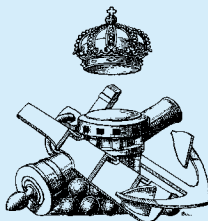


Vart är Marinen på väg? Behov av en ny plan

Av Evorn Mårtensson



Särtryck ur Tidskrift i Sjöväsendet N:r 1 2013

Sid 38-48



Ledamoten
EVORN MÅRTENSSON

Kommendörkapten Evorn Mårtensson, som är mariningenjör, är studie- och FoT-samordnare vid marintaktiska staben (MTS). Författaren har tidigare verkat bland annat inom materiel- och logistikförsörjningen i olika positioner inom såväl Försvarsmakten som vid FMV.

Vart är Marinen på väg? Behov av en ny plan

Det som initierat detta inlägg är den senaste tidens försvarsdebatt och Försvarsmaktens planering som presenterats nyligen. Det kan konstateras att planeringen bortom 2019 vad gäller marinförbandens andel av materielanslagen för anskaffning (1:3) och vidmakthållande (1:4) kommer att leda till en kollaps för marinförbandens materiel- och logistikförsörjning om inget görs. Inlägget föranleds även av det låga ekonomiska utfallet efter försvarsbeslutet 2009 under åren 2010-2012 för marinförbanden vad gäller materielanslagen, samtidigt som kostnaderna inom förbandsanslaget (1:1) ökat till det dubbla från 2007 till 2012. Siffrorna reser ett antal frågor om hur det exempelvis står till med den marina materielförsörjningen. Hur står det till med den marina industrin? Vad behöver göras? Vad blir konsekvenserna om inget görs åt situationen?

Avsikten med detta inlägg är inte att starta en försvarsgrensstrid, utan avsikten är endast att belysa de marina förhållandena och förutsättningarna i stort på kort, medellång och lång sikt.

Försvarsbeslut 2009 (FB 09)¹ ger en tydlig målbild och inriktning för försvaret. Det är inte där problemet ligger. Ett av målen med det militära försvaret är att hävda Sveriges suveränitet, samt värna suveräna rättigheter och nationella intressen i övrigt. I hävdandet av vårt lands suveränitet ingår att det militära försvaret ska hävda landets gränser och territori-

ella integritet mot yttre hot. Det militära försvaret ska ensamt och tillsammans med andra genom insatser på vårt eget territorium, i närområdet, regionalt och globalt försvara Sverige och främja vår säkerhet.

Vidare anges bland annat att det militära försvaret enskilt och i samverkan med andra myndigheter ska kunna användas utanför svenskt territorium för att, i enlighet med internationell rätt, värna Sveriges suveräna rättigheter i den ekonomiska zonen, exempelvis Sveriges rätt att utforska, utnyttja, bevara och förvalta naturtillgångar inom zonen, när denna rätt hotas av andra stater. Vidare ska det

1. Regeringens proposition 2008/09:140, Ett användbart försvar, 2009-03-19

militära försvaret kunna användas inom sådana områden för att upprätthålla och säkra vår försörjning och handel, exempelvis genom att skydda internationella handelsvägar. Det militära försvaret ska kunna genomföra patrullering och övervakning av havsområden och lufttrum utanför svenskt territorium. Det vill säga en tydlig målbild och inriktning för försvaret, som innehåller en kvalificerad marin förmåga.

Det av riksdagen nyligen fattade beslutet avseende utveckling och anskaffning av 40-60 stycken nya stridsflygplan JAS 39 E har skapat en tydlig och långsiktig inriktning för den centrala delen av Flygvapnets materielförsörjning. Beslutet är fattat mot bakgrund av tydliga industriella och näringspolitiska intressen med bland annat högteknologiska arbetstillfällen. Därutöver skapas möjlighet till önskvärda internationella relationer och internationella samarbeten. Man kan även säga att satsningen är en bra nationell helhetslösning.

Tyvärr omfattas övriga materielområden för närvarande inte av samma långsiktighet till cirka 2040, vilket således även inkluderar en bristande långsiktighet för marinmaterielområdet. I regeringens uppdrag 2012-10-04² till Försvarsmakten efterfrågas endast en redovisning gällande ekonomisk balans till 2019. En adekvat planering borde innehålla åtminstone ett mer långsiktigt perspektiv till cirka 2030.

Behov av marina förmågor

Vi har ju på olika sätt fått ta del av att Ryssland genomför en militärreform och

2. 2012-10-04, Uppdrag att redovisa kompletterande underlag om långsiktig ekonomisk balans, Regeringsbeslut 7, Fö2012/1794/MFI

ett beväpningsprogram för att öka antalet omedelbart tillgängliga förband och höja de väpnade styrkornas operativa förmåga. Den ryska försvarsledningen har ju även sagt att Ryssland ska satsa på den nya krigföringen med nätverkscentrerad strid eller strid med system i samverkan. Kärnan i detta handlar om sensornära datafusion direkt mellan de långsträckviddiga sensorerna på ytan och i luften, som ger extremt noggranna måldata inom den sammanfallande sensortäckningen (ännu en tillämpning av realtidstriangulering) vars måldata sedan används för långsträckviddig verkan. Motsvarande utvecklingar sker även i undervattensstriden. Även om ett väpnat angrepp för närvarande är osannolikt, är det de förmågor som bland annat Ryssland bygger upp som vi måste förhålla oss till när vi utformar och ställer krav på våra förband och system.

Samtidigt med utvecklingen i Ryssland nedgår viktiga västliga aktörers operativa förmåga i Sveriges närområde. Detta skall också sättas i sammanhanget att USA bedöms, som en följd av ökad fokusering mot östra Asien, fortsatt betona vikten av att de europeiska staterna tar ett större ansvar sin egen säkerhet.

FB 09 med den målbild och inriktning som finns där vad gäller marin förmåga ställer krav på marinförband som har förmåga att möta och hantera en kvalificerad motståndare och kan verka i samtliga konfliktnivåer. De maritima och marina uppgifterna på Försvarsmakten och marinförbanden kan bäst sammanfattas i ett möjligt användande av följande tre marina operationstyper - marina operativa koncept:

- Sjöövervakning över tiden i syfte att hävda svensk territoriell integritet och hantera kränkningar, samt hävda maritima intressen.

- Sjöfartsskyddsoperationer i syfte att säkerställa tillflöden och uthållighet
- Försvarsoperationer i den maritima och marina arenan i syfte att säkerställa nationell frihet

Ovanstående kräver i framtiden en förmåga till att genomföra en integrerad luft-, sjö- och undervattensstrid i den maritima och marina arenan

Vid "Folk och Försvar" seminarium om Marinen den 28 november 2012 angavs exempelvis att en fungerande import och export, som främst sker till och från västkusten, är fundamental inte bara för Sveriges ekonomi. Även andra länder är beroende av vissa delar av exporten från Sverige. Utgående från dessa dimensionerande förmågor ska marinstridskrafterna även kunna genomföra insatser internationellt. Exempelvis är operation ATALANTA utanför Somalia av nationellt intresse kopplat till Sveriges beroende av den globala handeln och transportflöden.

De militärgeografiska förhållandena gör att förmågan till övervakning, hantering av kränkningar och kustförsvarsoperationer har en huvudtyngdpunkt mot ostkusten och Östersjön. För en liten nation som Sverige kan de konventionella ubåtarna utgöra ett strategiskt vapensystem. Ytstridsfartygen tillsammans med flygstridskrafternas (flygande spaningsradar, stridsflygplan, helikoptrar) ger förmåga till kraftsamlad bekämpning. Amfibiekårens speciella kompetenser i amfibisk miljö är väsentlig bland annat med tanke på vår militärgeografi (skärgård) i strategiska infallsportar och farledsförträngningar. Minröjningsresurser behövs, dels för egna stridskrafterns rörelsefrihet i baseringsområden, dels för att möjliggöra sjöfartens utnyttjande av

farleder till och från hamnar. Minkrigsföringsförmåga (viss utläggning av sensor- och vapensystem) utgör ett effektivt komplement.

Åter till sjöfartsskyddet, vilket är bland det mer komplexa som man kan ägna sig åt vad gäller marina operationer där det finns kvalificerade aktörer. För att genomföra den typen av sjöfartsskydd krävs taktiska förmågor till ytstrid, ubåtsjakt och områdesluftförsvar. Deltagande ytstridsfartyg behöver ha egen skyddsförmåga vad gäller bland annat luftförsvar och undervattensförsvar. Områdesluftförsvar kräver kvalificerat marint luftvärnsrobotsystem och sensor-system på plats på fartygen över tiden. Andra lösningar är endast halvmesyrer. Användning av stridsflyg utgör en förstärkningsresurs momentant.

De politiska kraven på förmåga till sjöfartsskydd har återinförts successivt på 2000-talet, utan någon egentlig konsekvensanalys. Förmågan till sjöfartsskydd avskaffades i samband med försvarsbeslut 1972 (FB 72). Bristen på konsekvensanalys illustreras även av den s.k. genomförandegruppens strykning utan spårbarhet av marint luftvärnsrobotsystem för några år sedan. Behovet att samtidigt kunna bedriva sjöfartsskydd på västkusten och upprätthålla förmågan till väpnad strid på ostkusten, genererar även en fråga om en maximal tillgång till sju ytstridsfartyg är tillräckligt?

Rysslands energiutvinning och transporter är av central betydelse för Ryssland då exporten av energi utgör grunden för den ryska ekonomin. Den infrastruktur som byggts upp kring energitransporterna med gasledningar finns delvis utlagd inom Sveriges ekonomiska zon. Detta gör att Sverige för överskådlig tid behöver förhålla sig till denna omstän-

Marinförbanden: Ekonomiskt utfall enl. FM ÅR	2007	2008	2009	2010	2011	2012
miljoner kronor	Ref 1	Ref 2	Ref 3	Ref 4	Ref 5	Ref 6
Anslaget 1:1 Uppbyggnad av förband och beredskap	1 996	2 001	2 640	3 101	3 530	4 071
Anslagen 1:3 och 1:4 Materiel	1 982	3 453	3 430	3 005	1 507	2 890
Anslaget 1:3 Anskaffningar	1 285	2 790	2 419	1 396	694	2 025
Anslaget 1:4 Vidmakthållande	697	663	1 011	1 609	813	865
Summa	3 978	5 454	6 070	6 106	5 037	6 961

Referens 1-6 utgörs av Försvarsmaktens årsredovisningar för respektive år.⁴

dighet. Detta gör att åtminstone Ryssland har ett önskemål om en maritim säkerhet i Östersjön. Sverige som är den nation inom EU som har längst kust och därmed även i Östersjön torde behöva ta sin del av ansvaret vad gäller maritim säkerhet och maritima säkerhetsoperationer i fred och kris.

Samverkan nationellt och internationellt är viktigt. Den moderna krigföring- en med dess räckvidder i förhållande till militärgeografin är en av flera faktorer som gör att en eventuell framtida konflikt kommer att beröra flera länder samtidigt i vårt närområde. Det är osannolikt att Sverige står ensamt en längre tid. Nordensamarbetet och interoperabilitet med NATO är därför viktigt.

Maritimutredningen³ tar upp behovet av förbättrad samverkan mellan de maritima myndigheterna (Kustbevakningen, Sjöfartsverket m.fl.). I samband med maritima säkerhetsoperationer är det väsentligt med sömlös förmåga i civil-militär samverkan, i och med att de initiala åtgärderna främst är av polisiär karaktär som kan övergå i mer militära åtgärder. Samarbetet kring havsövervakning i Östersjöområdet mellan flertalet berörda länder (SUCFIS, SUCBAS) är här ett gott exempel på internationell och nationell myndighetssamverkan.

3. Maritim samverkan, Betänkande av maritimutredningen 2012-07-04, SOU 2012:48

Marinförbandens ekonomiska utfall 2007 till 2012

Innan beskrivningen av de problem som finns, är det väsentligt att påtala att marinstridskrafterna idag har en bra status. Leveransen av korvett typ Visby version 5 åren 2012-2014 utgör ett väsentligt tillskott.

Ovan redovisas marinförbandens ekonomiska utfall åren 2007 till 2012, enligt Försvarsmaktens årsredovisningar, fördelat på anslaget 1:1 Uppbyggnad av förband och beredskap, anslaget 1:3 Anskaffningar och anslaget 1:4 Vidmakthållande.⁴

Utfallet på förbandsanslaget 1:1 har från 2007 fram till 2012 fördubblats, från cirka 2 miljarder kronor till cirka 4 miljarder kronor. Anledningen torde bland annat vara övergången till insatsförsvaret med anställd personal istället för värnpliktiga.

Beträffande materielanslagen 1:3 och 1:4 gällande anskaffningar respektive vidmakthållande är det naturligt med viss fluktuation beroende på hur materielleve-

4. Försvarsmaktens årsredovisning 2007, 2008-02-22, HKV 23386:63353; Försvarsmaktens årsredovisning 2008, 2009-02-20, HKV 23386:51656; Försvarsmaktens årsredovisning 2009, 2010-02-19, HKV 23386:51392; Försvarsmaktens årsredovisning 2010, 2011-02-18, HKV 23386:52687; Försvarsmaktens årsredovisning 2011, 2012-02-22, HKV 23386:53019; Försvarsmaktens årsredovisning 2012, 2013-02-22, HKV 23386:50878

ranserna ligger årsvis. År 2007 var utfallet cirka 2 miljarder för att åren 2008-2010 vara kring 3 miljarder kronor eller drygt så. Beträffande år 2011 var emellertid utfallet exceptionellt lågt, med ett utfall på cirka 1,5 miljarder kronor vilket motsvarar cirka 8 % av det totala utfallet på materielanslagen. Ser vi på tiden efter FB 09 åren 2010-2012 är utfallet i medeltal 2,5 miljarder kronor per år, vilket är det värde som är intressant att jämföra med de egentliga behoven.

Notera även, för det fortsatta resonemanget, att marinens totala utfall på anslagen 1:1, 1:3 och 1:4 år 2011 var cirka 5 miljarder kronor och år 2012 var knappt 7 miljarder kronor.

Budgetbehov för Marinförbanden på medellång och lång sikt

Den marina organisationen enligt i FB 09 beslutad insatsorganisationen (IO 14) består bland annat av en ubåtsflottilj med fyra ubåtar, två sjöstridsflottiljer med sju ytstridsfartyg, fem större minröjningsfartyg, två mindre minröjningsfartyg, röjdykningsresurser, stödfartyg, samt en amfibiebataljon, en sjöinformationsbataljon och en marin basbataljon.

Författaren till detta inlägg har gjort en marknadsmässig kalkyl på vad den totala marina strukturen enligt FB 09 borde medföra för ekonomisk budget, dels i ett tidsperspektiv till 2019, dels i ett tidsperspektiv till 2025 med anpassningar av systemen enligt vad som kan härledas till FB 09 i ett utvecklingsperspektiv (exempelvis avseende nya ytstridsfartyg). Utöver detta har en alternativ marin struktur beräknats där ytterligare anpassningar sker visavi omvärlden, bland annat beroende på den teknik- och stridsteknik-

utveckling som sker i Ryssland. Detta är sådant som bör hanteras i ett kommande försvarsbeslut 2015 (FB 15).

Kalkylerna gör inte anspråk på att vara helt korrekta, utan syftar endast till att visa på pariteten i kostnader. Kostnaderna för förbandssystemen inkluderar alla dela med sensorsystem, vapensystem, kommunikations- och ledningssystem, samt gemensamma marina kostnaderna. Kalkylerna innefattar exempelvis även en omsättning av minröjningsförmågan till att ske mer med autonoma obemannade system på medellång till lång sikt. Kalkylerna är gjord enligt följande exempel: Ett ytstridsfartyg såsom ett anpassat multifunktionsfartyg i Visbykorvetternas storleksordning kostar idag cirka 3 miljarder kronor per fartyg att anskaffa för full förmåga. Vidmakthållandekostnaderna är ungefär desamma under livscykeln på 30 år. Total livscykelnkostnad blir 6 miljarder kronor per fartyg. Kostnaderna har fördelats på 30 år, varvid en snittkostnad på 0,2 miljarder kronor per år fås. Givetvis är det reella kostnadsutfallet större de år leveransertas emot. Med en kontinuerlig total materielförsörjning jämnas detta ut över åren. Samma principer har använts för samtlig materiel vad gäller anskaffning och vidmakthållande. Kalkylnoggrannheten duger för resonemangen som förs här.

Kalkylerna pekar på att budgeten för marinmaterielområdet enligt FB 09 målbild och inriktning, det vill säga anslagen 1:3 anskaffningar och 1:4 vidmakthållande, på medellång och lång sikt bedömningsvis behöver ligga på en snittnivå som är 4 till 4,5 miljarder kronor per år i dagens penningvärde. Nivån är beroende på exempelvis hur kvalificerade ytstridsfartyg och kapaciteten i de områdesluftförsvar som anskaffas. Ska ytterligare

anpassningar ske visavi omvärldsutvecklingen (FB 15) kan snittnivån komma att behöva ligga på 4,5 till 5 miljarder kronor per år i dagens penningvärde.

I de högre nivåerna ingår två nya ytstridsfartyg som ges ett kvalificerat områdesluftförsvar till en anskaffningskostnad på 8 miljarder per fartyg. Med sådana nya ytstridsfartyg fås en kvalificerad förmåga till sjöfartsskydd i och med ett kvalificerat områdesluftförsvar. Dessa ytstridsfartyg kan även användas som en operativ komponent i luftförsvaret, exempelvis vid kryssningsrobotförsvar. Ges sådana ytstridsfartyg förmågor att genomföra sensordatafusion tillsammans med flygburen radar (kräver särskild snabbdatalänk, teknik finns i USA), kan strid med system i samverkan genomföras för att få luftmålsbekämpningsförmåga över horisonten med räckvidder på 100 till 200 km beroende på val av luftvärnsrobotsystem. Detta kräver en samordnad planering och ett genomförande som även berör flygstridskrafterna.

Om vi jämför med det budgetunderlag som inlämnats för 2014 (BU 14) med underliggande styrdokument har Försvarsmakten inplanerat under budget för marinmaterielområdet under perioden 2014-2018 på i medeltal cirka tre miljarder kronor per år, samt under perioden 2019-2023 i medeltal cirka 1,5 miljarder kronor per år. Om vi räknar på ett budgetbehov på 4,5 miljarder kronor enligt författarens kalkyler ovan är underfinansieringen cirka 1,5 miljarder kronor per år under perioden 2014-2018 eller omräknat så skapas en skuld på 7,5 miljarder kronor. Med detta som information så inses ju även de än mer allvarliga konsekvenserna av Försvarsmaktens planering för perioden 2019-2023. Målbild och inriktning enligt FB 09 gällande marin för-

måga kan inte vidmakthållas efter 2019.

De fortsatta anställningar de kommande åren för att nå personalramarna avseende främst gruppbefäl, soldater och sjömän (GSS) bedöms leda till ett budgetbehov för förbandsanslaget 1:1 på cirka 4,5 miljarder kronor per år. Det totala budgetbehovet inom anslagen 1:1, 1:3 och 1:4 blir därmed i medeltal 8,5 till 9,5 miljarder kronor per år. Detta kan av vissa förefalla vara dyrt, men önskas en adekvat marin förmåga enligt FB 09 så kommer det att kosta. Sätts det i relation till Försvarsmaktens totala budget på drygt 40 miljarder kronor per år som eventuellt kommer att behöva öka i samband med nästa försvarsbeslut (FB 15), så är en marinbudget på knappt 10 miljarder kronor per år inte orealistiskt att få acceptans för på nationell nivå utifrån ett skattebetalarperspektiv.

På kort sikt (nu och till cirka 2015) har marinen ett personalproblem i och med att alla befattningar inte bemannats fullt ut än. Men på medellång och lång sikt (bortom cirka 2015) är problemet materieförsörjningen, i det fall problemen inte åtgärdas. Får marinmaterielplaneringen enligt BU 14 för perioden 2019-2023 kvarstå talar vi istället om en kollaps vad gäller marinstridskrafterna.

Materieförsörjningen och industrin

Även om Försvarsmakten snabbt skulle tillföras ytterligare ekonomiska medel för att hantera marinmaterielområdet, så är det inte det enda som behövs. Flera års hantering har lett fram till strukturella problem avseende den marina materieförsörjningen. Självklart är detta känsliga frågor. Men de måste belysas för att kunna ta sig framåt.



Byggnationskontraktet på ubåten A 26 är ännu ej tecknat. Ill: Kockums

Problembilden består bland annat i följande:

- Delvis avsaknad av beslut gällande tillämpning av materielförsörjningsstrategin för marinmaterielområdets delar.
- Underfinansiering av materielobjekten i materielplanen.
- Kundstyrningen av industrin blir påverkad av problembilden.
- Den varsindustriella förmågan – Bristande ägarintresse gällande den svenska strategin.

Sedan regeringen fattade beslut om att inte genomföra anskaffningen av nytt ytstridsfartyg (YS NY) med stöd av varvsindustrin i Sverige år 2005, råder en osäkerhet beträffande vilka principer som gäller för anskaffningar inom marinmaterielområdet. Detta gäller även andra typer av materiel än fartyg, exempelvis vapensystem såsom undervattensvapen. Framställningar till regeringen gjorda av Försvarsmakten har under flera år lagts åt sidan, som eventuellt beror på någon form av insikt kring de problem som tas upp här.

Anskaffningar av marin fartygsmateriel har alltid varit och kommer att vara av högsta nationella intresse, eftersom

det handlar om så mycket pengar. Anskaffningarna är av den digniteten att de behöver gynna flera intressen (jämför JAS 39 E) och inte strikt enbart de definierade operativa behoven, till vilka dessutom andra för fram alternativa lösningar. Beslut om denna typ av anskaffningar görs upp mellan flera partier i riksdagen. Socialdemokraterna har under flera år angett att försvarsindustrin är en viktig del i Sverige säkerhetspolitik. Fartygsindustrin med ubåtsindustrin utgör en sådan viktig del.

Beträffande underfinansiering av materielobjekten i materielplanen är det förstås en känslig fråga även av kommersiell karaktär. Men år av krav på reduktion av ekonomin och relativ avsaknad av nya eller avsevärt försenade projekt har gjort att det finns en tydlig tendens till att trots allt få in så många materielobjekt som möjligt i planeringen för att behålla den existerande strukturen. Därutöver finns det en internationellt betingad kostnadsökning även inom marinmaterielområdet som ligger ett antal procent över konsumentprisindex, som det inte sker en tillräcklig kompensation för. Varför har inte den av regeringen år 2010 godkända byggnationen av nästa generations ubåt NGU/A26 beställts än? Även om det är

Försvarsmakten som för närvarande ansvarar för materielfplaneringen, är det den myndighet som offererar en anskaffning som har att ansvara för att offerten är rätt. Det är ingen annan som ska räkna rätt. Det vill säga det handlar inte om att offerera det som står i materielfplanen, utan om att tala om vad som krävs för att nå ett bra resultat. Sedan måste ju förstås kraven balanseras mot den ekonomi som slutligen sätts.

Kundstyrningen av industrin påverkas även av det som nämnts ovan. Avsaknad av beslut relaterat till materielförsörjningsstrategin skapar en situation med bristande långsiktighet. Bristande finansiering skapar problem i projekten och medför icke sunda risktagningar. Exempelvis bör erfarenheterna från Visbyprojektet tas till vara så att samma misstag eller liknande inte genomförs igen. Får vi samma förseningar i NGU/A26-projektet som i Visby-projektet blir inte A26 operativt förrän närmare 2030.

När HDW tog över Kockums 1999 låg det antagligen inte i deras intresse att vidareutveckla Kockums och den svenska ubåstteknologin. Sannolikt var det tvärt om. Efter 1999 har ägarstrukturen ändrats, för att idag stå under Thyssen Krupp och Thyssen Krupp Marine System kontroll vari även HDW ingår. Under åren efter 2000 genomfördes även omförhandlingar vad gäller Visby-projektet och industrin har även fått ta ett antal förluster kopplat till detta. Det går inte här att beskriva alla detaljer. Men helhetssituationen har sannolikt påverkat ägarens syn på Kockums och den svenska verksamheten överhuvudtaget i en negativ riktning. Riskhantering har därför sannolikt blivit ett nyckelord. Återigen, varför har inte den av regeringen år 2010 godkända byggnationen av NGU/A26 beställts än?

Kockums ägare Thyssen Krupp har för närvarande egna problem i och med de mycket stora förluster som gjorts de senaste åren. Koncernledningen har nyligen bytts ut och en ny ledning har tillsatts.⁵ Hur ser den nya ledningen på Thyssen Krupp på Kockums verksamhet i Sverige? Hur ser den nya ledningen på vidareutveckling av Kockums och bland annat den svenska ubåstteknologin visavi HDW inställning 1999?

Många av de frågor som tas upp ovan belystes i den Integrerade Materielledningens (IML) Handlingsplan för Undervattensområdet (IML HP UV) som togs fram 2009/10⁶, vilket var en plan som utgående från att projekt NGU/A26 ska genomföras beskrev en strategi och belyste ett antal behov av åtgärder vad gäller aspekter relaterade till Försvarsmaktens behov, internationella aspekter och industriella förhållanden. Med den information författaren har så har IML HP UV inte omhändertagets, främst avseende den svårare delen gällande strategidelen. Detta dokumentets förslag till strategi och åtgärder, tillsammans med andra åtgärder, utgör fortfarande en grund för fortsatt agerande.

Alternativ marinplanering

Denna alternativa marinplanering utgår från att fartygsindustrin med ubåtsindustrin i Sverige är en viktig del i säkerhetspolitiken. Den del som beskrivs här avser därför främst fartyg och ubåtar. Det som tas upp här belyser även att marin förmåga måste hanteras i ett långsiktigt perspektiv.

5. Tyska Thyssen Krupp illa ute, 2012-12-12, Ekonomi sidan 24

6. Handlingsplan för Undervattensområdet, IML, 2010-03-31

Denna alternativa marinplanering kräver en helhetslösning (jämför JAS 39 E), där bland annat Försvarsmaktens behov, industriella och näringspolitiska intressen med bland annat högteknologiska arbetstillfällen förenas. Utgående från detta skapas även internationella förtroenden och internationella materielsamarbeten kan etableras. Lösningen förutsätter att industrin beläggs, med beställningar av såväl fartyg som ubåtar. Här bör även kommande omsättningar av de andra maritima myndigheternas fartyg tas in i övervägandet, exempelvis Sjöfartsverkets isbrytare som nu är cirka 40 år gamla. EU:s direktiv avseende försvarsmaterielområdet följs.

Denna alternativa marinplanering förutsätter en översyn av de industriella förhållandena. En ägare till industrin bör stödja strategin på ett mer ändamålsenligt sätt än idag. Exakta behov av åtgärder kan inte tas upp här. Notera att vad gäller den långsiktiga satsningen på stridsflygsystemet JAS 39 E är det till stora delar ägaren till flygindustrin som varit den drivande kraften i många år.

Denna alternativa marinplan kan inte etableras enbart utifrån kravperspektivet (Försvarsmakten). Den kan inte heller enbart klaras ut av den myndighet som genomför anskaffningarna (FMV). Denna alternativa marinplan kräver att statsmakterna är engagerade. Och, som sagt en industriell lösning.

En adekvat plan kan vara följande, under förutsättning att det finns en industriell lösning:

1. Visbykorvetterna

Säkerställ att Visbykorvetterna blir operativa fullt ut med bekämpningsförmågor (version 5). Viktiga fartygssystem har alltid behövt uppgaderingar efter leve-

rans för att följa omvärldsutvecklingen och även för att tillföra funktioner som av olika skäl inte kunde realiserats under grundanskaffningen. Det är inget onormalt historiskt sett. För det behövs en kompetent industri även framöver.

2. NGU/A26

Säkerställ att anskaffningen av NGU/A26 genomförs på ett bra sätt. Upprepa inte de misstag som begåtts med Visbykorvetterna. Då får vi som sagt inte leverans av A26-ubåtarna förrän närmare 2030, med tilläggspaket och allt. Behövs en revidering av budgeten för A26-projektet så bör en sådan initieras (ubåtarna är ju den lilla nationens strategiska vapensystem!). Kan inte mer ekonomiska medel tillföras får i värsta fall endast en A26-ubåt byggas (initialt) och de tre Gotlandsubåtarna tillföras utökad livslängd (LTF/HTM). Att bygga endast en ubåt av en ny ubåtstyp har även andra nationer gjort för utvärdering. På längre sikt omsätts även de två/tre Gotlandsubåtarna av A26-ubåtar. Det är A26-projektet som ska bevisa och utgöra medlet för att återuppbygga den industriella förmågan som är nödvändig. Fartygs- och ubåtsindustrin är en viktig komponent i Sveriges säkerhetspolitik.

Fortsatt arbete

Det är färdigställandet av korvett typ Visby och anskaffningen av A26-ubåtarna som så att säga ska bevisa att försvarsmyndigheterna och industrin kan leverera materiel och skapa en adekvat marin förmåga. Det är först då förtroendet skapas nationellt och internationellt för att kunna gå vidare med andra delar.

Intill dess att ovanstående har bevisats utnyttjas den existerande fartygsmaterielen. Under några års tid behöver den existerande materielen utgöra substitut

för förbandsproduktion. Ett exempel på detta kan vara att HMS Carlskrona omdefinieras till ytstridsfartyg med flottiljledningskapacitet, för att pröva idéer relaterat till anskaffning av nästa generation ytstridsfartyg (NGY). Fartyget förses bland annat med simulatorer och stimulatorer för att kompetensutveckla marinstridskrafterna avseende område-slutförsvar och såsom en komponent i Försvarsmaktens luftförsvarsförmåga i sin helhet. Motsvarande kan ske på Visbykorvetterna. HMS Carlskrona utgör därmed en utvecklingskomponent för produktdefinitionen av NGY, som sker parallellt med att A26-projektet etableras fullt ut på ett förtroendefullt sätt. NGY genomförande av definition, utveckling och byggnation av nästa generation ytstridsfartyg sker enligt denna plan med stöd av den inhemska fartygsindustrin. Ett sådant projekt genomförs förstås med stöd av underliggande upphandlingar i konkurrens i andra leverantörsledet, som kan utgöra mer eller mindre stora delar även avseende fartygsplattformen.

Vad gäller övrig fartygsmateriel såsom stödfartyg bör en förnyad översyn genomföras, som beaktar det stöd som är möjlig att få genom samverkan med de övriga maritima myndigheterna enligt maritimutredarens förslag. Hur ser exempelvis Sjöfartsverkets planering ut avseende ersättning av isbrytarna? Hur kan Kustbevakningens fartygsbestånd användas? En sådan översyn utesluter inte att särskilda stödfartyg anskaffas till Försvarsmakten framöver.

Det centrala är att få ordning och reda på den långsiktiga förmågan med ubåtar och ytstridsfartyg, vilka utgör kärnan även i en modern marin och som ska användas i den kvalificerade väpnade striden. Därtill är det väsentligt att det finns

exempelvis stridsflygplan och helikoptrar, för genomförande av en integrerad luft-, sjö- och undervattensstrid i den maritima och marina arenan.

Det finns fortfarande kompetenser i Sverige för att genomföra det som beskrivs ovan, som gäller främst de industriella utmaningarna. De maritima initiativ som tagits av den maritima sektorn i Sverige (företag, myndigheter och andra organisationer) avseende en maritim strategiprocess med fastställande av en maritim vision och mål⁷, samt därtill hörande handlingsplaner som för närvarande är under framtagning⁸, bör beaktas och följas upp av statsmakterna och myndigheterna i detta sammanhang.

Sammanfattning och slutsatser

Detta inlägg är skrivet mot bakgrund att det bedöms som väsentligt att Sverige behåller en adekvat marin förmåga även bortom 2019. Självklart är en sådan marin förmåga för övervakning, hantering av kränkningar, sjöfartsskydd och väpnad strid vid bekämpning och kustförsvarsoperationer mot en kvalificerad motståndare inte gratis. En sådan marin förmåga kostar närmare knappt 10 miljarder kronor i medeltal per år, än det utfall på cirka 5 miljarder kronor som ficks år 2011.

Det författaren gjort med detta inlägg är att lägga fast några väsentliga förhållanden vad gäller ekonomi och behov av åtgärder vad gäller materielförsörjningen inom marinmaterielområdet.

7. Vision och strategi för det svenska maritima klustret, Sjöfartsforum, November 2010 (KÖMS har deltagit i framtagandet av dokumentet).

8. Handlingsplaner avseende Forskning, Tillverkning, Transport, Havet som resurs, Service, Fritid och Turism, Offentlig sektor.

Huruvida en materielförsörjningsstrategi ska vara giltig enligt 1) den alternativa marinplanen där nationell industri stödjer strategin eller 2) genom att fullt ut använda den internationella försvarsmarknadens möjligheter genom konkurrensupphandlingar är ytterst upp till statsmakterna att besluta. Det första kräver aktiva beslut här och nu.

Förhållas ett ställningstagande medför detta risker att marinstridskrafternas förmågor äventyras inom relativt snar framtid, främst att ubåtarnas och ytstridsfartygens numerär ytterligare minskas och att behov av förmågor visavi omvärlden degenereras kraftfullt.

Statsmakterna och berörda myndigheter bör därför överväga följande:

- Uppmuntra och stöd en sund och långsiktigt hållbar industriell lösning – Fartygs- och ubåtsindustrin är en viktig del svensk säkerhetspolitik.
- Se över styrningen av materielförsörjningen inom marinmaterielområdet – Rätt balans mellan krav och ekonomi (undvik underfinansierade projekt som alltid skapar problem sen).
- Slutför leveranserna av korvett typ Visby (version 5) – Skapa förutsättningar för vidmakthållande och framtida uppgraderingar.
- Säkerställ att projekt nästa generation ubåt NGU/A26 genomförs på ett ändamålsenligt sätt med bland annat rätt balans mellan krav och ekonomi – Misslyckas eller uppstår stora problem i detta projekt äventyras materielförsörjningen inom marinmaterielområdet i sin helhet och den lilla nationens strategiska vapensystem äventyras.

- Ta fram en plan för genomförande av definition, utveckling, byggnation och vidmakthållande av nästa generation ytstridsfartyg – Kan fartygs- och ubåtsindustrin ta fram NGU/A26 kan man även ta fram nästa generation ytstridsfartyg, givetvis med stöd av underleverantörer (konkurrens i andra leverantörledet).
- Genomför en maritim samordning mellan de maritima myndigheterna – Ta fram en nationell maritim strategi med därtill hörande handlingsplaner, som bland annat stödjer ovanstående.

Beskrivningen här visar ett fokus på fartyg och ubåtar, kring vilka huvudproblemen föreligger på medellång och lång sikt (bortom 2019). Givetvis avses dock att samtliga delar av marinstridskrafterna omfattas när materielförsörjningen inom marinmaterielområdet adresseras.

Vad gäller rätt balans mellan krav och ekonomi gentemot i FB 09 beslutad insatsorganisation (IO 14) pekar översiktliga kalkyler på ett ytterligare behov av ekonomiska medel bortom 2019 på mellan 3 och 3,5 miljarder kronor per år eller därutöver, jämfört med vad som nu inplanerats för perioden 2019-2023. Nivån beror på hur väl omvärldsutvecklingen följs i de egna anpassningarna.

Inledningsvis nämndes den nu pågående omvärldsutvecklingen vad gäller den nya krigföringen - strid med system i samverkan. Ska Försvarsmakten följa denna förmågeutveckling är det frågeställningar som ligger utöver vad som redovisats ovan, eftersom det berör behov av integrerad luft- och sjöstrid där åtgärder behöver vidtas samordnat och gemensamt mellan främst marin- och flygstridskrafterna.

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGSÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

Redaktör och ansvarig utgivare: Flottiljamaral Thomas E. Engevall

Redaktionens adress: Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ

Telefon: 08-798 7139, alt. 070-588 7589, E-post: editor@koms.se

Plusgiro: 125 17-9, Bankgiro: 446-3220, Organisationsnummer: 935000-4553

Ärenden om prenumeration och övriga administrativa ärenden rörande tidskriften hänvisas till samma adress.

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress:

Teatergatan 3, 1 tr, 111 48 STOCKHOLM

Telefon: 08-664 7018,

E-post: akademien@koms.se

Hemsida: www.koms.se

Plusgiro: 60 70 01-5, Bankgiro: 308-9257, Organisationsnummer: 835000-4282

Kungl. Örlogsmannasällskapets biblioteks adress: Amiralitetstorget 7,

371 30 KARLSKRONA Telefon/Telefax: 0455-259 93, E-post: library@koms.se

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer med minst fyra nummer årligen. 2013 utkommer dock fem nummer (mars, juni, augusti, oktober och december). En ettårig prenumerationen kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9 (glöm ej ange namn och adress!).

Om Kungl. Örlogsmannasällskapet så beslutar kan författaren till införd artikel belönas med akademiens medalj, hedersomnämmande och/eller penningpris.