

Försvarets transportkontor och multinationella transportsamarbeten

FMLOG bildades 2002 med målet att samla huvuddelen av Försvarets underhålls- och stödverksamhet i ett förband, vilket också genomfördes.

I anslutning till förra försvarsbeslutet 2008/09 togs frågan upp om att gå ytterligare steg i den riktningen. Detta genomfördes inom ramen för projekt Reformerad Försvaretslogistik under dåvarande försvarslogistikchefen Thomas Fjellners ledning, tillika ordförande i Trängklubben 2008.

Efter hand övergick det arbetet i flera politiskt tillsatta utredningar, där den senaste var Försvaretsstrukturutredningen (FSU), som nu genomförs inom ramen för Omdaning Försvaretslogistik.

I projektet Reformerad Försvaretslogistik identifierades behovet av och möjligheten att samordna planering och genomförande av strategiska och operativa transporter. Att genomföra den

förändringen kunde beslutas inom Försvaretsmakten och genomfördes under ledning av förre logistikchefen Bengt Andersson. Det beslutet har nu utvecklats till att bli Försvaretsmakts Transportkontor.

Kontoret bildades 2012 med syftet att samla den transporttekniska kompetensen

inom FMLOG samt att överföra uppgifter avseende planering och genomförande av strategiska och operativa transporter från HKV Insatsledning (INS) till FMLOG.

Verksamhetens omfattning presenteras närmare på sidorna 2-4.



Urlastning ur en C17 Globemaster



ORDFÖRANDENS SPALT

Bäste Medlem!

Jag hoppas att alla haft möjlighet att njuta av sommaren och ledighet, trots att vädret inte varit det allra bästa. Planeringen för höstens begivenhet – Trängseminariet – fortskrider. Det är dags för dig som medlem att anmäla sig.

Jag förmodar att ni följer den säkerhetspolitiska utvecklingen. Det som händer runt omkring oss inger oro. Behovet av översyn av vår försörjningsförmåga i kristider har aktualiserats. Hur ska dagens globala samhälle kunna hantera och säkerställa samhällets och totalförsvarets försörjningstrygghet? Detta är frågeställningar som vi som arbetar med logistikfrågor idag ägnar oss åt. En annan fråga som blivit aktuell är vilka förutsättningar som råder för att intensifiera det operativa samarbetet med bland annat Finland. Denna högst aktuella fråga kommer att diskuteras under Trängklubbens seminarium i november.

Inom Försvarsmakten och vid FMV har under den senaste tiden ett intensivt arbete på stor bredd startat för att identifiera och åtgärda de nya logistikbehoven som uppstår i och med de nya nationella beredskapskraven. Jag har förut skrivit om alla de förändringar till det bättre som beslutats för logistiken i det

senaste försvarsbeslutet. Nu gäller det att kavla upp ärmarna och sätta igång förändringsarbetet.

Detta kommer att kräva en hel del "blod, svett och tårar" innan de nya kraven är uppnådda. Jag hoppas att vi under höstens seminarium ytterligare kan belysa och diskutera logistikens betydelse för det nationella försvaret. Som vanligt kommer vi att anordna höstens Tränglunch i början på december. Glöm inte att anmäla dig! Olle Schylander kommer i denna upplaga att berätta om årets trängbegivenhet när T4 kamratförening bjöd till sammankomst i Hässleholm. Hör gärna av er om ni har något som ni vill dryfta. Vi hörs och ses!

Mats Ström
Ordförande

Försvarsmaktens transportkontor och multinationella transportsamarbeten. Fortsättning från sidan 1.

Under 2013 inordnades Försvarsmaktens kvarvarande resurser för resestöd till internationellt insatta förband samt överfördes transportledningsofficerare som var placerade vid National Movement Coordination Centre (NMCC) från HKV INS till transportkontoret för att möjliggöra den samordning som var planerad. Kontoret är sedan 2015-01-01 direkt underställt C FMLOG och organiserat enligt bilden ovan.

Kontoret stödjer transportplanering vid HKV INS och leder genomförandet av strategiska och

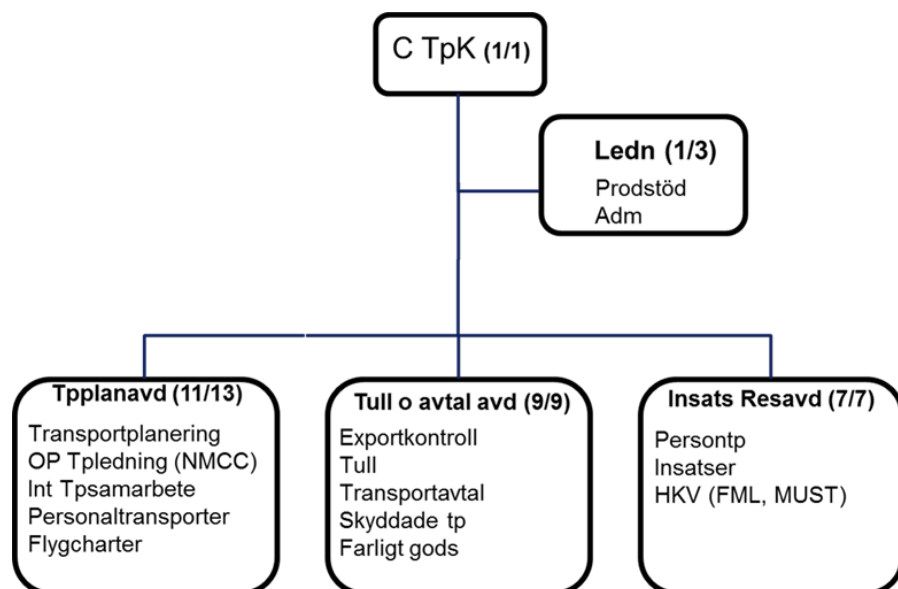
operativa transporter under Insatsstaben (INSS) i samband med insatser samt stödjer förband med förbandstransporter vid övningsverksamhet mm. Transportkontoret är också sakkansvarig för Försvarsmaktens räkning, vid upphandling av transporter hos civila leverantörer.

Kontoret företräder FM på genomförandenivå i de transportsamarbeten Sverige deltar i multinationellt och stödjer HKV PROD med sakkompetens samt hanterar exportkontroll- och tullfrågor i samband med FM internationella verksamhet. Chef för kontoret är sedan 2014-01-01 Övlt Magnus Qvist FMLOG.

Multinationella samarbeten inom transportom-

rådet

Ett stort antal samarbeten har utvecklats mellan Sverige och andra nationer under de senaste 20 åren, mycket drivet av Sveriges ökade engagemang i internationella insatser men också kopplat till partnersamarbetet inom ramen för NATO. Idag är Sverige en mycket aktiv aktör internationellt i olika samarbetsfora som syftar till ett effektivt utnyttjande av nationella resurser men Sverige har också investerat i avtal och kapacitet, framför allt avseende strategisk flygkapacitet. Exempel på investeringar är att Sverige delfinansierar tre C 17 Globemaster som är baserade i Papa i Ungern och Sverige bemannar dessutom basen med ca 20 befattningar.



Transportkontorets organisation

Mot den bakgrunden har Sverige, efter USA, möjlighet att avropa störst volym flygtid i samarbetet jämfört med övriga deltagande länder. Ett annat exempel är Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) där Sverige har kontrakterat flygtid i ett civilt konsortium som bl a har AN 124 i sin flygplanflotta.

Nedan beskrivs kort några exempel på konkreta samarbetsfora inom transportområdet som Sverige deltar i och där våra nationella resurser, t ex C-130, men även andra resurser t ex C 17 i Ungern eller avtalade resurser, t ex SALIS, efterfrågas och planeras in. Genom dessa samarbeten kan ett effektivt utnyttjande åstadkommas och därmed kostsamma resurser utnyttjas optimalt.

MCCE

MCCE står för Movement Cooperation Center Europe och är lokaliserat i Eindhoven, Nederländerna. I samarbetet ingår 26 nationer och Sverige bemannar just nu med ställföreträdande chef och ytterligare en befattning.

Sverige är här en mycket aktiv medlem där vi såväl lämnar som erhåller transportstöd regelmässigt. Som exempel samarbetar vi

ofta avseende C 130 kapacitet med främst Danmark o Norge. Finland stödde Försvarsmakten för någon månad sedan med transport av delar av vårt HKV med ÖB i spetsen med en CASA till och från Gotland. Samarbetet ger även möjligheter att på ett enkelt sätt få mindre godsmängder transporterade med andra nationers flygtransporter och omvänt. Kostnaderna regleras med ett enkelt och praktiskt system där alla transportuppgifter omräknas till hela eller delar av flygtimmar med C 130 Hercules, och debiteras eller krediteras varje nations konto i MCCE. Systemet kallas ATARES (Air Transport and Air to air Refueling System), och de flesta medlemmarna i MCCE är med även i ATARES.

NORDEFECO

Nordic Defence Cooperation (NORDEFECO) är ett samarbete mellan de nordiska länderna inom försvarsområdet. Syftet är att stärka ländernas egna försvar, hitta synergieffekter och att främja effektiva lösningar. Samarbetsavtalet, som undertecknades i Helsingfors i november 2009, fastställer och ger utrymme för de nordiska länderna att samarbeta inom följande tre huvudområden: Policy, Insatser

och förmågor. Ett samarbetsområde är OPERATIONS (COPA OPS).

Transportsamarbetet inom NORDEFECO genomförs i arbetsgruppen Movement & Transportatation M&T WG (working group) som rapporterar till COPA OPS. Under M&T WG bildar sedan representanter för respektive medlemsnationens strategiska transportledningsorganisation undergruppen The Nordic Movement Coordination Group (NORDIC MCG).

I NORDIC MCG företräds Sverige av Försvarsmaktens Transportkontor. Ordförandeskapet i NORDIC MCG roterar mellan medlemsnationerna. Under 2014 leddes arbetet av Chefen för FM TpK. Under 2015 leds arbetet av Chefen för Joint Movement and Transportation Organisation (JMTO) som är den Danska motvarigheten till FM TpK.

NORDIC MCG sammanträder minst 4 ggr/år och dessemellan vid behov för att utveckla och vidmakthålla gemensamma samarbetsprojekt främst inom området strategiska transporter. Samarbetet har företrädesvis skett inom ramen för de nordiska ländernas deltagande i ISAF-operationen.

NORGE, SVERIGE och FINLAND

Samarbetet omfattade gemensamma underhållsflyg med C 17 Globemaster mellan de nordiska länderna och Afghanistan.

Flygningarna utgick som mest varannan vecka från Gardemoen utanför Oslo och gick fram och tillbaka till Mazar e Sharif där såväl huvuddelen av Sveriges, Norges och Finlands styrkebidrag var baserat. Sverige och Finland transporterade sitt gods palleterat och klart till Gardemoen, där Norge såg till att flygplanet lastades enligt fastställd



Finsk CASA transporterar delar av HKV

plan.

Last förmågan i flygplanet, som tar 18 st 6" lastpaletter, delades upp mellan SWE NOR och FIN på det sätt som man kom överens om i NORDIC MCG och flygtiden debiterades varje nation i proportion till hur stor del av flyget som nationen nyttjat. Genom det mycket goda och obyråkratiska samarbetet deltagarna emellan kunde man enkelt ändra fördelningen av paletterplatser så att transportkapaciteten fortlöpande kunde anpassas till resp land behov. Genom detta samarbete kunde varje nation få tätare underhållstransporter med C 17 systemet än vad som annars varit möjligt med hänsyn till antal tillgängliga flygtimmar i Strategic Airlift Capability (SAC) -systemet.

Sammanhållande för samarbetet (Framework Nation) var Norge.

ISAF LOGFLIGHT

Samarbetet omfattar gemensam upphandling av personaltransportflyg mellan de nordiska länderna och Afghanistan. Inledningsvis omfattade samarbetet Sverige, Norge, Finland, men sedan hösten 2014 ingår även Danmark och Lettland.

Samarbetet är reglerat i ett implementation arrangement utvecklat 2012, där Norge som Framework Nation åtagit sig att

göra upphandling av en chartrad flygförbindelse gemensamt för de berörda nationerna. 2012 träffades ett två-årigt avtal med Air Contact om genomförande av flygningarna. Kostnaderna fördelas mellan nationerna baserat på planerat nyttjande. Inledningsvis flögs regelmässigt två tur och retur transporter varje vecka, en för Norge och en gemensam för Sverige o Finland. Efter hand som styrkebidraget reducerats har även antalet flygningar minskat, och f n genomförs en flygning var 14 dag mellan Tammerfors/Köpenhamn till och från Mazar e Sharif/Kabul.

Samarbetet har medfört avsevärda besparingar för länderna, samtidigt som täta flygtransporter medgett enkla och säkra personaltransporter direkt till resp flygbas i Afghanistan. Dessutom medger flygningarna goda möjligheter till bl a snabba reservdeltransporter. Möjligheter för övriga Europeiska nationer att medfölja har säkerställts genom samarbetet i Movement Cooperation Center Europe (MCCE), som alla NORDEFECO-medlemmar deltar i.

NETHERLAND SWEDEN NORWAY (NSN) FLIGHT

På samma sätt som samarbetet avseende godstransporter genomfördes till Afghanistan genomför nu Nederländerna, Sve-

rige och Norge ett liknande samarbete vad gäller förnödenhets-transporter till i Malis huvudstad Bamako (FN-operationen MINUSMA i Mali. Transporter sker var tredje vecka med lastförmåga uppdelad mellan länderna. Sverige o Norge svarar för transport av godset till Eindhoven Air Base i Nederländerna, varifrån flyget utgår. Första flygning genomfördes 2015-03-06.

Avslutning

Multinationella transportsamarbeten har utvecklats avsevärt de senare decennierna. Av ovanstående exempel framgår det att samarbeten sker löpande i fasta samsamarbetsfora t ex MCCE och NORDEFECO i syfte att planera resurserna optimalt och kostnadseffektivt. Men det framgår också att samarbeten eftersträvas för att anpassa och hitta optimala lösningar efter hand som behov och möjligheter uppstår. Sverige är en mycket aktiv aktör inom det militära transportområdet internationellt. Kontakter och nätverk för samarbeten är väl utvecklade.

**Överste Torgny Henryson,
Överstelöjtnant Magnus Qvist
FMLOG**

Kurs i Nato-logistik och så räddar pensionerade officerare Försvarsmakten

Rubriken till denna artikel kräver definitivt en förklaring. Mitt i den gångna sommaren blev jag uppringd av en officer som arbetar i Högkvarteret. Hans raka fråga var: "Olle! Kan du åka till Nodefic (Norwegian Defence International Centre) i Oslo och vara lärare på en internationell kurs som handlar om Nato-logistik, närmare bestämt JLSG-konceptet?"

Vad JLSG är kommer jag mycket kort förklara lite senare men först hur det kom sig att man försökte "kalla in" en sedan fyra år pensionerad officer. Skall det behöva vara på det sättet? Har Försvarsmaktens personalplanering havererat?

Under de senare åren har Försvarsmaktens personalramar reducerats så kraftigt att förband och staber har svårt att uppfylla kraven att sända lärare till olika kurser. Svårigheten att bemanna gäller inte bara lärarbefattningar utan är ett generellt problem inom hela organisationen. Så frågan till mig var således inte unik utan det finns ganska många pensionerade officerare som, med ett reservofficerskontrakt i botten, dagligen arbetar under kortare (några veckor) eller längre tid (ett par tre år) i staber och på förband.

Den som är kritisk kan ju tycka att det krackelerat. I botten ligger dock regeringens beslutade personalramar som alltså resulterar i att Försvarsmakten har mycket svårt att få bemanningen att gå ihop med tilldelade ramar för yrkesofficerare. Jag är helt säker på att personalplanerare på olika ställen i organisationen gör så gott de kan för att få pusslet att gå ihop. Men när förutsätt-

ningarna för en bra personalplanering resulterar i svårigheter att bemanna kanske man i ännu högre grad skulle inventera vilka resurser det finns, av nyss pensionerade officerare och givetvis de som lämnat i förtid, för att på ett mer planerat sätt använda sig av de kompetenser som nyligen lämnat organisationen. Med den snabba utveckling som sker inom Försvarsmakten är det då viktigt att knyta till sig "pensionären" kvickt för att hålla vederbörande uppdaterad med ny kunskap.

Tillbaks till frågan som jag då fick mitt i sommaren: Vad hände? Jo sagt och gjort, i mitten på augusti åkte jag till Oslo för att vara där i två veckor. Att norska försvarsmakten driver kurser i logistik är en sedan länge fastställd fördelning mellan de Nordiska länderna. Sverige har stabskurser, Finland observatörskurser och Danmark MP och CIMIC-kurser (Civil Military Coordination). Likaså är det ett krav att varje land ställer upp med lärare till dessa kurser. Första veckan i Oslo var "lärarvecka" då vi förberedde och fördelade uppgifter mellan oss som var lärare.

Antalet elever var 28 st. (från It till övlt) från sex europeiska länder plus USA och Kanada. Alla var från Nato-länder förutom elever från Sverige och Finland. Kursens syfte var att eleverna skulle få insikt och förståelse för vad JLSG-konceptet är för något samt att kunna verka som stabsofficer i JLSG-stab. JLSG betyder Joint Logistics Support Group och är den stab som skall kunna koordinera logistiken för alla försvarsgrenar i ett operationsområde.

I det applex som eleverna jobbade med var truppstyrkan ca 40.000 soldater så det är inte småpotatis det handlar om. Många frågor var mycket lika de som vi trängare brottades med då vi var krigsplacerade i milo- och fördelningsstaber som exempelvis framkörning kontra hämtning, transportorganisationens kapacitet att uppfylla långtidsprognosen/stridsfrekvenslinjalen, skadefall mm.

En fullt organiserad JLSG-stab omfattar 95 stabsofficerare fördelade på åtta olika sektioner (Plans, Ops, Movement & Transportation, Log, Engineer, Medi-



Norska FHS med NODEFIC ligger i en fin miljö

cal, Budget/Finanse/Contract och Cimic/Hns).

Antalet stabsmedlemmar kan variera beroende på insatsens storlek. När man studerar Nato-dokument, i det här fallet på den operativa och taktiska nivån, så slås man av att de är väldigt yviga såväl vad gäller riktlinjer för planering som genomförande. Det är lätt att sakna våra reglementen från Kalla kriget som verkligen innehöll tydliga uppgifter för förband och bra mallar för stabsarbete.

Det märks tydligt att Nato-dokumenterna skall godkännas av 28 medlemsländer vilket i många fall gör att de blir väldigt mångordiga och inte alltid så lättförståeliga. Men med självstudier följt av kurser och kanske även placering i Nato-stab så blir man definitivt en resurs i stabsarbetet. Med den ytterligare integrering med Nato

som nuvarande regering, trots allt, tycks anammat är det väldigt avgörande att svenska officerare kontinuerligt deltar i Nato-kurser och även är placerade i Nato-staber på taktisk och operativ nivå. Det är helt enkelt en förutsättning för att vi skall kunna verka ihop med Nato-förband från andra länder. Fullt Nato-medlemskap är ju dock, som alla vet, en väldigt kontroversiell fråga så jag nöjer mig med att avsluta med att det är viktigt att Sverige även fortsättningsvis deltar i Nato-övningar och sänder officerare till Nato-kurser. Och sist men inte minst, utnyttja den kompetens av pensionärer/reservofficerare som finns utanför grindarna. I mitt fall har det blivit mer än två års tjänstgöring i uniform sedan pension.

Olle Schylander
Pensionär med hög beredskap

Trängträff 2015

I år var det T4 kamratförening som den 11-12 september arrangerade trängträff i Hässleholm. Efter välkomstord av Nils-Olov Johansson, ordförande för T4 kamratförening, startade programmet med ett studiebesök på grossistföretaget Bergendahls. HR-chefen, Robert Olsson, berättade om företaget som startade 1922 och nu styrs av fjärde

generationen Bergendahls. Av de tio varumärken som Bergendahls omsluter så är nog CITY-GROSS och DUKA de mest välbekanta. Efter föredraget besökte vi den enorma lagerlokalen med upp till 32 meter höga pallställ.

Nästa begivenhet var fika på Verumsgården, mitt emot T4 gamla

område, med anor från 1600-talet som i början av 1940-talet flyttades den till Hässleholm för att bli fikaställe/soldathem för de värnpliktiga på T4.

Kvällsprogrammet startade med underhållning av en uniformklädd blåsorkester som musicerade i T4 musikpaviljong. Middag intogs i T4 matsal med skönsjungande visor representerande alla trängregementena. Huvudrätten var skånskt vildsvin som kvällens värd, Nils-Olov Johansson, bedyrade var "well done". Efter desserten tackade Ragnar Söderberg för en trevlig och god middag.

Lördagens program inleddes med ett besök vid Hässleholms Modelljärnvägsanläggning i gamla miloverkstadens lokaler, där ett gäng entusiaster sedan 2004 byggt en av Sveriges största modelljärnvägar. Det unika med anläggningen är att man kopierat hur flera järnvägsstationer såg ut på 1960-talet med Hässleholms station som mittpunkt. Anläggningen består idag av 1,2 km räls, 255 växlar och över 3000 träd.

Sist i programmet var ett besök i Tykarpsgrötan som egentligen är en gruva i vilken man från 1700-talet och till 1888 bröt kalksten. I anslutning till gruvan åt vi lunch varefter Lars Frisk tackade T4 kamratförening för en mycket trevlig, lärorik och intressant trängträff. Alla som deltog hoppas givetvis att trängträffarna fortsätter och helt säkert är det många av de som inte kunde närvara i år som är av samma uppfattning.

Olle Schylander
Klubbmästare



Musikunderhållning vid T4 musikpaviljong

Prestationsbaserad logistik

Ett paradigmskifte inom försvarslogistiken?

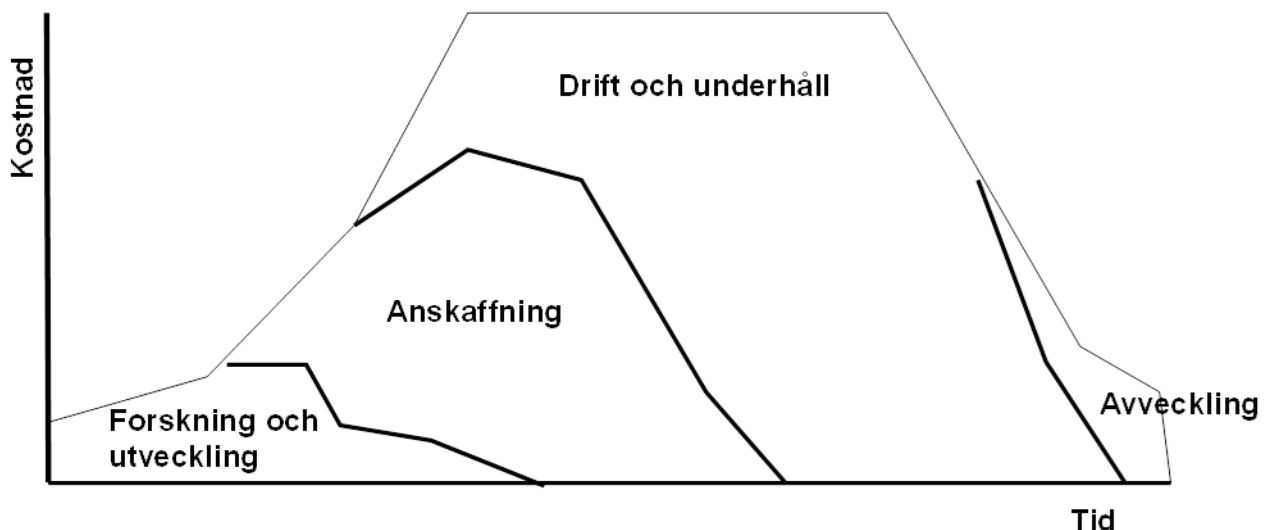
I takt med den snabba teknikutvecklingen har anskaffning och vidmakthållande av komplexa tekniska system framträtt som ett av de mest kostnadsdrivande områdena inom försvarslogistiken. Det relativt nya konceptet prestationsbaserad logistik (*“Performance Based Logistics”*, PBL) fokuserar på vad dessa komplexa system kan prestera och den totala kostnaden för denna prestation, snarare än på vad det kostar att anskaffa, använda och underhålla systemet. PBL handlar alltså om att anskaffa en prestation, inte ett individuellt system eller en tjänst. PBL handlar vidare om att fokusera på prestationen i sig, inte på hur prestationen produceras. PBL handlar också om att belöna eller bestraffa leverantören för prestationen, inte att bry sig om hur mycket det kostade leverantören att producera prestationen.

PBL har hittills använts för logistiktjänster till allt från avancerade plattformar och komplexa, integrerade tekniska system i USA, via reservdelsförsörjning och systemtillgänglighet i Storbritannien, till simulatorer i utbildningssystem i Norge. Det

finns således en väsentlig spännvidd i den praktiska tillämpningen av PBL. I denna artikel ges en mycket översiktlig introduktion till PBL. För den som vill fördjupa sig i ämnet rekommenderas FOI-rapporten *“Prestationsbaserad logistik - Ett paradigmskifte från transaktionsbaserad försvarsmaterielanskaffning till prestationsbaserad försvarsanskaffning”*.

PBL introducerades av det amerikanska försvarsdepartementet år 2001 som en utvidgning av det tidigare konceptet prestationsbaserad tjänsteanskaffning (*“Performance Based Service Acquisition”*, PBSA). PBL kan ses som en konsekvens av flera parallellt pågående trender. Inom den offentliga sektorn hade en politisk-ideologisk drivkraft, *“ny offentlig förvaltning”* (*“New Public Management”*, NPM) och en politisk-ekonomisk drivkraft, *“valuta för pengarna”*, (*“Value-for-Money”*, VfM), drivit på utvecklingen av företeelser som utkontraktering (*“outsourcing”*), privatisering, alternativa finansieringslösningar och olika former av partnerskapslösningar mellan den offentliga och den

privata sektorn (*“Offentlig-Privat Samverkan”*, OPS). Inom den privata sektorn hade avreglering, teknologikutveckling, globalisering och konkurrensutsättning lett till en diversifieringsstrategi, *“tjänstefiering”*, där tillverkningsindustrin utöver varor även tillhandahåller tjänster för att säkerställa sin lönsamhet. Utvecklingen hade också lett till en ny marknadsföringsstrategi, *“buntning/paketering”*, där varor och tjänster kombineras och knyts allt hårdare till varandra. I den militära sektorn tillkommer även andra drivkrafter som motiv till PBL. *“Fredsdividenden”* (*“the peace dividend”*), det vill säga den politiska föreställningen att det är lämpligt och möjligt att spara på försvarssektorn i fred, har efter det kalla krigets slut lett till att västvärldens försvarsmakter har åldrande system, vilka successivt blivit allt dyrare att använda och underhålla. För att reducera vidmakthållandekostnaderna, liksom för att säkerställa tillgång till reservdelar, har PBL, där leverantören även övertar ansvaret för obsolescens, blivit av intresse. Eftersom västvärldens försvarsmakter inte längre inve-



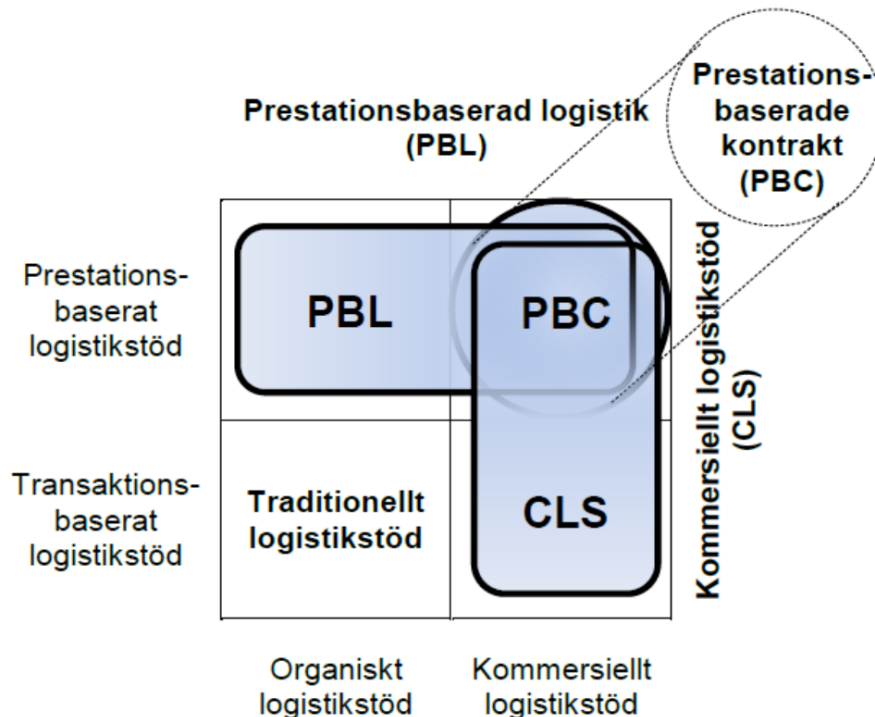
sterar i ny materiel i samma utsträckning som under det kalla kriget, har det för försvarsindustrin blivit intressant att titta på "eftermarknaden", det vill säga marknaden för service och underhåll, reservdelar, tilläggsförsäljning, utbildning med mera. Därmed blir PBL intressant även för försvarsindustrin. I själva verket var det delar av den amerikanska flygindustrin som först föreslog det amerikanska försvarsdepartementet att industrin skulle få överta delar av logistiktjänsterna, det vill säga exempelvis reservdelsförsörjning, underhåll och reparationer, till de flygande systemen. Detta förslag resulterade senare i introduktionen av PBL i USA.

PBL är särskilt inriktat mot logistiktjänster för större, komplexa och långlivade militära system, exempelvis plattformar som fordon, fartyg och flygplan, där kostnaderna för vidmakthållande (drift och underhåll) redan idag kan vara två till tre gånger så stora som anskaffningskostnaderna (se figur).

Med åldrande system blir kostnaderna för vidmakthållande i framtiden antagligen ännu större än tidigare. Målsättningen med PBL är att det skall ge leverantören incitament att göra investeringar för att öka operativ tillgänglighet¹ och tillförlitlighet², samt minska kostnaderna för slutkunden. PBL kan utföras av såväl organiska (interna) som kommersiella (externa) leverantörer, eller i partnerskap mellan dessa. PBL är således inte ekvivalent med utkontraktering ("outsourcing") av logistik eller kommersiellt logistikstöd

1) I USA definierat som procentuell andel av tiden som ett system är tillgängligt för en operation.

2) I USA definierat som ett mått på om ett system möter den operativa målsättningen, exempelvis i form av antal starter för ett flygplan.



("Contractor Logistics Support", CLS). PBL handlar om vilken prestation som skall levereras och hur den har kontrakterats, medan CLS handlar om vem som levererar logistiktjänsterna, oavsett om dessa är prestationsbaserade eller ej (se figur). PBL kan utföras på system-, delsystem- eller komponentnivå, det vill säga exempelvis tillgänglighet av flygplan, ledningssystem eller en motor. PBL kan vidare utföras för enskilda, multipla eller samtliga logistiktjänster, det vill säga allt från reservdelsförsörjning till fullständigt ansvar för allt underhåll och alla reparationer, inklusive reservdelsförsörjningen, för att tillhandahålla tillgänglighet på systemnivå. PBL blev snabbt ett viktigt koncept i USA och är numera det amerikanska försvarsdepartementets rekommenderade metod för anskaffning av systembaserade logistiktjänster.

Begreppet PBL används inom försvarslogistiken i USA sedan 15 år, men numera också i exempelvis Tyskland och Norge. Även Sverige har påbörjat en utveckling mot prestationsbaserad logistik och prestationsbaserade kontrakt, även om dessa

begrepp inte har använts ännu. Liksom i USA har de första stegen i Sverige tagits inom flygområdet. Ett av de tidigaste och hittills mest avancerade exemplen på PBL i Sverige är upphandlingen av tillgänglighet (flygtid) av skolflygplanet SK 60 (Saab 105). Då avtalet om drift och underhåll av SK 60 undertecknades år 2009 var kontraktet det dittills största OPS-projektet inom försvarssektorn i Sverige. Storbritannien använder i stället för PBL begreppen kontraktering av tillgänglighet ("Contracting-for-Availability", CfA) och kontraktering av förmåga ("Contracting-for-Capability", CfC). De brittiska koncepten förete dock stora likheter med PBL. Liksom USA har Storbritannien vid det här laget 15 års erfarenhet av den här typen av kontrakt.

PBL är nära associerat med konceptet prestationsbaserade kontrakt ("Performance Based Contracts", PBC) och dessa begrepp används ofta synonymt. PBL kan betraktas som den militära tillämpningen inom logistikområdet av det mer generella konceptet PBC. PBL kan ur ett perspektiv ses som ett vidare

begrepp än PBC, eftersom PBL, till skillnad från PBC, inkluderar både organiska och kommersiella leverantörer. PBC kan dock ses som ett vidare begrepp än PBL ur ett annat perspektiv, eftersom man mycket väl kan tänka sig att kontraktera för andra prestationer än inom logistikområdet. PBC kan också ses som synonymt med liknande koncept från den civila forskningsvärlden, som exempelvis "produkt-tjänst-system" ("Product-Service-System", PSS), och motsvarande koncept från industrin, som "kraft-per-timme" ("Power-by-the-Hour", PBH). PBL, PBC, PSS och PBH är alla olika uttryck för den pågående "tjänstefieringen" av tillverkningsindustrin, där tjänster knyts allt hårdare till varor. PBC är en nödvändig förutsättning för PBL i de fall som externa, kommersiella leverantörer kontrakteras för att leverera logistik-tjänster. Utan ett underliggande skrivet kontrakt, vilket styr upp vad det är som skall vara prestationsbaserat, hur det skall mätas, vad det skall jämföras med, hur det skall belönas eller bestraffas, hur ansvar och roller skall fördelas, hur risk och förtjänst skall fördelas, etc., så blir det inte någon PBL. I de fall som en intern, organisk leverantör utnyttjas, måste motsvarande aspekter regleras genom interna överenskommelser och avtal inom och mellan myndigheter.

PBL står för någonting nytt, kanske till och med ett paradigmskifte, inom försvarslogistiken. Det nya består dels i övergången från ett transaktionsbaserat perspektiv till ett prestationsbaserat perspektiv, dels i övergången från ett fragmenterat perspektiv på materielanskaffning och vidmakthållande till ett integrerat, livscykelbaserat perspektiv på försvarsanskaffning. PBL handlar således om att skapa en integration mellan materielan-

skaffning och övriga logistikfunktioner för systemets hela livscykel. PBL handlar vidare om att sätta upp prestationsmål, samt att ge leverantören, vilken kan vara organisk eller kommersiell, incitament för att arbeta mot en tillfredsställelse av dessa mål.

PBL förvandlar den tidigare separationen av ett system och dess livscykel till långsiktiga, lösningsorienterade paket av system och tjänster. Kärnan i PBL är därmed en övergång från de traditionella transaktionsbaserade kontraktformerna till prestationsbaserade kontraktformer. Genom att fokusera på prestationer och utfall innebär PBL ett väsentligt avsteg från gängse strategier för försörjningskedjor, det vill säga traditionella förnödenhets- och underhållskedjor, vilka fokuserat på att leverera en vara eller en tjänst till slutanvändaren. Övergången från den transaktionsbaserade modellen, där kunden köper reservdelar och tjänster efter behov, till den prestationsbaserade modellen, där kunden istället köper nytta eller prestation, kan ses som ett paradigmskifte.

I USA anses det att PBL kan reducera kostnaderna och öka prestationen för storskaliga, komplexa system under deras livscykel. Detta åstadkoms genom att PBL tillhandahåller incitament för leverantörerna att introducera nya material, teknologier och logistikprocesser som reducerar kostnaderna ur ett livscykelperspektiv. Under perioden 2001-2010 ingicks över 200 prestationsbaserade kontrakt av det amerikanska försvarsdepartementet. Analyser av dessa kontrakt har visat att de främsta möjliggörarna för framgångsrik PBL i USA är att slutanvändarens perspektiv är i fokus, att det finns strategiska allianser och partnerskap, att "ledning av flö-

desbaserad logistik" ("Supply Chain Management", SCM) implementeras, att relevanta prestationsmätetal tas fram och används, samt att det finns en systemledning för hela livscykeln hos ett system. Analyserna har också visat att de största hindren för framgångsrik PBL i USA är rådande paradigmen och kultur, tvister rörande rättigheter till teknisk data, problem med finansiering, existerande infrastruktur och byråkrati, samt befintliga lagar och regelverk.

Ur ett svenskt (europeiskt) perspektiv finns det all anledning att reflektera över relevansen av dessa möjliggörare och hinder på vår sida Atlanten. Det är inte självklart att internationella erfarenheter är omedelbart överförbara till svenska förhållanden. Skillnader avseende exempelvis skala, ekonomi, kultur och lagstiftning kan innebära att en del erfarenheter måste hanteras med särskild försiktighet. I Sverige är det exempelvis rimligt att antaga att Lag (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) och Lag (2011:1029) om upphandling på försvars- och säkerhetsområdet (LUFS) bidrager med möjliggörare och hinder som är unika för vår del av världen. En nyligen publicerad norsk analys av faktorer som "fremmer og hemmer" (möjliggör och hindrar) PBL i "Forsvaret" illustrerar att sådana faktorer i stor utsträckning kan vara beroende av den nationella kontexten.

Det har förekommit mycket debatt i USA avseende PBL de senaste åren, men de som har hävdats att PBL har specifika styrkor eller svagheter har vanligen baserat sina påståenden på känslor och åsikter snarare än fakta. För att hantera detta förhållande initierade det amerikanska försvarsdepartementet en studie, kallad "Project Proof Point", som år 2010 påbörjade

en oberoende, faktabaserad utvärdering av prestationsbaserade produktstödsstrategier. Studien kom fram till att de PBL-arrangemang som i huvudsak följer riktlinjerna verkligen sänker kostnaderna per prestationsenhet, samtidigt som beredskap och tillgänglighet för system, delsystem och större komponenter ökar, om de jämförs med andra typer av arrangemang.

Många hävdar att PBL skapar en "vinn-vinn" situation för beställare och leverantör, men att den verkliga vinnaren på PBL är slutanvändaren, eftersom understöd med PBL konsekvent har visat sig resultera i ökad tillgänglighet och tillförlitlighet. Verkligt framgångsrika prestationsbaserade stödstrategier torde dock förutsätta en "vinn-vinn-vinn" situation för den slutanvändaren, beställande organisation och den

organiska eller kommersiella leverantören.

Sammanfattningsvis innebär PBL en övergång från fokus på hur någonting skall göras till vad som skall uppnås, från transaktionsbaserat (materielsystem, reservdelar, underhåll och reparationer) till prestationsbaserat (prestation, incitament, riskövertagning, belöning-bestrafning), samt från fragmenterad till integrerad anskaffning av materiel-system, reservdelar, underhåll och reparationer, ur ett livscykel-perspektiv, specificerat i form av exempelvis tillgänglighet och tillförlitlighet. Enligt mitt förmenande innebär PBL ett paradigmskifte inom försvarslogistiken.

**Thomas Ekström, Tekn. Lic
Seniorkonsult
Rote Consulting AB**

En Hedersman har lämnat oss

Den 25 april avled vår trogne medlem Raoul Boström. Raoul firade sin 100-årsdag den 18 november förra året och uppvaktades av vår förre ordförande Bengt Andersson. Jag har tidigare några gånger skrivit om Raoul och då bl.a. om hans gedigna forskande om hur underhållstjänsten bedrevs i svenska armén från 1700-talet och fram till 1885, det år då Trängtrupperna bildades.

Så sent som i januari ringde Raoul mig och undrade om jag kunde bistå honom vid ett av hans ofta återkommande besök på Krigsarkivet. Raoul var alltid planerande så samtalet var en tidig information till mig om att när våren infann sig och vädret blev bättre så skulle vi fastställa ett mer exakt datum. Tyvärr kom besöket inte att bli av. Raouls

materiel finns på Krigsarkivet i en speciell mapp som är benämnd "Raoul Boströms arkiv" med accessionsnummer 2013:010, förteckningsnummer 0035:1229.

För den intresserade är det fritt fram att göra ett besök och studera bilder och dokument som finns i Raouls arkiv. Sin ålder till trots så kom Raoul ofta till våra möten och luncher. För tre år sedan skänkte Raoul ett antal exemplar av sin egenhändigt skrivna bok "Ladugårdsgärdet och Tyskbagarbrinken blir ÖSTERMALM" till Trängklubben att dela ut som gåvor till välförtjänta. Om boken skrev jag i Trängklubbsnytt vårnummer 2012.

Förutom ett brinnande intresse för underhållstjänst och Träng-

trupperna så var Raoul under många år reservofficer på T1 i Linköping.

Vad gäller hans hängivenhet till Trängtrupperna så måste jag berätta om när jag uppvaktade honom på hans 98 årsdag. Jag var samtidigt, som nyligen pensionerad officer, "inkallad" för att medverka i ledningsövningen "Kompass 12" och hade fältuniform med trängtruppernas emblem. Då jag höll ett litet gratulationstal och nästan var framme vid att det var dags att hurra för jubilaren avbröt Raoul mig och sa: "Jag tror mig veta vad som kommer härnäst men först skall vi utbringa ett fyrfaldigt leve för Trängtrupperna" vilket alla församlade givetvis då gjorde.

En sak som Raoul var mycket stolt över under sin tid i ledningen för FFV i Eskilstuna (Förenade Fabriksverken) var framtagningen och utvecklingen av granatgeväret Carl Gustav. Få produkter har rönt så stora framgångar och under så lång tidsepok som just granatgeväret Carl Gustav. Det tillverkas fortfarande och går i stora serier på export.

För ett par år sedan skänkte Raoul en miniatyrmodell med skytt och laddare som finns hos Trängklubbens ordförande. För de läsare som vill veta mer om Raoul så hänvisar jag till att "googla på nätet" samt att också läsa den nekrolog som var införd i Svenska Dagbladet den 8 juni skriven av Örjan Blom, komminister i Hedvig Elionora församling. En hängiven trängklubbsmedlem och hedersman har gått ur tiden. Vi är många som kommer minnas honom med värme i vårt inre.

**Olle Schylander
Klubbmästare**

Klubb lunch den 1 december kl 1100

Årsmöte 2016

Försvarets Trängklubb inbjuder till klubb lunch tisdag den 1 december kl 1100 på restaurang Vingen, Försvarets Materielverk (FMV), Banergatan 62.

I samband med lunchen kommer en kortfattad presentation och demonstration av Prognosverktyg för logistikberäkningar att genomföras.

Lunchen hålls i ”VIP-matsalen. Pris inkl dryck och kaffe är 85 kronor.

Anmälan med namn och personnr senast 26 november till

klubbmästaren Olle Schylander genom tfn: 070-302 7720 eller E-mail: olle.schylander@tele2.se

Vid inpassering till FMV krävs ID-handling

Varmt välkommen

Olle Schylander
Klubbmästare

Årsmötet genomförs på Kavallerimässen i Livgardets kaserner (gamla K1), Lidingövägen torsdagen den 3 mars kl 1830.

Baren öppnar kl 1800. Efter årsmötet serveras middag till subventionerat pris i mässens lokaler.

Anmälan med namn och personnr till Klubbmästaren Olle Schylander senast 16-02-26.

E-mail: olle.schylander@tele2.se
alt tfn 070-302 7720

Varmt välkomna

Skattmästarens rader

Medlemsavgiften i Försvarets Trängklubb är oförändrat **100 kronor**. Många medlemmar har betalat medlemsavgiften för 2015. För den där jag **inte** noterat inbetald avgift för 2015 bifogas ett inbetalningskort.

Klubbens finansiella ställning är stabil. Det är dock lika angeläget som tidigare med frivilliga ekonomiska bidrag till tidningsfonden. Ett varmt tack på förhand för ditt bidrag.

Medlemsavgift för 2015 till plusgirokonto 578 50-0 före 30 november 2015

Styrelsen 2015

Ordförande
Mats Ström
C SPL LOG FMV

08-7827500

mats.strom@fmv.se



Sekreterare
Anders Asp
Vestberg
FMLOG Stab
08-51439547

anders.vestberg@mil.se



Klubbmästare
Olle Schylander
Hällmarksvägen 37
186 53 Vallentuna
070-302 7720

olle.schylander@tele2.se



Vice ordförande
Torgny Henryson
C FMLOG
08-51439531

Torgny.henryson@mil.se



Skattmästare
Leif Engström
Gröndalsvägen 214
117 69 Stockholm
070-263 6816

leif_engstrom@telia.com



Ledamot
Magnus Heed
FHS

magnus.heed@fhs.se

Adress:

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

Vid obeställbarhet returneras till: Leif Engström, Gröndalsvägen 214, 117 69 STOCKHOLM

Trängklubbens seminarium den 24 november

Försvarets Trängklubb inbjuder till ett spännande seminarium om utökat försvarssamarbete i Östersjöområdet med särskilt fokus på Sverige—Finland.

För fjärde gången anordnar Trängklubben ett seminarium vid Försvarshögskolan i Stockholm.

Årets tema är det högaktuella ämnet *Djupare försvarssamarbete i Östersjöområdet — en utmaning och möjlighet för logistiken*. Under seminariet kommer svenska och utländska, civila och militära perspektiv på ämnet att belysas. Inom ramen för temat kommer även svensk förståelse att lämnas och ta emot militärt stöd att diskuteras.

Under dagen kommer såväl praktiska som legala frågor att lyftas fram i ljuset i syfte att ge en bild av hur logistiken kan/bör utvecklas för att stödja ett utökat samarbete genom hela konflikt-skalan.

Trängklubbens medlemmar är

välkomna att delta i seminariet.

Seminariet kommer att ha en mångsidigt sammansatt panel och intressanta föreläsare men kommer också att ge auditoriet möjlighet att delta med egna perspektiv, frågor och kommentarer.

Seminariet är kostnadsfritt för deltagarna och inleds kl 0930 med samling och registrering och avslutas kl 1500.

Lokalen är Sverigesalen vid Försvarshögskolan, Drottning Kristinas väg 37 i Stockholm.

Anmälan om deltagande kan ske via Trängklubbens hemsida: www.ftk.nu/seminarium

eller per post till:
Försvarets Trängklubb
Gröndalsvägen 214
11769 Stockholm

eller per tfn till 070-2636816

Sista anmälningsdag är den 10 november.

Program

- Inledning
- Strategisk överblick
- Svensk-finskt operativt samarbete
- Försörjningssystemet
- Industrins bidrag till logistiklösningar i ett operativt perspektiv
- Finska logistiklösningar
- Paneldiskussion
- Sammanfattning, avslutning

TRÄNGKLUBBSNYTT

En medlemstidning för Försvarets Trängklubb

Hemsida: www.ftk.nu E-post: info@ftk.nu PG 578 50-0

Ansvarig utgivare: Mats Ström, Redaktör: Olle Schylander, Redigerare Leif Engström

Tryck: Idéprint Sverige AB