och bättre riktade linjenät indikerar att även Arlanda har potential att utvecklas i motsvarande riktning.

En central implikation av analysen är därmed att Arlandas framtida utveckling i hög grad är beroende av ett strategiskt och proaktivt arbete för att stärka flygplatsens internationella konnektivitet. Detta kräver insatser inom flera kompletterande områden.

För det första framstår ett mer affärsmässigt och målmedvetet arbete gentemot flygbolag som avgörande. Utvecklingen av linjenät är inte en passiv process utan resultatet av aktiva beslut från flygbolag baserade på efterfrågan, lönsamhet och strategiska överväganden. Erfarenheter från andra europeiska hubbar visar att framgångsrika flygplatser arbetar systematiskt med linjeutveckling, där analys av marknadspotential kombineras med riktade incitament, partnerskap och långsiktiga relationer med flygbolag. För Arlanda innebär detta att i högre grad identifiera och prioritera destinationer som är strategiskt viktiga ur ett näringslivsperspektiv och att aktivt verka för att etablera och upprätthålla direktlinjer till dessa marknader. Ansvaret för detta arbete kan dock inte ensam ligga på flygplatsoperatören. Insatser från en rad olika aktörer såsom handelsfrämjande statliga och privata aktörer, politiska företrädare och näringslivet behöver tillkomma.

För det andra är flygplatsens övergripande attraktivitet en central konkurrensfaktor. Flygbolagens beslut påverkas inte enbart av efterfrågan utan också av skatter och flygplatsavgifter, operativa förutsättningar och resenärernas preferenser. Här spelar Arlandas tillgänglighet en viktig roll. Effektiva och prisvärda marktransporter, korta restider till och från flygplatsen samt hög tillförlitlighet i anslutningarna är avgörande för att stärka Arlandas funktion som nationell och internationell nod. Investeringar i flygplatsen, från säkerhetskontroller och handelsplatser till terminalfunktioner bidrar också till att öka flygplatsens attraktionskraft.

För det tredje är Arlandas funktion som nationellt nav beroende av sammankopplingen med det övriga transportsystemet, framför allt inrikesflyget och järnvägen, som bidrar till större passagerarvolymmer för direktlinjer. Regionala flygplatser är särskilt viktiga för exportintensiva regioner utanför storstadsområdena, där företag i praktiken är beroende av Arlanda för att nå globala marknader. Att säkerställa god tillgänglighet till Arlanda från hela landet är därmed inte en regional transportfråga, utan en central del av Sveriges internationella konkurrenskraft.

Därutöver kan det finnas skäl att beakta hur institutionella och regulatoriska förutsättningar påverkar flygtrafikens utveckling. Skatter och avgifter, kapacitetstilldelning, resepolicy och andra policyrelaterade faktorer påverkar efterfrågan och flygbolagens incitament att etablera eller expandera trafik.

Den övergripande slutsatsen är att Arlandas framtida utveckling inte enbart är en fråga om transportpolitik i snäv mening, utan om näringslivets utvecklingsförutsättningar och därmed Sveriges långsiktiga ekonomiska konkurrenskraft. I en värld där tillväxten i allt högre grad sker utanför Europas traditionella kärna, och där företagens affärsmodeller bygger på global närvaro och integration, blir internationell tillgänglighet ytterst en fråga om Sveriges konkurrenskraft.

Om Arlanda kan stärka sin position och attrahera fler flyglinjer till såväl etablerade som snabbt växande marknader finns betydande möjligheter att förbättra svenska företags förutsättningar att verka globalt. Erfarenheterna från Kastrup och Vantaa, och troligtvis även en rad andra jämförbara flygplatser som inte har analyserats i denna rapport, visar att en sådan utveckling är möjlig. Därigenom kan flyget utgöra en viktig hävstång för Sveriges framtida tillväxt.

## 8. Bilaga

Tabell A. Europas största flygplatser.

Flygplats	Stad	Antal passagerare (miljoner)		Utv. 2015–25	
		2025	2015	%	Milj. pass.
Heathrow Airport	London	84	75	13 %	9
Istanbul Airport	Istanbul	84	61	38 %	23
Charles de Gaulle Airport	Paris	72	66	10 %	6
Amsterdam Airport Schiphol	Amsterdam	69	58	18 %	11
Adolfo Suárez Madrid–Barajas Airport	Madrid	68	47	46 %	21
Frankfurt am Main Airport	Frankfurt	63	61	4 %	2
Josep Tarradellas Barcelona–El Prat Airport	Barcelona	57	40	45 %	18
Rome Fiumicino Airport	Rom	51	40	27 %	11
Sheremetyevo International Airport	Moskva	43	31	39 %	12
Munich Airport	München	43	41	6 %	2
Gatwick Airport	London	43	40	6 %	3
Dublin Airport	Dublin	36	25	45 %	11
Aeroporto Humberto Delgado Lisboa	Lissabon	36	20	80 %	16
Orly Airport	Paris	35	30	18 %	5
Athens International Airport El. Venizelos	Aten	34	18	88 %	16
Palma de Mallorca Airport	Palma de Mallorca	34	24	42 %	10
Zurich Airport	Zürich	33	26	24 %	6
Vienna Airport	Wien	33	23	43 %	10
Copenhagen Airport	Köpenhamn	32	27	22 %	6
Manchester Airport	Manchester	32	23	39 %	9
Malpensa Airport	Milano	31	19	69 %	13
Stansted Airport	London	30	23	33 %	8
Oslo Airport, Gardermoen	Oslo	27	25	10 %	2
Málaga Airport	Málaga	27	14	86 %	12
Berlin Brandenburg Airport	Berlin	26	0	na	na
Brussels Airport	Bryssel	24	23	4 %	1
Stockholm Arlanda Airport	Stockholm	24	23	5 %	1
Warsaw Chopin Airport	Warszawa	24	11	115 %	13
Düsseldorf Airport	Düsseldorf	21	22	-7 %	-1
Pulkovo Airport	Sankt Petersburg	21	14	53 %	7
Alicante–Elche Miguel Hernández Airport	Alicante/Elche	20	11	89 %	9
Budapest Airport	Budapest	20	10	90 %	9
Geneva Airport	Geneve	18	16	13 %	2
Václav Havel Airport Prague	Prag	18	12	48 %	6
Luton Airport	London	18	12	43 %	5
Henri Coandă International Airport	Bukarest	17	9	83 %	8
Edinburgh Airport	Edinburgh	17	11	53 %	6
Helsinki Airport	Helsingfors	17	16	3 %	1

Flygplats	Stad	Antal passagerare (miljoner)		Utv. 2015–25	
		2025	2015	%	Milj. pass.
Porto Aeroporto Francisco Sá Carneiro	Porto	17	8	109 %	9
Milan Bergamo Airport	Milano/Bergamo	17	10	63 %	7
Vnukovo International Airport	Moskva	16	16	3 %	0
Nice Côte d'Azur Airport	Nice	15	12	27 %	3
Hamburg Airport	Hamburg	15	16	-5 %	-1
Moscow Domodedovo Airport	Moskva	14	31	-55 %	-17
Birmingham Airport	Birmingham	14	10	34 %	3
Naples-Capodichino International Airport	Neapel	13	6	115 %	7
Kraków John Paul II International Airport	Kraków	13	4	214 %	9
Catania-Fontanarossa Airport	Catania	12	7	74 %	5
Venice Marco Polo Airport	Venedig	12	9	35 %	3
Valencia Airport	Valencia	12	5	134 %	7

Källa: Wikipedia List of the busiest airports in Europe – Wikipedia 2015, 2025 samt utveckling 2015 till 2025.

[www.svensktnaringsliv.se](http://www.svensktnaringsliv.se)

Storgatan 19, 114 82 Stockholm  
Telefon 08-553 430 00

**Tryck:** Arkitektkopia AB, Bromma, 2026