



ANALYS

Stängningen av Hormuzsundet

Effekter på Sveriges handel

september 2026

Sammanfattning

Syftet med denna analys är att beskriva hur stängningen av Hormuzsundet påverkar Sveriges handel. Analysen omfattar Sveriges handelsrelationer med Golfregionen och undersöker även hur handeln påverkas genom globala värdekedjor och störningar i transporter. En slutsats är att Sveriges exponering mot krisen uppstår även vid begränsad direktimport från Golfregionen. Svenska företag är beroende av exempelvis kemikalier, petrokemiska varor, industrigaser, aluminium och gödselmedel med ursprung i regionen.

Analysen ger förslag på möjliga handelspolitiska åtgärder som kan vidtas om störningarna för sjötrafiken genom Hormuzsundet kvarstår. Det kan till exempel handla om att upprätta transportkorridorer, använda strategiska reserver, främja substitution och underlätta diversifiering. Avslutningsvis lyfter vi fram lärdomar som vi redan idag kan dra av stängningen av Hormuzsundet.

Innehåll

Sammanfattning	2
1 Stängningen av Hormuzsundet och dess betydelse för världshandeln	4
2 Sveriges handelsrelationer med Golfregionen	5
3 Effekter via globala värdekedjor	6
3.1 EU:s handelsrelationer med Golfregionen	6
3.2 Golfregionens export till världsmarknaden	8
4 Transportstörningar och dess effekter	10
5 Möjliga handelspolitiska åtgärder	12
5.1 Upprätta transportkorridorer	12
5.2 Utnyttja strategiska reserver fokuserat och tidsbegränsat	12
5.3 Främja substitution	13
5.4 Möjliggöra diversifiering	13
6 Slutsatser och lärdomar	15
Källor	17

Utreddare: Alexander Dannerhäll och Hannes Lenk, Kommerskollegium
 Kristina Olofsson, Emma From, Kim Larsson och Pernilla Trägårdh
 har bidragit i arbetet.

1 Stängningen av Hormuzsundet och dess betydelse för världshandeln

Sedan USA:s och Israels attacker mot Iran den 28 februari har Hormuzsundet i princip varit stängt och fartyg har hindrats från att passera sundet. Den 17 juni meddelade USA och Iran att en avsiktsförklaring om fred har uppnåtts. Under den efterföljande 60-dagarsperioden, som avsattes för fredsförhandlingar, ökade antalet fartygspassager genom Hormuzsundet. Konflikten intensifierades dock åter i mitten av juli, varefter sjötrafiken föll tillbaka till under 10 procent av normala nivåer. Tidsfristen för freds-förhandlingarna löpte ut den 17 augusti utan att parterna nådde någon överenskommelse.

Stängningen av Hormuzsundet har vållat stora problem för världshandeln. Sundet utgör en av världens viktigaste maritima transportleder och är av central betydelse för den globala handeln. Sundet förbinder Persiska viken med Indiska oceanen och fungerar som den huvudsakliga exportvägen för flera av världens största producenter av råolja, naturgas och petrokemiska produkter. Gulfregionens¹ export omfattar också raffinerade produkter såsom diesel och flygbränsle. Stängningen av Hormuzsundet har liknats vid oljeembargot år 1973 som påverkade omkring 7 procent av den globala oljekonsumtionen. International Energy Agency (IEA, 2026) beskriver det som den mest omfattande störningen av den globala oljemarknaden.

Den säkerhetspolitiska utvecklingen i Mellanöstern har aktualiserat frågan om vilka ekonomiska och handelspolitiska konsekvenser en begränsning eller stängning av Hormuzsundet kan få för Sverige. Den mest omedelbara effekten av stängningen av Hormuzsundet har varit stigande priser på olja, gas och raffinerade oljeprodukter. Överlag påverkar stigande energipriser företags kostnader för el, bränslen, transporter, och motorolja vilket påverkar industrins kostnadsläge, konkurrenskraft och kan även dämpa långsiktiga investeringsbeslut, särskilt eftersom europeiska energipriser redan är högre än hos flera huvudkonkurrenter (COM2025 72 final). Högre energikostnader ger dessutom lägre konsumtionsutrymme för hushållen (Konjunkturinstitutet, 2026).

Utöver energiprodukter passerar ett brett spektrum av råvaror och insatsvaror genom sundet, däribland kvävegödsel, kemikalier, plastmaterial, aluminium och industrigaser som är viktiga för svenska företag (se tabell 1). För Sverige kan negativa effekter uppstå genom såväl direktimport från Gulfregionen, som genom EU:s inre marknad eller genom produktionsstörningar i tredje land. Ur ett handelsperspektiv är det därför otillräckligt att analysera konsekvenserna av en stängning av Hormuzsundet endast utifrån direkta handelsflöden. Minst lika viktigt är att identifiera vilka indirekta effekter som finns genom europeiska och globala värdekedjor.

Syftet med denna analys är att beskriva några av konsekvenserna för Sveriges utrikes-handel som följer av en utdragen kris i Hormuzsundet samt de effekter som störningarna i sundet medför. Vi fokuserar särskilt på indirekta effekter och transportstörningar. Konsekvenser av indirekta beroenden har tidigare studerats på europeisk nivå (Hinz, 2026) men inte med särskilt fokus på Sverige. En bedömning av direkta effekter på energipriser ligger utanför analysens ram.

¹ Förenade Arabemiraten, Saudiarabien, Qatar, Kuwait, Oman, Iran, Irak och Bahrain.

2 Sveriges handelsrelationer med Gulfregionen

Sveriges direkta varuhandel med Gulfregionen är på aggregerad nivå relativt begränsad i förhållande till Sveriges totala varuhandel, även om regionen är en viktig marknad för vissa svenska exportvaror och därmed för specifika företag med stor exponering mot regionen.

Under 2025 uppgick värdet av **Sveriges import från Gulfregionen** till 5,9 miljarder kronor, vilket motsvarade 0,3 procent av Sveriges totala varuimport (tabell 1). Importen domineras av energirelaterade produkter men omfattar även petrokemiska råvaror, plastmaterial och metaller. För vissa enskilda produkter står Gulfregionen för en betydande andel av Sveriges import i kombination med att regionen har en viktig roll i världshandeln med varan. Under 2025 stod Gulfregionen för 63 procent av Sveriges import av plastråvaran propenpolymerer och 26 procent av importen av flygbränsle.

Tabell 1. Sveriges varuhandel med länder runt Persiska viken under 2025

Land	Importvärde 2025 (miljoner SEK)	Land	Exportvärde 2025 (miljoner SEK)
Saudiarabien	2 317	För. Arabemiraten	17 080
Qatar	1 242	Saudiarabien	12 160
För. Arabemiraten	702	Qatar	3 079
Irak	639	Oman	1 777
Kuwait	547	Irak	1 433
Oman	367	Kuwait	777
Iran	143	Bahrain	542
Bahrain	4	Iran	88
Summa	5 961	Summa	36 936
Andel av total svensk varuimport	0,3 %	Andel av total svensk varuexport	1,8 %

Källa: SCB

Sveriges export till Gulfregionen är betydligt större än importen från regionen, men utgör ändå en relativt liten del av Sveriges totala export. Under 2025 uppgick exportvärdet till Gulfregionen till 36,9 miljarder kronor, motsvarande 1,8 procent av den totala svenska varuexporten. Exporten är främst koncentrerad till Förenade Arabemiraten och Saudiarabien och omfattar ett brett spektrum av industrivaror, däribland järnmalm, motorfordon, läkemedel, pappersvaror och verkstadsprodukter. Särskilt viktigt att notera i detta sammanhang är att Saudiarabien var den näst största exportmarknaden för svensk sintrad järnmalm under 2025.

3 Effekter via globala värdekedjor

Den bilaterala handelsstatistiken ger endast en begränsad bild av Sveriges exponering mot Gulfregionen. Svensk ekonomi är nära integrerad med EU:s inre marknad och globala värdekedjor, vilket innebär att EU:s import av varor från regionen liksom regionens export till världsmarknaden också kan få en påverkan på Sverige.

3.1 EU:s handelsrelationer med Gulfregionen

Störningar i Gulfregionens export kan påverka Sverige även när handeln inte sker direkt mellan ett företag i Sverige och ett företag baserat i regionen. En del av Sveriges exponering uppstår genom import av varor som kommer in till EU:s inre marknad genom ett annat medlemsland, genom vidareförädling eller genom produktion av insatsvaror inom EU. Råvaror från Gulfregionen kan exempelvis importeras till EU genom hamnar i Nederländerna, Belgien eller Tyskland och användas i raffinaderier, petrokemiska anläggningar eller annan tillverkningsindustri innan de säljs vidare till svenska företag.

Under 2025 var EU Gulfregionens tredje största exportmarknad, med ett exportvärde på omkring 496 miljarder kronor. EU:s import dominerades av energivaror såsom råolja, petroleumprodukter, petroleumgaser och petrokemiska råvaror, men omfattade även viktiga industriella insatsvaror, däribland nafta, polyeten, polypropen, aluminium, helium, mineralgödsel och ammoniak. Dessa produkter används i värdekedjor inom bland annat kemi-, läkemedels-, fordons-, förpacknings-, elektronik- och försvarsindustrin.

Ytterligare exponering uppstår genom Sveriges och EU:s import av råvaror och insatsvaror från tredje land. Många asiatiska ekonomier är beroende av råolja, naturgas och petrokemiska råvaror från Gulfregionen för sin industriproduktion. Minskad tillgång eller högre priser påverkar därmed inte enbart deras energiförsörjning, utan även produktionen av exempelvis kemikalier, plaster, gödselmedel och andra industrivaror som sedan exporteras till EU. Störningar i Gulfregionen kan på så sätt föras vidare genom flera produktionsled innan de når svenska företag och konsumenter (se tabell 2).

Ett exempel på detta är värdekedjan för petrokemiska produkter. Eten-, propen- och andra olefinpolymerer är viktiga insatsvaror i ett stort antal industriella värdekedjor. Etenpolymerer, framför allt polyeten, används bland annat i förpackningsfilm, flaskor och behållare, rör, kabelisolering, byggmaterial samt komponenter till fordons- och medicinteknisk industri. Propenpolymerer, främst polypropen, används i bland annat förpackningar, fordonskomponenter, textilier, medicintekniska produkter och andra formgjutna industrikomponenter. Andra olefinpolymerer används exempelvis i specialplaster, elastomerer, lim, beläggningar och andra tekniska material.

Tabell 2. Golfregionens betydelse för handel med vissa varor med EU och Sverige under 2025, urval av varugrupper

Varu-kod	Varubeskrivning	Gulfregionens andel av Sveriges import	Gulfregionens andel av EU:s import från tredjeland	Tre största exportörerna till Sverige	Gulfregionens andel av global export	Tre största importörerna från Gulfregionen	Tre största exportörerna globalt
Polymerer							
3901	Etenpolymerer	12,0%	6,3%	Norge USA UK	23,3 %	Kina, Indien, Turkiet	Gulfregionen, USA, Belgien
3902	Propenpolymerer och andra olefinpolymerer	63,1%	4,8%	Saudiarabien Sydkorea UK	16,6 %	Turkiet, Indien, Egypten	Gulfregionen, Belgien, Sydkorea
4002	Syntetgummi (huvudgrupp)	1,0%	1,9%	USA Sydkorea UK	2,7 %	Kina, Indien, Belgien	Thailand, Sydkorea, USA
400211	SBR-latex (styren-butadiengummilatex)	0,0%	0,0%	Norge UK Japan	3,4 %	Egypten, Jordanien, Turkiet	Tyskland, Japan, USA
Gödsel och insatsvaror till gödsel							
2814	Ammoniak	8,8%	1,4%	Algeriet Egypten Förenade Arabemiraten	28,4 %	Indien, Sydkorea, Turkiet	Gulfregionen, Kanada, Algeriet
3102	Kvävegödselmedel	0,0%	0,7%	Norge USA UK	22,8 %	Indien, Turkiet, Australien	Gulfregionen, Ryssland, Kina
Aluminium och insatsvaror av aluminium							
7601	Aluminium i obearbetad form	0,0%	10,3%	Norge, Island, UK	18,4 %	USA, Turkiet, Japan	Gulfregionen, Ryssland, Nederländerna
7602	Avfall och skrot av aluminium	6,6%	1,2%	Norge Malaysia Oman	6,8 %	Indien, Sydkorea, Kina	USA, Tyskland, Gulfregionen
7603	Pulver och fjäll av aluminium	0,0%	4,0%	UK USA Kina	5,0 %	Indien, Sydafrika, Tyskland	Tyskland, USA, Österrike
7605	Tråd av aluminium	12,7%	8,1%	Norge Mocambique Oman	17,0 %	USA, Algeriet, Marocko	Gulfregionen, Kanada, Indien

Källa: Kommerskollegiums beräkningar utifrån SCB och Eurostat.

Not: Svensk statistik gäller import från länder utanför EU (ursprungsland). Notera att beskrivningarna av varukoder enligt KN är förkortade. Urvalet utgör exempel på varugrupper som inte är rena energiprodukter vars pris eller tillgång kan påverkas av störningar i Hormuzsundet.

3.2 Gulfregionens export till världsmarknaden

Kommerskollegium har analyserat ett urval av insatsvaror och råvaror för vilka Gulfregionen är en viktig leverantör globalt och som kan få brist vid störningar i utrikeshandeln. För flera av dessa varor, som exempelvis gödsel och insatsvaror till gödsel, har Sverige ett importberoende som sammanfaller med hög koncentration på den globala marknaden och stora marknadsandelar för Gulfregionen. Det innebär att störningar i regionen kan påverka både tillgången och priserna på den globala marknaden. En störning uppstår således inte endast på grund av brist på Sveriges huvudsakliga importmarknader. Minskad produktion eller export från Gulfregionen kan också förändra de globala handelsflödena. När fler importörer söker alternativa leverantörer ökar konkurrensen om tillgängliga volymer, vilket kan omdirigera handelsflöden, begränsa tillgången och driva upp priserna även på marknader som normalt sett inte är beroende av leveranser från Gulfregionen.

Sverige påverkas också indirekt av priseffekter som uppstår på de globala marknaderna när regionen får svårt att exportera viktiga insatsvaror. Högre globala energipriser betyder en kostnadsökning för industrin i energiimporterande länder vilket leder till höjda produktionskostnaderna för bland annat gödselmedels- och petrokemiindustrin samt andra sektorer som är beroende av energiintensiva insatsvaror (Adrian, 2026; World Bank, 2026). I Kommerskollegiums (2026a) lägesbild inom det civila försvaret konstaterades bland annat att svenska lantbrukares behov av gödsel inför vår- och sommarsådden i stort sett redan var säkrad när Hormuzsundet stängdes. En utdragen kris i Hormuzsundet riskerar att höga priser på kvävegödsel består, vilket kan öka svenska lantbrukares kostnader och lönsamhet. En störning i Hormuzsundet behöver således inte medföra ett direkt avbrott i svensk import för att få konsekvenser för svensk ekonomi. Effekterna kan i stället överföras genom högre priser och produktionskostnader i flera led av europeiska och globala värdekedjor, medan fysisk brist framför allt riskerar att uppstå för produkter där alternativa leverantörer och produktionskapacitet är begränsade.

Utöver marknadsmässig anpassning till förändrat utbud på världsmarknaden finns även exempel på politiska ingrepp som påverkar världsmarknadspriset på vissa varor. Erfarenheter från pandemin och kriget i Ukraina visar att vissa länder använder sig av exportrestriktioner i krissituationer för att bland annat tillgodose inhemska behov (Kommerskollegium, 2022). Både Kina och Ryssland införde tillfälliga exportrestriktioner för kvävegödsel under mars 2026 vilket bidrog till att tillgången till kvävegödsel minskade globalt.

Tabell 2 visar också att Gulfregionen är en stor exportör av polymerer till världsmarknaden och Sverige importerar en betydande del av dessa polymerer. Polymerer befinner sig flera led nedströms från olje- och gasproduktionen. Råolja och naturgas förädlas till bland annat nafta, etan och gasol (liquefied petroleum gas, LPG), som vidareförädlas till olefiner såsom eten och propen och därefter till polymerer. Störningar i Gulfregionens produktion och export kan därför spridas vidare genom globala värdekedjor. Svensk industri påverkas både direkt, genom import av polymerer från Gulfregionen, och indirekt, genom import från EU-länder och

tredje länder vars produktion är beroende av de råvaror som Gulfregionen exporterar i stor omfattning. Kina är till exempel bland de största importörerna av polymerer från Gulfregionen och utgör samtidigt en av de största exportörerna av plastprodukter till Sverige. Störningar i tillgången till polymerer kan därmed påverka pris och tillgång på kinesiska plastprodukter som Sverige importerar. Sveriges faktiska exponering mot Gulfregionen kan därmed vara betydligt större än vad den direkta bilaterala handelsstatistiken visar.

Det är viktigt att understryka att exponering inte nödvändigtvis innebär en sårbarhet i sig. De ekonomiska effekterna beror i hög grad på möjligheten att ersätta leveranser från regionen med leveranser från alternativa leverantörer, på tillgänglig produktionskapacitet och lagerhållning samt, inte minst, på hur snabbt företag kan anpassa sina leveranskedjor. För vissa produkter kan en störning därför leda till fysisk brist eller begränsad tillgång, medan andra produkter kan ersättas utan större påverkan på produktionskapaciteten. Den bredare och mer sannolika effekten är emellertid högre priser på råvaror, insatsvaror och slutprodukter.

4 Transportstörningar och dess effekter

Stängningen av Hormuzsundet har orsakat omfattande störningar för både sjöfart och flygtransporter. Efter USA:s och Israels attacker stängdes luftrum och flera flygplatser i Gulfregionen, som är viktiga både för handeln med regionen och är hubbar för de globala flygtransporterna. Sjöfarten genom sundet har i stort sett upphört sedan början av konflikten. Under sommaren har trafiken genom sundet, som en följd av avsiktsförklaringen om fred, under en kort tid uppgått till omkring 50 procent av normala nivåer, men har sedan dess fallit tillbaka till under 10 procent.

De stigande oljepriserna har bidragit till högre bunkerpriser samtidigt som ett försämrat säkerhetsläge har drivit upp krigsriskpremier och försäkringskostnader för fartyg och last (The Economist, 2026-05-21). Utöver direkta kostnadsökningar skapar störningarna flaskhalsar i globala transportnätverk genom minskad tillgång till fartyg och containrar. Erfarenheter från pandemin och Huthirebellernas attacker i Röda havet visar att sådana störningar snabbt får genomslag i globala leveranskedjor och kan bidra till högre fraktpriser även utanför de direkt berörda rutterna.

Logistikaktörerna har under stängningen av Hormuzsundet visat en hög anpassnings- och flexibilitetsförmåga. När konflikten utbröt i Röda havet 2024 omdirigerades sjötransporter mellan Europa och Asien via den längre ruten rund Godahoppsudden. Trafiken har i stor utsträckning fortsatt via denna längre rutt. Det är sannolikt att situationen kommer att bestå i överskådlig framtid, vilket förlänger transporttiderna med cirka 10–14 dagar och ökar transportkostnaderna (Kommerskollegium, 2024a).

Hamnarna utanför Hormuzsundet i Saudiarabien och Oman har ökat sin kapacitet för att lasta gods som lagts om på vägtransport inom Gulfregionen. Kapaciteten för befintliga olje- och gasledning har också höjts för att transportera råvarorna till hamnar utanför sundet. Framförallt hamnarna på saudiarabiska västkusten har kommit att fungera alltmer som en regional hubb. Därtill har nya järnvägskorridorer skapats i Saudiarabien som förbinder hamnar i Persiska viken med hamnar vid Röda havet (Gulf Business, 2026-04-13). Ett annat exempel är att en transportkorridor har upprättats mellan hamnen i Oman och Dubai för att underlätta och skynda på gränspassage och transit för varor (Clarion, 2026-03-18).

För vissa varor är förutsättningarna för att snabbt lägga om transportvägar däremot begränsade. Helium är ett tydligt exempel. Qatar står för omkring en tredjedel av den globala produktionskapaciteten och är en viktig leverantör till bland annat halvledarindustrin. Transporter hanteras vanligtvis i särskilt isolerade och trycksatta containrar, vilket kräver specialiserade fyllnings-, omlastnings- och mottagningsanläggningar. Även om vägtransport är tekniskt möjlig, begränsas den i praktiken av tillgången till specialcontainrar, begränsad hålltid och ökade logistiska risker vid längre transport- och omlastningstider (USGS, 2023).

Ett annat exempel är vattenfri ammoniak där Saudiarabien och Oman står för en betydande andel av den globala exporten. Ammoniak är toxisk och korrosiv och transporteras under tryck eller kyld i flytande form. Storskalig handel sker därför

huvudsakligen med specialiserade gas- eller LPG-tankfartyg (FfE, 2023). Väg- och järnvägstransporter är möjliga men kräver särskilt godkända tankar, terminaler och säkerhetsprocedurer. Den befintliga landtransportkapaciteten kan därför inte på kort sikt ersätta de stora volymer som normalt transporteras sjövägen.

Enligt Kommerskollegiums lägesbildaarbete i det civila försvaret har transportstörningarna främst lett till högre transport- och försäkringskostnader samt försenade leveranser för svenska företag. Kostnadsökningarna sprids genom globala värdekedjor och påverkar därmed svensk utrikeshandel. Sjö-och flygtransporter är båda viktiga för Sveriges handel med Gulfregionen. Under 2025 gick cirka 90 procent av importvärdet och 56 procent av exportvärdet sjövägen. Flygtransport stod samtidigt för 7 procent av importvärdet och 42 procent av exportvärdet enligt transportslagsfördelad handelsstatistik.

En återgång till normala fraktvolymer via Hormuzsundet, om sundet öppnas på ett hållbart och trovärdigt sätt, kommer dock att ta tid. Högre transportkostnader kan därför förväntas kvarstå över en längre tid.

5 Möjliga handelspolitiska åtgärder

Med anledning av stängningen av Hormuzsundet har olika åtgärder diskuterats för att säkerställa tillgången till viktiga varor som Gulfregionen exporterar till världsmarknaden. Nedan listar Kommerskollegium några förslag på handelspolitiska åtgärder som Sverige eller EU skulle kunna vidta om Hormuzsundet skulle förbli stängt eller stängas på nytt.

5.1 Upprätta transportkorridorer

En möjlig åtgärd för att upprätthålla utrikeshandeln till och från Gulfregionen är att upprätta nya transportkorridorer, vilket logistikaktörer redan börjat göra (se avsnitt 4). Frankrike och Storbritannien höll en internationell konferens under våren 2026 för att diskutera hur man skulle kunna säkerställa den fria rörligheten i Hormuzsundet genom att skydda fartyg och avlägsna minor – något som G7-länderna (2026) också uppmärksammade.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att undersöka och bedöma alternativa transportvägar för särskilda varor. För råolja finns till exempel vissa möjligheter att leda om exporten via befintlig infrastruktur. De viktigaste alternativen utgörs av befintliga pipelines i Saudiarabien och Förenade Arabemiraten som ansluter till hamnar utanför Hormuzsundet. För naturgas och LNG är alternativen mer begränsade, inte minst då LNG kräver specialiserad export- och importinfrastruktur samt särskilda transportfartyg. Mer dialog mellan relevanta aktörer behövs för att komma framåt på detta område.

5.2 Utnyttja strategiska reserver fokuserat och tidsbegränsat

I teorin kan ett minskat utbud av varor, under en begränsad tid, hanteras genom uttag från strategiska reserver för att upprätthålla balansen mellan utbud och efterfrågan på viktiga varor från Gulfregionen. Strategiska reserver kan skapa tid för att ställa om produktion samt återuppta eller ställa om handelsflöden vid störda förhållanden. Mot bakgrund av störningarna i oljeflödena genom Hormuzsundet beslutade IEA:s medlemmar i mars (2006-03-11) att göra 400 miljoner fat olja från beredskapslager tillgängliga för marknaden.

Under kort tid kan användning av strategiska reserver fördröja effekterna av högre olje- och gaspriser. Om stängningen av Hormuzsundet varar en längre period kommer reserverna gradvis att minska. Det har till exempel rapporterats att Kina minskat sin råoljeimport under perioden sedan mars 2026 med upp till 40 procent genom att dra på stora strategiska reserver. Om Kina köper den dyrare oljan på marknaden förväntas effekterna av högre olje- och gaspriser få negativa effekter på den bredare ekonomin (Dagens Industri, 2026).

Det finns också en risk att uttag från strategiska reserver medför andra marknadsstörningar eftersom utbud och efterfrågan, och i förlängningen prisbilden, påverkas

vid till exempel en omsättning. Strategiska reserver är dessutom inte tillräckliga för att långsiktigt förse marknaden med varor utan behöver kompletteras med internationell handel för att bidra till produktivitet och motståndskraft. Strategiska reserver kan därför främst vara relevanta för vissa typer av kritiska varor under en kortare tidsperiod.

Strategiska reserver är framförallt aktuella för råolja och i mindre utsträckning gas. För andra varor skulle reserver vara ett mer långsiktigt åtagande eftersom dessa saknas i nuläget. För petrokemiska råvaror såsom nafta, LPG och etan är möjligheterna att använda strategiska reserver betydligt mer begränsade och vissa varor kan inte alls lagras över en längre tid. Till skillnad från råolja finns därför endast begränsade strategiska reserver av dessa produkter. Liknande utmaningar återfinns inom gödselvärdekedjan. Enligt FAO (2026) finns det generellt sett inga strategiska reserver för mineralgödsel.

5.3 Främja substitution

En annan möjlig åtgärd är att stimulera substitution av varor vars tillgång drabbas av stängningen av Hormuzsundet och på så sätt minska beroendet av instabila marknader. Möjligheterna till substitution, alltså att ersätta en vara med en likvärdig alternativ vara, varierar mellan olika varor. Ett alternativ skulle till exempel kunna vara att sänka priser eller tullar på just alternativa men likvärdiga varor, där det är möjligt. Fossilfria bränslen är ett sådant exempel. Mer långsiktigt skulle man kunna främja forskning och utveckling av ny teknik (exempelvis fossilfri teknik) och industriella investeringar. EU har antagit flera industripolitiska förordningar för exempelvis kritiska råmaterial, halvledare och netto-noll-industri, vilka exemplifierar hur finansieringsmöjligheter kan användas för främjande av både innovation och kommersiell expansion.

Därutöver har Kommerskollegium tidigare framhållit vikten av förbättrad tillgång till riskkapital och högre integration av kapitalmarknader som en förutsättning för innovation och expansion av produktion inom EU (Kommerskollegium, 2026b).

5.4 Möjliggöra diversifiering

På kort sikt har EU möjlighet att underlätta import från fler leverantörländer genom att tillfälligt sänka eller avskaffa MGN-tullar.² EU införde sådana tullättnader inom tullkvoter för kvävegödsel och insatsvaror till kvävegödsel i slutet av maj 2026. EU skulle kunna överväga om liknande åtgärder för andra råvaror eller varor med koppling till konflikten skulle kunna underlätta för europeiska företag.

En långsiktig åtgärd för att främja mer motståndskraftiga leveranskedjor är att skapa bättre förutsättningar för företag i EU att diversifiera sin import. EU:s frihandelsavtal bidrar genom att sänka tullar, stärka handelsrelationer och minska risken för handels hinder och exportrestriktioner samt exportskatter. Det är därför viktigt att EU slutför pågående frihandelsavtalsförhandlingar och arbetar för en snabb tillämpning för att

² MGN-tullar är de tullar som tillämpas för import från alla länder ("ordinarie tullar"), med undantag för Ryssland och Belarus. MGN står för mest gynnsam nation.

ytterligare utvidga EU:s nätverk av frihandelsavtal med pålitliga handelspartners. EU kan också använda andra verktyg, såsom strategiska partnerskap och så kallade rena handels- och investeringspartnerskap (Clean Trade and Investment Partnerships), för att främja diversifiering och stärka tillgången till kritiska råvaror och andra viktiga varor.

En annan långsiktig åtgärd i EU är Global Gateway-strategin som bland annat syftar till att främja diversifiering av utbudet av viktiga råvaror och varor. I EU:s handlingsplan för gödselmedel från maj 2026 konstateras att EU ska undersöka investeringar i partnerländer genom ömsesidigt fördelaktiga partnerskap för att öka produktionen av grön ammoniak (insatsvara till kvävegödsel) och biobaserade organiska gödselmedel.

6 Slutsatser och lärdomar

Denna analys har uppmärksammat vilken betydelse Hormuzsundet har för världshandeln och hur stängningen av sundet påverkar Sverige. Den viktigaste lärdomen är att Sverige påverkas av en konflikt, även när den direkta varuhandeln med de berörda länderna är begränsad i förhållande till Sveriges totala varuhandel. Det beror främst på att den svenska ekonomin är nära integrerad med EU:s handel och globala värdekedjor. Störningar som främst påverkar andra länder kan därför få indirekta konsekvenser för Sveriges försörjning. Det innebär att kriser med globala konsekvenser behöver analyseras utifrån både direkta och indirekta effekter för att bilden av hur Sveriges försörjning påverkas ska bli rättvisande. Inom Kommerskollegiums lägesbilsarbete i det civila försvaret har vi därför bland annat analyserat importberoenden, global marknadskoncentration, prisutveckling och möjligheter till diversifiering.

En annan lärdom är att det behövs bättre kunskap om internationella varutransportflöden och om vilka transportnoder som är särskilt viktiga för Sveriges försörjning. Blockeringen av Suezkanalen 2021 och Huthirebellernas attacker mot kommersiella fartyg i Röda havet 2023 visade hur störningar i enskilda transportleder kan få omfattande konsekvenser. Dessa händelser borde ha lett till fler analyser av andra strategiska farleder, till exempel Hormuzsundet. Erfarenheterna från denna kris visar därför att det är viktigt att kontinuerligt analysera internationella transportnoder och vilka konsekvenser flaskhalsar kan få, även innan störningar uppstår. Det är något som Kommerskollegium tar med sig i det fortsatta arbetet som ny sektorsansvarig beredskapsmyndighet med ansvar för utrikeshandel i det svenska beredskapssystemet.

En tredje lärdom är näringslivets höga anpassnings- och omställningsförmåga. Företag har snabbt kunnat identifiera alternativa transportvägar för varor som tidigare har transporterats genom Hormuzsundet och har i många fall haft bättre beredskap att hantera störningar i leveranskedjorna än vid tidigare kriser. Erfarenheter visar därför att en nära samverkan mellan företag, myndigheter och beslutsfattare är viktig vid kriser. Näringslivet har ofta bättre förutsättningar att snabbt identifiera förändringar i leveranskedjor och kan bidra med en mer aktuell och nyanserad lägesbild än vad som kan utläsas enbart av statistik och andra tillgängliga data.

En avslutade lärdom, som även pandemin och kriget i Ukraina har visat, är att det är viktigt att minska särskilt sårbara beroenden av enskilda länder, leverantörer och viktiga transportleder. Arbetet med att kartlägga leveranskedjor, risker och potentiella sårbarheter behöver utvecklas. Där särskilt sårbara beroenden identifieras bör möjligheterna till diversifiering, substitution eller andra riskreducerande åtgärder analyseras. Konflikten i Hormuzsundet och Röda havet visar att en sådan sårbarhet uppstår även när en antagonistisk aktör utövar kontroll över en strategiskt viktig farled i den globala handeln. Irans krav på betalning för säker passage och hot om permanenta passageavgifter illustrerar detta. Det har framhållits att sådana avgifter riskerar att få spridningseffekter, i strid med principen om fri sjöfart i internationell havsrätt. Frågan om diversifiering handlar således inte endast om tillgång till varor utan även om diversifierade transportvägar. Flera av de handelspolitiska åtgärder som

diskuteras i avsnitt 5 kan bidra till att stärka företagens förutsättningar att hantera framtida störningar och därmed öka motståndskraften i Sveriges försörjning.

Sammantaget visar analysen att Sveriges försörjning inte enbart avgörs av den direkta handeln med en viss region, utan också av hur den svenska ekonomin är integrerad i EU:s handel och globala värdekedjor. Ett stärkt analysarbete, ökad samverkan med näringslivet och åtgärder för att minska särskilt sårbara beroenden är därför centrala för att stärka såväl EU:s som Sveriges försörjningsberedskap inför framtida kriser.

Källor

Adrian, T., et al. (2026, March 30). "How the war in the Middle East is affecting energy, trade, and finance". IMF Blog.

Clarion. (2026, March 18). "How the Dubai-Oman green corridor will accelerate cargo clearance and regional supply chains". [Blog post].

Dagens Industri (2026). "[Analytikern: Kina-vändning ökar risk för högre oljepris](#)".

European Commission. (2025). *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on energy prices and costs in Europe* (COM(2025) 72 final).

Financial Times. (2026, March 12). "[Russia rakes in \\$150mn a day in extra revenue from surging oil prices](#)".

FfE (2023). [Transport of hydrogen in the form of ammonia](#).

G7. (2026). *Leaders' statement on geopolitical issues*.

Gulf Business. (2026, April 13). *Trade map: How Saudi is building a logistics network across sea, rail, and air*.

Hinz, J. (2026). "A critical-inputs playbook: What the Strait of Hormuz tells Europe". Intereconomics.

International Energy Agency. (2026a). *Oil market report: March 2026*.

International Energy Agency. (2026b, March 11). "IEA member countries to carry out largest ever oil stock release amid market disruptions from Middle East conflict" [Press release].

Kommerskollegium. (2022). *Global livsmedelstrygghet, handel och handelspolitik*.

Kommerskollegium. (2024). *Handelseffekter av fartygsattackerna i Röda havet*.

Kommerskollegium. (2026a). *Kommerskollegiums samlade lägesbild av utrikeshandel med anledning av konflikten i Persiska viken* (Dnr 2026/00673-3).

Kommerskollegium. (2026b). *Recommendations to strengthen the EU's economic security cooperation*.

Konjunkturinstitutet. (2026). *Konjunkturläget: Mars 2026*.

Reuters. (2026a, June 3). "[Russia's oil and gas revenue rises 32% y/y to \\$9.26 billion in May, data shows](#)".

Reuters. (2026b, June 18). "[Thailand revives \\$30 billion coast-to-coast corridor to rival Malacca Strait](#)".

Reuters. (2026c, March 19). [“China restricts fertiliser exports, further crimping war-tightened supply”](#).

Reuters. (2026d, March 24). [“Russia stops ammonium nitrate exports for one month amid global supply crunch”](#).

The Economist. (2026a, May 21). “The insurers on the hook for war in Iran”.

The Economist. (2026b, June 16). “Deal or no deal, oil prices will stay volatile for months”.

USGS (2025), [World Minerals Outlook](#).

World Bank. (2026). *Commodity markets outlook: April 2026*.

Kommerskollegium är Sveriges myndighet för utrikeshandel, EU:s inre marknad och handelspolitik. Vår uppgift är att förbättra möjligheterna för internationell handel med utgångspunkt i öppenhet, klara spelregler och fri rörlighet på EU:s inre marknad.

Målet för vårt arbete är att bidra till en väl fungerande inre marknad, en extern handelspolitik i EU som bygger på frihandel samt ett öppet och starkt multilateralt handelssystem.

Vi förser regeringen med beslutsunderlag, utredningar och yttranden samt deltar i internationella möten och förhandlingar.

Kommerskollegiums Solvitcenter hjälper företag och privatpersoner som stöter på problem med den fria rörligheten. Vi är också värd för flera nätverk med näringslivsorganisationer och myndigheter som syftar till att utveckla förutsättningarna för handeln.

I vår roll som handelsmyndighet ingår dessutom att ge stöd till utvecklingsländer genom handelsrelaterat utvecklingssamarbete. Det sker bland annat genom kontaktpunkten Open Trade Gate Sweden som bistår exportörer från utvecklingsländer i deras handel med Sverige och EU.

Med våra utredningar och rapporter vill vi öka kunskapen om handelns betydelse för samhällsekonomin och för en global hållbar utveckling.

Kommerskollegium, september 2026. ISBN: 978-91-89742-93-2



Kommerskollegium
National Board of Trade Sweden

Box 6803, 113 86 Stockholm
Telefon +46 8 690 48 00
Epost registrator@kommerskollegium.se
www.kommerskollegium.se