

# Hangarfartyg och Rysslands supermaktsambitioner

av Ingmar Oldberg

## Résumé

This article starts with an analysis of Russia's deployment of its only aircraft carrier, *Admiral Kuznetsov*, in the Syrian civil war in 2016 and the reasons behind it. Thereafter the strengths and weaknesses of the carrier are examined as well as its earlier missions. In order to understand the development of Soviet/Russian carriers, the internal discussion of the 1980-90s between advocates of a high sea navy challenging the US navy and a coastal defence navy is then presented. It is further shown that when the Russian economy recovered in the 2000s, new plans and projects were hatched on building several new carriers. However, it is concluded that considering Russia's stagnating economy, the overwhelming US superiority at sea, and all the technical problems exposed by *Kuznetsov*, Russia will probably wager on its strategic nuclear forces as the best way to maintain its great power status.

DET BLEV EN stor nyhet i väst, då den ryska marinens största fartyg, hangarfartyget *Admiral Kuznetsov*, i oktober 2016 lämnade flottbasen Severomorsk på Kolahalvön och tillsammans med den kärnkraftsdrivna kryssaren *Pjotr Velikij* och sex andra ytfartyg samt ubåtar begav sig till Medelhavet. Rysk press rapporterade belåtet att den ryska flottan gjorde intryck på Europa.<sup>1</sup> På grund av farhågor att fartyget skulle användas för att stödja den ryska krigsinsatsen i inbördeskriget i Syrien fick *Kuznetsov* inte tanka som förut i Spanien, Malta eller Algeriet utan måste få bränsle från ett ryskt tankfartyg. Väl framme vid Syriens kust började flygplan och helikoptrar från *Kuznetsov* för första gången delta i krigshandlingar.<sup>2</sup>

Sedan 2015 har Ryssland haft en flottstyrka på tio fartyg med bas i Tartus. Under sommaren 2016 inträffade incidenter i Medelhavet mellan denna och amerikanska hangarfartygsgrupper, som bekämpade Islamiska staten i Syrien och Irak. USS *Truman* avlöstes i juni av USS *Dwight D Eisenhower*, som

dock snart gick vidare till Persiska viken.<sup>3</sup> I januari 2017 meddelades att *Kuznetsov* och dess stridsgrupp skulle dras tillbaka som ett led i minskningen av insatsen i Syrien efter ett eldupphöravtal med Iran och Turkiet. Alla stridsuppgifter förklarades ha genomförts. Uppgifterna omfattade bekämpning av "militanter", övning av samordning med andra förband och etablering av luftförsvar över Syrien.<sup>4</sup>

Rysslands allmänna politiska syfte med att sända *Kuznetsov* till Syriens kust var uppenbarligen att demonstrera militär makt till havs, att stödja sin allierade president al-Assad och hävda Rysslands stormaktsroll i området gentemot USA. Ett internt syfte enligt den ryske militärexperten Pavel Felgenhauer kan också ha varit att ryska amiraler velat visa president Putin att marinen, som slukar enorma resurser, också kan vara till nytta. 2017 skulle beslut fattas om Rysslands beväpningsprogram fram till 2025, och det fanns en risk att generalstaben i första hand vill skära i finansieringen av flottan.<sup>5</sup>

## Problem och brister

Frågan är då hur allvarligt hot som *Kuznetsov* kunde utgöra. Egentligen är det ett mindre hangarfartyg, ordagrant kallat tung flygbärande kryssare (TAVKR), med 43 000 ton displacement, toppfart 29 knop, ångturbin-drift och en besättning upp till 2 626 man. Det uppges kunna bära upp till 52 jaktplan och helikoptrar. Ombord ansågs nu finnas cirka tio äldre Su-33 jaktplan, fyra nya MiG-29K/KUB samt några Kamov attackhelikoptrar, avsedda för markmål. Dessutom finns tolv Granit kryssningsmissiler för sjömål, vilka kan bära kärnvapen.<sup>6</sup>

Å andra sidan bör det nämnas att *Kuznetsov* är Rysslands enda hangarfartyg och mindre än hälften så stort som t ex USS *Eisenhower*. Enligt ryska militärexperter är det till skillnad från amerikanska hangarfartyg inte byggt för långa sjöresor och attacker mot markmål utan för försvar av Rysslands strategiska kärnvapenbärande ubåtar i Barents hav mot amerikanska flygattacker. I stället för katapult har *Kuznetsov* en ski jump i ena ändan av fartyget, och take-off och landning anses ytterst krävande för piloterna.<sup>7</sup> För att flygplanen, som lyfter med bara 120-140 km/t, ska kunna medföra tung last och mycket bränsle krävs att fartyget går fram i maxfart.

Allvarligt är då att *Kuznetsov* haft ständiga problem med turbindriften. Medelfarten ner till Medelhavet var under 20 nautiska mil i timmen. Under färden genom Engelska kanalen 2016 uppgavs fartyget ha beledsagats av en bogserbåt och släppt ut tjock svart rök.<sup>8</sup> Det senare förklaras med att turbinerna drivs med tung eldningsolja (masut) som avger mycket sot. Vidare saknar *Kuznetsov* transportplan som kan landa på däck, vilket försvårar rotation av personal, försörjning med vapen och med livsmedel för den stora

besättningen. Avloppsvatten och sopor utgör också ett problem.

*Kuznetsov* hade framför allt föga militärt mervärde utöver de flygplan, som redan fanns på den ryska markbasen Hmeymim nära Latakia även om antalet där minskade våren 2016. Flygplanen är fåtaliga, kan inte bära mycket stridsmedel och har bara kort räckvidd.<sup>9</sup> Dessutom saknas ledningssystem, så Su-33-or på låg höjd och längre bort än 40 km kan inte styras mot mål och bedriva precisionsbombning. Su-33 är ett äldre jaktplan, som inte längre produceras och ska ersättas av MiG-29K. Indien har köpt 29 av de senare men klagat på dess elektroniska system och beslutat köpa ett franskt sådant. Användningen av dessa plan i Syrien kan ha syftat till att testa dem och träna piloterna inför leveransen.<sup>10</sup> Det har dock hävdats att det inte är exakt samma plan som Indien köpt.<sup>11</sup>

Felgenhauer framhåller vidare att militärerna brukar överdriva ”nyttan” av stridsinsatserna. En uppgift om att man vid ett tillfälle dödat 30 terrorister borde kanske reduceras till två-tre. Att skjuta på fiender i Toyota-bilar med raketer som kostar 5 miljoner dollar styck är ganska meningslös. Enligt Felgenhauer var *Kuznetsovs* insats en PR-historia från början till slut.<sup>12</sup> Kostnaden för dess insats har beräknats till minst 7,5 miljarder rubler.<sup>13</sup> En annan rysk kommentator drog slutsatsen att amerikanska sjöofficerare skrattar åt *Kuznetsov* och att väst främst borde oroas för hur man ska hantera besättningen och miljöskadorna ifall fartyget skulle sjunka.<sup>14</sup>

Flygplanen har vidare kraschat flera gånger. I november 2016 störtade ett MiG-plan då det försökte landa, och i december ett Su-33-plan, i bägge fallen på grund av trasig fångkabel (arresting cable). I det första fallet försökte man laga den men hann inte innan

bränslet tog slut och planet störtade, i det andra fallet brast kabeln och planet åkte i vattnet. Piloterna räddades, men enligt experterna brukar förolyckade piloter få allvarliga skador och inte kunna flyga mer. Ryssland har mycket få piloter för hangarfartyg.<sup>15</sup> En officiell kommentator spekulerade att flygplanen på *Kuznetsov* antagligen skulle överföras till Hmeymim-basen tills felet var avhjälpt.<sup>16</sup> Så måste också ha skett, ty *Kuznetsov* gick hem utan flygplan. En annan förklaring till olyckorna är att det finns för få piloter för ändamålet och att de inte hunnit utbildas färdigt, alltså den mänskliga faktorn.<sup>17</sup> Enligt uppgift finns det mindre än ett dussin utbildade piloter och medelåldern är 50 år.<sup>18</sup>

## Kuznetsovs historia och tidigare insatser

*Kuznetsov* var det första av tre planerade sovjetiska hangarfartyg. Det började byggas 1982 vid Mikolaiv-varvet i dåvarande sovjetrepubliken Ukraina, sjösattes 1985 och togs i tjänst 1990. Vid Sovjets sönderfall i december 1991 överfördes det till Nordflottan. Ett andra större och kärnkraftsdrivet hangarfartyg i samma klass blev bara påbörjat och skrovet övertogs av det självständiga Ukraina. Det såldes sedan till Kina för att tjäna som nöjespalats (!) men byggdes så småningom färdigt och blev 2016 Kinas första stridsberedda hangarfartyg.

Det ryska hangarfartyget hette först *Riga*, därefter *Leonid Brezjnev*, *Tbilisi*, och till sist *Admiral Flota Sovetskogo Sojuza Kuznetsov*, namnbyten som återspeglar de politiska förändringarna. Vanligen kallas fartyget *Admiral Kuznetsov* efter Nikolaj Gerasimovitj Kuznetsov, som var folkkommissarie för flottan under andra världskriget,

marinchef 1946–1947, sedan degraderad men snart återinsatt som marinminister och marinchef tills han kom i konflikt med marskalk Zjukov 1955 och pensionerades.

Fartyget blev helt funktionsdugligt 1995 och hade då till uppgift att försvara den ryska marinens ”kronjuveler” i Barents hav, de strategiska kärnkraftsdrivna ubåtarna med ballistiska missiler, mot USA:s antiubåtsflyg (ASW), och dess problem med maskindriften var där ett mindre problem.<sup>19</sup> Det bör dock nämnas att flygövningar i Arktis begränsas av kyla, is och snö, dålig sikt och hård vind.

1995 sändes *Kuznetsov* iväg på sin första av hittills fem turer till Medelhavet. Alla skedde vintertid och motiverades med övningar. Men det fanns redan då även politiska motiv. Första turen omfattade Adriatiska havet, vilket tjänade syftet att markera närvaro vid sidan av Natos hangarfartyg och backa upp de ryska fredsbevarande förbanden som placerades i Bosnien efter Dayton-avtalet 1995. Kryssningen markerade också den ryska flottans 300-årsjubileum.<sup>20</sup>

*Kuznetsovs* tidigare insatser har också kantats av incidenter och problem. 1991 och 2005 störtade flygplan under övningar. Vintern 1997–98 passerade fartyget så nära norska oljeriggar att dessa fick ställa in helikopterflygningar på grund av kollisionsrisken. Under turen 2009 utbröt en brand utanför Turkiet och ett stort oljespill inträffade utanför Irland. 2011 måste *Kuznetsov* söka skydd utanför Skottlands östkust på grund av storm och detta upprepades på samma plats 2014, varvid man fick fylla på förråden. Fartyget har sedan 1990 inte varit till sjöss i mer än fem år, och resten av tiden undergått större reparationer, som officiellt kallas ”modernisering”.<sup>21</sup>

## Tidigare sovjetiska och ryska diskussioner om hangarfartyg

Varför har det blivit så här? För att bättre förstå ambitionerna med och nyttan av ryska hangarfartyg är det intressant att studera den sovjetiska/ryska diskussionen om dem i ett historiskt och internationellt perspektiv. Hangarfartyg började utvecklas på 1920-talet främst av de oceana stormakterna Storbritannien, USA och Japan. Vid andra världskrigets slut hade USA 100 sådana (inklusive eskorthangarfartyg), Storbritannien uppåt 50 och Japan 25, som dock sänkts. Först under 1970-talet började Sovjetunionen bygga stora oceangående kryssare av Kiev-klassen som kunde bära helikoptrar och vertikalstartande flygplan, och 1976 beslöt man bygga ännu större.<sup>22</sup>

Enligt marinchefen amiral Sergej Gorsjkovs välkända bok *Statens sjömagt* (1975) skulle Sovjetunionen ta upp kampen med USA på världshaven och skapa en flotta som motsvarade dess betydelse som världsmakt. I stället för en kustnära defensiv flotta ville han ha en ”balanserad” flotta som kunde lösa offensiva uppgifter. Införandet av kärnvapen gjorde insatser mot land till flottans främsta uppgifter, varvid hangarfartygsflyg och ballistiska missiler enligt Gorsjkov gav ”kolossala” möjligheter. Anfallet mot fiendens sjövägar och försvar av egna var viktiga uppgifter, och hangarfartyg hade tack vare sin räckvidd blivit ett av de viktigaste medlen i lokala krig, menade marinchefen.

Under Gorbatjovs avspänningsperiod med inriktning på försvarstillräcklighet fick visserligen flottan mer defensiva uppgifter, men enligt Gorsjkovs efterträdare Vladimir Tjernavin borde dessa inte uppfattas ”förenklat”. Han menade i oktober 1989 att sovjetiska hangarfartyg var avsedda för jaktplan, som skulle skydda fartyg på långt avstånd hemifrån och ha en räckvidd på omkring

1 500 km. Han förnekade att USA skulle vara en större sjönation än Sovjet med hänvisning till Sovjets stora handelsflotta och USA:s stora väg- och järnvägsnät (!).

Men under intryck av glasnost och den tilltagande ekonomiska krisen i Sovjetunionen framfördes likväl allt skarpare och öppnare kritik av hangarfartygsambitionerna. Den kände strategiske experten Aleksej Arbatov (1989) framhöll det lönlösa i att tävla med USA och Nato på världshaven och att bygga en stor högsjöflotta med hangarfartyg. Han föreslog i stället en satsning på försvar av Sovjetunionens kuster och där baserade strategiska ubåtar med hjälp av ubåtar och landbaserat flyg. USA-experterna Andrej Kortunov och Igor Malasjenko (1990) menade att det var oklart om de sovjetiska hangarfartygen skulle bidra till flottans luftförsvar, skydda ubåtarna eller örlogsfartygen. De kunde inte placeras i Östersjön eller Svarta havet, ty där var det för trångt, utan de var hänvisade till Barents hav och Stilla havet, där Sovjets strategiska ubåtar ligger, men om de opererade nära grannländer skulle dessa känna sig hotade.

Forskarna påpekade, att enligt USA:s erfarenheter är det inte hangarfartyget som skyddar en fartygsformation utan tvärtom. Hangarfartyg som opererar långt från sina kuster är extremt sårbara och 70 procent av deras vapensystem är till för att skydda dem själva. Den civile marinexperten G Sturua (1990) betonade att hangarfartygen skulle vara överflödiga i ett kärnvapenkrig. De skulle inte kunna skydda flottan från kärnvapenanslag och skulle själva vara lukrativa och sårbara mål. Att slå ut fiendens flotta med taktiska kärnvapen skulle oundvikligen leda till kärnvapenkrig.

De tyngsta argumenten mot byggande av sovjetiska hangarfartyg, som är de dyraste fartyg som finns, var emellertid eko-

nomiska. Enligt Kortunov/ Malasjenko var programmet det minst lönsamma och mest ruinerande för Sovjetunionen med hänsyn till supermakternas ställning, ekonomiska potential och militära traditioner. Man hade länge kritiserat hur militära program i väst slukat skattebetalarnas pengar, men inte meddelat hur mycket detta program skulle kosta i Sovjet. I USA uppgick kostnaderna för ett hangarfartyg till tre miljarder dollar (på den tiden) men detta utgjorde bara 15 procent av kostnaderna för hela dess fartygsgrupp. Dessutom tillkom kostnader för drift, utbildning, underhållsbaser etc. Vidare byggdes sådana fartyg i serier, inte ett i taget.<sup>23</sup>

Sovjetunionens sönderfall, avspänningen mot väst och Rysslands ekonomiska kris under 1990-talet ledde som bekant till drastiska nedskärningar av de ryska försvarsanslagen. Detta drabbade inte minst marinen, dels därför att den är mycket kostsam, dels därför att försvarsledningen prioriterade andra vapengrenar. En stor mängd fartyg, särskilt äldre och omoderna, skrotades, såldes eller sänktes, reparationer och nybyggnation sköts upp och övningar och närvaro på världshaven begränsades. Genom sönderfallet förlorade Ryssland en rad marinbaser och skeppsvarv till nya grannländer.

Allt detta gav förespråkarna för mindre ambitioner och inriktning av marinen på kustförsvar vatten på sin kvarn. Överstarna V Sokolov och M Startsev (1995) påpekade att Ryssland från att vara en ekonomisk supermakt bara överträffad av USA nu blivit en tredje klassens makt i nivå med Japan, Kina och Storbritannien och att stormaktsambitionen inte borde gälla militär styrka utan ekonomisk utveckling. De förespråkade att Nord- och Stilla-havsflottans oceana uppgifter borde begränsas och inte innefatta "konfrontation med en koalition av de star-

kaste marina makterna". Ytfartygen där borde inriktas på att försvara de strategiska ubåtarna och kusterna, medan fartygen i Östersjön och Svarta havet skulle minska till grannländernas nivå och ha försvarsuppgifter.<sup>24</sup> Denna syn lämnade mycket litet utrymme för satsning på hangarfartyg. Den tycktes också få medhåll från högsta ort. Marinchefen Vladimir Kurojedov sade 1998, att Ryssland i den förändrade geopolitiska situationen inte behövde marinstridskrafter, som balanserade USA:s sjömakt. Enligt den nya marina reformplanen skulle man satsa på ubåtar och marinflyg och behövde inte mer än ett hangarfartyg, totalt 335-375 fartyg.<sup>25</sup> I början på 2000-talet var *Kuznetsov* mycket nära att skrotas.<sup>26</sup>

Men trots den ekonomiska krisen och påtvungna nedskärningar fortsatte ledande marinofficerare att plädera för ett bevarande av de oceana stormaktsambitionererna och en "blue-water navy". Enligt viceamiral V Aleksin och kommandörkapten J Sjevelev (1995) var och borde Ryssland förbli en stor sjömakt för att möta hot, försvara sina nationella intressen och kunna visa flagg på världshaven. Förutom ubåtar behövdes 6-8 hangarfartyg, totalt 441-471 fartyg.<sup>27</sup> Förste vicechefen för marininstaben menade att den ryska flottan åtminstone borde vara överlägsen varje grannstats flotta och inte underlägsen koalitionsstyrkor som kunde operera mot Rysslands kuster.<sup>28</sup>

På en internationell konferens på FOA i Stockholm i december 1996 förvånade viceamiral Radij Zubkov deltagarna med en kraftfull plädering för ryska hangarfartyg. De skulle väsentligt öka hela flottans stridsförmåga i fall av flygangrepp, och ytstridsfartyg, ubåtar och marinflyg skulle kunna operera längre bort från sina baser. De kunde användas i samarbete med ryska markstyrkor i militära konflikter och fredsbevarande

operationer och i många fall bli avgörande. I lokala konflikter, hävdade Zubkov, kan hangarfartyg genomföra 100 procent av flottans uppgifter, mot 65 för kryssare och jagare, och ubåtar 40 procent. I stora krig kunde hangarfartyg med konventionella medel utföra 90 procent av flottans uppgifter mot 65 för ubåtar och 55 procent för kryssare och jagare. Ett hangarfartyg kunde utdela ett slag lika hårt som 15-19 stora missilkryssare, ge lika mycket luftförsvaret som fem stora missilkryssare och bekämpa ubåtar lika bra som 30 kryssare och jagare. Kostnaden per ton för hangarfartyg jämfört med en jagare skulle vara 1:1,5, och närvaron av sex kärnkraftsdrivna hangarfartyg på 75 000 ton skulle minska flottans totala kostnad med 50 procent. Lämplig storlek vore 55-60 000 ton med 50-60 flygplan och helikoptrar.

Zubkov var dock medveten om att hangarfartygen måste försvaras med operativa enheter, förslagsvis två skvadroner kryssare och fyra jagare vardera. Han föreslog att Ryssland borde ha sex sådana formationer, två i både Norra Ishavet och Stilla havet, och en i vardera Östersjön och Svarta havet. Varvsindustrin borde prioritera hangarfartyg, ansåg han.<sup>29</sup>

Den amerikanske marinexperten Norman Polmar betvivlade som svar till Zubkov nyttan att ha bara ett hangarfartyg, som var extremt dyrt, jämfört med att ha flera mindre V/STOL-fartyg. I framtiden kommer marinens effektivitet att bero på dess förmåga att använda satelliter och andra rymdsystem, avancerade C3I-system och välutbildad personal, menade han.<sup>30</sup>

## Hangarfartygsplaner under Putin och Medvedev

Rysslands fortsatta ekonomiska kris under 1990-talet, som kulminerade med statsbank-

rutten i augusti 1998, ledde till att hela den ryska krigsmakten fortsatte att krympa och försvagade dem inom marinen som ville bygga fler ryska hangarfartyg. Men efter Vladimir Putins tillträde som president nyåret 2000 centraliserades den politiska makten och ekonomin började växa tack vare valutadevalveringen och stigande energiexportpriser, vilket tillät ständigt högre försvarsanslag. Enligt "Grundvalar för Ryska federationens politik inom det sjömilitära området för perioden till 2010", som stadfästes av presidenten i mars 2000, var statens intresse att garantera tillträde till världshavens resurser och inte tillåta några stater eller block att dominera i havsområden viktiga för Ryssland. Detta krävde "tillräckliga resurser" och en "balanserad flotta". Flottan skulle säkra fri passage genom internationella sund, säkra militär närvaro på världshavet och visa Rysslands flagga och militära makt, men även delta i fredsskapande aktioner. En mer auktoritativ sjödoktrin (alltså inte militär) fram till 2020 från följande år upprepade uppgifterna på världshavet och betonade ambitionen att förbli en av de ledande marina makterna, men framhävde också flottans civila uppgifter.<sup>31</sup>

Dåvarande marinchefen Kurojedov sade vid flera tillfällen att Ryssland under de närmaste åren skulle satsa på en kustflotta, medan chefen för marinflyget framhöll att Ryssland i framtiden skulle ha två stycken hangarfartyg i vardera Norra marinen och Stillahavsmarinen. Hangarfartyget *Kuznetsov* återgick hösten 2004 i aktiv tjänst efter omfattande underhålls- och förbättringsarbeten.<sup>32</sup>

År 2007 undertecknade Putin ett militärt anskaffningsprogram fram till 2015, enligt vilket Ryssland på lång sikt, framåt 2060, skulle ha 5-6 hangarfartygsgrupper med ubåtar, flyg, drönare och satellitkommunika-

tion. Bygget skulle börja 2012–13. Enligt en tidigare uppgift skulle sex hangarfartyg vara färdiga 2027.<sup>33</sup> En senare marinchef bekräftade 2008 (före finanskrisens utbrott) ambitionen att ha fem-sex hangarfartygsgrupper i Ishavet och Stilla havet. Dessa planer kritiserades dock både utomlands och i Ryssland för att vara orealistiska.<sup>34</sup>

Dåvarande försvarsminister Serdiukov skrev 2008 ett öppet brev, där han krävde att man skulle avbryta penninglöseriet på *Admiral Kuznetsov*, som var ”ineffektivt, farligt i drift och mycket dyrt att underhålla”<sup>35</sup> Försvarsexperten Michail Barabanov pekade på att fartyget tekniskt sett inte var i stridsdugligt skick och på problemen med piloternas utbildning och med flygplanen. Satsningen på strategiska ubåtar innebar att konventionella marinstyrkor försumrades. Ytstridsfartygen minskade i antal och räckte inte ens till för att försvara den närmaste kustzonen, ansåg han. Beväpningsprogrammet för 2007–2015 var främst en satsning på kärnvapentriaden (på land, i ubåtar och flygplan). Vad gäller byggandet av nya hangarfartyg saknades infrastruktur och teknologi.<sup>36</sup> Varvsindustrin ansågs vara föråldrad och ineffektiv, ur stånd att hålla tidsramarna och kompensera för avskrivningarna. De varv som skulle kunna bygga hangarfartyg har begärt att få ny utrustning och teknologi.<sup>37</sup>

Likväl tillkännagavs 2010, att *Kuznetsov* i slutet av 2012 skulle tas in på varvet i Severodvinsk för modernisering, inklusive uppgradering av elektronik och sensorutrustning, kanske också ersättning av ångturbinerna med gasturbiner eller rentav kärnkraftsdrift och installera katapulter för flygplanen.<sup>38</sup> De senare moderniseringarna blev som framgått ovan inte av, och i slutet av 2013 avlöpte *Kuznetsov* åter till Medelhavet. Efter insatsen 2016–2017 planeras åter en

översyn under ett par-tre år, vilket förväntas förlänga fartygets tjänstetid med 25 år.<sup>39</sup>

För att realisera de långsiktiga planerna på nya hangarfartyg fick vid sidan av detta två designbyråer i St Petersburg 2010 i uppdrag att till 2012 projektera en ny modell för två kärnkraftsdrivna hangarfartyg, varav det ena skulle vara färdigt 2020, för att ingå i Norra och Stillahavsflotten. Enligt tidningen *Izvestija* avvisade dock marinledningen förslaget därför att detta inte mötte moderna krav utan bara erbjöd en gammal sovjetisk design.<sup>40</sup> Visserligen visades modellen upp på en internationell marinshow 2013 och 2015, men inget nytt hangarfartyg var inkluderat i beväpningsprogrammet för tiden fram till 2020, och enligt vice försvarsminister Jurij Borisov (i maj 2016) kunde det dröja till 2025 innan man tecknar ett byggnadskontrakt.<sup>41</sup> Men i ett nytt presidentdekret från juli 2017 om grunderna för statens marina verksamhet fram till 2030 heter det att Ryssland fortfarande planerar att bygga ett hangarfartygskomplex och att Ryssland inte kommer att tillåta andra stater att ”nä väsentlig överlägsenhet på världshaven” utan ska sträva efter att behålla sin andraplats i världen. Man reserverar sig dock med att planerna kan ändras beroende på det militärpolitiska läget i världshaven och den socioekonomiska situationen i Ryssland.<sup>42</sup> Den ryske militärexperten Aleksandr Golts noterar att Ryssland inte har något skeppsvarv som kan bygga hangarfartyg.<sup>43</sup> Det fanns alltså förut i Ukraina.

## Ryssland i världen

Det ovanstående torde visa att den främsta drivkraften för Sovjetunionen att bygga hangarfartyg var att hävda sin ställning som supermakt vid sidan av USA. Rysslands envisa fasthållande vid dessa planer trots dramatiskt förändrat politiskt och ekonomiskt läge visar

att man har kvar dessa ambitioner, även om planerna hela tiden revideras och skjuts på framtiden. Hangarfartyg kan bidra inte bara till försvar utan även till närvaro på världshaven, inklusive förmåga att projicera makt och föra krig som i till exempel Medelhavet med *Admiral Kuznetsov*. Detta har för övrigt traditioner sedan 1700-talet.<sup>44</sup>

Problemet är dock att Ryssland bara kan göra anspråk att vara en supermakt i fråga om kärnvapen. Det är en stormakt i militärt avseende men en svag ekonomisk makt, vars BNP enligt Världsbanken låg på 13:e plats i världen 2015, ungefär jämbördig med Spanien, klart efter andra stormakter som Kina, Tyskland och Storbritannien. Ryssland kan dock hävda sig i världspolitiken genom centraliserat, odemokratiskt beslutsfattande och överraskande aktioner där motsidan är svag eller splittrad, vilket på senare år illustrerats i Georgien, Ukraina och Syrien. Satsning på militär styrka framför ekonomisk utveckling motiveras med rysk patriotism och föregivna hot från omvärlden.<sup>45</sup>

Ryssland är visserligen världens största (till stor del obebodda) stat, men till skillnad från USA är dess tillgång till hav begränsad och klimatberoende. När det gäller till exempel hangarfartyg ligger Ryssland som nämnts cirka 50 år efter USA i den tekniska utvecklingen och har inte hämtat in försprånget. USA har 10-11 slagkraftiga hangarfartygsgrupper som opererar på världshaven, medan Ryssland har ett enda, knappt fungerande hangarfartyg med eskort från olika hav. Ryska experter har åtminstone sedan 1970-talet med fascination och avund analyserat USA:s användning av hangarfartyg under andra världskriget och deras senare utveckling, och marinledningen är naturligtvis helt medveten om den amerikanska överlägsenheten.<sup>46</sup> Även om drömmen om sex hangarfartygsgrupper om 50 år skulle uppfyllas, skulle det bli mindre än vad USA

har redan nu. Under tiden hinner Kina, redan nu världens andra ekonomi, utveckla sin krigsmakt inklusive hangarfartyg, vilket kan bli ett problem också för Ryssland.

Frågan är då vad Ryssland anser sig ha råd med. USA är som bekant världens starkaste militärmakt och dess största ekonomi, vars BNP är ungefär 13 gånger större än Rysslands (2015), och dess befolkning är dubbelt så stor. Rysslands försvarsutgifter har sedan 2005 mer än fördubblats och deras andel av BNP har ökat från 3,6 till 5,4 procent (2015), medan deras andel i USA minskat från toppnoteringen 4,7 procent av BNP 2010 till 3,3 procent 2015. Rysslands försvarsutgifter växte under 2000-talet ungefär i takt med ekonomisk utveckling och stigande energiexportpriser, men efter den finansiella krisen 2009 fortsatte försvarsbudgeten att öka trots att ekonomin stagnerade på grund av strukturella problem, sjunkande energiexportpriser och västliga sanktioner som en följd av kriget i Ukraina.<sup>47</sup> Till detta kommer Rysslands nya kostnader för försörjningen av ockuperade delar av Ukraina samt kriget i Syrien. I november 2016 framlades dock ett budgetförslag, enligt vilket försvarsutgifterna skulle skäras ned från 23,7 procent 2016 till 17,6 procent 2017, en sänkning med 27 procent, motsvarande 3,3 procent av BNP, vilket betydde ett trenderbrott.<sup>48</sup>

Nästa fråga är om hangarfartyg kan få plats i en krympande militärbudget. Det statliga beväpningsprogrammets första prioritet fram till 2020 var att stärka Rysslands strategiska nukleära avskräckningsförmåga, vilket innebär en satsning på landbaserade missiler, strategiska ubåtar och långdistansbombflyg.<sup>49</sup> Detta är som nämnts det som främst gör Ryssland till en super- eller stormakt. Enormt dyra hangarfartyg, som kräver en mängd eskortfartyg för sitt försvar, torde inte bidra positivt till sådan avskräckning.



Till detta kommer de negativa erfarenheterna med *Admiral Kuznetsov*. Fartyget har från början behäftats med en rad tekniska problem – driften, flygsäkerheten och underhållet – som inte kunnat avhjälpas och nu uppvisats för öppen ridå i Syrien. Samtidigt har dess bidrag till krigsinsatsen varit liten och främst av politisk natur. En avslutande fråga är då om inte *Kuznetsovs* dagar är

räknade, åtminstone ute på de stora haven. Att öppet avskrika de storvulna planerna på hangarfartyg skulle dock tära på stormaktsprestigen.

Författaren är associerad forskare inom Rysslandsprogrammet på Utrikespolitiska institutet.

## Noter

1. Grigorev, Dmitrij: "Rossijskij voennyj flot vpetjatilil Evropu", *Rossijskaja gazeta*, <https://rg.ru/2016/10/18/reg-szfo/rossijskij-voennyj-flot-vpechatilil-evropu.html>. (2016-10-25)
2. Felgenhauer, Pavel: "The Kuznetsov smoke screen", *Eurasia Daily Monitor* (EDM) vol 13, nr 173, 2016-10-27, s 2, <https://jamestown.org/program/kuznetsov-smokescreen-russias-peculiar-naval-taskforce-syria/> (2016-11-21); "Russian navy MiG-29K lost in the Mediterranean", *Combat Aircraft* website, [www.combataircraft.net/2016/2016/11/14/russian-navy-mig-29-in-mediterranean](http://www.combataircraft.net/2016/2016/11/14/russian-navy-mig-29-in-mediterranean). (2016-11-21)
3. Malumdar, Dave: "The US navy and Russia: heading towards a crisis in the Mediterranean?" *National Interest*, 2016-07-01, <http://nationalinterest.org/print/blog/the-buzz/the-us-russia-heading-towards-crisis-in-the-mediterranean> (2016-11-22); "Second US aircraft carrier enters Mediterranean", *Reuters* website, 2016-06-14, [www.reuters.com/article/us-usa-navy](http://www.reuters.com/article/us-usa-navy). (2016-11-22)
4. "Russia scales down military presence in Syria, Admiral Kuznetsov aircraft carrier to leave first", *RT*, 2017-01-06, [www.rt.com/news/372804-syria-military-russia-kuznetsov](http://www.rt.com/news/372804-syria-military-russia-kuznetsov). (2017-01-09)
5. Sjarogradskij, Andrej: "Model avianostsa v naturalnuju veletjynu", *Radio svoboda* website, [www.svoboda.org/a/28157059.html](http://www.svoboda.org/a/28157059.html). (2016-12-12)
6. Tysjkevitj, Igor: "Kak flot Rossii "napugal" NATO v Sredizemnom more", *Inforesist* website, <https://inforesist.org/kak-flot-rossii-napugal-nato-v-sredizemnom-more> (2016-10-24); "Russian aircraft carrier Admiral Kuznetsov", [https://en.wikipedia.org/wiki/Russian\\_aircraft\\_carrier\\_Admiral\\_Kuznetsov](https://en.wikipedia.org/wiki/Russian_aircraft_carrier_Admiral_Kuznetsov). (2016-11-21)
7. Filipov, David och Roth, Andrew: "Russian jets keep crashing, and it may be an aircraft carrier's fault", *Washington Post*, 2016-12-05, [https://www.washingtonpost.com/world/russia-just-lost-its-second-warplane-in-a-month-of-syria/2016/12/05/f8353be8-bad8-11e6-817f-e3b588251d1e\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/world/russia-just-lost-its-second-warplane-in-a-month-of-syria/2016/12/05/f8353be8-bad8-11e6-817f-e3b588251d1e_story.html). (2016-12-12)
8. Op cit, Tysjkevitj, Igor, se not 6, s 2.
9. Kuznetsov kan bara bära 36 flygplan, som har en radie på 300 km, mot 85-90 respektive 700 km på USA:s hangarfartyg enligt Vasilescu, Valentin: "In Syria Russia is testing new means of defense against invasion by NATO", *Southfront* website, 2017-01-17, <https://southfront.org/in-syria-russia-is-testing-new-means-of-defense-against-invasion-by-nato>, s 2. (2017-01-19). Se även Bojtsov, Markell: "Bolsjaja dubinka amerikanskogo flota", *Nezavisimoe voennoe obozrenie* (NVO), nr 47, 2016-12-16-22, s 8 f.
10. Op cit, Felgenhauer, Pavel, se not 2, s 2; McDermott, Roger: "Russia's military paper tiger", *EDM*, 2016-11-15, <https://jamestown.org/program> (2016-11-17); op cit, Tysjkevitj, Igor, se not 6, s 2.
11. Vladykin, Oleg: "Tretia poterja rossijskoj palubnoj aviatsii", *NVO*, nr 43, 2016-11-18-24, s 7.
12. Op cit, Sjarogradskij Andrej, se not 5, s 4-5.
13. "SMI: Sิริjskij pohod "Admirala Kuznetsova" obosjelsja Rossii minimum v 7,5 mlrd rublej", *Znak* website, [https://www.znak.com/2017-02-07/smi\\_sirijskiy\\_pohod\\_admirala\\_kuznecova\\_oboshel-sya\\_rossii\\_v\\_7\\_5\\_mlrd\\_rublej](https://www.znak.com/2017-02-07/smi_sirijskiy_pohod_admirala_kuznecova_oboshel-sya_rossii_v_7_5_mlrd_rublej). (2017-02-13)

14. Op cit, Tysjkevitj, Igor, se not 6, s 1-3.
15. Sjarogradskij, Andrej, se not 5, s 1; "Russian naval aviation learns valuable but 'bitter lessons' in Syria", *Sputnik news*, 2016-12-05, <https://sputniknews/military/201612051048196551-aircraft-carrier-crash-lessons>. (2016-12-12)
16. Op cit, "Russian naval aviation ...", se not 15, s 2.
17. Op cit, Vladykin, Oleg, se not 11, s 7.
18. Urcosta, Ridvan Bari: "Russia's arduous quest to resurrect its carrier fleet", *EDM*, 2017-02-24, <https://jamestown.org/program/russias-arduous-quest-resurrect-carrier-fleet-case-crimean-nitka-military-complex/> (2017-02-28). Genom erövringen av Krim återfick Ryssland ett träningscenter, som tidvis inte kunnat användas.
19. Op cit, Felgenhauer, Pavel, se not 2, s 2.
20. "Russian carrier deploys to Adriatic" *Flight Global*, 1995-11-22, [www.flightglobal.com/news/articles/russian-carrier-deploys-to-adriatic-23219](http://www.flightglobal.com/news/articles/russian-carrier-deploys-to-adriatic-23219). (2016-11-22)
21. Op cit, Tysjkevitj, Igor, se not 6, s 1.
22. Ekland, Björn: "Varför bygger Sovjetunionen hangarfartyg?", *Anteckningar från Östgruppen*, nr 7 1990-06-11, Försvarets forskningsanstalt, FOA, Stockholm, s 3 ff.
23. Oldberg, Ingmar: "Varför hangarfartyg? Den sovjetiska debatten", *Anteckningar från Östgruppen*, nr 9 1990-10-23, Försvarets forskningsanstalt, FOA, Stockholm, s 20-26.
24. Sheck, Earl: "The Russian navy: Dealing with economic decline", i Oldberg, Ingmar (red): *The Russian Navy Facing the 21st Century*, Försvarets forskningsanstalt, FOA, Stockholm 1997, s 67-78.
25. Leijonhielm, Jan m fl: *Rysk militär förmåga i ett tioårsperspektiv*, Försvarets forskningsanstalt, FOA, 1998, s 167-173.
26. Kravtjenko, Aleksej: "Tjertvert veka s Rossiej i ego flotom", *NVO*, nr 37 2016, s 13.
27. Op cit, Sheck, Earl, se not 24, s 69, 78 f; op cit, Leijonhielm, Jan m fl, se not 25, s 169; Zubkov, Radij: "What will the Russian naval forces look like in the beginning of the 21st century?", i op cit, Oldberg, Ingmar (red), se not 24, s 14.
28. Op cit, Sheck, Earl, se not 24, s 78.
29. Op cit, Zubkov, Radij, se not 27, s 23-25.
30. Polmar, Norman: "Measurement of Russian naval strength beyond the year 2000", i op cit, Oldberg, Ingmar, se not 24, s 122 f, s 127.
31. Oldberg, Ingmar: *Rysslands Östersjömarin-utveckling och uppgifter*, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, Stockholm 2008, s 32 f; "Morskaja doktrina Rossijskoj Federatsii na period do 2020 goda", *Morskoj sbornik*, nr 9, 2001, s 2-3.
32. Leijonhielm, Jan m fl: *Rysslands militära förmåga i ett tioårsperspektiv – problem och trender*, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, Stockholm 2005, s 148 f.
33. Staalesen, Atle: "New aircraft carriers will be state of the art", *Barents Observer*, 2012-11-29, <http://barentsobserver.com/en/security/2012/11/new-aircraft-carriers-will-be-state-of-the-art>. (2012-12-10)
34. Wagner, Richard: "The bear is back", *Beyond ships website*, <http://beyondships.com/sspi-Russia.html>. (2017-01-23)
35. Op cit, Tysjkevitj, Igor, se not 6, s 1.
36. Barabanov, Michail: "Kuda idet rossijskij flot?", *Kommersant Vlast*, nr 7 2008, s 1 f; Leijonhielm, Jan m fl: *Rysk militär förmåga i ett tioårsperspektiv – ambitioner och utmaningar*, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, Stockholm 2009, s 161-163.
37. Carlsson, Märta och Norberg, Johan: "De väpnade styrkorna" i Vendil Pallin, Carolina (red): *Rysk militär förmåga i ett tioårsperspektiv – 2011*, Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, s 234 f; *The Russian navy. A historic transition*, Office of Naval Intelligence, 2015, [www.oni.navy.mil/portals/12/intel%20agencies/russia](http://www.oni.navy.mil/portals/12/intel%20agencies/russia) (2017-01-19) s 24.
38. "Moscow set to upgrade Admiral Kuznetsov aircraft carrier", *RIA Novosti*, 2010-04-06, <https://sputniknews.com/analysis/20100406158454665>. (2010-04-07)
39. Soper, Karl: "Kuznetsov overhaul designed to maintain carrier capability while Russia considers future carrier options", *Jane's Navy International*, 2016-06-30, <http://www.janes.com/article/61891/kuznetsov-overhaul-designed-to-maintain-carrier-capability-while-russia-considers-future-carrier-options> (2016-08-01); Malmlöf, Tomas och Roffey, Roger: "The Russian defence industry and procurement" i Persson, Gudrun (red): *Russian military capability in a Ten-Year Perspective – 2016*, FOI 2016, s 166.
40. Michailov, Aleksej: "Pervyj rossijskij atomnyj avianosets ustarel esjtje do postrojki", *Izvestija*, 2012-11-26, <http://izvestia.ru/news/540019>. (2012-12-10)

41. Op cit, *The Russian navy*, se not 37, s 24; op cit, Malmlöf, Tomas och Roffey, Roger, se not 39, s 166.
42. Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federatsii, *Osnovy gosudarstvennoj politiki Rossijskoj Federatsii v oblasti voenno-morskoj dejatel'nosti na period do 2030*, 2017-07-20, [http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201707200015?index=1&rangeSize=.](http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201707200015?index=1&rangeSize=) (2017-08-15)
43. Golts, Aleksandr: "The Russian Navy: To deter the US and to compete with China", EDM, 2017-08-01, <https://jamestown.org/program/the-russian-navy-to-deter-the-us-and-to-compete-with-china>. (2017-08-15)
44. Oldberg, Ingmar: "Det montenegrinska spåret. Glimtar av den ryska flottans historia", *KKrVAHT*, 1. häftet 2005, s 40-42.
45. Persson, Gudrun m fl: "Mobilisering mot ett fientligt väst. Den ryska nationella säkerhetsstrategin", *KKrVAHT*, 1. häftet 2016, s 32 ff.
46. Op cit, Oldberg, Ingmar, se not 23, s 20; op cit, Bojtsov, Markell, se not 9.
47. Oxenstierna, Susanne: "Russian military expenditure", i op cit, Persson, Gudrun (red), se not 39, s 133-141.
48. Gummesson, Jonas: "Militärutgifter strypps kraftigt", *Svenska dagbladet*, 2016-11-23.
49. Op cit, Malmlöf, Tomas och Roffey, Roger, se not 39, s 152-157.