

Leveranskedjorna drabbas hårt av ett hundratal väpnade konflikter i världen

Krig på olika håll i världen har en förödande inverkan på leveranskedjorna. De kan stoppa produktionsanläggningar, lika väl som transportrutter och basal infrastruktur. Humanitär logistik bygger på anpassningsbara leveranskedjor som kan fungera i områden med hög risk.

Företag försöker ofta omdirigera sina transporter eller finna alternativa rutter bort från konfliktområden för att upprätthålla smidiga operationer, men dessa omställningar kan ofta leda till ökade kostnader eller förseningar. Emellertid kan alla leveranskedjor inte undvika konfliktområden. En del av dem såsom leveranskedjorna för humanitär hjälp måste gå rakt in i miljöer som ofta är farliga. För både kommersiella och humanitära operationer kan krig orsaka logistiska komplikationer, skador på tillgångar och en ökad risk för organisationens egen personal, lika väl som för deras leverantörer och kunder inne i eller i närheten av konfliktområdena. Då mer än 110 väpnade konflikter pågår runt om i världen (Geneva academy, 2024) och leveranskedjorna är globala kommer kriget att fortsätta drabba dem.

Nyligen har det allmänna medvetandet

Sarah Schiffing

är biträdande direktör för Humlog-institutet och forskardoktor i logistik och samhällsansvar vid Hanken.



om hur bräckliga de globala leveranskedjorna kan vara ökat av att många konsumenter upplevt effekterna av avbrott i dem, i första hand under covid-19-pandemin (Moosavi et al., 2022). Till en början tömdes hyllorna på pasta och toalettpapper i många supermarketer runt om i världen, och leveranser av allt från byggmaterial till high tech-produkter drabbades av förseningar och avbrott under lång tid. Konsekvenserna av nedläggningar och stängda gränser, och en ökning av konsumentefterfrågan kändes av längs leveranskedjorna.

Humanitär hjälp i Ukraina.
En kvinna i byn Liptyy i
Charkiv-regionen har fått
en matlåda genom Förenta
nationernas livsmedels-
program. Foto: Lehtikuva/
AFP/Sergey Bobok



Nu har krig, särskilt i Ukraina och runt Röda havet klippt av leveranskedjorna än en gång, dock på andra sätt. Konflikten i Ukraina fäste global uppmärksamhet vid försörjningen av energi och jordbruksprodukter (Schiffing och Valantasis Kanellos, 2022). Spänningar runt Röda havet har lagt en kritisk propp för de maritima transportererna kring Suezkanalen (Notteboom et al., 2024).

Kriget i Ukraina illustrerar vilka störningar väpnade konflikter kan orsaka på utbudssidan (Srai et al., 2023). Fabriker och anläggningar för jordbruksproduktion förstörs eller är tvungna att upphöra med eller inskränka verksamheten till följd av farlig omgivning, eller brist på tillgänglig arbetskraft, eller insatsvaror och råmaterial. Den viktigaste delen av Ukrainas export såsom spannmål, solrosolja och metaller råkar ut för stora utmaningar i produktionen likaväl som i distributionen (Ahn et al., 2023). Infrastruktur som järnväg och hamnar, avgörande för att exportera dessa nyttigheter, utgör ett mål för attacker så att transportkedjorna klipps av. Vad som produceras i Ukraina kan med svårigheter föras ut ur landet. För att möta en global livsmedelskris, särskilt i några av världens fattigaste länder, krävs det spannmål från Ukraina. Svartahavsinitiativet mäklades av Förenta nationerna och Turkiet för att göra spannmålsexport sjövägen möjlig (Förenta nationerna, 2022). Inverkan på tillgången till och priserna på livsmedel globalt är bara ett exempel på dominoeffekter som innebär att en konflikt i en del av världen har vidsträckta globala konsekvenser.

Sanktioner påverkar import och export

Sanktionerna mot Ryssland som infördes som respons mot kriget i Ukraina tvingade

många företag att ompröva sina leveranskedjor. Många avslutade sin verksamhet i Ryssland med ett medieuppbud som prickade företag som inte gjorde det (Chief executive leadership institute, 2024). Sanktionernas inverkan på företag från länder som utsatts för dem har ifrågasatts (Gaur et al., 2023), men det går inte att förneka att de påverkar leveranskedjorna, till exempel inom finansiella flöden så att det blir svårt för företag att göra eller ta emot betalningar (Prokopenko, 2024). Sanktioner påverkar både import och export. År 2023 var det bara 100 finska företag som fortfarande exporterade till Ryssland, en minskning från över 2 000 år 2019 (Simola, 2024).

År 2021 kom 12 procent av den totala varuimporten från Ryssland. I slutet av 2023 var andelen nere i 2 procent och den inskränkte sig till endast 21 finländska företag med behov av mycket specifika industriella insatsvaror såsom nickelmatt och ammoniak (Simola, 2024). En begränsning eller eliminering av import från Ryssland har på ett signifikant sätt förändrat leveranskedjorna i Europa och blottat krigets inverkan långt bortom Ukrainas gränser.

Flaskhalsar för global sjöfart

En konflikt som kan se ut som att den befinner sig ännu längre bort från europeisk business äger rum i Jemen. Emellertid har huthi-trupperna hotat sjöfarten i Röda havet och det har lett till att ett krig som pågått i ett årtionde fått relevans för global affärsverksamhet (Schiffing och Tickle, 2024). Röda havet, som leder till Suezkanalen, är en av de största flaskhalsarna för den globala sjöfarten och det påverkar de flesta leveranskedjor mellan Asien och Europa. Medan en del trafik fortsätter att röra sig genom Röda havet tar många fartyg den långa vägen runt Afrika, vilket lägger

2000

finländska företag exporterade varor till Ryssland 2019. År 2023 hade antalet företag gått ner till 100.

12

procent av Finlands totala varuimport kom från Ryssland år 2021. I slutet av 2023 var andelen nere i 2 procent.

till en eller två veckor i färdtid och omkring en miljon amerikanska dollar i kostnader (Saul och Baertlein, 2024).

Följaktligen steg containerpriserna på denna nyckelrutt kraftigt. Störningen har redan pågått i över ett år och kommer sannolikt att fortsätta. Det är inte oförutsett. Suezkanalen var stängd på grund av krig från 1967 till 1975 (Feyrer, 2021). De globala leveranskedjorna var på den tiden trots allt mindre viktiga för världsekonomin. År 1976 passerade cirka 187 miljoner ton gods genom Suezkanalen; år 2019 hade denna siffra stigit till 1 207 miljoner ton (Placek, 2022).

Beroende av stabil geopolitik

Suezkanalen är inte den enda maritima flaskhalsen som kan vara utsatt för störningar som orsakas av konflikter (Schiffing och Trickle, 2024). Åtminstone 20 procent av de globala olje- och gastransportererna skeppas genom Hormuzsundet mellan Oman och Iran (US Energy information administration, 2023). Varje blockad eller konflikt i det området kunde leda till att energipriserna ytterligare höjs. På samma sätt är Malaccasundet en strategisk, ekonomiskt och poli-

tiskt ytterst betydelsefull och kritisk passage som binder ihop Indiska oceanen och Stilla havet, och genom den löper omkring 60 procent av den globala handeln sjövägen (Pitakdumrongkit, 2023).

Varje kris i Sydkinesiska havet kunde drabba transporter genom detta område och ha allvarliga konsekvenser för många organisationers leveranskedjor jorden runt. De globala leveranskedjorna, som så mycket av det moderna livet bygger på, är beroende av stabil geopolitik för att fungera effektivt.

Geopolitiska störningar drabbar leveranskedjorna på många olika sätt. Till exempel påverkar de tillverkningsindustrins beslut om var produktionen förläggs (Moradlou et al., 2021). Företag är benägna att reducera sina leverantörsbaser i länder som är utsatta för stegrade politiska spänningar i en process som kallas *friendshoring*. Det stärker ekonomiska band med länder som delar likadana värden medan det minskar förbindelserna med länder som inte gör det (Charpin och Cousineau, 2024). Sådana åtgärder vidtas för att öka resiliensen men de har ett pris. Tillverkning på flera olika ställen eller anskaffningar från nya leverantörer kan leda till högre operativa kostnader, vilket kan överföras på konsumenterna i form av högre priser. Då företag strävar efter att minska beroendet av riskfyllda regioner finns det ofta en avvägning mellan resiliens i leveranskedjorna och kostnadseffektivitet.

Humanitär logistik i konfliktområden

Som tidigare nämnts är Ukraina en av de största globala leverantörerna av baslivsmedel som vete, solrosolja och korn, men både produktion och transport har blivit allvarligt upprivna till följd av kriget. Spannmålsproduktionen i Ukraina gick ner med 29 procent åren 2022–2023 (Europeiska rådet, 2024). Det har resulterat i knapphet

och prisstegringar i länder som är beroende av spannmålsimport från Ukraina. Då cirka 92 procent av vetet från Ukraina före kriget gick till fattigare länder i Asien och Afrika har det varit ett slag mot marknader som svåriligen har råd med dyrare import från annat håll (Europeiska rådet, 2024). Medan de globala vetepriiserna relativt snabbt stabiliserade sig till följd av internationellt samarbete (Kuhla et al., 2024), bidrog kriget i Ukraina alltjämt till en global hungersnöd enligt World Food Programme (Bryant, 2023). Sålunda hade ett krig genom leveranskedjorna en kedjeeffekt långt utanför dess gränser.

Det finns dock leveranskedjor som opererar mitt inne i konfliktområdena. Humanitär logistik har att göra med att leverera livsupprätthållande bistånd till dem som drabbats av konflikter och andra katastrofer såsom jordbävningar, översvämningar eller hungersnöd. Artiklar som vanligtvis levereras inkluderar mat, medicinska förnödenheter och skyddsutrustning. Medan många kommersiella leveranskedjor för att undvika risker gör sitt bästa för att minimera sin utsatthet för konfliktområden, möter den humanitära logistiken utmaningar som operationer i krigsdrabbade områden för med sig, från att bli attackerade till att hantera skadad infrastruktur. Dessa leveranskedjor bidrar till att rädda liv och livsuppehälle. Då uppskattningsvis en av sju människor i världen varit utsatt för konflikter 2024 (Acled conflict index, 2024) finns det stor efterfrågan på den humanitära logistikens arbete i konfliktområden.

Många undersökningar av humanitär logistik fokuserar på respons på naturkatastrofer även om konflikter ger upphov till avsevärda humanitära behov. År 2023 registrerade Förenta nationerna mer än 33 000 civila dödsoffer i väpnade konflikter, bland

92

procent av vetet som odlades i Ukraina före kriget gick till fattigare länder i Asien och Afrika. När spannmålsproduktionen gick ner på grund av kriget bidrog detta till en global hungersnöd.

dem den vidsträckta konflikten i Sudan och kriget mellan Israel och Gaza, med ett stort antal civila dödsoffer (Humanitarian action, 2023). Några av de mest omfattande och komplexa humanitära operationerna äger rum i konfliktområden, och de kräver sammanhängande och koordinerade insatser för att kunna leverera bistånd. Logistikerna i dessa operationer avviker på ett signifikant sätt från kommersiella leveranskedjor, då de ofta involverar orientering i säkerhetsrisker, tillgång till förhandlingar med stridande parter och säkerställande av att förnödenheterna når utsatta befolkningar trots pågående fientligheter.

Bistånd ges i form av kontanter

Humanitära organisationer övergår i allt högre grad från att leverera varor till nödställda människor till att ge kontantbaserad hjälp, vilket gör det möjligt för mottagarna att införskaffa varor lokalt och ta sina egna beslut om vad de behöver och vill ha (Heaslip et al., 2018). Detta tillvägagångssätt stödjer lokala ekonomier och det kan vara effektivare, men för att fungera på ett ändamålsenligt sätt måste det finnas en fungerande marknad för de efterfrågade varorna inom området, likaväl som det måste finnas ett säkert sätt att överföra och använda pengar, kort eller voucher. Detta

kan vara svårt i krigsdrabbade områden där bankerna kan vara stängda, marknaderna oåtkomliga och de kommersiella leveranskedjorna avbrutna. Kontantbaserade biståndsprogram måste också utformas på ett konfliktsensitivt sätt för att undvika ökade sociala spänningar mellan olika grupper i ett redan bräckligt område (Tschunkert och Vogel, 2023).

Under de tidiga stadierna av kriget i Ukraina inspirerades många människor till att samla in donationer till de drabbade. Samlingslokaler, sportklubbar och andra samlade ihop ett övermått av användbara förnödenheter från mat till kläder, såväl som tandkräm, smärtstillande medel, filtar och många andra ting. Mycket av detta initiala inflöde av oombedda donationer samlades till slut längs gränserna till Ukrainas västra grannar, så att de överhopade dem som kämpade för att ta emot ett stort antal flyktingar (Piotrowicz och Schiffing, 2022).

Detta problem med att ta emot artiklar som alla inte behöver, eller som levereras till fel ställen, i fel mängd etcetera, är utbrett inom många humanitära insatser, speciellt sådana som får stor uppmärksamhet i medier. Olyckligtvis kan dessa varor spärra logistisk infrastruktur och hindra behövliga förnödenheter från att nå sitt mål. Mycket av de oombedda artiklarna slutar som avfall, som förhoppningsvis återvinns, men i många fall bränns de. I stället för internationell frakt av varor är det ofta billigare och mer ändamålsenligt att köpa dem lokalt eller i grannländer. Därför uppmantrar humanitära organisationer människor att donera pengar hellre än varor (Center for international disaster information).

Kamp för att kontrollera resurser

Kriget i Gaza åskådliggör problem kring tillgänglighet som den humanitära logisti-

ken stöter på i många krigszoner. Med det strängt kontrollerade tillträdet till området använder Israel effektivt en belägrings-taktik. Även om det kan låta medeltida med belägringar är de fortfarande en högst effektiv taktik för att bryta leveranskedjor och orsaka brist på basförnödenheter såsom mat, vatten och läkemedel (McCormack och Gilbert, 2022).

En krigsstrategi där man medvetet an-sätter leveranskedjorna visar att konflikter inte bara utkämpas på slagfältet utan också genom att kontrollera resurserna. Restriktionerna av transporter till Gaza har på ett allvarligt sätt hindrat de humanitära insatserna. Även om det funnits försök till att leverera förnödenheter luft- och sjövägen är det relativt små mängder som kommit fram, och den huvudsakliga transportleden förblir vägtransporter med långtradare som når Gaza genom ett litet antal gräns-övergångar (Schiffing och Stavropoulou, 2024).

Otillräckligt underbyggda insatser

Krigen i Ukraina och Gaza hör för tillfället till de mest synliga. De dominerar rubriker och lockar till sig en betydande mängd internationellt bistånd, vilket ger en bas för de humanitära leveranskedjorna. Det finns emellertid någon grad av konflikt i femtio olika länder, bland dem Myanmar, Syrien och Sudan (Acled conflict index, 2024). De flesta planer på humanitära insatser är dock otillräckligt finansierade. I Ukrainas fall har insatsen täckning till 56 procent men i Myanmar fall endast till 29 procent (Humanitarian action, 2023). Denna skillnad betyder att vitala leveranskedjor för mat, medicin och andra basförnödenheter ofta kringskärs eller är otillräckliga.

Leveranskedjor utformas traditionellt för att vara verkningsfulla och kostnadseffek-

tiva. Krig bryter emellertid dessa ideal och tvingar leveranskedjorna att anpassa sig till geopolitiska realiteter.

Krig har länge utkämpats för tillgången till resurser och handelsrutten, och i en tid då leveranskedjorna är globala ökar deras sårbarhet för den här typen av konflikter. Från utvinning av resurser till leverans av humanitärt bistånd till nödställda, formas leveranskedjorna av kriget. Medan militär logistik är ett eget område för forskning och praktik, är krigets inverkan på leveranskedjorna mycket mer omfattande. Leveranskedjornas utsatthet för geopolitiska risker kan utmana konventionellt fokus på optimering och effektivitet, och framkalla behov av mer resilienta, anpassningsbara leveranskedjor som kan fungera i osäkra områden med hög risk.

Översättning från engelska: **Mikael Kosk**

REFERENSER

- Aced Conflict Index (2024). *Ranking violent conflict levels across the world*. Accessed on 13.11.2024 at <https://acleddata.com/conflict-index/>
- Ahn, S., Kim, D., & Steinbach, S. (2023). The impact of the Russian invasion of Ukraine on grain and oilseed trade. *Agribusiness*, 39(1), 291-299.
- Bryant, E. (2023). War in Ukraine: How a humanitarian tragedy fed a global hunger crisis. *World Food Programme*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.wfp.org/stories/war-ukraine-how-humanitarian-tragedy-fed-global-hunger-crisis>
- Center for International Disaster Information (n.d.) *Why is cash best?* Accessed on 13.11.2024 at <https://cidi.usaid.gov/bhacidi>
- Charpin, R., & Cousineau, M. (2024). Friend-shoring: how geopolitical tensions affect foreign sourcing, supply base complexity, and sub-tier supplier sharing. *International Journal of Operations & Production Management*. Ahead of print.
- Chief Executive Leadership Institute (2024). *Over 1,000 Companies Have Curtailed Operations in Russia—But Some Remain*. Accessed on 13.11.2024 at <https://som.yale.edu/story/2022/over-1000-companies-have-curtailed-operations-russia-some-remain>
- Feyrer, J. (2021). Distance, trade, and income—The 1967 to 1975 closing of the Suez Canal as a natural experiment. *Journal of Development Economics*, 153, 102708.
- Gaur, A., Settles, A., & Vääätänen, J. (2023). Do economic sanctions work? Evidence from the Russia-Ukraine conflict. *Journal of Management Studies*, 60(6), 1391-1414.
- Geneva Academy (2024). *Today's armed conflicts*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.geneva-academy.ch/galleries/today-s-armed-conflicts>
- Heaslip, G., Kovács, G., & Haavisto, I. (2018). Cash-based response in relief: the impact for humanitarian logistics. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 8(1), 87-106.
- Humanitarian Action (2023). *Global Humanitarian Overview 2024*. Accessed on 13.11.2024 at <https://humanitarianaction.info/document/global-humanitarian-overview-2024>
- Kuhla, K., Puma, M. J., & Otto, C. (2024). International cooperation was key to stabilize wheat prices after the Russian Invasion of Ukraine. *Communications Earth & Environment*, 5(1), 481.
- McCormack, K., & Gilbert, E. (2022). The geopolitics of militarism and humanitarianism. *Progress in Human Geography*, 46(1), 179-197.
- Moradlou, H., Reefke, H., Skipworth, H., & Roscoe, S. (2021). Geopolitical disruptions and the manufacturing location decision in multinational company supply chains: a Delphi study on Brexit. *International Journal of Operations & Production Management*, 41(2), 102-130.

- Moosavi, J., Fathollahi-Fard, A. M., & Dulebenets, M. A. (2022). Supply chain disruption during the Covid-19 pandemic: Recognizing potential disruption management strategies. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 75, 102983.
- Notteboom, T., Haralambides, H., & Cullinane, K. (2024). The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains. *Maritime Economics & Logistics*, 26(1), 1-20.
- Piotrowicz, W. & Schiffling, S. (2022). Ukraine crisis: why you should donate money rather than supplies. *The Conversation*. Accessed on 13.11.2024 at <https://theconversation.com/ukraine-crisis-why-you-should-donate-money-rather-than-supplies-178245>
- Pitakdumrongkit, K. (2023). Geoeconomic Crossroads: The Strait of Malacca's Impact on Regional Trade. *The National Bureau of Asian Research*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade/>
- Placek, M. (2022). Traffic of goods in the Suez Canal 1976-2019. *Statista*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.statista.com/statistics/1255480/traffic-of-goods-in-the-suez-canal-annually/>
- Prokopenko, A. (2024). *How the Latest Sanctions Will Impact Russia—and the World*. Accessed on 13.11.2024 at <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/06/finance-sanctions-russia-currency?lang=en>
- Saul, J. & Baertlein, L. (2024). *Container rates soar on concerns of prolonged Red Sea disruption, inflation*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.reuters.com/world/middle-east/container-rates-soar-concerns-prolonged-red-sea-disruption-2024-01-12/>
- Schiffling S. & Stavropoulou, F. (2024). Joe Biden's plan to build a pier to get aid into Gaza isn't enough – here are six issues needed for an effective aid strategy. *The Conversation*. Accessed on 13.11.2024 at <https://theconversation.com/joe-bidens-plan-to-build-a-pier-to-get-aid-into-gaza-isnt-enough-here-are-six-issues-needed-for-an-effective-aid-strategy-225369>
- Schiffling, S. & Tickle, M. (2024). Red Sea crisis: Suez Canal is not the only 'choke point' that threatens to disrupt global supply chains. *The Conversation*. Accessed on 13.11.2024 at <https://theconversation.com/red-sea-crisis-suez-canal-is-not-the-only-choke-point-that-threatens-to-disrupt-global-supply-chains-221144>
- Schiffling, S., & Valantasis Kanellos, N. (2022). Five essential commodities that will be hit by war in Ukraine. *The Conversation*. Accessed on 13.11.2024 at <https://theconversation.com/five-essential-commodities-that-will-be-hit-by-war-in-ukraine-177845>
- Simola, H. (2024). *The collapse of trade with Russia has had a limited effect on Finnish manufacturing*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.bofbulletin.fi/en/2024/3/the-collapse-of-trade-with-russia-has-had-a-limited-effect-on-finnish-manufacturing/>
- Srai, J. S., Graham, G., Van Hoek, R., Joglekar, N., & Lorentz, H. (2023). Impact pathways: unhooking supply chains from conflict zones—reconfiguration and fragmentation lessons from the Ukraine–Russia war. *International Journal of Operations & Production Management*, 43(13), 289-301.
- Tschunkert, K., & Vogel, B. (2023). Humanitarian cash assistance: risks and opportunities for local peace. *Development in Practice*, 33(5), 560-571.
- United Nations (2022). *The Black Sea Grain Initiative: What it is, and why it's important for the world*. Accessed on 13.11.2024 at <https://news.un.org/en/story/2022/09/1126811>
- US Energy Information Administration (2023). *The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint*. Accessed on 13.11.2024 at <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002>