

Svenska Dagbladet

Gäst Säkerhetsrådet

Hög tid hantera hotfull megatrend



Om livsmedelsförsörjningen avbryts kommer lagren i butiker och lager att vara slut inom några dagar och max efter en vecka. Foto: FREDRIK PERSSON/ TT

Freddy Jönsson Hanberg, om att ett modernt urbaniserat välfärdssamhälle står och faller med fungerande globala, nationella och lokala försörjningskedjor.

Publicerad 2019-08-17

Det här är en text från SvD Ledare. Ledarredaktionen är partipolitiskt oavhängig med beteckningen obunden moderat.

Den globala miljön för handeln har sedan Kalla krigets slut i första hand präglats av digitaliseringen, men därefter är det den globala handeln som påverkat hushåll, politik och näringsliv allra mest. Nu hotas dock handeln av svårhanterliga risker i de så kallade försörjningskedjorna ("supply chains").

Denna megatrend är redan en geopolitisk realitet och om den inte hanteras kan den få mycket stora konsekvenser redan på kort sikt – långt värre än climateffekter, regionala krig eller extremväder.

Begreppet frihandel har sina rötter i merkantilismens 1700-tal men det var först när Berlinmuren och Warszawa-pakten föll som den globala frihandeln verkligen tog fart. I november 1993 trädde Maastrichtfördraget i kraft och EU blev en frihandelszon i ordets rätta bemärkelse. I januari 1995 grundades World Trade Organization av GATT- och EU-länderna. Doha-rundan 2001 och framåt utgjorde en symbolisk kröning av världshandeln till den primära drivkraften bakom både välfärd och säkerhet. Idag är 163 länder medlemmar i WTO.

Genom att leverantörer tvingades att konkurrera på en global marknad blev de tvungna att höja kvaliteten och sänka priserna kontinuerligt, vilket ökade utrymmet i plånboken hos såväl hushåll som företag. Men även i politiken gnuggades händerna – konsumtionen och därmed skatteintäkterna ökade, företagets lönsamhet ökade och därmed beskattningsunderlaget. Detta innebar förstås också att det fanns ett större utrymme för offentlig konsumtion, något som ofta leder till att politiker blir (om)valda.

För konsumenterna – väljarna – blev livet lyxigare. Förr kostade en tysk TV en månadslön, nu kostade den kinesisktillverkade plötsligt bara en tiondels månadslön. Svensk oxfilé var dyr, uruguayansk oxfilé var mycket billigare. Fler kunde åka utomlands, åka taxi och gå på krogen, men kanske ännu viktigare, folk fick del av den ökande offentliga konsumtionen i form av vård, skola, omsorg och infrastruktur.

Detta kan sammanfattas som "hög upplevd välfärd", åtminstone enligt de normer och värderingar som kommit att gälla i västvärldens (och i ökande omfattning hela världens) medelklass.

Kritiken mot den fria handeln började emellertid höras från många håll, främst från vänster och från miljörelsen. Det uppdagades att fabriker i tredje världen utnyttjade barn i sin produktion och att arbetsmiljö och villkor var helt orimliga. Civilsamhället svarade med etiska krav (Fair trade), stater ställde krav på spårbarhet och näringslivet införde CSR. Godstransporter, främst flyget men också sjöfart och lastbilar, utmålades som miljö- och klimatbovar.

Dessa friktioner påverkade dock inte handelns tillväxt det minsta. Sedan början av 1990-talet har världshandeln dubblats ungefär var fjärde år, och det gäller än idag.

Sedan 2016 har molnen på himlen dock blivit fler och mörkare. Brexit var ett hårt slag mot EU-tanken, fram till dess levde många med en positiv bild av den fria handeln på den inre marknaden. Och Donald Trump har återinfört sådant som GATT en gång bildades för att reducera och eliminera, nämligen tullar och avgifter (tariffer på svengelska). USA har en lång historia av protektionism och under hela 1800-talet var det en mycket viktig komponent i den amerikanska handelspolitiken. Även så kallade NTB:er (Non Tariff Barriers) har använts på ett sätt som på 1900-talet skulle ha benämnts "ekonomisk krigföring"; alltså till exempel handelsembargon, sanktioner, beslagtagning av gods, begränsningar av finansiella transaktioner etc. Det är just "NTB:er" som används för att straffa Ryssland för dess angrepp på grannlandet Ukraina.

Röster från höger började ifrågasätta den fria globala handeln. Populister tog sikte på "globalister" och superrika som ansågs sko sig på vanliga människor genom ägande i globala och transnationella företag. Även de globala kapitalflödena till skatteparadis – också en del av frihandeln – ifrågasattes efter Panama papers.

Det är många intressenter i kulisserna som ser på det nya läget som en möjlighet att rita om den globala maktkartan. När makretablissemang som till exempel populister, Kinas kommunistparti eller Putins nätverk svartmålar den befintliga ordningen beror det inte på att de vill rädda alla oss i fårscocken utan att de vill öka sin egen makt. Detta är inget nytt, historien är full av sådana maktskiften baserade på handelskrig. 1800-talets Opiumkrig var kulmen på det långvariga handelskrig som befäste Storbritannien som globalt imperium.

Idag pågår ett handelskrig mellan USA och Kina där motiven enligt president Trump är att behålla produktion i USA. Effekterna blir dock inte alltid de önskvärda. Kina har bestämt sig för att sluta köpa sojabönor av USA och istället köpa av Ryssland. Under 2018 ökade Rysslands handel med Kina med drygt 27 procent. Olja och gas är den största handelsvaran men Ryssland ökar nu sin export till Kina av mer komplexa produkter som lantbruksmaskiner och krigsmateriel. Det sistnämnda fick USA att gå i taket för något år sedan.

Olja, gas och petroleumprodukter utgör den enskilt största varan eller varugruppen i världshandeln. Beroende på hur man räknar utgör den upp till 10 procent av den totala världshandeln. Den aktuella krisen i Hormuz-sundet sätter därför fokus på en global megarisk som får allt för lite uppmärksamhet – fragmenteringen av de globala försörjningskedjorna – även om denna handlar om mycket mer än olja. Experter befarar att nästa steg i handelskriget är att Kina minskar köp av amerikansk olja, vilket sannolikt leder till att inköp av olja från Ryssland ökar än mer.

Den amerikanska tankesmedjan Center for Strategic and International Studies skrev i sin [Q2 update](#) i år om just riskerna med fragmenterade försörjningskedjor. Detta är en påtaglig risk som få aktörer tar med i sin riskbedömning eftersom den är så svåröverblickbar. Försörjningskedjor analyseras primärt i ett lokalt och regionalt perspektiv, men som världen utvecklats sedan 1990-talet hänger kedjorna samman från produktionsområdena i Östra Asien till butiker och monteringsanläggningar i Sverige.

Ytterst få analyserar dock de svagaste länkarna i dessa komplexa och omfattande kedjor. Skulle fragmenteringen exempelvis genom hårdför protektionism uppstå kommer vissa handelssegment att avstanna helt med konkursvågor som följd. Andra segment skulle drabbas av kraftiga prisökningar och ytterligare andra skulle drabbas av akut komponent- och reservdelsbrist. Hushållen skulle få återgå till 1960-talets konsumtionsmiljö.

Ett modernt urbaniserat välfärdssamhälle står och faller med fungerande försörjningskedjor. Skulle livsmedelsförsörjningen avbrytas kommer lagren i butiker och lager vara slut inom några dagar, max en vecka. Detta gäller i nästan alla industriländer men även i många utvecklingsländer. Därefter väntar anarki, butiksplundringar och svält. Lika känslig är den omvända kedjan, alltså av transport av sopor och avfall. 55 procent av världens befolkning bor nu i städer. Utan fungerande avfalls- och sophantering brottas dessa städer med smittor, sjukdom och i värsta fall massdöd. Det finns gott om skräckexempel till exempel [kolera-utbrottet på Haiti 2010](#).

Hela världen hänger samman i ett nätverk av handelsvägar, sjövägar och logistikstråk. [US Navy har de senaste 30 åren garanterat öppna farleder över hela klotet](#). Detta utmanas nu av i första hand Kina och Ryssland men även av Iran som i Hormuz. Hur allvarligt är hotet om störningar i försörjningskedjorna? Finns det risk att försörjningskedjorna fragmenteras och delas upp i olika handelsblock? Kommer handeln att delas upp i en västsfär och en östsfär – och kommer rent av varje sfär att regionaliseras? Kan västsfären (EU och USA) hålla sams eller kommer Trump även att införa tariffer för EU-länder? Det är för tidigt att svara på det men det ser sannerligen inte ljusst ut.

Förutom ovan nämnda utmaningar genomför Kina ett omfattande program som omfattar Belt-and-Road-Initiative, Maritime Silk Road och utökar inflytandet i Sydkinesiska sjön. Ryssland arbetar för att öppna Northern Sea Route (NSR) (på svenska den "Norra passagen"), vilken [kortar sjövägstransporter mellan Europa och Asien med 12-15 dagar](#) när Arktis inom något decennium blir isfritt som en följd av klimatförändringen. Redan 2017 genomfördes [den första transporten utan stöd av isbrytare](#) och tillväxten under 2018 var 80 procent.

Suez och Gibraltar är två geopolitiskt intressanta platser i just detta perspektiv. I juli i år beslagtogs en iransk oljetanker på väg till Syrien, en händelse som också satte spotlighten på den spansk-brittiska konflikten över Gibraltar. Vad händer med Gibraltar efter Brexit? Betänk att om Suezkanalen och/eller Gibraltarsundet stängs är vi tillbaka på Ostindiska kompaniets tid där vägen till Asien gick förbi Godahoppsudden. Idag genomförs 90 procent av alla internationella godstransporter till sjöss.

I vårt eget närområde pågår det ett energikrig i liten skala och även på vårt eget territorium. Ett exempel är LNG-terminalen i Klaipeda där amerikansk LNG (Liquified Natural Gas) levereras till Litauen och gör landet oberoende av rysk gas. I Sverige används hamnyta i Karlshamn och Slite för byggandet av ryska gasledningar där även USA är mycket skeptiska till det rysk-tyska samarbetet inom ramen för NordStream. I Lysekil ville Kina bygga en containerhamn men planerna lades på is på grund av negativ publicitet. I Fårösund var den tidigare militära hamnen på väg att hamna i kinesiska händer. Frågan är hur länge vi orkar stå emot? Italien blir till exempel nu första europeiska partner i det kinesiska logistikprojektet BRI.

I en artikel i Financial Times konstaterade säkerhetsanalytikern Elisabeth Braw om att också företag måste räkna med bli angripna av stater. Hon nämner där till exempel kvarstaden av Stena Impero i Iran och skillnaden mellan att angripas av pirater och ett lands krigsmakt. Företag som löper stor risk att angripas av stater återfinns inte sällan inom logistik och försörjning, inte minst energiförsörjning.

Slutligen en risk som är under stark tillväxt är cyberhot mot försörjningskedjorna. Ett exempel är cyberattacken mot det danska rederiet Maersk för två år sedan. Det går inte att visa att en stat låg bakom angreppet men det har spårats till Ryssland och Ukraina.

Logistik och den tillhörande infrastrukturen har strategisk betydelse – för oss och för antagonister. Om vi tittar närmare på Sverige är situationen minst sagt förskräckande:

* Vi är starkt beroende av ett fåtal container- och bulkhamnar samt järnvägar som utgör mycket smala sugrör till rikets försörjningsstråk. På senare år har vi också fått en olycklig koncentration av lagerområden (logistikparker) till ett fåtal platser i Sverige. Dessa två faktorer kräver detaljerad och komplex planering redan inför små friktioner.

* Vi har en transportindustri som är hårt utsatt för utländsk konkurrens och viktiga delar av känslig logistik som till exempel läkemedelsdistribution och sjuktransporter är utlandsägda.

* Staten i form av polis och militär har inga möjligheter att skydda transporter ("eskortering"). Om en antagonist hotar transportnäringen riskerar det att bli stopp. Hur länge beror helt på vilken typ av hot som uttalats eller hur angreppet ser ut.

- * Sverige har anmärkningsvärt låg andel inhemsk livsmedelsproduktion. Regeringens livsmedelsstrategi konstaterar att det har stor betydelse för försörjningstryggheten men beskriver inte hur utmaningen skall hanteras.
- * Försvarsberedningen säger att landet skall överleva 3 månader vid avspärning (ej fullständig) men skriver ingenting om hur eller vad det får kosta.
- * Samhällsbyggnadsföretagen har inga indikationer på ökade satsningar på trygg försörjning eller säker kritisk försörjningsinfrastruktur.
- * En parlamentarisk kommitté föreslår ökat skydd för att undvika fler situationer som de i Karlshamn och Lysekil och om inget särskilt inträffar kommer förslagen att omsättas i lagtext. Sveriges säkerhet måste överordnas självstyre.

Begreppet "logistiksäkerhet" innefattar både försörjningstrygghet och informationssäkerhet eftersom branschen blir mer och mer beroende av digitaliseringen. Försörjningstrygghet består av fungerande transportsystem och förnödenhetssystem. Staten har ett självklart ansvar för logistiksäkerhet, men det ligger också i det privata näringslivets egenintresse att ta med denna i riskbilden i en värld som blir allt oroligare.

Det är hög tid att politiken, myndigheterna, näringsliv och hushåll beaktar riskerna med förändrade strukturer och intressen i försörjningskedjor.

FREDDY JÖNSSON HANBERG är rådgivare, reservofficer och grundare av Totalförsvarsstiftelsen.
