

## Logistiken inom Nordic Battle Group



Den 1 januari 2015 kommer Sverige att tillsammans med Norge, Finland, Irland, Estland, Lettland och Litauen att stå i 6 månaders beredskap som EU:s snabbinsatsstyrka. Förbandet går under benämningen Nordic Battle Group 2015 (NBG 15). Sverige är sammanhållande (Framework Nation/FN), för

denna snabbinsatsstyrka som innehåller ca 2500 personer.

Insatsstyrkan skall kunna sättas in inom en radie av 6000 km från Bryssel inom 10 dagar efter beslut och kunna var operativ i insatsområdet efter 30 dagar. Därefter skall insatsstyrkan kunna verka i 90 dagar (totalt 120 dagar) i insatsområdet.

På sidan 3 skriver Logistikchefen vid NBG 15 övlt Matz Jakobsson om vägledande principer och de logistiska utmaningarna vid insats med NBG 15.

Trevlig läsning

**Leif Engström**  
Redaktör



## ORDFÖRANDENS SPALT

En härlig sommar har passerat, och höstens arbete har kommit i gång med mycket hög intensitet. För Forsvarsmakten innebär hösten mycket, men också väldigt positivt, arbete. Förutom underlagsarbete till försvarsberedningen skall minst tre olika insatser förberedas och genomföras. Och just att få planera och genomföra insatser är det som Forsvarsmakten skall vara, och är, bäst på.

Nu under hösten har en FN-ledd insats i MALI förberetts och är under genomförande. Materiel har lastats ombord på fartyg och stävar i skrivande stund mot Afrika. Annan materiel är packad och skall antingen flygas eller skeppas ner till missionsområdet.

I Mali håller Forsvarsmakten, med understöd av Norska Forsvarsmakten, på att bygga en camp som skall härbärga det svenska förband som kommer att påbörja sin verksamhet i Mali efter årsskiftet. Att bygga och underhålla en camp och därefter verka i Mali är naturligtvis en stor logistisk utmaning, en utmaning som naturligtvis inte blir lättare av den tragiska spridning av Ebola som håller på att ske i området. Trängregementet, Ingenjörregementet, FMLOG, Forsvarsmedicincentrum med flera,

gör ett mycket bra jobb för att få allt på plats.

Samtidigt som missionen i Mali (som går under akronymen MINUSMA) håller på att förberedas pågår de sista förberedelserna för att kunna ställa Nordic Battle Group 15 i beredskap från årsskiftet.

För tredje gången är Sverige sammanhållande nation (framework nation) för en EU-stridsgrupp. Under hösten kommer större delen av stridsgruppen att samöva i en övning (Joint Action 14 (JA 14)) där dels förbandets stridande delar, dels stridsgruppens logistikförmåga, kommer att övas och provas.

Från 2015-01-01 och sex månader framöver kommer stridsgruppen att vara beredd att sättas in i stort sett var som helst i världen. Det måste vara varje logistikers dröm att få vara med och planera och förhoppningsvis genomföra en insats med dessa förutsättningar. Jag måste också påpeka att under höstens övningar är naturligtvis samma logistikförband som förbereder MINUSMA hårt engagerade.

Den sista insats, av de tre jag inledningsvis nämnde, som just nu planeras är ytterligare en fartygsinsats utanför Afrikas Horn (benämnd ME 04). Återigen ser det ut som om Sverige inte "bara" skall delta i operationen med helikoptrar och amfibieenheter, utan även för andra gången ges möjlighet att leda insatsen, d.v.s. tillsätta Force Commander (FCdr) – styrkechef. Även denna insats påverkar naturligtvis logistikförbanden på olika sätt. Visserligen har marinens förband en relativt god, inbyggd logistikförmåga,

men vissa delar är, för Forsvarsmakten, gemensamma. Ett exempel är ammunition till tung kulspruta och lättare vapen, men även viss sjukvård, med mera, med mera.

Det som jag beskrivit ovan är naturligtvis en stor ansträngning för Forsvarsmakten i allmänhet och för logistiken i synnerhet. Men jag tycker ändå, att uppgifterna i första hand skall ses som stimulerande. Det jag ser när jag deltar i arbetet och besöker olika enheter är enormt engagerad personal och dugliga förband som gör sitt yttersta för att allt skall fungera. Det brukar sägas att det är logistiken som sätter gränserna för vad ett förband kan uträtta, och den uppfattningen delar jag, men jag måste också säga att våra logistikarbetare för och ser till att förbandscheferna har så vida gränser som det över huvud taget går att få.

Jag vill avsluta den här spalten med att påminna om att samtidigt som alla de saker jag beskrivit ovan pågår, genomförs fortfarande ett omfattande arbete med hemtagningen av vårt bidrag i Afghanistan.

Slutligen: den 11 december genomförs klubbens jullunch på restaurang Vingen på Tre Vapen i Stockholm, vilket också meddelas på annan plats här i tidningen. Välkomna dit, det brukar vara trevligt, med god mat, god dryck, men framför allt är det trevligt att återse alla bekanta ansikten.

**Bengt Andersson**  
**Ordförande**



# Logistik under inledningsfasen vid insats med NBG

## Logistik

Logistiken för stridsgruppen bygger på följande principer: flexibelt, modulärt med hög tillgänglighet samt ett kollektivt ansvar.

genom det svenska Nationell Support Elementen (NSE) i insatsområdet. Strävan är att gruppera deltagande nationers NSE i nära anslutning till huvudbas (Main Operating Base/MOB)

Line 2 är ett multinationellt ansvar där Logistikbataljonen samordnar huvuddelen av logistikstödet (gäller även de medicinska delarna) till förbanden inom NBG 15, förutom teknisk tjänst avseende flygmaterielunderhåll, som går direkt från berörd nation ut till förbandsenheterna. Här återfinns del av stödet avseende HNS. Line 2 skall inneha en underhållssäkerhet på 11 dygn (klass 1-5).

Line 1 är återigen ett nationellt ansvar på förbandsnivå, där respektive förbands stabs- och trosskompanier står för logistikunderstödet till förbandets verkansdelar. Line 1 skall inneha en underhållssäkerhet om 3 dygn (klass 1-5).



Försvarsmedicinen inom NBG 15 är en viktig del av logistiken vid insats

Följande uppnås bl a genom stöd från värdlandet (Host Nation Support/HNS), kontraktörer (Contractor Support to Operation/CSO) och tredje part (Third Party Logistic Support/TPLS) samt nyttjande av multinationella logistiska lösningar.

ofta strategisk flygplats. Här finns det huvudsakliga stödet avseende kontraktörer (CSO) och tredje part (TPLS) samt stöd från värdlandet (HNS). Line 3 och 4 skall inneha en underhållssäkerhet på 16 dygn (Days of Supply, DOS) (klass 1-5).

## Deployering

Deployeringen av förbandet till insatsområdet är det mest kritiska skedet i hela operationen. Här skall tillgängliga transportresurser vara väl avvägda (flyg/sjö) utifrån de operativa kraven på tidig verkan i insats området.

Ansvarsfördelningen av logistiken för och till stridsgruppen är indelad i 4 områden (line 1-4).

Line 4 är ett nationellt ansvar från respektive deltagande nation, men samordnas av Sverige som FN genom JSS (Joint Service Support) i Uppsala försorg, vad gäller transport till insatsområdet. Här finns även visst stöd från kontraktörer (CSO) och tredje part (TPLS).

Line 3 är fortfarande ett nationellt ansvar från respektive deltagande nation, men samordnas av den svenska kontingentchefen

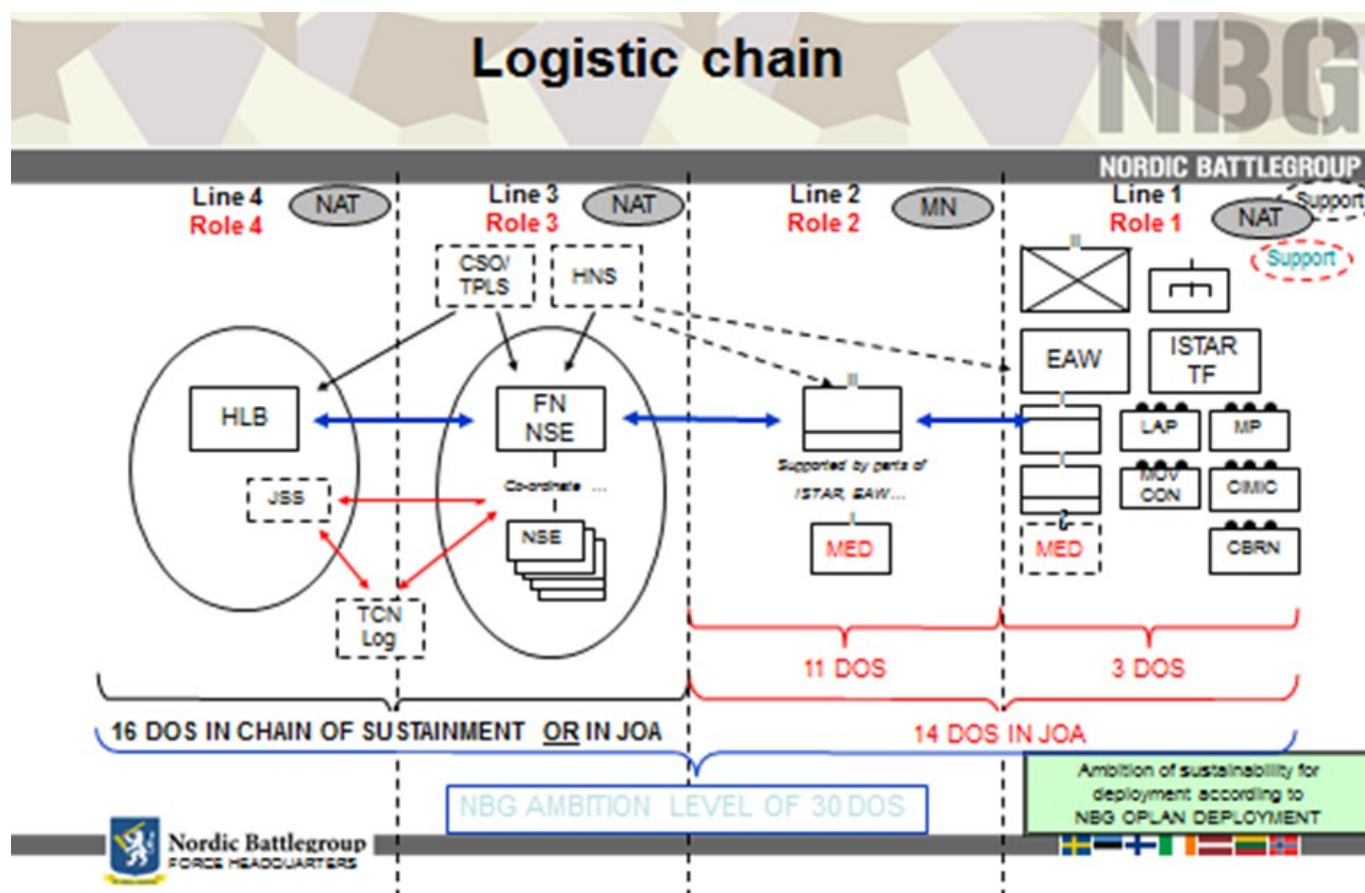


Multinationell samverkan är vardag inom NBG 15

För att säkerställa ovan nämnda avvägning, tas en ankomstordningsplan ( Decisive Order of Arrival/DOA) fram. Däri indelas förbandsenheterna i följande

styrka om 350-400 personer inklusive materiel som har till uppgift att bygga upp en initial operativ kapacitet runt huvudbasen. Denna styrka flygs in i

ringsplan utges anvisningar till förbanden avseende packning och märkning av gods och materiel.



Principenbild för de logistiska sammanhangen inom NBG 15

deployeringsgrupper:

**Operation Liason Reconnaissance Team (OLRT):** är en rekognoseringsstyrka om 8-11 personer, för att klarlägga infrastrukturellt läge (hamnar, flygplatser, vägnät), sluta kontrakt/avtal och för att samverka med eventuella militära enheter i området. Denna styrka flygs in i missionsområdet.

**Advanced Party (AP):** är en förstyrka om 60-70 personer inklusive materiel som har till uppgift att förbereda mottagande av huvudstyrkan. Denna styrka flygs in i missionsområdet.

**Early Entry Forces (EEF)** är en

missionsområdet.

**Mainbody (MB)** är huvudstyrkan om resterande ca 2000 personer. När denna styrka är på plats blir huvudbasen fullt operativ och man påbörjar uppbyggnaden av den framskjutna basen, som skall vara fullt operativ inom 30 dygn. Personalen i denna styrka flygs in till området medan materielen transporteras sjövägen.

När ankomstordningsplanen är färdig bryts denna ned i en detaljerad deployeringsplan, dvs vilken personal som åker med vilket flyg och vilken materiel som skall flygas ner alternativt gå med båt. Utifrån denna deploye-

Som kuriosita kan nämnas att en styrka som NBG 15 kräver 30 st flygningar av typ AN 124 och 2 st normalstora RoRo fartyg, för att deployeras.

### Sammanfattning

Det är väl ingen överdrift att säga att logistiken är den största utmaningen inom NBG 15 och att förbandet har behov av en hel del stöd, främst avseende kontraktörer (klass 1 och 3) samt HNS (klass 4).

### Matz Jakobsson

Logistikchef NBG 15

# Finansiering av en insats med NBG 15

I förberedelserna för NBG och beredskapsperioden 2015-01-01-06-30 ingår finansieringen av en insats som en högst påtaglig del av arbetet. Utöver ekonomichef vid den nationella stödenheten (NSE) och insatsstabens ekonomienhet (INSS J8) finns även stridsgruppens egen ekonomiavdelning vid staben (FHQ CJ8). Medan NSE och INSS J8 arbetar med den svenska budgeten och användandet av den, ansvarar FHQ CJ8 för den budget som tilldelas av EU vid en insats.

1999 togs beslutet om att EU skulle ha en gemensam utrikes- och säkerhetspolitik (GUSP) för att bättre kunna axla sin roll i krishantering. Relativt snart stod det klart att den gemensamma politiken krävde gemensam finansiering, tanken till det som skulle bli ATHENA-mekanismen var därmed född.

Det krävdes dock en organisation utanför EU-budgeten då EU-fördraget uttryckligen förbjuder finansieringen av militära operationer. Resultatet blev en organisation inom EU med en egen finansiering. Alla länder som deltar i den gemensamma utrikes och säkerhetspolitiken bidrar efter en årligen bestämd utnyckling av kostnader, i Sveriges fall 3.43%. Alla 27 deltagande länder har också veto mot kostnader vilket medför särskilda utmaningar.

Sedan ATHENA skapades för 10 år sedan har ett flertal insatser delfinansierats av ATHENA såsom operationer i Kongo, Tchad, Mali och Somalia och

regelverket har utvecklats bland annat för att anpassas till stridsgruppskonceptet.

Vad betalar då EU och vad kan vi från svensk sida lära oss inför framtida operationer? Generellt sett så är ATHENA relativt lednings- och logistikinriktat: camper med tillhörande infrastruktur, medicinsk organisation och operativ infrastruktur såsom förbättringar av flygplatser och hamnar är sådant som kan betalas av ATHENA.

Den hittills dyraste insatsen ur ett ATHENA-perspektiv var insatsen i Tchad och Centralafrikanska republiken (CAR) 2008 då totalnotan för ATHENA nådde nästan 170 M€ delvis beroende på omfattande förbättringar vid två flygplatser med bland annat uppställningsområden för strategiska transportflygplan.

Avseende camper står ATHENA för perimeterskydd, infrastruktur för avlopp och sanitet samt elektricitet men kan även bekosta matsalar och andra gemensamma behov. I regelverket görs åtskillnad mellan olika förbandsklossar; FHQ får exempelvis sitt boende och kontorslokaler betalda av gemensamma medel medan truppbidragande länder får bekosta boende för sina soldater för egen hand. Fördelen för en enskild nation är förstas att man själv kan besluta om vilken standard som ska gälla.

Undantag finns det gott om. Vid den senaste insatsen i CAR i början av 2014 beslutade man att det skulle vara boende i contain-

rar på grund av annalkande regnsäsong med medföljande hygienproblem. Då beslutades det att boende var en gemensam kostnad eftersom det inte var valbart för de deltagande länderna hur de skulle bo.

Vad avser sjukvårdsorganisation bekostar ATHENA främst andra linjens (Role 2) sjukvård. Första linjen (Role 1) är ett nationellt ansvar samt MEDEVAC-kapacitet. I en normal EU-operation innebär det att transport till operationsområdet och kostnader bidragande nation inte skulle haft i normalfallet bekostas med gemensamma medel. Exempel på det senare kan vara extra underhåll, extra flygtid för MEDEVAC-helikoptrar och andra nödvändiga åtgärder. Målsättningen är att se till att varje EU-ledd operation har den medicinska kapacitet som hotbilden kräver.

Ur ett svenskt perspektiv är möjligheterna till att finansiera operativ infrastruktur särskilt intressant. Försvarsmaktens möjligheter att i exempelvis Afghanistan göra förbättringar i befintlig civil infrastruktur har i stort varit begränsad till att laga något vi råkat köra sönder. Inom ATHENA kan operationen äska medel för att exempelvis förstärka vägpartier eller broar för att säkra framryckning, underhållstransporter och urdragande. Även stödjepunkter för konvojer ingår i vad som kan finansieras.

Ur ett NBG-perspektiv blir därför byggtid mer begränsande än budgeten, som ett exempel kan vi se operationen i Tchad där

upphandling och utförande av förbättringarna vid en flygplats tog tio månader.

För stridsgrupperna finns det en särskild regel som förnyas varje år. Transporterna till insatsområdet betalas vilket inte görs i en normal EU-ledd operation och i skrivande stund arbetas det med att ta fram en budget för en generisk transport utifrån vår materiel och med de transportsätt som avses användas för NBG vid en insats. Få om ens någon stridsgrupp innan har på förhand kunnat ge EU en uppskattning vad en tilltransport skulle komma att kosta.

Trots de möjligheter som ATHENA ger oss måste vi också komma ihåg att det kommer att vara Sverige som bär de allra största kostnaderna vid en insats med NBG, löner, mat och fordonsbränsle är sådant Sverige bekostar själv.

För Sverige finns det mycket att lära. En sådan enkel sak som var materiel och personal hamnar i organisationsschemat kan bestämma om vi kan få budget från ATHENA, vissa andra länder tar det i beaktande när de skissar sin organisation.

FHQ CJ8 har också ett uttalat mål att ha ett tätt samarbete inte bara med den egna logistiken (CJ4) utan även koordinera vårt arbete med INSS J8 och NSE med syftet att skapa bättre budgetar oavsett om finansieringen är från ATHENA eller Sverige. Vi är också hjälpta av goda kontakter med olika delar inom FMLOG och Högkvarteret.

Som en del av arbetat med att tydligare få in ekonomin i arbetet genomfördes för första gången den 23-24 september en utbildning särskilt inriktad mot en stridsgrupp när två represen-

tanter från ATHENA kom till Stockholm. Uppenbart fanns intresset, cirka 25 deltagare från Högkvarteret, FMLOG, NBG FHQ samt representanter från de flesta av de truppbidragande länderna i NBG fanns på plats för att lära sig mer. Utbildningen var uppskattad av såväl deltagare som föreläsare där de senare kunde ge färskare exempel på hur man arbetat vid budgeteringen vid operationen i Centralafrikanska republiken som inleddes under våren 2014.

**Richard Hedberg**  
Ekonomichef för NBG15

## Doktrinbilaga Förvarslogistik

### Bakgrund

Doktrinbilaga Förvarslogistik ingår i en ny strategisk och operativ doktrin. Denna är under framtagning och kommer ersätta Grundsyn Logistik från 2007. Arbetet har bedrivits i en mindre grupp under ca 2,5 års tid. Doktrinbilaga förvarslogistik kommer sannolikt fastställas under våren 2015.

Arbetsgruppen vill med denna artikel beskriva bakgrund, innehåll och hur doktrinbilaga förvarslogistik placeras i Förvarsmaktens doktrin. Doktrin är ett relativt nytt begrepp och har införts som en konsekvens av vårt omfattande internationella sam-

arbete. Den svenska definitionen av doktrin är:

*”En på kunskaper och erfarenheter grundad och dokumenterad vilja hur Förvarsmakten inriktar uppbyggnad och bruk av det militära maktmedlet. Den är normativ men kräver i varje situation tillämpning med förnuft och eftertanke”.*

Varför ersätta Grundsyn Logistik? Grundsyn Logistik togs fram i ett annat sammanhang där fokuseringen på internationella insatser växte i styrka. Sverige skulle försvaras genom att bidra med svenska förband i multinationella insatser för att skapa sta-

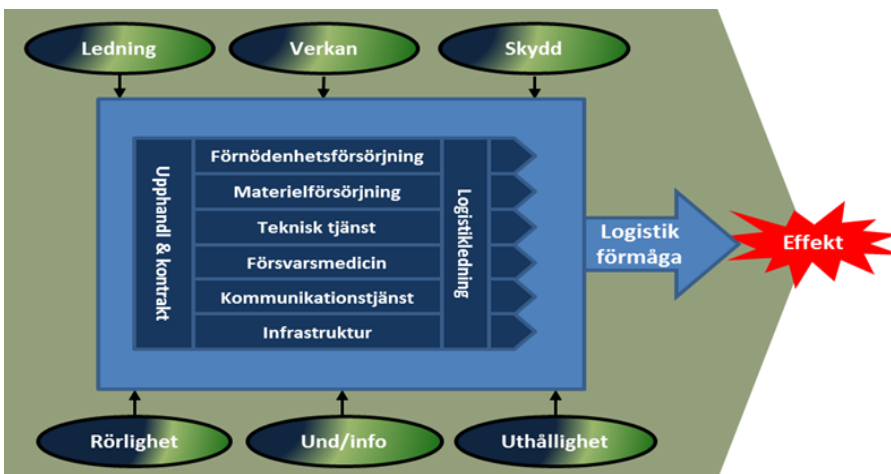
bilitet i och utanför vårt närområde. Efter Georgienkrisen 2008 höll inte denna säkerhetspolitiska inriktning längre, utan en återgång till ökad nationell förmåga skulle byggas upp igen inom den militära försvarsplaneringen. Förvarsmakten skulle nu utveckla förmåga att kunna genomföra både nationella och internationella insatser.

En annan anledning till varför en ny logistikdoktrin efterfrågas är de stora förändringar logistiken i Förvarsmakten genomgått de senaste åren. Den militära logistikförmågan har successivt minskat i takt med den reducering övriga förband inom För-



svarsmakten genomgått, vilket ökat behovet av civila logistikresurser. Vidare har det vi kallar för "bakre nivåns" logistikresurser i Försvarsmakten överförts till FMV (ex. verkstäder och upphandling). Logistikerna i Försvarsmakten, som vi tidigare känner igen den, har genomgått mycket stora förändringar.

Ett av de övergripande målen med förändringen är att uppnå en sammanhållen logistik- och materielförsörjning. Ett nytt portalbegrepp har därför tillkommit för att beskriva denna helhet, *Försvarslogistik*. Figur 1 nedan beskriver övergripande försvarslogistikens omfattning.



Figur 1. Övergripande beskrivning av försvarslogistikens omfattning och inverkan

### Arbetets styrningar

Utformningen av dokumentet präglas till stor del av de styrningar detta framtagningsarbete haft att förhålla sig till. För att nämna några så ska försvarslogistiken beskrivas ur ett livscykelperspektiv och med en fastställd fasindelning. Vidare ska EU logistikkoncept och NATO logistikdoktrin implementeras så långt som möjligt.

### Förändringar jämfört med Grundsyn Logistik (2007)

Förändringarna i Doktrinbilaga

Försvarslogistik är omfattande jämfört med Grundsyn Logistik. För att förstå vilken omfattande förändring doktrinbilagan förmedlar i förhållande till Grundsyn Logistik krävs en djupare förståelse av vilka påverkande faktorer som ligger bakom förändringarna. Därför kommer i denna artikel bara de mest övergripande förändringarna presenteras.

### Försvarslogistikens principer

I Grundsyn Logistik (2007) framgick fem stycken övergripande principer logistiken skulle förhålla sig till. Dessa var *Helhetssyn, Behovsstyrd Logistik, Resurseffektivitet, Anpassad till-*

ritorium under övningar, kris och andra situationer. Genom att utgå från samma eller likartade principer i planeringen som EU och NATO tillämpar ökar interoperabiliteten i det stöd Sverige förväntas ge. Vidare kommer det sannolikt öka interoperabiliteten i bilaterala eller multinationella övningar och insatser med EU och NATO medlemsländer.

De nya försvarslogistikprinciperna är: *Samarbete och förtroende, Flexibilitet, Enkelhet, Transparens och spårbarhet, Samordning, Verksamhetseffektivitet och kostnadseffektivitet, Operativa krav i fokus, Interoperabilitet, Befogenhet, Gemensamt understödsansvar och Tillgång till resurser.*

Dessa principer har, beroende på vad som för tillfället planeras, olika tyngd. I framtagandet av ett försvarslogistikkoncept för en insats kan förutsättningar att logistiskt understödja verkansförband i det specifika insatsområdet innebära att vissa principer får större betydelse än andra. Principerna ska därför ses som ett vägledande stöd i försvarslogistikplanering och dess genomförande.

*gänglighet och Interoperabilitet.*

Dessa berör såväl produktions- som insatslogistik.

I Doktrinbilaga Försvarslogistik har EU logistikkoncept och NATO logistikdoktrins principer analyserats, prövats och implementerats. Det betyder att vi i högre grad är interoperabla i försvarslogistikens planering såväl nationellt som internationellt. Nationellt ska Försvarsmakten stå beredd att genomföra världsstöd (*Host Nation Support*) för att ta emot militära resurser från andra länder på svenskt ter-

### Förändring i delfunktioner

Jämfört med Grundsyn Logistik har försvarslogistiken fått en ökning i antalet delfunktioner. De tillkommande delfunktionerna är Materieförsörjning och Infrastruktur. En annan förändring är att reservmaterieförsörjning nu flyttats från där den tidigare låg, under teknisk tjänst, till förnödenhetsförsörjning då reservdelar är en förnödenhet. Den indelning som nu är gjord syftar till att tydligare förpacka verksamheten som bedrivs inom försvarslogistiken. Det bör påpekas

att genomförandet av verksamheten inte har förändrats utan bara förpackningen av den.

Materielförsörjningen som delfunktion är en konsekvens av omdaning av försvarslogistiken. Infrastruktur som delfunktion avgränsar sig till försvarslogistikanknuten infrastruktur. Exempel på sådan infrastruktur kan vara lagerhallar, verkstäder, lastramper och dylikt. Den logistikanknutna infrastrukturen har tillkommit som en konsekvens av anpassningen till EU logistikkoncept och NATO logistikdoktrin.

### **Försvarslogistik ur ett livscykelperspektiv**

En av styrningarna från styrgrupp doktrin var att försvarslogistiken som förmåga skulle beskrivas ur ett livscykelperspektiv. Det innebär att försvars-

logistiken beskrivs utifrån fyra verksamhetsområden förmågeskapande (produktionen), förmågenyttjande (övnings- och insatsverksamhet), vidmakthållande och avveckling. Genom det heltäckande livscykelperspektivet beskrivs försvarslogistikens omfattning flerdimensionellt.

### **Doktrinen struktur**

Doktrinen omfattar fem kapitel. I de tre första läggs de grunder som erfordras för en gemensam nomenklatur samt även principer, begrepp, beskrivningsperspektiv och modeller med mera. I kapitel fyra under rubriken Strategisk försvarslogistik inriktas logistikverksamhet som bedrivs inom följande områden; förmågeskapande, vidmakthållande och avveckling. Slutligen inriktas i det avslutande femte kapitlet Försvarslogistik vid oper-

ationer, den logistik som genomförs vid och som stöd för operationer (förmågenyttjande). I underbilagor kommer vissa delar att utvecklas som t.ex. använda begrepp och förnödenhetsklassernas innehåll.

### **Återstående arbete**

Arbetsgruppen utvärderar för närvarande resultatet av en internremiss som genomförts inom Försvarslogistikfunktionen där synpunkter erhållits från såväl Försvarsmakts- som FMV representanter. Målet är att en Försvarsmaktsremiss ska skickas ut under första kvartalet 2015 för att därefter fastställas sommaren 2015.

### **Kk Göran Walldén**

Projektledare Doktrinbilaga Försvarslogistik  
Huvudman utveckling  
HKV PROD FLOG STAB

## Studieresa med elever i Logistikfördjupning

Följande artikel är en kort beskrivning från en studieresa till Förenta Staterna i februari 2014. Studieresans syfte var en del av logistikfördjupning inom ramen för Högre Stabsutbildning vid Försvarshögskolan (HSU 2012—2014).

### **Bakgrund**

Inom ramen för högre stabsutbildning sker en fördjupning av respektive arena och funktionsområden. Fördjupningen ligger inom en valbar femveckorskurs och syftar till att utveckla kunskap och förståelse inom det valbara området. Inom logistikområdet inleddes kursen med föreläsningar på Försvarshögskolan, varvat med besök vid Försvars-

departementet, Försvarsmaktens Högkvarter och Försvarsmaktens logistikstab. I syfte att skapa ett perspektiv på Försvarsmaktens sätt att bedriva logistik gjordes en studieresa till USA.

### **Övergripande målsättning med studieresan**

Målsättningen med studieresan var att elever vid Försvarshögskolan skulle ges möjlighet att inhämta nya kunskaper, erfarenheter och intryck från Förenta Staterna och Förenta Nationerna kopplat till militära operationer med fokus på logistik. Vidare var avsikten att ge en möjlighet att inhämta nya kunskaper avseende teknik-, metod- och strategikutveckling inom logistikområ-

det. Besöken under resan skapade ytterligare ett perspektiv på logistik i förhållande till svensk försvarslogistik.

### **Studieresans upplägg i stort**

Besöket i USA utgick huvudsakligen från Washingtonområdet med bilresor till besöksobjekten.

Inledningsvis besöktes Army Logistic University (ALU) i södra Virginia. På ALU fick vi en orientering om kursen Theater Logistics samt en övergripande presentation ”Rock Drill” av hur USA fungerar i samverkan med olika aktörer i en operation. Efter ALU-besöket, som varade en heldag, så gick resan vidare till nästa besöksmål som



var US Marine Corps Command and Staff Collage (USMC CSC). Därefter besöktes Logistic Innovation Agency (LIA), Logistic Management Institute (LMI) som båda är lokaliserade i Washington. Besöket på LMI gav en bra bild av hur långt US AirForce har kommit med kontraktering samt integrering av nya energilösningar i operationer och hur detta kommer att utvecklas på både kort och lång sikt. Besöket vid LIA var fokuserat på logistikutveckling främst med målsättningen att minska resursförbrukningen.

Avslutningsvis besöktes United Nations Headquarters (UN HQ) Department of Field Support, i New York, vilket gav en mycket god inblick i arbetet inom FN-logistik, dess nya globala försörjningsstrategi samt pågående FN operationer.

### Slutsatser dragna under resan

1. Den amerikanska försvarsmakten har långt kvar alternativt ingen strävan att komma till ett "joint" perspektiv avseende såväl logistik som operationer. Dock finns vissa gemensamma beröringsytor, bland annat genom det omfattande kontraktorsberoende som har uppstått i samband med insatserna i Irak och Afghanistan. Under det som ovan benämns "Rock Drill" förrevisades utvecklingen av försörjningen av Irakkampanjen ur ett Armèperspektiv. Där framkom att en liknande lösning som Sverige strävar efter genom omdaning försvarslogistik ej sågs som genomförbar med hänsyn till omfattningen av kontrakt och logistikbehov.

2. Logistikutvecklingen i USA handlar till stor del om att minska det egna avtrycket. Man

strävar efter en återgång till en rörligare fältarmé där bostadsbarracker hamburgerrestauranger inte utgör en central del av logistiken. Vidare strävar man efter att minska energiförbrukningen, framförallt i syfte att minska beroendet av enorma volymer dieselbrännolja som måste transporteras djupt in i operationsområden. Som en del i detta överses styrsystem och kvalitet på basområden.

3. Den Amerikanska Marinkåren befinner sig i en reorienteringsfas efter Irak-Afghanistanoperationerna där man i huvudsak nyttjades som infanteritrupp. Utvecklingen går för närvarande mot landstigningsoperationer och sjöbaseringsförmåga. Trots neddragningar genomförs med svenska mått nätt en mycket omfattande nyanskaffning av fartyg och farkoster för basering och omlastning till sjöss.

4. Från ett svenskt perspektiv är det tydligt att vi kritiskt skall granska den utveckling som sker inom den amerikanska försvarsmakten i de fall vi skulle ta efter olika koncept. USA får dock bedömas som mycket erfarna och duktiga på logistik. Detta omfattar både hur logistikutbildning bedrivs samt den tyngd och betydelse som man lägger vid logistik på alla nivåer. Representation och arbete med hur logistikutbildning skall genomföras finns på högsta militära och politiska nivå där den strategiska kontexten för logistik sätts och genomsyrar logistiken inom den amerikanska försvarsmakten.

5. FN-logistiken är väl strukturerad. De tycks arbeta medvetet med att rekrytera dugliga medarbetare med hög kompetens och erfarenhet av logistik. FN-

systemet bedöms vara en modell som vi i Sverige mycket väl borde studera djupare för att inhämta kunskaper i den fortsatta utvecklingen av logistiken i den svenska Försvarsmakten.

### Sammanfattning

Besökets viktigaste resultat kan sammanfattas i tre områden; Operativ logistik, Utveckling inom logistikområdet samt utveckling av utbildningen inom logistik vid FHS. Möjligheten att besöka och samverka med Army Logistic University, Logistic Management Institute, Logistic Innovation Agency med flera, har skapat goda förutsättningar för kunskaps- och erfarenhetsutbyte inom området logistik på främst en operativ nivå med till viss del även strategisk nivå. Detta utbyte har inte bara utvecklat de enskilda deltagarna, utan även logistikutbildningen vid Försvarshögskolan. Besöken har också bidragit till att vi erhållit ny kunskap om den pågående strategi-, metod- och teknikutveckling som sker inom logistikområdet. Kunskaper och erfarenheter som till stor del bygger på de erfarenheter som USA har dragit från såväl Irak som Afghanistan. Avslutningsvis så har besöken utökat nätverket för ämnesutveckling, forskning och utbildning inom logistik, vilket fortsättningsvis kommer att ha stor betydelse för logistikämnetns framtid vid Försvarshögskolan.

Resan har vidare tydliggjort komplexiteten inom logistiken och visat på behoven av samverkan och samordning, såväl mellan nationer som mellan försvarsmakter och andra aktörer.

**Övlt Tommy Johansson**

Lärare logistik vid FHS

# Trängträff i Linköping 12-13 september



Årets trängträff arrangerades av Sveaträngarna med Hans Almqvist i spetsen för planering och genomförande. Arrangemanget samlade ett 70-tal entusiastiska trängare varav 15 från trängklubben. Vädret var bästa tänkbara med strålende sol och 18 grader.

Första programpunkt var presentation av helikopterflottiljens verksamhet och de olika flygsystem som är i operativ tjänst vid Helikopterbataljonen. Efter presentationen förevisades Hkp 16 i en ljus och välstädad hangar. Detaljinformation redovisades av duktiga mekaniker och tillfälle fanns att provsitta cockpit vilket många teknikintresserade trängare passade på att göra.

Från helikopterflottiljen bar det av till Trädgårdsföreningen i Linköping där nybakade bullar och kaffe serverades. Två guider stod färdiga, att efter stärkande kaffeförtäring på ett blommande sätt förevisade parken.

Den gemensamma middagen hölls på Livgrenadjärsmässen där skål och snapsvisor avlöste varandra under kvällens lopp.

Lördagen inleddes med ett besök vid Bergs Slussar och en fak-

taspäckad guidning av Håkan Hultkrantz, ansvarig för kanalunderhållet. Göta kanal med Göta älv och passerade sjöar är



med sin 390 km långa vattenväg tvärs genom Sverige landets största byggnadsprojekt genom tiderna.



Första spadtaget togs i maj 1810 och 1832 invigdes hela kanalen av Karl XIV Johan. Slutsumman för bygget slutade på 13,5 miljarder i 2005 års penningvärde. Totalt har kanalen 58 slussar varav Bergs elva slussar har den största höjdskillnaden. Tillsammans utförde 58 000 indelta soldater 7 miljoner dagsverken för att genomföra bygget.

Efter besöket vid Bergs slussar bar färden åter till Linköping och studiebesök vid Flygvapenmuseum. Tre guider lotsade runt bland framstående teknikutveckling inom svensk flygplans-tillverkning. Besöket avslutades med lunch på Flygvapenmusen.

Sammanfattningsvis blev trängträffen hos Sveaträngarna ett mycket lyckat och minnesvärt besök.

Nästa år är Skånska Trängregementets Kamratförening värd för trängträffen som genomförs den 11-12 september i Hässleholm med omnejd. Huvuddragen i programmet presenteras på sista sidan.

**Gustav Berggren/  
Leif Engström**

# Årsmöte 2015

# Jullunch den 11 december

Årsmötet genomförs som tidigare år på Kavallerimässen i Livgardets kaserner (gamla K1), Lidingövägen torsdagen den 5 mars 2015 kl 1830.

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

Medföljande dam/herre är också hjärtligt välkommen. Speciellt program för medföljande kommer att arrangeras.

Anmälan med namn och personnr till Klubbmästaren Olle Schylander senast 02-26.  
E-mail: [olle.schylander@tele2.se](mailto:olle.schylander@tele2.se)  
alt tfn 070-302 7720

Varmt välkomna

Olle Schylander  
Klubbmästare

Trängklubben inbjuder till lunch tisdag den 11 december med start kl 1100.

Plats är restaurang Vingen på Försvarets Materielverk (FMV), Banergatan 62.

Vi sitter för oss själva i "VIP-matsalen". Maten hämtar vi i stora matsalen.

Priset inkl dryck och kaffe är 75 kr.

I samband med lunchen kommer klubbens ordförande att ge en

uppdatering av aktuella frågor inom försvarsmaktens logistik.

Anmälan med namn och personnr senast den 6 december till klubbmästaren Olle Schylander genom e-mail eller telefon.  
E-mail: [olle.schylander@tele2.se](mailto:olle.schylander@tele2.se)  
Tfn: 070-302 7720

Vid inpassering till FMV krävs ID-handling.

Varmt välkommen

Olle Schylander  
Klubbmästare

## Aktiviteter i samverkan med Stockholms Trängbefälsförening

Trängklubbens styrelse samverkar kontinuerligt med Stockholms Trängbefälsförening. Medlemmar i Trängklubben är välkomna att delta i studiebesök och föredrag m m som Stockholms Trängbefälsförening arrangerar. För information se föreningens hemsida: [www.forsvarsutbildarna.se/sthlmtrang](http://www.forsvarsutbildarna.se/sthlmtrang). Vid frågor kontakta Olle Schylander.

## Styrelsen 2014

Ordförande  
Bengt Andersson  
LOGISTIKCHEF  
107 85 Stockholm  
08-788 8593



[bengt.e.andersson@mil.se](mailto:bengt.e.andersson@mil.se)

Sekreterare  
Anders Asp  
Vestberg  
FMLOG Stab  
08-51439547



[anders.vestberg@mil.se](mailto:anders.vestberg@mil.se)

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



[olle.schylander@tele2.se](mailto:olle.schylander@tele2.se)

Vice ordförande  
Mats Ström  
FMV  
08-782 4000



[mats.strom@fmv.se](mailto:mats.strom@fmv.se)

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



[leif\\_engstrom@telia.com](mailto:leif_engstrom@telia.com)

Ledamot  
Thomas Lyck  
070-533 30 90



[thlyck@gmail.com](mailto:thlyck@gmail.com)



Adress:

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

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

## Trängträff i Hässleholm 2015



### *Logistik och Trängvänner!*

*T 4 Kamratförening bjuder in till Trängträff den 11-12 september 2015.*

*Program är ännu ej klart i alla detaljer, men mötet arrangeras i Hässleholm med omnejd*

*Rum är förbokade på Hotell Statt i Hässleholm. 2014 års pris är enkelrum 840 kr och Dubbelrum 1040 kr. Bokning skall ske senast den 10 augusti och boknings nr är: 122038.*

*Telefon nr: 0451-89000*

*Ytterligare tips på logi, vandrarhem m m kommer senare.*

*Kostnaden för träffen blir 700 kr/pers. exklusive logi och transport till Hässleholm.*

*Gemensam middag på Restaurang "T 4 Matsal" på gamla regementsområdet.*

*Välkomna*

Bestämmelser för anmälan med mera kommer att anges i Trängklubbsytt nr 1 2015

## TRÄNGKLUBBSNYTT

En medlemstidning för Försvarets Trängklubb

Hemsida: [www.ftk.nu](http://www.ftk.nu) E-post: [info@ftk.nu](mailto:info@ftk.nu) PG 578 50-0

Ansvarig utgivare: Bengt Andersson, Redaktör: Leif Engström

Tryck: Idéprint Sverige AB