



## Självständigt arbete, Påbyggnadskurs Krigsvetenskap (15 HP)

Författare: Erik Tistrand	Årskull: OP 23–26
Lärosäte: Försvarshögskolan	
Handledare: Marcel Mangold	
Antal ord: 11 876	
<b>Vem står vid rodret?</b>	
<b>En analys av den svenska handelsflottans operativa logistikförmåga vid höjd beredskap utifrån Moshe Kress principer</b>	
<p><b>Abstract:</b> Sweden's total defence relies heavily on maritime transport, but the current logistics system is built for peacetime efficiency rather than crisis resilience. This creates a major vulnerability because the state lacks legal control over foreign-flagged ships while the commercial market prioritizes low costs. This is especially dangerous for critical energy imports, where Sweden, until recently, lacked domestic tanker capacity. To address these challenges, this study analyses the Swedish merchant fleet's logistical capabilities during heightened readiness using Moshe Kress's principles of military logistics. These theoretical principles reveal how limited jurisdiction directly undermines national survivability and operational endurance. The results show that state control is severely limited by legal restrictions and personnel shortages. Furthermore, a complex network of different actors slows down the mobilization process. For example, the total defence exercise DSM25 revealed how unclear responsibilities and poor communication can delay important decisions. The study concludes that these logistical vulnerabilities come from long-term political decisions and that defence logistics must therefore be managed as a shared civil-military system. Achieving this requires long-term strategic planning such as adapting to the NATO NCAGS framework. Implementing such international standards will help create unified command structures and reduce bureaucratic friction. This must be combined with continuous practical exercises to build vital trust between the Swedish Armed Forces and private shipping companies.</p>	
<p><b>Nyckelord:</b> Totalförsvar, operativ logistik, handelsflotta, civil-militär samverkan, höjd beredskap, Moshe Kress.</p>	

# Innehåll

<b>1. Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Problemformulering .....	5
1.2 Ordlista .....	7
1.3 Tidigare forskning .....	8
1.3.1 Motsättningen mellan marknadseffektivitet och säkerhetslogik .....	8
1.3.2 Organisatorisk integration och systemkoordination .....	9
1.3.3 Globaliseringens inverkan på nationell rådighet och säkerhet .....	10
1.4 Syfte och frågeställning.....	11
1.4.1 Frågeställning .....	12
1.4.2 Avgränsningar .....	12
<b>2. Teori</b> .....	<b>12</b>
2.1 Teoretiskt ramverk .....	12
2.1.1 Attainability.....	13
2.1.2 Survivability .....	13
2.1.3 Efficiency .....	13
2.1.4 Flexibility .....	13
2.1.5 Continuity.....	14
2.1.6 Tempo.....	14
2.1.7 Simplicity .....	14
2.1.8 Strategisk logistisk planering och infrastrukturens roll.....	15
2.2 Val av teori .....	15
<b>3. Metod</b> .....	<b>16</b>
3.1 Kvalitativ textanalys.....	16
3.2 Forskningsdesign och vetenskaplig ansats .....	16
3.3 Metoddiskussion.....	16
3.4 Operationalisering .....	17
3.4.1 Attainability.....	18
3.4.2 Survivability .....	18
3.4.3 Efficiency .....	18
3.4.4 Flexibility .....	19
3.4.5 Continuity.....	19
3.4.6 Tempo.....	19
3.4.7 Simplicity .....	20
3.5 Analysverktyg: .....	20
3.6 Material och källkritik.....	22
3.6.1 Äkthet.....	23
3.6.2 Oberoende .....	24

3.6.3 Samtidighet.....	24
3.6.4 Tendens .....	24
3.7 Forskningsetik .....	25
<b>4. Analys .....</b>	<b>25</b>
4.1 Attainability.....	25
4.2 Survivability .....	27
4.3 Efficiency .....	29
4.4 Flexibility .....	30
4.5 Continuity.....	32
4.6 Tempo.....	33
4.7 Simplicity .....	35
<b>5. Slutsatser .....</b>	<b>36</b>
5.1 Resultat.....	36
5.2 Resultatdiskussion.....	37
5.3 Koppling till militära professionen .....	38
5.4 Metodologisk reflektion och kritik.....	39
5.5 Vidare forskning.....	40
<b>Källförteckning.....</b>	<b>41</b>

# 1. Inledning

Om kriget kommer, blir vi en ö.

Under det kalla kriget var medvetenheten om denna sårbarhet styrande för samhällsplaneringen. Staten upprätthöll då ett robust totalförsvaret där försörjningstryggheten garanterades genom en kombination av en stor svenskflaggad handelsflotta och omfattande statliga beredskapslager av olja, livsmedel och råvaror (SOU 2023:50, s. 185–186; Ingemarsdotter et al 2025, s. 47).

Som ett resultat av järnridåns fall och den efterföljande säkerhetspolitiska avspänningen omformades den svenska beredskapslogiken i grunden. Försvarsberedningen (2023, s. 20–21) beskriver hur det säkerhetspolitiska läget under denna period bedömdes som så stabilt att fokus kunde flyttas från nationellt territoriellt försvar till internationella krishanteringsinsatser. Genom försvarsbesluten åren 2000 och 2004 avvecklades därför stora delar av totalförsvarets resurser, då ett enskilt väpnat angrepp mot Sverige bedömdes som osannolikt (Prop. 1999/2000:30, s.22). De statliga lagren avskaffades och ansvaret för logistikflödena överläts till marknadens aktörer, som i sin tur optimerade logistiken enligt ”Just-in-time”-principen. Detta skapade ett kostnadseffektivt system för fredstid, men eliminerade samtidigt de buffertar som krävs för att hantera störningar (Ingemarsdotter et al 2025, s. 20).

Idag är Sverige mer beroende av fungerande sjöfart än någonsin tidigare. Enligt branschorganisationen Svensk Sjöfart (2025, s. 11) transporteras cirka 90 procent av landets utrikeshandel via köl. Beroendet är inte enbart en ekonomisk fråga utan en existentiell nödvändighet för totalförsvaret. I Prop. 2024/25:1 konstateras det att Sverige är till 100 procent beroende av import för sitt behov av råolja (Prop. 2024/25:1, s. 11), en resurs som är avgörande för såväl Försvarsmaktens operativa förmåga som för samhället. Även livsmedelsförsörjningen är kritisk; den nationella självförsörjningsgraden har sjunkit från drygt 75 procent på 1980-talet till uppskattningsvis 50 procent idag, vilket innebär att Sverige i hög grad är beroende av importerade insatsvaror (Riksdagen 2020/21:328).

Vidare innebär Sveriges medlemskap i Nato att landet nu förväntas fungera som ett strategiskt uppmarsch- och basområde för allierade stridskrafter, vilket ställer omfattande krav på förmågan att tillhandahålla världsstödd. Detta stöd beskrivs som en integrerad del av en nationell logistikmodell där staten och näringslivet gemensamt ansvarar för att

säkra transporter, drivmedelsförsörjning och underhåll. Särskilt kritiskt är upprätthållandet av förbindelser västerut via västkusten och hamnar i Norge, då dessa utgör livlinor för förstärkning av Nordkalotten och Östersjöregionen om sjövägarna i Nordatlanten störs. För den maritima logistiken innebär detta att civila resurser inte bara ska trygga nationell försörjning, utan även utgöra en förutsättning för allierad operativ rörlighet i norra Europa (Ds 2023:19, s. 199–200).

## 1.1 Problemformulering

Det krigsvetenskapliga problemet i denna studie rör inkompatibiliteten mellan den civila sjöfartens globaliserade struktur och totalförsvarets krav på operativ logistik. Problemet är ett fall av den bredare spänningen mellan ekonomisk globalisering och nationell säkerhet, där staten förväntas utöva rådighet över resurser som juridiskt och organisatoriskt har kopplats loss från nationell kontroll.

Trots att sjöfarten utgör en kritisk länk i totalförsvaret har handelsflottan förändrats på ett sätt som skapar betydande osäkerhet kring leveranssäkerheten i krig, då den svenska kontrollen över handelsflottan successivt har försvagats. Från att ha varit en betydande sjöfartsnation under 1970-talet har antalet svenskregistrerade fartyg minskat kraftigt. Den svenska andelen av världshandelsflottan uppgår idag till endast 0,15 procent, en markant nedgång jämfört med 1990-talet då andelen låg på omkring 0,8 procent (Trafikanalys 2025a, s. 1–5).

Det finns visserligen ett omfattande tonnage som kontrolleras av svenska rederier, den så kallade ”svenskkontrollerade flottan” men dessa seglar i huvudsak under utländsk flagg vilket skapar en juridisk barriär för staten (Trafikanalys 2023, s. 14). Därmed uppstår en osäkerhet kring om dessa civila resurser faktiskt står till förfogande när de behövs som mest.

Frågan om stärkt rådighet och dess komplexitet är högst aktuell genom regeringens förslag under våren 2025 om ett bareboat-register för att underlätta inflaggning och stärka den svenska handelsflottan (Regeringskansliet 2025). Denna utveckling konkretiseras av fartyget Astana, som den 5 februari 2026 blev det första fartyget i bareboatregistret som skiftade till svensk flagg (Sjöfartstidningen 2026a). Trots dessa administrativa reformer

kvarstår frågan om de räcker för att överbrygga de operativa hinder som skapas av sjöfartens globaliserade struktur.

Här framträder uppsatsens centrala problemställning: Hur kan en stat bygga en trovärdig försvarsförmåga på ett logistiskt system som i sin grundläggande konstruktion – genom bekvämlighetsflagg och global bemanning – är designat för att undgå statlig styrning? Det finns därmed en potentiell diskrepans mellan statens förväntade kontroll och flottans faktiska förmåga, där administrativa beslut riskerar att krocka med en problematisk operativ verklighet.

För att begreppsliggöra den svenska handelsflottan i en totalförsvarskontext behöver fokus flyttas från att se handelsflottan som en rent kommersiell marknadsaktör till att se den som en strategisk logistikresurs.

## 1.2 Ordlista

Begrepp	förklaring	källa
Bareboat /Skeppslega	Skeppslega, på engelska bareboat charter, innebär att ett fartyg hyrs in i huvudsak obemannat och att den som hyr fartyget bemannar det själv. Vid skeppslega mellan ägare och redare i två olika länder är fartyget fortsatt registrerat i ägarens land men det registreras också i landet det hyrs in till.	Regeringskansliet (2025)
Bekvämlighetsflagg	Fartyget registreras i ett land med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet.	Transportstyrelsen (2025a)
BT-POS	Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan. En samverkansstruktur för privata och offentliga aktörer i transportsektorn.	Trafikverket (2024)
Bruttodräktighet	Ett mått på ett fartygs totala inneslutna volym. Används ofta som grund för avgifter och bemanningsregler.	(Trafikanalys 2025a, s. 2)
Bruttodräktighetsdagar	Bruttodräktighetsdagar är antalet dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess bruttodräktighet.	(Trafikanalys 2025a, s.2)
Flaggstat	Den stat vars flagga ett fartyg har.	(Ingemarsdotter et al 2025)
Handelsflotta	Samlingsnamn för civilt ägda fartyg avsedda för kommersiell transport av gods eller passagerare.	(Ingemarsdotter et al 2025)
HNS	Host nation support/värdlandsstöd: civilt eller militärt stöd som ett värdland ger till utländska styrkor eller organisationer som befinner sig inom dess territorium.	(Ds 2023:19)
Inflaggning	Den juridiska processen när ett fartyg förs över från ett utländskt till det svenska skeppsregistret.	(Ingemarsdotter et al 2025)
RoRo	Roll-on/roll-off: fartyg specialiserade på hjulgående last som körs ombord och i land via fartygets egna ramper.	(Ingemarsdotter et al 2025)
Svenskkontrollerat fartyg/flotta	Omfattar både fartyg som är registrerade i Sverige och fartyg som är registrerade i ett annat land, men som ägs eller hyrs av svenska rederier.	(Trafikanalys 2023)
Svenska handelsflottan	Alla svenskflaggade fartyg med lastkapacitet över 100 bruttoton.	(Trafikanalys 2023)
VTS	Vessel Traffic Service. En myndighetsstyrd sjötrafikinformationstjänst som övervakar och leder sjötrafiken för att öka säkerheten.	Transportstyrelsen (2025b)

## 1.3 Tidigare forskning

Det akademiska forskningsläget gällande totalförsvaret och logistik kan kategoriseras i tre huvudsakliga teman som adresserar de bakomliggande påverkansfaktorerna för sjöfartens kontroll och funktion:

1. Motsättningen mellan marknadseffektivitet och säkerhetslogik, som analyserar krocken mellan civila och militära logistikstrategier.
2. Organisatorisk integration och systemkoordination, som belyser svårigheterna med att styra samverkan mellan statliga och kommersiella aktörer.
3. Globaliseringens inverkan på nationell rådighet och säkerhet, som problematiserar juridiska och personella risker kopplade till flagg och bemanning.

### 1.3.1 Motsättningen mellan marknadseffektivitet och säkerhetslogik

En av de mest grundläggande teoretiska konflikterna inom modern logistikforskning presenteras av Christopher och Peck (2004) i artikeln ”*Building the Resilient Supply Chain*”. Deras forskning bidrar till att förstå hur dagens försörjningskedjor har utvecklats till att bli högpresterande men samtidigt extremt sårbara. De påvisar att den rådande strävan efter kostnadseffektivitet (*efficiency*) systematiskt har minskat de säkerhetsmarginaler som historiskt funnits i form av lager och reservkapacitet (Ibid. s. 1–3). Genom att optimera flöden enligt ”Just-in-time”-principer har man tagit bort redundansen som krävs för att ett system ska kunna absorbera externa chocker. Christopher och Peck argumenterar för att resiliens – förmågan att motstå störningar – kräver en medveten design där redundans ses som en investering snarare än ett slöseri. De betonar att resiliens inte är ett statiskt tillstånd utan en dynamisk förmåga som måste byggas in i logistiksystemets struktur från början, snarare än att läggas till som en efterhandskonstruktion (ibid. s. 14–16).

Denna diskussion förs vidare in i en försvarsspecifik kontext av Ekström, Hilletoft och Skoglund (2020) i artikeln ”*Differentiation strategies for defence supply chain design*”. De bygger vidare på Christopher och Pecks grundtes men betonar en kritisk diskrepans mellan kommersiella strategier och militära krav. Deras forskning belyser behovet av att ett logistiksystem för försvaret måste ha förmågan att verka i två fundamentalt olika lägen: en effektiv fredslogik och en robust krigslogik (ibid. s. 184–186). Ekström m.fl. konstaterar att civila leverantörer ofta misslyckas med att leverera den kvalitet och uthållighet som krävs i

krig, eftersom deras verksamhet är optimerad för kommersiella mål snarare än operativ effekt (ibid. s. 186). Genom intervjuer och panelstudier påvisar de att marknadens aktörer ofta saknar den beredskap och redundans som är nödvändig för att hantera den osäkerhet och de störningar som uppstår i en militär kontext (ibid. s. 191–192). En central slutsats i deras studie är att militär logistik inte bara handlar om att flytta varor, utan om att säkerställa stridsvärde genom tillgänglighet, vilket kräver helt andra buffertar än vad marknaden normalt accepterar (ibid. s. 195–196).

### 1.3.2 Organisatorisk integration och systemkoordination

Där de logistiska teorierna fokuserar på systemets design, analyserar Kaneberg, Hertz och Jensen (2016) i artikeln *”Emergency preparedness planning in developed countries: the Swedish case”* de praktiska hindren för att styra dessa system. De belyser att fragmenteringen i det svenska beredskapssystemet, med otydliga mandat och bristande samspel mellan militära, civila och kommersiella aktörer, skapar betydande risker (ibid. s. 145–146). Kaneberg m.fl. kopplar samman den logistiska strävan efter effektivitet med organisatorisk sårbarhet genom att visa att privata företag endast deltar i nationell beredskap när det finns tydliga ekonomiska incitament. De pekar särskilt på att den svenska modellen, som vilar på principer om ansvar och närhet, har svårt att hantera storskaliga kriser som kräver centraliserad ledning och snabb omställning av resurser. Deras forskning understryker att staten inte kan förlita sig på marknadens goda vilja, utan måste utveckla tvingande regler och långsiktiga avtal för att säkerställa tillgång till kritiska resurser vid höjd beredskap (ibid. s. 156–157). De argumenterar för att brister kopplade till en gemensam hotbild och transparens mellan sektorerna leder till att viktiga förmågor riskerar att hamna utanför den faktiska krisplaneringen (ibid. s. 159).

Lewis och Coulter (2000) undersöker liknande utmaningar i artikeln *”The Voluntary Intermodal Sealift Agreement: Strategic Transportation for National Defense”*, men fokuserar specifikt på sjötransportsystemet i en stormaktskontext. De beskriver hur det amerikanska försvaret har försökt överbygga de organisatoriska gapen genom att skifta från att hyra enskilda fartyg till att integrera sig i rederiernas logistiknätverk. Detta skapar en högre grad av insyn och kontroll över hela logistikkedjan, från fabrik till front, så kallad *in-transit visibility*. Samtidigt landar Lewis och Coulter i en liknande varning som Kaneberg m.fl. beträffande den statliga rådgivningen. De visar hur internationella uppköp av nationella rederier skapar en paradoxal situation där staten subventionerar utländska bolag samtidigt som den faktiska kontrollen över

fartygsresurserna som krävs för militär mobilisering blir juridiskt osäker (ibid. s. 26–27). De problematiserar huruvida ett privat företag i en krissituation kommer att prioritera sitt nationella åtagande framför sina globala aktieägares intressen, särskilt när moderbolaget befinner sig i en stat med andra strategiska intressen (ibid. s. 31–32).

### 1.3.3 Globaliseringens inverkan på nationell rådighet och säkerhet

Den juridiska osäkerheten och bristen på nationell kontroll analyseras på djupet av Lillie (2004) i artikeln ”*Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping*”. Lillie förklarar den strukturella mekanismen bakom sjöfartens avreglering genom systemet med bekvämlighetsflagg. Han beskriver hur fartygsägare systematiskt kan undvika nationella lagar genom att registrera sina fartyg i länder med svag tillsyn, vilket leder till att ägande, jurisdiktion och bemanning blir globala (ibid. s. 48–50). Denna fragmentering innebär att statens makt över handelsflottan försvagas, då fartygen juridiskt befinner sig utanför den enskilda statens direkta kontroll. Lillies forskning ger därmed den nödvändiga bakgrunden för att förstå varför de samordningsmodeller som Kaneberg m.fl. och Lewis och Coulter förespråkar, ofta faller på att de juridiska kopplingarna mellan stat och fartyg är för svaga. Lillie betonar att sjöfarten har blivit en av de mest avreglerade industrierna, vilket gör den till en av de svåraste resurserna att tvinga in i en nationell säkerhetslogik i tider av konflikt (ibid. s. 60).

Bowers och Tunsjø (2026) knyter samman dessa resonemang i artikeln ”*U.S. and NATO Strategic Sealift and the Role of Norway*” genom att applicera dem på en samtida säkerhetspolitisk verklighet och alliansförpliktelser. De bekräftar tidigare forskares varningar om logistisk sårbarhet, men tillför en specifik och kritisk dimension: de personella säkerhetsriskerna och försäkringsmarknadens roll. De visar att beroendet av utländsk personal från stater med motstridiga intressen, exempelvis ryska befälhavare på fartyg som ska transportera NATO-materiel, utgör ett direkt hot mot militär uthållighet och informationssäkerhet (ibid. s. 74). Bowers och Tunsjø bygger vidare på Lillies analys av sjöfartens juridiska uppbyggnad och betonar att logistisk kontinuitet i krig är omöjlig utan statliga försäkringsgarantier. De visar att nästan alla kommersiella försäkringssystem automatiskt upphör att gälla vid utbrottet av en storskalig konflikt, vilket innebär att handelsflottan riskerar att stanna av vid precis det tillfälle då behovet är som störst (ibid. s. 73–74). Deras resultat sammanfattar hur marknadens krav och sjöfartens avreglering tillsammans minskar statens militära handlingsfrihet.

Den presenterade forskningen ger en omfattande bild av de utmaningar som präglar en nations handelsflotta i en totalförsvarskontext. Christopher och Peck (2004) samt Ekström et al. (2020) har tydliggjort den ekonomiska problematiken mellan marknadens krav på effektivitet och militärens krav på redundans och resiliens. Kaneberg et al. (2016) och Lewis & Coulter (2000) har analyserat den organisatoriska problematiken och svårigheten att leda civila resurser för nationella syften i ett system präglat av privatisering. Slutligen har Lillie (2004) samt Bowers & Tunsjø (2026) blottlagt de juridiska och personella säkerhetsriskerna som följer av sjöfartens globaliserade natur.

Trots att dessa områden är väl dokumenterade var för sig, finns det en tydlig forskningslucka när det gäller hur dessa faktorer samverkar och påverkar den militära operativa förmågan för en enskild stat som Sverige. Tidigare forskning har beskrivit sjöfartens struktur och logistiksystem i allmänhet som en juridisk utmaning, en organisatorisk friktion eller en näringspolitisk fråga. Det saknas studier som visar hur handelsflottans uppbyggnad skapar konkreta möjligheter eller hinder för logistiska operationer i krig. Det råder en brist på analyser som kopplar sjöfartens civila förutsättningar till etablerade militära principer. Denna uppsats avser därför att undersöka hur handelsflottans struktur påverkar logistiksystemets förutsättningar att fungera i en konflikt.

Denna studie bidrar till att fylla denna lucka genom att sammanföra dessa perspektiv och systematiskt analysera dem genom Moshe Kress (2016) logistiska principer. Genom att analysera den svenska handelsflottans organisatoriska och juridiska verklighet utifrån krigsvetenskapliga begrepp tillför uppsatsen en ny dimension till forskningsfältet. Studien går bortom att enbart beskriva sjöfarten som en ekonomisk verksamhet, utan analyserar den istället som en integrerad del av statens samlade operativa förmåga. Genom att applicera Kress ramverk på det svenska fallet synliggörs hur strukturella faktorer i fredstid direkt dikterar gränserna för det militära handlingsutrymmet i krig eller kris.

## 1.4 Syfte och frågeställning

Syftet med denna studie är att beskriva och analysera den svenska handelsflottans förmåga i en totalförsvarskontext. Genom att tillämpa Moshe Kress (2016) logistiska principer på det empiriska materialet, avser studien att klarlägga de möjligheter och begränsningar som

nuvarande organisatoriska och juridiska förutsättningar skapar för logistisk framgång i kris eller krig. Studien ämnar därigenom att bidra till en fördjupad förståelse för hur civila marknadsstrukturer påverkar statens operativa handlingsutrymme vid kris eller krig.

Genom att analysera hur juridiska och organisatoriska ramverk skapar konkreta logistiska hinder eller förutsättningar, bidrar studien med kunskap om handelsflottans roll som en strategisk totalförsvaresresurs i en konflikt.

### 1.4.1 Frågeställning

*Hur kan den svenska handelsflottans logistiska förmåga inom totalförsvaret beskrivas utifrån Moshe Kress sju principer för operativ logistik?*

### 1.4.2 Avgränsningar

Studien omfattar den svenskkontrollerade handelsflottan, med fokus på fartygstyper av strategisk betydelse för nationell försörjningstrygghet. Den geografiska analysen avgränsas till logistiska flaskhalsar och specifika geografiska egenskaper inom svenskt territorium. Kustnära sjöfart utan direkt relevans för de nationella försörjningsflödena har exkluderats för att säkerställa studiens precision.

Tidsmässigt avgränsas studien till perioden 2016–2026. Startpunkten 2016 är vald eftersom den utgör inledningen på återupptagandet av den svenska totalförsvarsplaneringen, vilket satte handelsflottan i en ny säkerhetspolitisk kontext. Perioden fram till 2026 täcker in de stora förändringar som skett efter 2022, inklusive Sveriges Natomedlemskap, samt de lagändringar och försvarsbeslut som förväntas vara genomförda eller påbörjade vid periodens slut. Detta tidsspänn säkerställer att analysen vilar på förutsättningar som stämmer överens med dagens krav på totalförsvaret.

## 2. Teori

### 2.1 Teoretiskt ramverk

Uppsatsens teoretiska utgångspunkt utgörs av Moshe Kress teori om operativ logistik (*Operational Logistics*). I avsnittet *The Content of OpLog* beskriver Kress den praktiska kärnan i operativ logistik och de aktiviteter som tillsammans utgör dess funktionella innehåll. Kress

framhåller att den operativa logistiken har en mer konkret sida som realiseras genom ett antal återkommande processer i operationsområdet (Kress 2016, s. 42). Dessa processer organiseras i tre övergripande faser: etablering av infrastruktur (*creating the infrastructure in the theater of operations*), framgruppering (*deployment*) samt operativt nyttjande (*employment*).

Kress hävdar att ett logistiksystem bäst utvärderas genom sju konkreta egenskaper vilka presenteras nedan (ibid. s. 54).

### 2.1.1 Attainability

Attainability mäter logistikerns förmåga att faktiskt få tillgång till och kontroll över de resurser som krävs för att påbörja en operation (ibid. s. 56). Egenskapen avgör graden av logistiskt oberoende hos de operativa enheterna. Ju högre grad av attainability ett logistiskt system har, desto större är sannolikheten att förbanden får tillgång till nödvändiga resurser i rätt tid för att påbörja mobilisering och kraftsamling av styrkorna (ibid. s. 20, 56).

### 2.1.2 Survivability

Survivability är den egenskap som enligt Kress tydligast skiljer militär logistik från civil. Principen handlar om att skydda logistikkedjan, de logistiska enheterna och deras knutpunkter från fientlig påverkan. Logistikern är ofta ett högvärdigt mål för fienden eftersom en utslagen stödkedja direkt underminerar de stridande förbandens uthållighet. Eftersom logistiska resurser ofta är stora, långsamma och synliga, krävs särskild planering för att säkerställa deras överlevnad i en hotmiljö (ibid. s. 57).

### 2.1.3 Efficiency

Efficiency handlar på den operativa nivån om förmågan att prioritera resurser när efterfrågan överstiger utbudet. När flera enheter efterfrågar samma resurs måste logistikern göra en värdering av var resursen gör mest nytta för den totala operationen. Detta innebär en multidimensionell optimering som tar hänsyn till fysiska begränsningar, operativa krav och nationella prioriteringar (ibid. s. 60).

### 2.1.4 Flexibility

Flexibility inom den operativa logistiken handlar om systemets förmåga att på ett effektivt sätt hantera ändringar i en föränderlig miljö. Ett logistiksystem räknas som flexibelt om dess enheter

och processer snabbt kan anpassa sig till förändringar i behov, begränsningar och miljö på ett sätt som gör att de operativa målen fortfarande kan nås (ibid. s. 58). Kress delar upp logistisk flexibilitet i två delar: inre (teknisk) flexibilitet och strukturell (operationell) flexibilitet. Den inre flexibiliteten grundar sig på att förbandens resurser och metoder är mångsidiga, exempelvis fordon som kan hantera olika typer av laster. Strukturell flexibilitet handlar istället om designen av logistiknätverket och procedurerna, vilket möjliggör att snabbt kunna dirigera om flöden genom olika noder (ibid. s. 58).

### 2.1.5 Continuity

Continuity mäter stabiliteten och robustheten i det logistiska flödet mellan logistiknoderna hela vägen fram till slutpunkterna. Där robusthet karaktäriserar systemets förmåga att motstå yttre påfrestningar, kännetecknas stabilitet av ett förutsägbart jämnt flöde i logistikkedjan där variationerna över tid är minimala. Denna stabilitet krävs för att de stridande enheterna ska kunna bevara sin uthållighet; de måste kunna lita på att resurser anländer i en jämn takt snarare än i oförutsägbara stötar. Kontinuiteten är i detta sammanhang måttet på flödets oavbrutenhet. Den är känslig och kräver att det inte uppstår några glapp eller blockeringar i logistikkedjan. (ibid. s. 59).

### 2.1.6 Tempo

Logistik styrs av en tidsskala som bestämmer logistikens tempo. Detta representeras av hastigheten i det logistiska flödet och är beroende av både kontinuitet och flexibilitet (ibid. s. 59). Om tempot är för långsamt kan det fördröja militära operationer då de stridande enheterna tvingas vänta på resurser. Tempot är relaterat till det logistiska momentumet, vilket är produkten av leveransernas genomsnittshastighet och den logistiska massan. Detta innebär att en stor leverans som transporteras långsamt kan ha samma momentum som en liten leverans som transporteras snabbt (ibid. s. 59).

### 2.1.7 Simplicity

Då logistik på alla nivåer tenderar att bli komplicerad och utsatt för friktion, är enkelhet en avgörande princip. Kress menar att endast enkla planer har en chans att genomföras framgångsrikt i krigets kaos. Enkelhet uppnås bäst genom tydliga organisationsstrukturer och korta orderkedjor där en utmaning är balansen mellan enkelhet och genomförbarhet (ibid. s. 60).

### 2.1.8 Strategisk logistisk planering och infrastrukturens roll

Logistisk planering på strategisk nivå rör i huvudsak strukturen av logistiksystemet på nationell nivå. Denna planering syftar till att bygga upp och vidmakthålla resurser i fredstid för att kunna nyttja dem i krig. Kress betonar att strategiska beslut involverar långsiktiga avvägningar (*trade-offs*) mellan ekonomisk effektivitet och nationell säkerhet (ibid. s. 64). En central del av infrastrukturplaneringen är distinktionen mellan transportsystemets komponenter. *Statiska komponenter* utgörs av fast infrastruktur som hamnar, flygfält och vägar. Dessa är i huvudsak civila och används rutinmässigt i fredstid för kommersiella syften, samt *dynamiska enheter* som utgörs av de rörliga transportmedlen såsom fartyg. Kress argumenterar för att kärnan i dessa dynamiska enheter bör ha en distinkt militär prägel (*clearly painted in military colors*) för att garantera rådighet och ledning där de dynamiska enheterna utgör logistikens mest kritiska del (ibid. s. 66). Om logistiksystemet inte kan uppfylla dessa sju egenskaper uppstår logistiska resurs- och tidsgap, vilket i slutändan avgör om en operation överhuvudtaget är praktiskt genomförbar (ibid. s. 61).

## 2.2 Val av teori

Kress teori är metodologiskt betydelsefull för denna studie eftersom den erbjuder ett verktyg för att koppla samman logistikens förutsättningar med den militära förmågan. För analysen av den svenska handelsflottan innebär detta att teorin fungerar som en länk som översätter civila förhållanden till militära konsekvenser.

Genom att använda Kress sju principer som utgångspunkt, kan studien undersöka hur den nuvarande strukturen inom den svenska handelsflottan påverkar de operativa förutsättningarna. Detta gör det möjligt att gå bortom en rent beskrivande bild av handelsflottan och istället identifiera var det uppstår glapp eller sårbarheter som begränsar förmågan att lösa militära uppgifter.

Således blir teorin det redskap som behövs för att analysera hur faktorer som rådighet och flaggning får en direkt inverkan på logistiksystemets styrka och möjliggör en analys som kan blottlägga styrkor och svagheter i systemets nuvarande struktur och utformning.

## 3. Metod

### 3.1 Kvalitativ textanalys

Undersökningen genomförs med hjälp av en kvalitativ textanalys med deduktiv ansats. Metoden har valts då det empiriska underlaget uteslutande består av skriftliga källor där syftet är att systematiskt identifiera innehållet i empirin med stöd av det teoretiskt förankrade analysverktyget (Esaiasson et al. 2024, s. 309). Genom en genomgång av materialet kartläggs de faktorer som är avgörande för den svenska handelsflottans logistiska förutsättningar.

Arbets sättet innebär att materialet i form av dokument granskas utifrån frågor som härleds ur studiens teori. Genom att applicera dessa frågor på empirin möjliggörs en fokuserad analys som syftar till att begreppsliggöra den svenska handelsflottans möjligheter och begränsningar ur ett totalförsvarsperspektiv. Angreppssättet innebär att teorin fungerar som en analytisk ram, vilket styr hur materialet kategoriseras, vilket säkerställer att undersökningen förblir en systematisk prövning snarare än en osorterad faktabeskrivning (Esaiasson et al. 2024, s. 313).

### 3.2 Forskningsdesign och vetenskaplig ansats

Studien är utformad som en beskrivande studie med syftet att klarlägga den svenska handelsflottans roll och logistiska förmåga i en totalförsvarskontext. Genom att tillämpa Moshe Kress (2016) logistiska principer på det empiriska materialet, avser studien att identifiera de möjligheter och begränsningar som nuvarande organisatoriska och juridiska förutsättningar skapar för logistisk framgång i kris eller krig. Studien ämnar därigenom att bidra till en fördjupad förståelse för hur civila marknadsstrukturer påverkar statens operativa handlingsutrymme.

I praktiken innebär detta att innehållet i dokumenten sorteras utifrån de sju logistiska principerna. Genom denna kategorisering kan komplexa förhållanden göras överskådliga och ställas i relation till varandra (Esaiasson et al. 2024, s. 312). Ansatsen är deduktiv, då teorin används som en lins för att beskriva empirin, utan mål att pröva eller utveckla teorin. (Johannessen et al. 2020, s. 37; Esaiasson et al. 2024, s. 79).

### 3.3 Metoddiskussion

En viktig begränsning med metoden är att den främst fångar det som uttryckligen redovisas i dokumenten. Det innebär att faktorer som inte finns dokumenterade, såsom informella

processer eller praktisk erfarenhet, är svårare att nå (Boréus & Bergström 2021, s. 79). För denna studie är detta en medveten avgränsning då fokus ligger på handelsflottans formella och verifierbara struktur.

För att säkerställa studiens vetenskapliga kvalitet är det avgörande att analysprocessen präglas av transparens och att vägen från källmaterial till färdig beskrivning är fullt spårbar. *Reliabiliteten* i studien stärks genom att analysverktyget används konsekvent genom hela arbetet. Genom att göra det möjligt för läsaren att spåra hur data har identifierats och vilka beslut som fattats under arbetets gång ökar undersökningens *reliabilitet* (Johannessen et al. 2020, s. 220–221). Här fungerar analysverktyget som en garant för att insamlingen av fakta sker på ett enhetligt sätt. Genom att kategorisera materialet utifrån Moshe Kress sju principer synliggörs de logistiska sårbarheterna på ett systematiskt sätt (Esaiasson et al. 2024, s. 313).

En systematisk hantering av empirin är avgörande för studiens *validitet*, eftersom valet av analytiskt mätinstrument direkt avgör undersökningens träffsäkerhet. *Validiteten* säkerställs i detta fall genom att metodens praktiska utförande är strikt anpassat för att besvara studiens övergripande syfte (Johannessen et al. 2020, s. 221). Genom att använda Kress etablerade principer som grund för analysfrågorna säkerställs att redogörelsen speglar de faktiska sakförhållanden som studien ämnar kartlägga. Gällande studiens *överförbarhet* ligger fokus på huruvida de beskrivningar som genererats kan vara användbara även i andra sammanhang (Johannessen et al. 2020, s. 222–223). Även om studien analyserar Sveriges handelsflotta, kan studien bidra med lärdomar och insikter för andra nationer och deras handelsflotta, men även för analyser av logistiksystem i allmänhet utan att resultatet är generaliserbart.

### 3.4 Operationalisering

För att undersöka den svenska handelsflottans möjligheter och begränsningar att stödja totalförsvaret och fungera som en tillförlitlig strategisk resurs, operationaliseras Kress (2016) sju logistiska principer. Operationaliseringen bygger på att de teoretiska egenskaperna kopplas samman med Kress diskussion om strategisk planering och infrastrukturens komponenter. Genom att använda dessa kopplingar identifieras specifika analysfrågor och indikatorer som nyttjas som en analytisk lins mot studiens empiri.

### 3.4.1 Attainability

Kress (2016, s. 56) definierar attainability som förmågan att få tillgång till och kontroll över resurser för att påbörja en operation. Kress (2016, s. 66) betonar att transportsystemets dynamiska enheter (fartygen) utgör logistikens rörliga kärna och bör vara militärt kontrollerade ("painted in military colors"). För en civil handelsflotta blir därför statens juridiska och praktiska rådighet förutsättningen för att *attainability* ska kunna realiseras vid en mobilisering (*force accumulation*) (Kress 2016, s. 20).

För att mäta denna rådighet i empirin används *flaggfördelning*, *lagstöd* och *befogenheter* som indikatorer för den juridiska kontrollen, medan *fartygskategorier* och *rådighet* används för att bedöma om rätt sorts resurser de facto finns att tillgå.

### 3.4.2 Survivability

Enligt Kress (2016, s. 57) är logistikflöden högvärdiga mål som är särskilt sårbara för avbrott (*discontinuities*). På strategisk nivå innebär detta att systemet måste vara robust nog att hantera risker (ibid. s. 65). I en civil kontext handlar *survivability* inte bara om fysiskt skydd, utan om systemets förmåga att operera i miljöer med hög krigsrisk där kommersiella aktörer normalt skulle dra sig ur.

Förmågan att upprätthålla funktion i denna miljö operationaliseras genom att undersöka systemets inneboende *geografiska sårbarheter* och *cyberresiliens*, samt vilka *eskortförutsättningar* som krävs för fysiskt skydd.

### 3.4.3 Efficiency

På den operativa nivån handlar *efficiency* om att prioritera resurser vid resursbrist (s. 60). Kress kopplar detta till strategiska avvägningar (*trade-offs*) där staten i fredstid väger ekonomisk kostnad mot nationell säkerhet (ibid. s. 64–65). En hög grad av kommersiell optimering kan leda till resursgap (*quantity gaps*) om staten förlorar kontrollen över resurserna.

Denna kommersiella optimering och dess påverkan på den operativa resursfördelningen operationaliseras därför genom att granska handelsflottans *just-in-time-principer* och *nodberoende*, ställt i relation till *importberoendet* och kraven på *HNS-kapacitet*.

### 3.4.4 Flexibility

*Flexibility* handlar om systemets förmåga att hantera oförutsedda förändringar i miljö och behov (ibid. s. 58). Kress nämner att civila resurser kan användas för att förstärka den militära logistiken (ibid. s. 66). Detta kräver dock att de civila resurserna snabbt kan anpassas till militära krav och integreras i den logistiska stödkedjan.

För att mäta systemets anpassningsförmåga används fartygens *tekniska mångsidighet* som indikator på inre flexibilitet, medan de organisatoriska *samverkansstrukturerna* och den *civil-militära övningsverksamheten* fungerar som mått på den operationella flexibiliteten.

### 3.4.5 Continuity

*Continuity* mäter stabiliteten i flödet längs nätverkets länkar (ibid. s. 42–45). En stabil logistisk stödkedja kräver att det inte uppstår avbrott mellan strategisk källa och taktisk slutpunkt. Om de dynamiska enheterna som rör sig längs länkarna opereras av företag och personer som styrs av internationella marknadskrafter snarare än nationella beslut, hotas flödets stabilitet (ibid. s. 45).

Kontinuiteten i flödet undersöks därför utifrån den personella stabiliteten i den svenska handelsflottan som mäts genom *besättningsstrukturer*, *civilplikt* och *personalåterväxt* och den tekniska infrastrukturen som krävs för att hålla farlederna öppna, vilket mäts genom *isbrytarkapacitet*, *lots- och VTS-tjänster*.

### 3.4.6 Tempo

*Tempo* handlar om att minimera tidsförluster i flödet (ibid. s. 59). Kress kopplar detta till planeringskriteriet tidsgap (*time gaps*), vilket uppstår när resurser inte når fram i tid (ibid. s. 61). I ett system, beroende av civila aktörer, uppstår tidsgap främst genom kommersiella beslutsprocesser och mobiliseringstider för personal.

Mobiliseringens logistiska tempo operationaliseras genom att identifiera friktioner, med specifikt fokus på *beslutsmandat och ansvarsfördelning* (administrativa tidsgap) samt *kommunikations- och informationsstrukturer* (tekniska tidsgap) kopplat till en mobilisering av handelsflottan.

### 3.4.7 Simplicity

*Simplicity* syftar till att minimera friktion genom tydliga ledningsstrukturer (ibid. s. 60). Kress betonar att logistisk ledning kräver integration och kompatibilitet (ibid. s. 67). Komplexa ägarstrukturer och civila mellanhänder skapar administrativ friktion som försvårar den militära ledningens flödeskontroll.

För att beskriva denna organisatoriska komplexitet används *lednings- och ansvarsstruktur*, etablerade *samverkansformer* och system för *informationsdelning* som indikatorer för huruvida enkla och tydliga orderkedjor kan uppnås.

### 3.5 Analysverktyg:

I tabellen nedan redovisas studiens analysverktyg, där Moshe Kress logistiska principer har operationaliserats till en analysfråga per princip med tillhörande indikatorer. Detta ramverk har utformats för att medge en fokuserad analys av den svenska handelsflottans förutsättningar och roll inom totalförsvaret. Genom att förankra analysfrågorna i teoriavsnittets definitioner möjliggörs en systematisk analys av empirin.

Teoretisk princip	Teoretisk definition	Analysfråga	Indikatorer
Attainability	Förmågan att få tillgång till och kontroll över de resurser som krävs för att påbörja en operation och uppnå logistiskt oberoende.	Hur kan statens förmåga att säkerställa tillgång till fartygsresurser beskrivas utifrån nuvarande juridisk rådgivning och organisatoriska förutsättningar?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flaggfördelning</li> <li>• Lagstöd och befogenheter</li> <li>• Fartygskategorier och rådgivning</li> </ul>
Survivability	Skyddet av logistikkedjan, dess enheter och knutpunkter från fiendlig påverkan för att säkerställa funktion i en hotmiljö.	Hur kan sjötransporternas motståndskraft beskrivas utifrån handelsflottans nuvarande skyddsförutsättningar och sårbarheter?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cyberresiliens</li> <li>• Eskortförutsättningar</li> <li>• Geografiska sårbarheter</li> </ul>
Efficiency	Förmågan att prioritera och fördela begränsade resurser där de gör mest nytta för den totala operationen.	Hur kan handelsflottans förmåga till operativ resursfördelning beskrivas i ljuset av den civila marknadens krav på kostnadseffektivitet?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importberoende</li> <li>• Just-in-time-principer</li> <li>• Nodberoende</li> <li>• HNS-kapacitet</li> </ul>
Flexibility	Systemets förmåga att hantera ändringar i en föränderlig miljö genom att enheter och processer anpassas till nya behov.	Hur kan handelsflottans anpassningsförmåga beskrivas utifrån nuvarande teknisk mångsidighet och organisatoriska samverkansformer?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teknisk mångsidighet</li> <li>• Samverkansstrukturer</li> <li>• Civil-militär övningsverksamhet</li> </ul>
Continuity	Stabiliteten och kontinuiteten i det	Hur kan det logistiska flödets kontinuitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Besättningsstrukturer och civilplikt</li> </ul>

	logistiska flödet som krävs för att stridande enheter ska bevara sin uthållighet.	beskrivas utifrån handelsflottans personella och tekniska stabilitet?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personalåterväxt</li> <li>• Isbrytarkapacitet, lots och VTS- tjänster</li> </ul>
Tempo	Hastigheten i det logistiska flödet vilket dikteras av en tidsskala och är relaterat till leveransernas momentum.	Hur kan handelsflottans förmåga till logistiskt flöde beskrivas utifrån nuvarande administrativa beslutsmandat och kommunikationsstrukturer vid en mobilisering?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beslutsmandat och ansvarsfördelning</li> <li>• Kommunikations- och informationsstrukturer</li> </ul>
Simplicity	Användandet av tydliga organisationsstrukturer och korta orderkedjor för att minimera friktion i krigets kaos.	Hur kan förutsättningarna för enkla och tydliga ledningsstrukturer beskrivas utifrån handelsflottans organisatoriska komplexitet?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lednings och ansvarsstruktur</li> <li>• Samverkansformer</li> <li>• Informationsdelning</li> </ul>

### 3.6 Material och källkritik

Genom ett omfattande källmaterial analyseras den svenska handelsflottans förutsättningar utifrån tre centrala teman: organisatoriska strukturer, juridiska ramverk och teknisk kapacitet. Denna systematik möjliggör en heltäckande beskrivning av undersökningsområdet.

För det första tematiska området, som fokuserar på organisatoriska och personella strukturer, utgörs empirin av utvärderingar från *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* tillsammans med rapporter från branschorganisationer som *Transportföretagen* och *Svensk Sjöfart*. Därtill nyttjas expertunderlag från *Totalförsvarets forskningsinstitut* för att kartlägga personalförsörjning, samverkansformer och besättningens status samt *Doktrintillägg logistik* för att analysera kravbilder.

Det andra området rör juridiska och administrativa ramverk, där officiella dokument från *Regeringskansliet* i form av *propositioner* och *statliga offentliga utredningar* kombineras med

tekniska regelverk från *Transportstyrelsen* för att precisera statens lagstöd, flaggningsfrågor och juridiska rådighet.

För det tredje området, gällande teknisk kapacitet och infrastruktur, används officiell statistik från *Trafikanalys* tillsammans med underlagsrapporter från *Trafikverket* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. Därtill nyttjas analyser från *Lighthouse* och *Kungliga Örlogsmannasällskapet* för att beskriva fartygsbestånd, hamnodberoende och behovet av isbrytning. *Sjöfartstidningen* bidrar även med dagsaktuell rapportering för att fånga trender och reaktioner inom sjöfartsnäringen.

För att säkerställa hög vetenskaplig kvalitet genomgår detta material en systematisk källkritisk prövning utifrån de fyra principerna: äkthet, oberoende, samtidighet och tendens (Esaiasson et al. 2024, s. 135).

Materialet har valts för att belysa gränssnittet mellan civil marknad och militär logistik. Rapporter från Trafikanalys och MSB har prioriterats då de utgör statens officiella underlag för försörjningstrygghet, medan utvärderingen av MSB:s rapporter från totalförsvarsövningar har valts för att fånga praktiska friktioner i totalförsvaret. Specifika rederiers beredskapsplaner och taktiska reglementen har valts bort som empiri, dels på grund av sekretess, men främst för att studien fokuserar på den strukturella logistikförmågan på systemnivå snarare än enskilda aktörers interna rutiner.

### 3.6.1 Äkthet

Kriteriet äkthet prövar om en källa är vad den utger sig för att vara och att den inte är förfalskad (Esaiasson et al. 2024, s. 138). För det samlade materialet bedöms äktheten som hög. Merparten av källorna utgörs av officiella handlingar från statliga departement och myndigheter, vilket i sig garanterar dokumentens ursprung. Denna trygga spårbarhet omfattar även de expertunderlag som hämtats från Totalförsvarets forskningsinstitut och Statens väg- och transportforskningsinstitut. Även beträffande rapporterna från näringslivet och branschmedia säkerställs äktheten genom att dessa publiceras öppet av etablerade aktörer med tydliga organisatoriska avsändare.

### 3.6.2 Oberoende

Oberoendekriteriet syftar till att värdera avståndet mellan källan och den händelse den beskriver, där primärkällor generellt värderas högre än sekundärkällor (Esaiasson et al. 2024, s. 140). Statliga utredningar och rådata från *Trafikanalys* fungerar i denna studie som oberoende primärkällor gällande lagstiftning och fartygsbestånd då de redovisar direkta sakförhållanden. Expertunderlagen från *Totalförsvarets forskningsinstitut* och *Statens väg- och transportforskningsinstitut* betraktas däremot som analyserande sekundärkällor eftersom de i hög grad bygger sina slutsatser på data som samlats in från rederier och näringslivets aktörer. Detta medför ett visst beroendeförhållande mellan statens sårbarhetsanalyser och sjöfartsnäringsens egen informationsinhämtning, vilket har beaktats vid granskningen. Denna brist på absolut oberoende har i analysen kompensrats genom att sekundärkällornas påståenden konsekvent har vägts mot och jämförts med varandra, i syfte att identifiera och filtrera bort eventuell branschpartiskhet.

### 3.6.3 Samtidighet

Samtidighetskriteriet innebär att en källa är mer trovärdig ju närmare i tid den befinner sig det som studeras (Esaiasson et al. 2024, s. 141). Samtidigheten i det valda materialet bedöms som god eftersom studien fokuserar på den säkerhetspolitiska omställningen fram till 2026, vilket innebär att merparten av dokumenten från *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* och rapporterna om det nya bareboatregistret speglar den omedelbara samtiden. Genom att nyttja källor publicerade mellan 2021 och 2026 minimeras risken för efterhandskonstruktioner då materialet beskriver lagändringar och operativa utmaningar som sker i nära anslutning till undersökningens genomförande.

### 3.6.4 Tendens

Tendenskriteriet prövar om avsändaren har ett intresse av att ge en specifik eller tillrättalagd bild av verkligheten (Esaiasson et al. 2024, s. 142). Detta är det mest kritiska kriteriet eftersom flertalet aktörer har inbyggda syften med sina publikationer, då organisationer som *Lighthouse*, *Transportföretagen* och *Svensk Sjöfart* företräder näringspolitiska intressen för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Samtidigt har rapporter från *Totalförsvarets forskningsinstitut* en tendens att fokusera på sårbarheter för att på så sätt motivera framtida anslag, medan *Kungliga Örlogsmannasällskapet* företräder en militärstrategisk linje för snabbare operativ effekt. Genom att medvetet triangulera dessa intresseorienterade källor med statlig rådata skapas en

balanserad bild av handelsflottans logistiska förutsättningar där enskilda tendenser kan kontrolleras mot varandra.

### 3.7 Forskningsetik

Etiska problemställningar aktualiseras främst när forskning direkt involverar människor. Eftersom studien uteslutande baseras på material som inhämtats via internet har inga enskilda individer berörts under arbetets gång, vilket medför att inga särskilda etiska överväganden gällande mänsklig medverkan behöver göras (Johannessen et al. 2020, s. 74). Beträffande materialet för denna studie kan all offentlig information fritt nyttjas utan direkt samtycke från dem som har producerat materialet eller som berörs. Detta eftersom informationen är tillgänglig för allmänheten. Det är ändå avgörande att beakta de grundläggande forskningsmässiga principerna genom att tydligt redovisa varifrån informationen har hämtats då transparens och vetenskaplig hederlighet utgör kärnan i studiens etiska förhållningssätt (Johannessen et al. 2020, s. 78). Detta medför att noggranna referenser genomsyrar arbetet för att säkerställa transparens och vetenskaplig hederlighet och att andras idéer eller resultat aldrig framställs som författarens egna. Även om materialet är öppet tillgängligt krävs en hög grad av aktsamhet vid informationsinhämtningen då källans ursprung alltid måste respekteras och redovisas. Genom att arbeta konsekvent med källhänvisningar uppfylls kraven på god forskningssed då läsaren ges full möjlighet att verifiera varifrån de presenterade uppgifterna kommer.

## 4. Analys

### 4.1 Attainability

*Hur kan statens förmåga att säkerställa tillgång till fartygsresurser beskrivas utifrån nuvarande juridisk rådgivning och organisatoriska förutsättningar?*

Sverige kan ur ett logistiskt och försörjningsmässigt perspektiv i praktiken betraktas som en ö, eftersom landets utrikeshandel och varuflöden är starkt beroende av sjöburna transporter (Ingemarsdotter et al 2025, s. 7).

Mot denna bakgrund blir frågan om vilka fartyg Sverige faktiskt har tillgång till central. Den svenskkontrollerade flottan består av både svenskflaggsfartyg och fartyg som ägs eller opereras av svenska rederier men är registrerade i andra länder (Trafikanalys 2025b, s. 13). Enligt

Trafikanalys (2025b) omfattade flottan år 2024 totalt 473 fartyg, varav 311 var svenskregistrerade och 162 utlandsregistrerade (Trafikanalys 2025b, s. 15). Detta innebär att 66 procent av fartygen seglar under svensk flagg, medan 34 procent seglar under utländsk flagg. I termer av antal fartyg dominerar alltså den svenskflaggade delen av flottan.

Samtidigt visar kapacitetsmått en omvänd relation. Mätt i bruttodräktighetsdagar – ett mått som kombinerar fartygens storlek och användning – stod de svenskregistrerade fartygen endast för 32 procent av den totala kapaciteten, medan de utlandsregistrerade stod för 68 procent (Trafikanalys 2025b, s. 15). Detta innebär att även om Sverige har fler fartyg under egen flagg, är de utlandsflaggade fartygen betydligt större och utgör två tredjedelar av den disponibla lastkapaciteten.

Det svenska beroendet av sjöfarten står i tydlig kontrast till statens begränsade rådighet över de fartyg som krävs för att upprätthålla försörjningsflöden i ett skärpt säkerhetsläge där endast fartyg som står under svensk jurisdiktion kan omfattas av statliga åtgärder vid höjd beredskap, vilket regleras genom förfogandelagen (Ingemarsdotter et al. 2025, s. 10–11). Lagen ger staten möjlighet att ta fartyg i anspråk när rikets säkerhet kräver det, men denna möjlighet gäller enbart svenskflaggade fartyg. Utlandsflaggade fartyg lyder under flaggstatens kontroll och kan därför inte disponeras av Sverige, även om de ägs eller opereras av svenska aktörer. Denna begränsning i rådighet utgör en central utmaning för totalförsvarets förmåga att upprätthålla handel och försörjning under störda förhållanden (Ingemarsdotter et al. 2025, s. 47–48).

Denna obalans mellan svenskflaggat antal och utlandsflaggad kapacitet innebär att statens faktiska möjlighet att få tillgång till och kontroll över fartygsresurserna blir en strategiskt avgörande fråga för svensk försörjningsberedskap. För att förstå den verkliga förmågan att upprätthålla sjöburna flöden i kris krävs därför inte bara en analys av hur många fartyg som står under svensk flagg, utan också en bedömning av vilka typer av fartyg som faktiskt finns tillgängliga och om dessa motsvarar de transportbehov som uppstår i ett skärpt säkerhetsläge.

Den svenskflaggade flottan saknade fram till december 2025 stora råoljafartyg, samtidigt som Sverige är helt beroende av sjötransporter för sin energiförsörjning (Strokirk et al. 2022, s. 16–18; Regeringen 2025). Detta innebar att staten, även med juridisk rådighet genom förfogandelagen, fram till december 2025 saknade svenskflaggad kapacitet att transportera råolja i större volymer vid ett skärpt säkerhetsläge (Regeringen 2025). Sårbarheten ligger

därmed inte enbart i en generellt begränsad rådighet över tonnage, utan specifikt i att de mest kritiska fartygstyperna för energi- och försörjningsflöden är kraftigt begränsade till följd av få svenskflaggade fartyg. Denna bristande jurisdiktion inskränker direkt statens logistiska oberoende (Strokirk et al. 2022, s. 16–18).

Regeringen har uppmärksammat problemet med den begränsade svenskflaggade handelsflottan. För att stärka handelsflottan och totalförsvarsförmågan infördes den 1 februari 2026 en ny skeppslegodel (bareboat-registrering). Lagändringen innebär att utländska fartyg kan registreras i Sverige utan att avregistreras i hemlandet (Prop. 2024/25:178, s. 25). Detta gjordes i syfte att öka antalet svenskflaggade fartyg och stärka den nationella fartygs- och transportkapaciteten.

Statens förmåga att säkerställa fartygsresurser kan därmed beskrivas som starkt begränsad av en bristande juridisk rådighet. Trots att förfogandelagen finns, begränsar den omfattande utlandsflaggningen statens tillgång till kritiska fartygsresurser. Särskilt inom energiförsörjningen gör detta att tillgången till rätt tonnage under svensk flagg blir systemets mest påtagliga sårbarhet.

## 4.2 Survivability

*Hur kan sjötransporternas motståndskraft beskrivas utifrån handelsflottans nuvarande skyddsförutsättningar och sårbarheter?*

Covid-19-pandemin, Rysslands invasion av Ukraina samt stängningen av Hormuzsundet 2026 har demonstrerat hur omvärldsstörningar omedelbart slår mot transportsektorn och hur avgörande det är att transportsystemen besitter en förmåga att motstå dessa. Erfarenheterna visar att Sverige måste utgå från att internationella flöden snabbt kan förändras eller helt upphöra när andra stater prioriterar sina egna behov (Eriksson et al. 2025, s. 7–8; Sjöfartstidningen 2026b).

Detta ligger i linje med totalförsvarets övergripande planeringsförutsättningar, där regeringen betonar att hotbilden är bred och att samhällsviktiga funktioner kan utsättas för både militära och icke-militära angrepp (Regeringskansliet 2024, s. 2). Detta medför att transport- och försörjningskedjor måste kunna fungera även under långvariga störningar och höjd beredskap.

Denna sårbarhet förstärks ytterligare i ett skärpt säkerhetsläge, där transportflöden inte bara måste fungera utan även kunna skyddas. En angripare kan medvetet rikta störningar mot samhällsviktiga funktioner för att skapa osäkerhet och tvinga fram skyddsåtgärder, vilket successivt försvagar motståndskraften (Henningsson & Welsh 2024, s. 10). Därtill betonar Försvarmaktens doktrintillägg att det kan uppstå situationer där logistiska flöden behöver skyddas på internationellt vatten eller i internationellt luftrum, vilket kräver att den operativa nivån kan avdela militära skyddsresurser för att hålla försörjningslinjerna öppna (Doktrintillägg Logistik 2023, s. 24). För att sådant skydd ska vara möjligt måste fartygen stå under svensk jurisdiktion och föra svensk flagg (Strokirk et al. 2022, s. 19).

Eriksson (2020) understryker att ”svenskflaggade fartyg är ur ett militärt och beredskapsmässigt perspektiv att föredra framför utlandsflaggade fartyg”, vilket innebär att de är betydligt lättare att inkludera i nationella skydds- och stödåtgärder. Pandemin visade dessutom hur snabbt tillgången till utländska resurser kan minska när internationella aktörer omdirigerar kapacitet för att tillgodose sina egna intressen (Eriksson 2020, s. 29). Detta innebär att svenskflaggade fartyg inte bara är enklare att skydda, utan också utgör en mer tillförlitlig och motståndskraftig resurs när internationella flöden störs eller omprioriteras.

Sjötransporternas motståndskraft påverkas även av att stora delar av Sveriges import och export passerar genom ett fåtal centrala hamnar där Östersjön och Västerhavet präglas av trånga och grunda farleder med hög trafikintensitet, vilket skapar naturliga flaskhalsar och ökar sårbarheten i transportflödena (Henningsson & Welsh 2024, s. 10). Denna koncentration gör hamnarna till tydliga geografiska flaskhalsar där störningar som, exempelvis blockeringar, kapacitetsbrist eller antagonistiska handlingar snabbt kan få spridningseffekter i hela försörjningskedjan (Eriksson et al. 2025, s. 98–99).

Därtill är sjötransporterna starkt beroende av digitala system för navigering, lastplanering och hamnlogistik. Cyberangrepp, systemstörningar eller manipulation av digital information kan påverka sjöfartens operativa förmåga lika allvarligt som fysiska avbrott (Henningsson & Welsh 2024, s. 15). Motståndskraften handlar därför också om att säkerställa att de digitala system som styr flödena är robusta, redundanta och kan upprätthålla funktionalitet även under cyberrelaterade påfrestningar (Eriksson et al. 2025, s. 132).

Sjötransporternas motståndskraft kan utifrån detta beskrivas som bristfällig i en modern hotmiljö. De militära skyddsförutsättningarna undermineras av att fartygen bär utländsk flagg, samtidigt som ett fåtal centrala hamnar, trånga farleder och omfattande digitala beroenden sänker överlevnadsförmågan vid riktade angrepp.

### 4.3 Efficiency

*Hur kan handelsflottans förmåga till operativ resursfördelning beskrivas i ljuset av den civila marknadens krav på kostnadseffektivitet?*

Den nationella försörjningsberedskapen vilar idag på globala flöden som under lång tid har optimerats genom minskade lager, effektivisering och just-in-time-principer, vilket skapar betydande sårbarheter vid störningar (Stenérus Dover & Ingemarsdotter 2021, s. 125–126). Denna utveckling har drivit fram ett starkt ekonomiskt tryck på företag att minimera buffertar och effektivisera sina flöden, vilket samtidigt minskar flexibiliteten och ökar sårbarheten vid större avbrott (Eriksson et al. 2025, s. 99). Här blir det tydligt hur marknadslogiken prioriterar kostnadseffektivitet framför den uthållighet som krävs för att styra resurser dit de gör störst operativ nytta.

Samma logik präglar sjöfarten, där just-in-time-principerna i praktiken har flyttat lagerhållningen ombord på fartygen. Varor befinner sig i transit snarare än i buffertlager, vilket gör att även kortvariga störningar snabbt påverkar tillgången på insatsvaror och konsumtionsprodukter (Ingemarsdotter et al. 2025, s. 20). Systemet bygger på hög precision och kontinuitet, medan robusthet och redundans har nedprioriterats till förmån för kostnadseffektivitet. Här uppstår en inbyggd friktion mellan marknadens krav på kostnadseffektivitet och statens behov av operativ uthållighet vid snabba resursomprioriteringar.

Strävan efter kostnadsminimering har samtidigt förstärkt ett strukturellt nodberoende. Allt större fartyg har koncentrerat godshanteringen till ett fåtal djupgående hamnar, vilket gör transportsystemet beroende av ett begränsat antal noder. Detta skapar tydliga sårbarheter vid störningar, även om erfarenheter från tidigare hamnkonflikter visar att mindre hamnar i viss utsträckning kan ta över flöden och därigenom upprätthålla varuförsörjningen (Garberg, Pöldma & Hansdotter 2024, s. 7–8). Förmågan att prioritera och omdirigera flöden till

alternativa noder blir därmed central för att upprätthålla funktionalitet när systemet utsätts för belastning.

Mot denna bakgrund ställer värdlandsstödet särskilt höga krav på tillgång till sjötransportkapacitet som fungerar under störda förhållanden. Värdlandsstöd innebär att Sverige ska kunna ta emot, försörja och förflytta allierade styrkor samt hantera omfattande flöden av personal och materiel. Att klara detta, samtidigt som de civila transportkedjorna upprätthålls, förutsätter att hela systemet snabbt kan skalas upp och omprioriteras (Ds 2023:19, s. 199–200). Detta är i grunden en fråga om att kunna fördela begränsade resurser dit de gör störst operativ skillnad, en förmåga som utmanas när systemet är optimerat för fredstida effektivitet.

Svenskflaggade fartyg står under svensk jurisdiktion och kan vid höjd beredskap tas i anspråk för transport av energi, trupp och samhällsviktig materiel. Denna rådighet gör dem direkt relevanta för värdlandsstödet logistiska uppgifter. Den svenskflaggade flottan är dock för liten för att upprätthålla stabila flöden i en kris, vilket begränsar möjligheterna att stödja både civila och militära behov (Strokirk et al. 2022, s. 17–18). En stor del av den svenskkontrollerade flottan är i stället registrerad i andra länder, där mer förmånliga bemannings-, löne- och skatteregler gör utländska register ekonomiskt attraktiva (Ingemarsdotter et al. 2025, s. 22–23). Denna marknadsdrivna utflaggning minimerar driftskostnader men innebär att fartygens jurisdiktion ligger hos flaggstaten, vilket begränsar deras tillgänglighet när värdlandsstödet kräver en uthållig sjötransportkapacitet.

Förmågan till operativ resursfördelning kan därför beskrivas som kraftigt underordnad marknadens krav på just-in-time-logik och kostnadseffektivitet. Detta kommersiella fokus har reducerat buffertar och alternativa noder som utgör en grundförutsättning för att staten ska kunna omdirigera flöden och stödja totalförsvaret.

#### 4.4 Flexibility

*Hur kan handelsflottans anpassningsförmåga beskrivas utifrån nuvarande teknisk mångsidighet och organisatoriska samverkansformer?*

Många av dagens försörjningskedjor och infrastruktursystem är utformade för stabila och förutsägbara förhållanden, vilket har gjort dem marknadsmässigt mer effektiva men samtidigt begränsat deras flexibilitet. Den ökade samverkan mellan system har dessutom skapat högre komplexitet och därmed minskat förmågan att snabbt anpassa sig när störningar uppstår (Eriksson et al. 2025, s. 62). Inom sjöfarten förstärks denna begränsning ytterligare genom att fartygen har blivit större, vilket innebär färre avgångar, längre omloppstider och ett beroende av ett fåtal djupgående hamnar. Detta koncentrerar flödena och gör systemet mindre anpassningsbart vid förändrade förutsättningar (Stelling et al. 2024, s. 18, 50).

Samtidigt finns det delar av handelsflottan som bidrar till att motverka denna tröghet. Sverige har en relativt god tillgång till ro-ro-fartyg, vars mångsidiga förmåga att anlöpa många hamnar och hantera flera godstyper resulterar i en viktig och flexibel resurs, både civilt och militärt (Strokirk et al. 2022, s. 18). Att fartygen inte kräver avancerad hamninfrastruktur, såsom containerkranar, utgör en central teknisk egenskap för ro-ro-tonnaget. I en operativ kontext innebär detta att fartygen kan omdirigeras till mindre och enklare hamnar där lasten kan rullas direkt i land. Denna förmåga skapar en avgörande redundans om de stora logistiknoderna skulle slås ut eller blockeras.

Däremot är flexibiliteten betydligt svagare inom energiförsörjningen. Fram till slutet av 2025 saknade Sverige helt svenskflaggade råoljetankers, trots att råolja är en av landets mest kritiska importvaror (Strokirk et al. 2022, s. 16–17). Detta innebar att Sverige saknade egen handlingsfrihet att säkra råoljeimport vid ett försämrat säkerhetsläge. Inflaggningen av råoljetankern *Stena Surprise* i december 2025 förbättrade situationen och ökade flexibiliteten i beredskapen, även om behovet av fler och varierade tankfartyg kvarstår (Regeringen 2025).

Utöver fartygstyper påverkas flexibiliteten också av hur väl aktörer kan koordinera sina insatser. Sjöfarten utgör ett komplext och decentraliserat nätverk med många olika aktörer, civila som militära. Detta gör en organiserad samverkan central för att upprätthålla anpassningsförmåga, vilket avspeglas i Sveriges beredskapssystem, där privat-offentlig samverkan utgör en bärande struktur. Genom *BT POS-Samverkan i branschen för beredskapssektor Transporter* samordnas myndigheter och näringsliv. Denna samverkan stärker transportsektorns förmåga att snabbt reagera vid störningar, vilket bidrar till en ökad flexibilitet (Trafikverket 2024).

Handelsflottans anpassningsförmåga kan således beskrivas som tudelad. En god teknisk mångsidighet, inte minst i ro-ro-segmentet, hämmas i praktiken av många olika aktörer i ett decentraliserat nätverk med begränsade organisatoriska samverkansformer. Utan en välinövad civil-militär ledning saknar systemet de organisatoriska förutsättningarna som möjliggör en flexibel och snabb omdirigering av resurser vid oförutsedda kriser.

## 4.5 Continuity

*Hur kan det logistiska flödets kontinuitet beskrivas utifrån handelsflottans personella och tekniska stabilitet?*

En central utmaning för försörjningskedjans kontinuitet förutom tillgången till svenskflaggade fartyg är den personella stabiliteten inom sjöfarten. Bemanningen på svenskflaggade fartyg domineras i dag av utländska sjömän, vilket skapar betydande sårbarheter vid krigsfara eller krig. Totalförsvarsplikten omfattar endast svenska medborgare och personer bosatta i landet, vilket innebär att en stor del av besättningen står utanför statens rådighet. Därtill kan vissa nationaliteter vara olämpliga att ha kvar ombord i ett konfliktläge samt att utländska sjömän dessutom har rätt att lämna sin tjänst vid krig. Samtidigt har antalet aktiva svenska sjömän minskat över tid, vilket begränsar möjligheten att ersätta bortfall. Detta innebär att bemanningen riskerar att snabbt försvagas, vilket direkt hotar den svenska sjöfartens förmåga att upprätthålla det logistiska flödet (Ingemarsdotter et al. 2025, s. 23–24). Idag kan det konstateras att såväl antalet svenskflaggade fartyg inom relevanta segment som antalet utexaminerade sjöbefäl med svenskt medborgarskap är bristande sett ur ett beredskapsperspektiv (Trafikverket 2024, s. 35).

Mot denna bakgrund bedömer regeringen att nuvarande personalförsörjning inte ger tillräcklig uthållighet i transportsektorn vid höjd beredskap. Därför föreslås att Trafikverket och Transportstyrelsen ska utreda möjligheterna att införa civilplikt inom transportområdet, även för personal inom fartygstransporter. Syftet är att säkerställa att sjöfarten kan fortsätta fungera när ordinarie bemanning faller bort, vilket är en grundläggande förutsättning för försörjningskedjans kontinuitet (SOU 2025:6, s. 471).

För att godstransporter till och från Sverige ska fungera krävs inte bara fartyg, hamnar och varv, utan även att lotsning och VTS-tjänster kan upprätthållas. Lotsar är nödvändiga för att fartyg ska kunna navigera säkert in och ut ur hamnarna och VTS-centralerna säkerställer att trafiken

flyter utan avbrott. Om dessa funktioner brister riskerar hela sjöfartssystemet att stanna upp, vilket omedelbart påverkar kontinuiteten i försörjningskedjan (Trafikverket 2024, s. 35). För att kunna upprätthålla denna funktion över tid krävs dessutom en stabil återväxt av lotsar, vilket i sin tur förutsätter fler svenskflaggade fartyg att rekrytera från. Utan en sådan rekryteringsbas riskerar lotskapaciteten att minska, vilket direkt hotar kontinuiteten i sjöfartens flöden (Strokirk et al. 2022, s. 16).

Försörjningskedjans kontinuitet kräver inte bara personal och rådighet över fartyg utan också att farlederna hålls öppna året runt. Sveriges geografi innebär återkommande isförhållanden, vilket gör isbrytare nödvändiga för att sjöfarten ska fungera under vinterhalvåret (Trafikverket 2024, s. 3). Den svenska isbrytarflottan närmar sig slutet av sin tekniska livslängd, vilket innebär att kapaciteten behöver förnyas. Förhandlingar om nya isbrytare pågår, eftersom statlig kontroll över denna funktion är avgörande för att säkerställa framkomlighet och därmed kontinuitet i de logistiska flödena även under svåra vinterförhållanden (Trafikverket 2024, s. 17–18).

Kontinuiteten i det logistiska flödet kan i dagsläget beskrivas som hotad av personell instabilitet. Beroendet av utländska besättningar utan civilplikt innebär, kombinerat med en föråldrad isbrytarflotta och svag lotsåterväxt, att sjöfartens förmåga till uthållighet vid utdragna kriser kraftigt begränsas.

## 4.6 Tempo

*Hur kan handelsflottans förmåga till logistiskt flöde beskrivas utifrån nuvarande administrativa beslutsmandat och kommunikationsstrukturer vid en mobilisering?*

Tempot i mobiliseringsprocessen bestäms av hur väl logistiken kan överbrygga de administrativa och tekniska tidsgap som uppstår när systemet ska växla från fredsdrift till krigsdrift. Försvarmaktens *Doktrintillägg Logistik* framhåller att logistiken ”ständigt behöver anpassas till nya behov och förutsättningar” och att mobiliseringens effektivitet beror på hur snabbt denna anpassning kan ske. Tempo handlar därmed inte enbart om fysisk förflyttning av resurser, utan om systemets förmåga att snabbt omdirigera, prioritera och skala upp logistiska funktioner när förutsättningarna förändras (Försvarmakten 2023, s. 25).

Ansvarsprincipen påverkar mobiliseringsprocessens tempo genom att skapa administrativa tidsgap. Denward och Hedtjärn Swaling beskriver hur beredskapsfrågor som berör flera aktörer riskerar att förloras i institutionella missförstånd eller ignoreras när ansvarsfördelningen är otydlig, vilket gör att aktörer tenderar att avvakta innan de agerar (Denward & Hedtjärn Swaling 2022, s. 13–14). Detta innebär att mobiliseringskedjan bromsas redan innan operativa åtgärder påbörjas.

Denna problematik synliggjordes tydligt under totalförsvarsövningen DSM25 (Donsö Shipping Meet). DSM25 var den första övningen i modern tid som specifikt prövade sjöfartens roll och den civil-militära samverkan från fred upp till högsta beredskap, med deltagande från såväl myndigheter som det privata näringslivet (MSB 2025).

Rapporten identifierar återkommande strukturella utmaningar i ledning, kommunikation och informationsflöden som påverkar förmågan att upprätthålla tempo i en civil-militär kontext (MSB 2025, s. 11). Skillnader i arbetssätt, mandat och prioriteringar mellan aktörer skapade osäkerhet kring beslutsmandat i situationer där flera intressen sammanföll, vilket fördröjde beslutsfattandet och därmed försämrade tempot (MSB 2025, s. 11). Ansvarsfördelningen var formellt etablerad men omsattes inte konsekvent i praktiken, vilket ytterligare bidrog till administrativa tidsgap.

Även tekniska tidsgap framträder tydligt. Informationsdelningen saknade en gemensam struktur och prioriteringen av vilken information som var mest kritisk varierade mellan aktörerna. Avsaknaden av förhandsplanerade kommunikationsprinciper och alternativa lösningar för störd infrastruktur gjorde att informationsflödet inte kunde hantera det tempo som mobiliseringsprocessen kräver (MSB 2025, s. 12). Dessa brister i både teknik och organisation innebär att systemet begränsas i att upprätthålla ett logistiskt momentum för en snabb omställning.

Förmågan till etablerandet av ett logistiskt flöde vid mobilisering kan därmed beskrivas som starkt begränsad. Omställningen bromsas konkret av att otydliga mandat gör aktörerna passiva, samtidigt som bristen på gemensamma kommunikationssystem hindrar viktig informationsdelning, vilket resulterar i ett försämrat tempo. Tillsammans skapar detta fördröjningar som i praktiken begränsar en snabb mobilisering.

## 4.7 Simplicity

*Hur kan förutsättningarna för enkla och tydliga ledningsstrukturer beskrivas utifrån handelsflottans organisatoriska komplexitet?*

I linje med Försvarmaktens doktrin ska den inbyggda komplexiteten i militär logistik motverkas genom enkelhet, tydliga ledningsförhållanden och gemensamma metoder (Försvarmakten 2023, s. 24). När det gäller den svenska handelsflottans roll i totalförsvaret präglas dock systemet av en mycket hög organisatorisk komplexitet. Kungliga örlogsmannasällskapet (2024) framhåller att Sveriges maritima resurser i dag är uppdelade på ett flertal olika aktörer, däribland Försvarmakten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Trafikverket, utöver det privata näringslivet.

Denna utspridda och decentraliserade struktur skapar ett svåröverskådligt nätverk som står i direkt motsats till logistikens krav på enkelhet. De strukturella utmaningarna som identifierades under totalförsvarsövningen DSM25 var särskilt kopplade till otydliga ledningsvägar och varierande tolkningar av ansvarsförhållanden (MSB 2025, s. 4). Detta illustrerar tydligt konsekvenserna av just denna underliggande komplexitet. Även om övningen i stort stärkte samarbetet, visade bristerna hur avgörande det är att komplexa logistiska system bygger på enhetliga hierarkier. När gemensamma arbetssätt och en väletablerad integrerad samverkan saknas, minskas mobiliseringsförmågan. Utan korta orderkedjor blir en snabb och välkoordinerad omställning i en krissituation i praktiken mycket svår att uppnå.

För att uppnå den strukturella enkelhet som systemet kräver, betonar Kungliga örlogsmannasällskapet (2024) behovet av en samlad maritim systemöversyn som omfattar både statliga och privata aktörer. Dagens fragmenterade ledningsmiljö kräver mer koordinerande strukturer för att skapa operativ effekt i närtid. I detta arbete framstår en fördjupad anpassning till Natos metoder för sjöfartsskydd (NCAGS) som ett nödvändigt steg. NCAGS erbjuder standardiserade, internationellt vedertagna processer som reducerar byråkratisk komplexitet genom att etablera enhetliga och enkla arbetssätt mellan marinen och den civila sjöfarten över hela konfliktskalan (Kungliga örlogsmannasällskapet 2024).

Förutsättningarna för enkla och tydliga ledningsstrukturer kan därmed beskrivas som starkt begränsade av systemets inbyggda komplexitet. Det utspridda nätverket av maritima aktörer

försvårar en samordnad civil-militär ledning, vilket i praktiken begränsar möjligheten till korta orderkedjor och understryker nödvändigheten av djupgående strukturella reformer.

## 5. Slutsatser

### 5.1 Resultat

Utifrån analysen kan slutsatser dras som besvarar studiens frågeställning: *Hur kan den svenska handelsflottans logistiska förmåga inom totalförsvaret beskrivas utifrån Moshe Kress sju principer för operativ logistik?*

Undersökningen visar att den svenska handelsflottans förmåga inom totalförsvaret präglas av en grundläggande brist på statlig rådighet. Detta innebär att staten saknar juridisk tillgång till och kontroll över de svenskkontrollerade fartyg som seglar under utländsk flagg. Eftersom förfogandelagen endast omfattar svenskregistrerade fartyg kan staten i praktiken inte ta en majoritet av den svenskkontrollerade handelsflottan i anspråk vid höjd beredskap. Å ena sidan har staten genom administrativa reformer som det nya bareboatregistret skapat bättre förutsättningar för att stärka kontrollen över fartygsbeståndet. Å andra sidan styrs en överväldigande majoritet av lastkapaciteten av utländsk lagstiftning, då två tredjedelar av tonnagekapaciteten i praktiken faller utanför svensk jurisdiktion och begränsar statens handlingsmöjligheter.

Denna begränsade kontroll över fartygsresurserna får direkta konsekvenser för möjligheten att skydda logistikkedjan mot fientlig påverkan. Förmågan att hantera en hotbild bestående av både geografiska flaskhalsar och cyberhot förutsätter att staten har lagstöd för att kunna skydda dessa. Analysen klargör att en svensk flaggning är ett formellt krav för att staten och i förlängningen Försvarmakten ska kunna tillhandahålla militära skyddsresurser på internationellt vatten, vilket gör jurisdiktionen till en avgörande faktor för hela systemets motståndskraft.

Vidare har konflikten mellan marknadens krav och Försvarets behov blivit framträdande gällande förmågan att prioritera och fördela resurser där de gör mest nytta vid brist. Den utbredda tillämpningen av just-in-time-logistik har skapat ett fredssystem där traditionella buffertlager saknas eftersom varorna numera befinner sig i ständig transit ombord på fartygen. När den logistiska redundansen på detta sätt raderas ut ställs höga krav på logistiksystemets

kapacitet att hantera förändringar genom anpassning. Inom detta område uppvisar handelsflottan en ojämn förmåga, då ro-ro-segmentet erbjuder en god teknisk mångsidighet, medan den för samhället kritiska energiförsörjningen historiskt har saknat kapacitet under svensk flagg, vilket därmed begränsar statens handlingsfrihet. Å andra sidan pågår det nu aktiva arbeten för att flagga in råoljetankers, vilket här och nu stärker den nationella försörjningsförmågan.

Dessa strukturella utmaningar försvåras ytterligare av personella risker som hotar stabiliteten i det logistiska flödet. En stabil försörjningskedja förutsätter en tillgänglig bemanning, men eftersom besättningarna till stor del utgörs av utländska medborgare utan totalförsvarsplikt uppstår en osäkerhet rörande systemets uthållighet. Om staten saknar personal att framföra fartygen förlorar den sin tekniska kapacitet, vilket gör ledningens effektivitet helt avgörande.

Analysen visar dock att mobiliseringens hastighet och upprättandet av ett logistiskt system motverkas av friktioner i samverkan mellan civila och militära aktörer. Otydliga ansvarsförhållanden bygger in administrativa tidsgap som fördröjer de initiala besluten, vilket i förlängningen förhindrar logistikkedjan från att kunna operera med ett högt tempo.

## 5.2 Resultatdiskussion

De identifierade logistiska sårbarheterna bör betraktas som ett resultat av den metodologiska ansatsen där civila förhållanden har tolkats genom en krigsvetenskaplig lins. Genom att systematiskt applicera Moshe Kress principer på offentliga utredningar och myndighetsrapporter har undersökningen synliggjort en diskrepans mellan marknadens logik och Försvarets behov. Detta resultat är i hög grad en följd av den historiska utvecklingen där försörjningssystemet under decennier har optimerats för fredstida marknadsvillkor. Hade studien i stället utgått från ett rent näringspolitiskt perspektiv skulle handelsflottans nuvarande struktur sannolikt framstå som effektiv och ändamålsenlig. När fokus i stället riktas mot nationell rådighet och operativ uthållighet framträder dock de administrativa och juridiska gapen som systemets främsta svagheter.

Frågan är om resultatet hade kunnat bli annorlunda om källmaterialet hade haft en annan sammansättning. Eftersom studien uteslutande vilar på öppna källor finns en risk att den faktiska beredskapsförmågan underskattas då hemlighållna samverkansavtal eller operativa

lösningar inte har kunnat inkluderas i analysen. Samtidigt indikerar resultaten från övningar som DSM25 att de strukturella friktionerna i ledning och kommunikation är högst reella. En annan aspekt att beakta är att statens utmaning inte enbart är administrativ utan handlar om att inordna en globaliserad marknad i en nationell struktur. Även om reformer för ökad inflaggning utgör nödvändiga steg för att stärka den juridiska rådigheten återstår det att se om dessa åtgärder är tillräckliga för att överbrygga de personella och tekniska bristerna.

Vidare tillför Sveriges integration i Nato ytterligare komplexitet till diskussionen då förmågan att lämna världsstöd kräver att den civila sjöfarten kan stödja allierade förband samtidigt som den nationella försörjningen upprätthålls. Å ena sidan indikerar resultaten en brist på nationella resurser, men å andra sidan kan det kollektiva försvarets samlade fartygsresurser förändra den faktiska handlingsfriheten. Detta innebär att sjöfartens logistik i en konfliktsituation inte kan ses som en isolerad svensk angelägenhet. Trots metodologiska begränsningar och sekretesshinder pekar undersökningen entydigt på att en mer samlad maritim ledningsstruktur är ett absolut grundkrav för att kunna omsätta civila resurser i en operativ effekt vid kris eller krig.

### 5.3 Koppling till militära professionen

Resultaten belyser att den militära professionen måste betrakta den operativa logistiken som ett integrerat civilt-militärt system snarare än en autonom militär funktion. Officerare, särskilt inom logistik och operativ planering, tvingas hantera en inbyggd paradox: att planera för militär uthållighet utifrån kommersiella resurser över vilka de saknar direkt befäl. Denna insikt kräver att professionen utvecklar en förmåga att förhålla sig till gränssnittet mellan militära krav på redundans och civila marknadsvillkor. Som erfarenheter från övningen DSM25 understryker, förutsätter ett fungerande samarbete i en konfliktsituation redan inarbetade kommunikationsvägar och en gemensam lägesbild mellan militära staber och civila rederier.

För att leda och skydda logistikflödena på ett ändamålsenligt sätt krävs djupgående kunskap om internationella standarder för sjöfartsskydd, såsom NCAGS.

Genom att förankra den militära planeringen i den civila sjöfartens förutsättningar samt genom ökad samverkan och återkommande övningar minskar den logistiska friktionen. Detta möjliggör direkt en snabbare mobilisering och en ökad operativ effekt.

## 5.4 Metodologisk reflektion och kritik

Valet av en kvalitativ textanalys har varit ändamålsenligt för att systematiskt granska de dokument som beskriver den svenska beredskapsplaneringen och den svenska handelsflottan. Genom den deduktiva ansatsen har Moshe Kress sju principer fungerat som ett effektivt analysverktyg för att identifiera operativa konsekvenser i ett material som annars främst beskrivs i administrativa termer. En styrka med undersökningen är att den vilar på fastställda lagtexter och utredningar, vilket ger resultaten en hög grad av verifierbarhet.

Samtidigt bör en kritisk ställning intas till metodens begränsningar. Genom att uteslutande förlita sig på skriftliga källor riskerar studien att producera en bild av systemet som är mer ordnad än vad den faktiska verkligheten medger. Dokumentanalysen fångar den formella strukturen men missar de informella processerna och den tysta kunskapen som finns. Det är troligt att en intervjustudie med företrädare från rederinäringen hade gett en mer nyanserad bild gällande praktiska friktioner och personella sårbarheter än vad som framgår i de officiella styrdokumenterna. Vidare innebär den deduktiva ansatsen att analysen är låst till Kress sju principer, vilket medför en risk att andra relevanta faktorer som faller utanför dessa principer förbises.

Valet att applicera Moshe Kress sju logistiska principer bör problematiseras då det teoretiska ramverket är utvecklat för militära logistiksystem. Ett medvetet val i studien har varit att analysera ett i grunden civilt system genom en militär teoretisk lins. Även om detta medför analytiska utmaningar, har det varit en förutsättning för att lyckas identifiera sårbarheter ur ett totalförsvarsperspektiv. Kress logistiska principer har fungerat som en målbild för vad som krävs av en resurs i krig. Att applicera en militär lins på handelsflottan har fungerat väl eftersom det tydligt avslöjar att det som är en styrka i det civila systemet, som t.ex. marknadseffektivitet, är en sårbarhet i det militära systemet i form av bland annat brist på redundans. En alternativ teoretisk ansats med fokus på civila marknadsmekanismer hade med stor sannolikhet bedömt systemet som välfungerande men missat totalförsvarsperspektivet och möjligheten att analysera systemet från ett krigsvetenskapligt perspektiv. Trots metodologiska begränsningar har ansatsen varit ändamålsenlig för att systematiskt beskriva handelsflottan ur ett totalförsvarsperspektiv och därmed fördjupat förståelsen för systemets förutsättningar.

## 5.5 Vidare forskning

För att ta vetenskapen vidare vore det av stort intresse att inkludera de praktiska operativa perspektiven som fallit utanför denna studies dokumentbaserade empiri. En kvalitativ intervjustudie med aktörer från sjöfartsnäringen skulle kunna komplettera denna studie och ge en djupare förståelse för de praktiska utmaningarna som uppstår vid en mobilisering.

Det vore även givande att genomföra en jämförande studie mellan de nordiska länderna. Genom att jämföra den svenska handelsflottan med exempelvis Norges eller Danmarks skulle forskningen kunna generera kunskap om vilka politiska incitament som bäst främjar nationell rådighet över civila fartygsresurser. Slutligen skulle framtida forskning kunna undersöka specifika segment av handelsflottan, men även fiskeflottan, för att identifiera sektorsspecifika sårbarheter som inte fångas i en övergripande systemanalys.

## Källförteckning

Boréus, K. & Bergström, G. (red.) (2021). *Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*. 4 uppl. Studentlitteratur

Bowers, I. & Tunsjø, Ø. (2026). U.S. and NATO Strategic Sealift and the Role of Norway. *Naval War College Review*, 79(1), Artikel 6

<https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol79/iss1/6>

Christopher, M. & Peck, H. (2004). Building the Resilient Supply Chain. *International Journal of Logistics Management*, 15(2), s. 1–13

<https://doi.org/10.1108/09574090410700275>

Denward, C. & Hedtjärn Swaling, V. (2022). *Risk i svensk beredskap: En idéskrift om grundläggande problem och hur de kan lösas* (FOI-R-5285-SE). Totalförsvarets forskningsinstitut

<https://www.foi.se/rest-api/report/FOI-R--5285--SE>

Ds 2023:19. Allvarstid - Försvarsberedningens säkerhetspolitiska rapport 2023.

Ekström, T., Hilletoft, P. & Skoglund, P. (2020). Differentiation strategies for defence supply chain design. *Journal of Defense Analytics and Logistics*, 4(2), s. 183–202.

[doi.org/10.1108/JDAL-06-2020-0011](https://doi.org/10.1108/JDAL-06-2020-0011)

Eriksson, G. (2020). *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*. Transportföretagen

[https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2020/framtids-sjofartskompetens\\_200625\\_final.pdf](https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2020/framtids-sjofartskompetens_200625_final.pdf)

Eriksson, P. (red.) (2025). *GrundBULT: Utgångspunkter för forskning om beredskapshänsyn i transportsystem* (FOI-R-5672-SE). Totalförsvarets forskningsinstitut

<https://www.foi.se/rapportsammanfattning?reportNo=FOI-R--5672--SE>

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Sundell, A., Towns, A. & Wängnerud, L. (2024) *Metodpraktikan: Konsten att studera människor, organisationer och samhällen*. 6 uppl. Norstedts juridik

Försvarsmakten (2023). *Doktrintillägg Logistik* (DTLG LOG 2023), version 1.0. Försvarsmakten. M7739-354033.

Garberg, B., Pöldma, M. & Hansdotter, K. (2024). *Sjöfart – Underlagsrapport till inriktningsunderlag för 2026–2037* (Publikationsnummer 2024:007). Trafikverket <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827864/FULLTEXT01.pdf>

Henningson, J. & Welsh, J. (2024). *Natomedlemskapets konsekvenser för sjödomänen: Ett diskussionsunderlag inför fortsatt förmågeutveckling* (FOI Memo 8446). Totalförsvarets forskningsinstitut <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%20Memo%208446>

Ingemarsdotter, J., Björk, A., Lallerstedt, K. & Silfvast, S. (2025). *Ett skepp kommer lastat! Eller? – Om betydelsen av en svensk handelsflotta och krigsförsäkringar vid höjd beredskap* (FOI-R--5737--SE). Totalförsvarets forskningsinstitut <https://www.foi.se/rapportsammanfattning?reportNo=FOI-R--5737--SE>

Johannessen, A., Tufte, P. A & Christoffersen, L. (2020) *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. 2 uppl. Liber

Kaneberg, E., Hertz, S. & Jensen, L.-M. (2016). Emergency preparedness planning in developed countries: the Swedish case. *Journal of Humanitarian Logistics and Supply Chain Management*, 6(2), s. 145–172 <https://doi.org/10.1108/JHLSCM-10-2015-0039>

Kress, M. (2016). *Operational Logistics: The Art and Science of Sustaining Military Operations*. 2 uppl. Cham: Springer

Kungl. Örlogsmannasällskapet (2024) *Försvarsbeslutet 2025–2030 – kraven på ökad operativ effekt brådskar*. [Försvarsbeslutet 2025-2030 – kraven på ökad operativ effekt brådskar - Kungl. Örlogsmannasällskapet](#) [2026-04-10]

Lewis, I. & Coulter, D. Y. (2000). The Voluntary Intermodal Sealift Agreement: Strategic Transportation for National Defense. *Transportation Journal*, 40(1), s. 26–34  
<https://www.jstor.org/stable/20713443>

Lillie, N. (2004). Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping. *British Journal of Industrial Relations*, 42(1), s. 47–67  
<https://doi.org/10.1111/j.1467-8543.2004.00304.x>

MSB (2025). *Utvärdering: Totalförsvarsövning DSM25 – Näringsliv och myndigheter övar sjöfartens del i totalförsvaret*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4731b115b80e41dcae6282d16b0736c8/msb-utvarderingsrapport-av-totalforsvarsovning-dsm.slutlig.pdf>

Prop. 1999/2000:30. Det nya försvaret

Prop. 2024/25:178. Förenklad in- och uthyrning av skepp

Prop. 2024/25:1. Budgetpropositionen för 2025 - Utgiftsområde 21 Energi

Regeringen (2025). *Historisk inflaggning av fartyg* [Pressmeddelande], 11 december.  
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/12/historisk-inflaggning-av-fartyg/>

Regeringskansliet (2024). *Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret 2025–2030*. Regeringsbeslut I:15, 19 december.  
<https://www.regeringen.se/contentassets/c32aca4f96cc4c4f89d337aaecb64b6a/gemensamma-forutsattningar-for-utvecklingen-av-totalforsvaret-2025-2030.pdf>

Regeringskansliet (2025). *Nytt register ska förenkla inhyrning av obemannade skepp*. [Pressmeddelande], 15 april.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/04/nytt-register-ska-forenkla-inhyrning-av-obemannade-skepp/>

Riksdagen (2020). *Skriftlig fråga 2020/21:328: Sveriges självförsörjning av livsmedel*.  
<https://data.riksdagen.se/fil/52EF166D-81F0-4D12-BE4F-056323F404C8>

Sjöfartstidningen (2026a). *Här hissas flaggan på Astana*  
<https://www.sjofartstidningen.se/har-hissas-svenska-flaggan-pa-astana/> [2026-03-31]

Sjöfartstidningen (2026b). *Några fartyg har släppts igenom Hormuzsundet*  
<https://www.sjofartstidningen.se/fartyg-har-slappts-igenom-hormuzsundet/> [2026-04-23]

SOU 2023:50. En modell för svensk försörjningsberedskap

SOU 2025:6. Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret

Stelling, P., Wehner, J., Fors, T., Mubder Mubder, A.A.A., Osman, M.C. & Ivanetti, K. (2024). *Mer vind i seglen med färre skevheter: En undersökning av hur skevheter i sjöfartssystemet kan påverka sjöfartens konkurrenskraft* (VTI rapport 1218). Statens väg- och transportforskningsinstitut  
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1982001/FULLTEXT01.pdf>

Stenérus Dover, A-S. & Ingemarsdotter, J. (2021). *Nationell försörjningsberedskap FOI:s analys av försörjningsberedskapen som svar på regeringsuppdrag Ju2020/02565/SSK, Ju2018/05358/SSK* (FOI-R--5174--SE). Totalförsvarets forskningsinstitut  
<https://foi.se/rest-api/report/FOI-R--5174--SE>

Strokirk, C., Klintonberg, H., Rogerson, S., Bach, A. & Raza, Z. (2022). *Nyttan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige*. Lighthouse Reports.

Svensk Sjöfart (2025). *Sjöfartsåret 2024: Svensk Sjöfarts verksamhetsberättelse*  
<https://www.sweship.se/wp-content/uploads/2025/09/Sjofartsaret-2024.pdf>

Trafikanalys (2023). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023* (Rapport 2023:9). Trafikanalys

[https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023\\_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2023.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2023.pdf)

Trafikanalys (2025a). *Fartyg 2024 – svenska och utländska fartyg i svensk regi* (Statistik 2025:14). Trafikanalys

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2024/fartyg-2024---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf>

Trafikanalys (2025b). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025* (Rapport 2025:9). Trafikanalys

<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2025/rapport-2025-9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2025.pdf>

Trafikverket (2024). *Samverkan i branschen för beredskapssektor Transporter (BT POS)*.

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/beredskapssektor-transporter-privat--offentlig-samverkan-bt-pos/> [2026-04-05]

Transportstyrelsen (2025a) *Fartyg på svenskt vatten i allt sämre skick*.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2025/fartyg-pa-svenskt-vatten-i-allt-samre-skick/> [2026-04-14]

Transportstyrelsen (2025b) *Sjötrafiktjänst (VTS)*.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/sjotrafik-och-hamnar/sjotrafiktjanst-vts/> [2026-04-14]