

Russlands planer om nye hangarskip

Rolf-Inge Vogt Andresen

Forsvarets forskningsinstitutt (FFI)

1. november 2010

FFI-rapport 2010/01792

1114

P: ISBN 978-82-464-1840-7

E: ISBN 978-82-464-1841-4

Emneord

Russland

Russlands væpnede styrker

Russlands marine

Hangarskip

Godkjent av

Sigurd Glærum

Prosjektleder

Espen Skjelland

Avdelingsjef

Sammendrag

Den sterke økonomiske veksten i Russland det siste tiåret har blant annet resultert i store ambisjoner for utviklingen av forsvaret. Det mest markante eksempelet er målet om å bygge en hangarskipflåte. Nedgangen som fulgte av finanskrisen har ikke medført at planer om å bygge hangarskip har blitt lagt bort. I denne studien beskrives planene nærmere, og det gis vurderinger av realismen i dem.

I dag har Russland bare ett hangarskip, "Admiral Kuznetsov", som har vært i bruk siden 1991. I oktober 2008 erklærte president Medvedev at den russiske hangarskipkapasiteten skulle gjenreises og videreutvikles. Resultater skulle kunne foreligge allerede i 2015. Erklæringen kom etter nesten ti års sammenhengende økonomisk vekst. Flåtesjefen, admiral Vladimir Vysotskij, hadde året før lansert et mål om seks nye hangarskip i løpet av 30 år, tre i Nordflåten og tre i Stillehavsflåten. Prosjektet ble trimmet ned da følgene av finanskrisen meldte seg, og ambisjonene ble redusert til tre hangarskip, inkludert "Admiral Kuznetsov", eventuelt flere om økonomien tillater det. Det antas at nye skip vil være atomdrevne og ha en vekt på 50 000–60 000 tonn, og de skal kunne ta flere fly enn "Admiral Kuznetsov".

Å bygge nye hangarskip vil være en enorm utfordring for Russland. Landet har i dag ikke egen produksjonskapasitet – de sovjetiske hangarskipene ble bygd i Ukraina. Det problemfylte arbeidet med ombygging av hangarskipet "Admiral Gorsjkov" for India ved Sevmasj-verftet har vist at de tekniske forutsetningene er svært mangelfulle. Et bedret forhold til Ukraina kan gjøre det lettere å bruke ukrainske fasiliteter og kompetanse, men dette vil neppe bringe prosjektet mye lenger framover. I tillegg til de tekniske og produksjonsmessige begrensningene er økonomien det største hinderet. Det er uvisst hvor mye det vil koste å bygge hangarskip, og de er ikke med i gjeldende budsjetter og investeringsprogram. Det har ikke vært påvist et klart behov for nye hangarskip. Planene synes i første rekke å være et resultat av generelle og tradisjonelle forestillinger om russisk storhet.

Russland vil neppe kunne ha noe nytt hangarskip før tidligst 2020. Det er et åpent spørsmål hvorvidt landet vil fastholde målet om å styrke hangarskipkapasiteten utover modernisering og eventuelt etter hvert utskifting av "Admiral Kuznetsov". Samtidig vil det trolig være uvilje mot helt å forkaste dagens planer. Resultatet kan bli et halvhjertet prosjekt som vil belaste budsjettene i lang tid framover, men som vil gi lite eller ingenting igjen.

English summary

The strong economic growth in Russia over the past decade has resulted in great ambitions for the development of the Armed Forces. The most striking example is the goal of building an aircraft carrier fleet. Plans to build aircraft carriers are still in force in spite of the decline that followed the financial crisis. This study describes the plans and assesses their realism.

Today, Russia has only one aircraft carrier, "Admiral Kuznetsov", which has been in use since 1991. In October 2008, President Medvedev declared that the aircraft carrier component of Russia's navy should be rebuilt and strengthened. His statement came after almost ten years of continuous economic growth. The previous year, Commander-in-Chief of the Russian Navy, Admiral Vladimir Vysotsky, had introduced a target of six new aircraft carriers to be built within 30 years, three for the Northern Fleet and three for the Pacific Fleet. The project was trimmed down after the financial crisis, and ambitions were reduced to three aircraft carriers, including "Admiral Kuznetsov", or possibly more if the economic development should allow for it. It is believed that the new ships will be nuclear-powered and have a weight of 50 000–60 000 tons, and that they will carry more aircraft than "Admiral Kuznetsov".

Building new aircraft carriers will be an enormous challenge for Russia, which does not have domestic production capacity – Soviet aircraft carriers were built in Ukraine. The troubled modernisation of the aircraft carrier "Admiral Gorshkov" for India at the Sevmash shipyard has shown that Russia's technical capacities are insufficient. An improved relationship with Ukraine could make it easier to use Ukrainian facilities and expertise, but this is unlikely to increase the chances of success significantly. In addition to technical constraints, the economy is the biggest obstacle. The costs of building aircraft carriers are highly uncertain, and carriers are not included in current budgets and investment programs. There is not an obvious need for new aircraft carriers, and the plans are primarily an outcome of traditional notions of Russian greatness.

Russia will have to wait till at least 2020 for a new aircraft carrier. It is an open question whether the country will maintain the goal of strengthening the carrier component beyond modernising and possibly replacing the "Admiral Kuznetsov". However, there will probably be reluctance to abandon current plans completely. The result may be a half-hearted project which will burden the budgets for a long time to come without giving any tangible results.

Innhold

	Forord	6
1	Innledning	7
2	President Medvedev setter kursen	8
3	Historikk	9
4	”Admiral Kuznetsov”	11
5	Dagens planer	13
6	Hvor skal russiske hangarskip lages?	16
7	Hvor skal mannskaper og piloter trenes?	20
8	Økonomi	21
9	Hvor lang tid vil det kunne ta å bygge hangarskip?	24
10	Hvorfor må Russland ha hangarskip?	24
11	Avsluttende vurderinger	26
	Referanser	29

Forord

Denne rapporten er et produkt av FFI-prosjektet ”Russlands forsvarsutvikling fram mot 2020 – konsekvenser for Nordområdene”. Russlands militære og sikkerhetspolitiske utvikling er en av de sentrale variablene i norsk forsvarsplanlegging. Prosjektet har som mål å gi økt innsikt i strategisk tenkning, doktrinespørsmål, teknologisk modernisering og rekruttering, med spesiell vekt på å få fram forhold med relevans for russisk politikk og prioritering i Nordområdene.

Emnet for den foreliggende studien – de senere års russiske planer om anskaffelse av nye hangarskip – bidrar til å kaste lys over russiske tenkemåter og prioriteringer for forsvaret og de begrensninger som vil gjøre seg gjeldende til tross for en markert økonomisk vekst. Rapporten er beregnet på militære og politiske beslutningstakere i Norge og for øvrig også andre lesere med interesse for Russlands militære og politiske utvikling.

Studien bygger på åpne kilder. Ved systematisk analyse av åpne kilder, i denne studien først og fremst russiske, kan man i dag finne til dels meget utfyllende opplysninger også på et tradisjonelt sett noe taushetsbelagt område som forsvars- og våpenutvikling. I mange tilfeller finnes det flere uavhengige kilder om samme fenomen, slik at det er mulig å kryssjekke opplysninger. Studier om russiske militære forhold basert på åpne kilder er i dag vanlige både i Vesten og i Russland. I tillegg til at det empirisk sett er mulig å gjøre studier som dette basert på åpne kilder, blir studiene dermed også ugraderte. Det gjør at den potensielle leserkretsen blir større, og forskningsfunn kan brukes i offentlig debatt.

1 Innledning

Hangarskip er det ultimate redskap for en stats globale tilstedeværelse og maktutøvelse. De framstår som manifestasjoner av militær styrke og ambisjoner om å ivareta egne interesser hvor på kloden det måtte være. Det er ikke overraskende at utvikling av en hangarskipflåte har blitt et mål for Russland. Den økonomiske veksten det siste tiåret har satt landet bedre i stand til å fremme sine interesser og spille en rolle som stormakt. Hangarskipkapasitet står svært godt til Russlands selvbylde. Nedgangen som fulgte av finanskrisen har ikke resultert i at planer om å bygge hangarskip har blitt lagt bort. I denne studien ser vi nærmere på hva disse planene består i, og hvilke forutsetninger Russland i dag synes å ha for å realisere dem.

Gjennomføring av de planene som beskrives i studien, vil innebære svært store kostnader. Dette vil etter all sannsynlighet måtte medføre omdisponering av midler og få følger ikke bare for resten av marinen, men også for de øvrige delene av det russiske forsvaret. En vurdering av hangarskipplanene vil derfor også være et bidrag til vurderinger av mulig russisk forsvarsutvikling på overordnet nivå. Fornyelse og styrking av hangarskipkapasiteten er videre et spørsmål om strategisk tenkning: Hvilken rolle spiller evnen til global maktprojisering for Russland, og hva er landet villig til å la denne evnen gå på bekostning av?

”Hangarskip” forstås i regelen som et krigsskip med start- og landingsbane for luftfartøy, og skipet er primært beregnet for å støtte operasjoner med de samme luftfartøyene. I praksis dreier det seg altså om en flytende flyplass. Hangarskip gjør det mulig å bruke egen luftmakt over større avstander uten å være avhengig av lokale baser. Utgangspunktet for denne studien er det hangarskipet Russland opererer i dag, ”Admiral Kuznetsov”, og utsiktene til at landet vil få nye fartøy med liknende eller forbedrede kapasiteter. Det har den senere tid vært mye snakk om Mistral-båtene som Russland har planer om å kjøpe fra Frankrike. På engelsk betegnes Mistral som ”amphibious assault ship” og ”helicopter carrier”. En norsk oversettelse kan være ”helikopter-bærende amfibiefartøy”. Slike kan i prinsippet sies å falle inn under den overordnede definisjonen av hangarskip – et luftfartøy/”aircraft” kan også være et helikopter – men vanligvis brukes ”hangarskip” om fartøy som kan fungere som base for fly. Videre er Mistrals funksjon som start- og landingsplass for helikopter bare én blant flere, og fartøyet er mer av et flerbruksfartøy enn det vi her forstår med ”hangarskip”.¹ Vi vil imidlertid komme tilbake til anskaffelsen av Mistral i de avsluttende vurderingene.

¹ Mistral-skipene er 653 fot lange, har en vekt på 21 600 tonn og kan gjøre 19 knop. Med 15 knops fart er rekkevidden 10 700 nm, med 18 knop reduseres den til 5800 nm. Besetningen er på 177 mann. Mistral tar opptil 16 tunge angrepshelikopter og 60 pansrede kjøretøy eller 13 stridsvogner (“Mistral class amphibious assault ship”, *Wikipedia*; ”Mistral class”, *Jane’s Fighting Ships* 9. februar 2010). Russiske medier bruker oftest ”avianosets” – ”hangarskip” – om Mistral.

I oversikter over hangarskip som i dag er i bruk, er det stor variasjon med hensyn til størrelse og ytelse. De største er skipene i USAs Nimitz-klasse, som har deplasement på om lag 100 000 tonn², er rundt 1090 fot, har topphastighet på over 30 knop, kan ta inntil 90 fly og har en besetning på 5680 inkludert flypersonell.³ Foruten USA snakkes det i dag gjerne om åtte land som har operative hangarskip – Brasil, Frankrike, India, Italia, Russland, Spania, Thailand og Storbritannia.⁴ Blant disse er det Thailand som har det minste fartøyet, ”Chakri Naruebet”. Det har en vekt på 11 485 tonn, er 600 fot langt og har en topphastighet på 26 knop. Besetningen er på rundt 600 inkludert flypersonell. Skipet er bygget for å kunne ta seks Harrier-jagere og seks Seahawk-helikopter.⁵ Det antas at Kina vil komme med på listen over hangarskipmakter med ett eller flere skip i løpet av det nærmeste tiåret (Denisov 2010, Litovkin Dmitrij 2010).



Figur 1.1 HTMS ”Chakri Naruebet”; USS ”George Washington” (Nimitz-klassen).

Bilder: Jane’s.

2 President Medvedev setter kursen

I midten av oktober 2008, under øvelsen ”Stabilitet-2008” og passende nok om bord på ”Admiral Kuznetsov”, fortalte president Medvedev mannskapet og russiske TV-seere at forsvarsdepartementet hadde i oppdrag å utarbeide et program for å gjenreise Russlands hangarskipkapasitet og avklare hvor nye hangarskip skal bygges (Litovkin Viktor 2008). En avgjørelse om å bygge et nytt hangarskip ville bli tatt om ett til to år, og det ville foreligge resultater senest 2015, gitt en byggetid på om lag fem år (Nikolskij 2008). Ifølge presidenten dreide dette seg om ”en viktig trend i utvikling av sjømilitære krefter. Alle større stater med en mektig marine utvikler seg slik.” Han sa videre at mye var gått tapt for den russiske marinen på 1990-tallet, at ingenting var blitt bygget, og at det var nødvendig å gjenreise ikke bare evnen til å lage hangarskip, men faktisk hele marinen. Dette var første gang ambisjoner om hangarskip ble uttrykt av presidenten selv; tidligere hadde slike uttalelser kommet på lavere nivå, oftest fra representanter for marinen og forsvarsdepartementet (*vlasti.net* 30. oktober 2008).

² Her og ellers i studien oppgis deplasement (vekt) med full last.

³ ”Aircraft carriers, United States”, *Jane’s Fighting Ships* 26. mars 2010.

⁴ ”List of aircraft carriers by country”, *Wikipedia*. Skipenes operative status er i noen tilfeller uklar.

⁵ ”Chakri Naruebet class”, *Jane’s Fighting Ships* 12. februar 2010.

Medvedevs uttalelse kom på et tidspunkt da Russland på flere måter syntes å stå sterkere enn noen gang i postsovjetisk tid. Landet hadde nylig fullført en vellykket krig mot Georgia, og det var lett å tale for å styrke den militære evnen og bruke mer ressurser på forsvaret. Samtidig hadde man bak seg en sammenhengende økonomisk vekst siden 1999 på rundt 7 % årlig⁶, og virkningene av finanskrisen hadde ennå ikke meldt seg med tyngde. Det hadde i flere år blitt snakket om å bygge en flåte av hangarskip, og nå så slike planer mer realistiske ut enn noen gang. ”Admiral Kuznetsov” hadde vært i bruk siden 1991, men hadde hatt lite seiletid på grunn av tekniske problemer og begrensede budsjetter.⁷ Før Medvedevs uttalelse hadde det vært en vanlig oppfatning at Russland ikke ville få noe nytt hangarskip før rundt 2020.⁸ Nå skapte presidenten større forventninger.



Figur 2.1 President Medvedev og forsvarsminister Serdjukov inspiserer “Admiral Kuznetsov” under “Stabilitet-2008”. Bilder: www.kremlin.ru

3 Historikk

Hangarskip hadde kommet relativt seint i Sovjetunionen. Admiral Nikolaj Kuznetsov skal allerede før andre verdenskrig ha fått hangarskip inn i regjeringens planer for utvikling av marinen, men dette hadde ikke gitt konkrete resultater (Zaborskij 2006).⁹ Kuznetsov fortsatte kampanjen for hangarskip umiddelbart etter krigen, men ble fjernet fra sin stilling i 1946, og planer ble lagt uten ham. Kuznetsov kom tilbake, men under Khrusjtsjov ble det igjen satt stopper for hangarskip, og Kuznetsov falt i unåde for andre gang.¹⁰ Først under Brezjnev ble ideen om hangarskip endelig godtatt. Det var likevel snakk om ganske forbeholden aksept. På slutten av 1960-tallet disponerte landet to fartøy som var ganske beskjedne til hangarskip å være – de tok ikke noe mer enn helikopter (Moskva-klassen – se nedenst.). Dette skyldtes i første rekke at

⁶ ”World Economic Outlook Database”, IMF.

⁷ “Russian aircraft carrier Admiral Kuznetsov”, *Wikipedia*.

⁸ “CVN NEWCON – New Nuclear Powered Aircraft Carrier”, www.GlobalSecurity.org

⁹ Admiral Nikolaj Gerasimovitsj Kuznetsov (1904–1974) hadde flere ledende stillinger i den sovjetiske marinen og var blant annet flåtesjef og viseforsvarsminister 1953–1955.

¹⁰ Den umiddelbare grunnen var ulykken med slagskipet ”Novorossijsk” i 1955, men han ble også anklaget for generell uansvarlighet og tankeløshet (”avantjurizm”), og da var det særlig hans arbeid for hangarskip som ble holdt imot ham.

hangarskip ikke ble sett som viktige nok i landets sikkerhetspolitikk. Sovjetunionen var framfor alt en landmakt og etter hvert en atommakt. De sovjetiske væpnede styrkene hadde som hovedoppgave å slå tilbake angrep på globalt nivå. Mange mente at ressursene burde konsentreres om utvikling av strategiske kjernefysiske styrker. Hangarskip ble betraktet som en luksus landet ikke kunne tillate seg (Jermolajev 2008). I marinen var det de strategiske ubåtene (SSB/SSBN) som ble prioritert. Hangarskip ble dessuten betraktet med ideologisk skepsis. USA hadde i årene etter krigen nesten monopol på hangarskip. På sovjetisk hold ble hangarskip betraktet som noe den kapitalistiske fienden bygget for offensive operasjoner – de var ”et redskap for verdensimperialismen” og ”imperialismens lange armer” (Litovkin Dmitrij 2008, Jermolajev 2008).¹¹

Admiral Sergej Gorsjkov, den sovjetiske marinens ”far”¹², var opptatt av at Sovjetunionen skulle få en kapasitet tilsvarende den de vestlige hangarskipene representerte, men ønsket samtidig ikke å etterape amerikanerne. Blant annet derfor gikk han inn for å lage en ny klasse fartøy med litt andre egenskaper og en annen betegnelse enn ”hangarskip” (Litovkin Dmitrij 2008). I stedet for ”flybærer” – ”avianosets”, som ble brukt om andre lands hangarskip, ble de sovjetiske skipene fra og med Kiev-klassen (se nedenst.) betegnet som ”tung flybærende krysser” – ”tjazjolyj avianesusjtsjij krejser” (TAKr eller TAVKr). I tillegg til å være start- og landingsplasser for fly skulle disse skipene også ha flere støtte- og følgefunksjoner for diverse typer operasjoner.¹³ Men skipene har blitt og blir i de fleste sammenhenger, også russiske, omtalt som hangarskip (”avianosets”).

Sovjetunionen fikk etter hvert fire klasser hangarskip – Moskva (prosjekt 1123), Kiev (prosjekt 1143), Admiral Kuznetsov (prosjekt 1143.5) og Uljanovsk (prosjekt 1143.7).¹⁴ Det ble bygget to skip i Moskva-klassen – ”Moskva” og ”Leningrad”. Det var relativt små, helikopterbærende fartøy (vekt 17 500 tonn), på russisk betegnet som ”helikopterbærende antiubåtkrysser” – ”protivolodotsjnyj krejser-vertoljotonosets”. De ble tatt inn i tjeneste i siste halvdel av 1960-tallet og tatt ut i 1991. Kiev-skipene var med vekt på 42 000 tonn betydelig større enn Moskva-skipene, og de var de første som tok fly. ”Kiev”, ”Minsk”, ”Novorossijsk” og ”Baku” (fra 1990 ”Admiral Gorsjkov”) var i tjeneste i en tjuetårsperiode fram til midten av 1990-tallet. Av Admiral Kuznetsov-klassen ble bare skipet som bærer klassens navn tatt inn i tjeneste. ”Admiral Kuznetsov” ble også det største hangarskipet Sovjetunionen laget. Det andre skipet i klassen,

¹¹ Sovjetunionen bygget imidlertid verdens største kryssere. I dag er bare ”Pjotr Velikij” i tjeneste. Det er nå på tale å reparere og modernisere ytterligere to av disse fartøyene fra sovjettiden – ”Admiral Lazarev” og ”Admiral Nakhimov”. De har vært ute av bruk siden 1999, og nødvendige utbedringer vil være omfattende og kostbare (Mjasnikov 2009).

¹² Sergej Gorsjkov (1910–1988) var flåtesjef og viseforsvarsminister 1956–1985.

¹³ Sovjetunionen mente også at skipene med dette var unntatt fra Montreux-konvensjonens bestemmelser om at hangarskip ikke får passere gjennom Dardanellene og Bosporos mellom Svartehavet og Middelhavet (”Montreux Convention Regarding the Regime of the Turkish Straits”, *Wikipedia*).

¹⁴ ”List of aircraft carriers of Russia and the Soviet Union”, *Wikipedia*.

”Varjag”, ble aldri fullført. Byggingen ble stoppet i 1992. Ukraina fikk eierskap til det halvferdige fartøyet, som ble solgt videre til Kina.¹⁵ Uljanovsk-klassen var ment å gi Sovjetunionen en hangarskipkapasitet på linje med USAs. Skipene skulle være på rundt 80 000 tonn og ta til sammen 70 fly og helikoptre, og de skulle være atomdrevet (Aleksandrov 2007). Kjølen på ”Uljanovsk” ble strukket i 1988, men arbeidet ble avsluttet før skipet var halvferdig, og opphugging startet i 1992.

4 ”Admiral Kuznetsov”

Av alt som ble laget i sovjettiden, er altså bare ”Admiral Kuznetsov” i bruk i den russiske marinen i dag. Skipet ble bygget ved Svartehavsverftet i Nikolajev i Ukraina, vest for Krim. Byggestart ble offisielt markert 1. september 1982. Da het skipet ”Riga”, men navnet ble endret til ”Leonid Brezjnev” før kjølen ble strukket i 1983. I 1985 ble skipet sjøsatt. Det skiftet navn igjen i august 1987 til ”Tbilisi”, før det 4. oktober 1990 fikk det navnet det har i dag.¹⁶ De første testene av skipet som start- og landingsplass for fly var blitt gjennomført et snaut år tidligere (Jarygin 2009). I desember 1991, ved Sovjetunionens oppløsning, seilte ”Admiral Kuznetsov” fra Svartehavet for å slutte seg til Nordflåten.¹⁷ Først i 1993 ble skipet oppsatt med fly, og i 1995 ble det erklært fullt operativt.

”Admiral Kuznetsov” er på 58 500 tonn.¹⁸ Skipet er 999 fot langt, 121 fot bredt og stikker 34 fot dypt. Besetningen er på 1960 mann, flaggstaben teller 40, og flypersonell utgjør 626. Maksimal hastighet er ca. 30 knop. Med toppfart er rekkevidden 3850 nm, mens den øker til 8500 nm med 18 knops fart. Til forskjell fra USAs Nimitz-båter, Frankrikes ”Charles de Gaulle” og Russlands egne tunge rakettkryssere er ”Admiral Kuznetsov” ikke atomdrevet.

Klassifiseringen som ”tung flybærende krysser” innebærer flere funksjoner og oppgaver. ”Admiral Kuznetsov” skal støtte og forsvare de strategiske ubåtene, overflatefartøy og marinens missilbærende fly. Oppsetning og bestykning vitner også om at skipet er tiltenkt enn annen rolle enn den andre lands hangarskip har. Antall luftfartøy om bord er ganske begrenset sett i forhold til skipets størrelse. Av fly tar skipet ifølge *Jane’s* 18 Sukhoj-33 (flerrollekampfly; Nato: Flanker-D) og fire Sukhoj-25UTG (treningsjager; Nato: Frogfoot-B), av helikopter 15 Kamov-27

¹⁵ ”Varyag heavy aviation cruiser”, www.Military-Today.com. Det var et vilkår for salget at ”Varjag” ikke skulle brukes for militære formål, men det har vært rapportert at den kinesiske marinen har skipet til oppussing og utbedring, og at det vil være klart til bruk under navnet ”Shi Lang” i 2015 (Litovkin Dmitrij 2010).

¹⁶ Fullt navn er ”Admiral i Sovjetunionens marine Kuznetsov” (”Admiral flota Sovetskogo Sojuza Kuznetsov”).

¹⁷ Overføringen til Nordflåten skal ha blitt iverksatt uten forvarsel av Russland, som ville hindre at Ukraina fikk kontroll over skipet.

¹⁸ ”Kuznetsov (Orel) class (Project 1143.5/6)”, *Jane’s Fighting Ships* 8. mars 2010. Enkelte andre kilder ligger noe høyere.

(kamphelikopter, antiubåt) og to Kamov-31 (tidligvarsling). Skipets bestyking er derimot relativt tung. Det har tolv kryssermissilsystemer av typen P-700 Granit (overflate-til-overflate; Nato: SS-N-19 Shipwreck). Det er disse som gir "Admiral Kuznetsov" krysserrollen, og det er de og ikke flyene som er skipets viktigste stridsmiddel.¹⁹

"Admiral Kuznetsov" har etter at det ble tatt i bruk i 1991 tilbrakt mye tid i havn og på verft for reparasjoner som ofte har blitt forsinket på grunn av pengemangel. Fra årsskiftet 2007/2008 har bruken av skipet på øvelser og lengre tokt tatt seg opp, men det er stadig usikkerhet om den tekniske tilstanden (Evans 2009).²⁰ Det foreligger nå planer om modernisering på Sevmasj-verftet i Severodvinsk fra 2012, og skipet skal i henhold til disse planene være tilbake i oppsetningen i 2017; blant observatører er det imidlertid en vanlig oppfatning at dette er for optimistisk, og at det tidligst kan være snakk om 2020 (Kramnik 2010a). Sannsynligvis vil motoren bli oppgradert med enten gassturbiner eller mest sannsynlig atomkraft; motoren har vært "Admiral Kuznetsovs" svakeste punkt. Granit-systemene vil sannsynligvis bli fjernet, slik at det blant annet blir mulig å utvide hangaren og øke antall fly om bord. Luftvernet vil bli styrket med nye modeller, og radioelektronisk utstyr skal forbedres (det dreier seg om en ny generasjon av utstyr – Sigma – som skal være ens for hele marinen). Fartøyet vil bli forsynt med nye MiG-29K – 26 er bestilt – og helikopter (Kramnik 2009).²¹ Det er videre et mål å utvikle en hangarflyversjon av det nye kampflyet T-50 (PAK-FA).

Med disse endringene og utbedringene vil "Admiral Kuznetsov" framstå som mer lik den klassiske, vestlige hangarskiptypen. Det er rimelig å anta at man med dette ser for seg andre oppgaver for fartøyet enn den de tunge rakettbærende krysserne var ment å utføre. Sannsynligvis skal "Admiral Kuznetsovs" rolle ikke lenger i første rekke være å støtte og beskytte de strategiske ubåtene og andre enheter. Moderniseringen kan indikere en intensjon om omlegging av strategi i retning av mer offensive operasjoner og økt maktprosjisering og global tilstedeværelse.

¹⁹ Videre er skipet blant annet oppsatt med fire 3K95 Kinzjal sjø-til-luftsystemer (kortdistanse, lav til middels høyde; Nato: SA-N-9 Gauntlet), åtte Kasjtan luftvernsystemer (mot antiskip- og antiradarmissiler; Nato: CADS-N-1) og seks 30-mm AK-630 luftvernkanoner. Til bruk mot ubåter har "Admiral Kuznetsov" to enheter av rakettsystemet Uday-1 med 60 raketter hver (*Jane's Fighting Ships, Naval Technology, Battlefleet* – se litt.).

²⁰ Ifølge *The Military Balance 2009* blir "Admiral Kuznetsov" rutinemessig fulgt av to slepebåter i tilfelle havari (s. 214).

²¹ MiG-29K (Nato: Fulcrum-D) er lettere enn Sukhoj-33. MiG-29K-programmet ble startet i 1984, og flyet ble testet på "Admiral Kuznetsov" 1989–1991. Siden lå prosjektet nede, men det ble tatt opp igjen da India bestemte seg for å kjøpe "Admiral Gorsjkov", som skal utstyres med MiG-29K og treningsversjonen MiG-29KUB. Tolv MiG-29K og fire MiG-29KUB skal etter planen leveres i løpet av 2010. Nylig ble det skrevet under en ny kontrakt på ytterligere 29 MiG-29K til en verdi av 1,5 mrd. dollar. Denne leveransen skal starte i 2012 (*Interfax* 12. mars 2010).



Figur 4.1 “Admiral Kuznetsov”; Sukhoj-33. Bilder: Jane’s.

5 Dagens planer

Marinen har i postsovjetsk tid vært den av forsvarsgrenene i Russland som har forfalt mest, vært i dårligst forfatning og hatt de dystreste framtidsutsiktene. Dette har ikke nødvendigvis preget målsettingene for utvikling av flåten. Allerede på begynnelsen av 2000-tallet ble det i ledende marinekretser gitt uttrykk for at Nordflåten og Stillehavsfåten begge burde ha minst to–tre hangarskip på størrelse med ”Admiral Kuznetsov” (Pavljutkin 2000).²² De som talte for hangarskip ble oppmuntret av et presidentdekret av 4. mars 2000 som fastsatte retningslinjer for Russlands marinepolitikk fram til 2010 (Zaborskij 2006). Der het det at det skulle bygges ”overflatefartøy, blant annet hangarskip, med forbedrede stridsmuligheter og forsynt med høypresise angrepsraketter og antiubåtvåpen, forsvarsmidler, effektive luftfartøy av ulike slag ...”. Tre år senere uttalte viseforsvarsminister og rustningssjef Aleksej Moskovskij at den russiske marinen henimot 2015–2017 tok sikte på å ha to–tre hangarskip. I mai 2005 kunne flåtesjef Vladimir Kurojedov fortelle at marinen var i ferd med å sette i gang et prosjekt for å utvikle et nytt hangarskip.²³ Selve byggingen skulle starte etter 2010, og det nye skipet burde kunne tas inn i tjeneste i 2016–2017.²⁴ Kurojedov mente framtiden var lys for hangarskip og sa et nytt multirollefly for hangarskip ville bli laget ”om noen år”.

Planene om hangarskip så etter hvert ut til å vokse enda kraftigere enn den russiske økonomien og uavhengig av nylig vedtatte budsjetter og finansieringsprogrammer. Nestlederen i den militær-industrielle kommisjonen Vladislav Putilin påpekte i juli 2006 at det ikke var satt av midler til hangarskip i våpenprogrammet for 2007–2015 (”GPV-2015”), og at spørsmålet om hangarskip ikke ville bli avgjort før etter 2009.²⁵ Det hadde da også kommet flere erklæringer fra det russiske forsvarsdepartementet om at bygging av hangarskip ikke var aktuelt, med henvisninger til Russlands geopolitiske situasjon så vel som til økonomi (Aleksandrov 2007). Året etter forsterket

²² Dette representerte også en fortsettelse av tanker fra sovjettiden. Analyser fra 1970- og 1980-årene hadde konkludert med at landet burde ha minst fire hangarskip – to i Nordflåten og to i Stillehavsfåten (Patrusjev 2003).

²³ Øverstkommanderende for den russiske marinen etter Sovjetunionen: Feliks Nikolajevitsj Gromov 1992–1997; Vladimir Ivanovitsj Kurojedov 1997–2005; Vladimir Vasiljevitsj Masorin 2005–2007; Vladimir Sergejevitsj Vysotskij 2007–.

²⁴ “CVN NEWCON – New Nuclear Powered Aircraft Carrier”, www.GlobalSecurity.org

²⁵ Ibid.

imidlertid den nye flåtesjefen Vladimir Masorin ambisjonene for en russisk hangarskipflåte. Russland kom til å gjenoppta bygging av hangarskip for å bli en førsteklasses sjømakt med en mektig havgående flåte (Felgenhauer 2007). Byggingen skulle begynne i 2015, og innen 2027 skulle seks skip være klare, likelig fordelt på Nordflåten og Stillehavsflåten (Gavrilov 2007). Det skulle dreie seg om skip på størrelse med "Admiral Kuznetsov", men de skulle være atomdrevne. Først måtte det imidlertid bygges støttefartøy av ulike slag, blant annet en rakettkrysser, flere destroyere, fregatter, ubåter og diverse vedlikeholdsfartøy (Aleksandrov 2007). Masorin mente videre at Russland burde reetablere fast militær tilstedeværelse i Middelhavet med styrker fra både Nordflåten, Østersjøflåten og Svartehavsflåten.²⁶

Sommeren 2008 skisserte Masorins etterfølger Vladimir Vysotskij planer som i hovedtrekk gjentok det Masorin hadde uttalt året før, men med et noe forskjøvet tidsperspektiv. Russland skulle få seks hangarskip (Sergejev Pavel 2008).²⁷ Hvert skip skulle sammen med diverse eskorte- og hjelpefartøy utgjøre en *hangarskipstridsgruppe* (på russisk "avianosnaja udarnaja gruppa", fork. AUG = "carrier battle group"). Hver gruppe skulle igjen samvirke med andre enheter (luftforsvar, luftvern, satellitter) i et *marint flybærende system* (på russisk "morskaja avianosnaja sistema", fork. MAS). Byggingen av disse systemene skulle begynne i 2012, og i løpet av 30 år var målet at Russland skulle ha seks fullverdige hangarskipstridsgrupper, tre i Nordflåten og tre i Stillehavsflåten. Antallet ville gjøre det mulig for hver av flåtene å ha ett skip på sjøen til enhver tid, mens ett skulle være i beredskap og ett ville kunne tas inn til reparasjon og vedlikehold. Denne ambisjonen ville innebære at Russland kom til å få flere skip enn Sovjetunionen noen gang hadde. Den sovjetiske marinen nådde høydepunktet på slutten av 1980-tallet da den disponerte fire flybærende kryssere – "Kiev", "Minsk", "Novorossijsk" og "Baku".

De planene Vysotskij presenterte sommeren 2008 framsto som kulminasjonen av russiske hangarskipplaner slik de hadde utviklet seg utover 2000-tallet. Og det økonomiske grunnlaget hadde virket mer lovende enn noen gang. I første halvdel av 2008 hadde veksten oversteget forventningene – i forhold til første halvdel av 2007 var den på 8 %. Så kom finanskrisen og snudde om på det hele. Problemene begynte å bli tydelige i begynnelsen av andre kvartal. Nedgangen tiltok utover høsten, og Russland endte opp med en vekst for 2008 på 5,6 %. I 2007 hadde den vært 8,1 %.²⁸ Det skulle altså vise seg at presidentens uttalelse om hangarskip i oktober 2008 hadde kommet ved et vendepunkt. De nye økonomiske realitetene kom til å få omfattende konsekvenser for offentlige budsjetter og prioriteringer. Det opprinnelige 2009-budsjettet virket helt urealistisk allerede da det ble vedtatt i november, og utover våren 2009 ble det kraftig revidert. I denne

²⁶ Masorins uttalelser sto i skrikende kontrast til tilstanden i den russiske marinen. I henhold til uoffisielle estimater hadde Russland ett hangarskip, fem kryssere, ni destroyere og tolv havgående fregatter i antatt stridsklar stand. Noen kilder anslo sågar antall stridsklare fartøy, ubåter ikke inkludert, til under 20 (Felgenhauer 2007).

²⁷ Se også Litovkin Dmitrij 2008 og "CVN NEWCON – New Nuclear Powered Aircraft Carrier", www.GlobalSecurity.org

²⁸ "BOFIT Russia Statistics", Bank of Finland.

prosessen ble forsvaret relativt sett skjermet, men det var klart at mange mål og ambisjoner måtte reduseres, alle langt mer presserende enn nye hangarskip.

Samtidig var det ikke klart hvor kraftig og hvor langvarig nedgangen ville bli²⁹, og bygging av hangarskip måtte nødvendigvis ses i et lengre tidsperspektiv. De planene som ble gjort kjent utover i 2009, bar imidlertid et ganske annet preg enn de som hadde kommet de siste par årene med økonomisk opptur. Nå hadde ansvarlige instanser dessuten øverstkommanderendes ord å forholde seg til. Det var ikke samme rom som før for å lansere det som mest hadde virket som ønsker og drømmer, og man måtte være forberedt på å svare for realisering av planer og prosjekter. De mer grandiose ambisjonene forsvant, og prosjektet ble trimmet ned. I revidert utgave het det nå at man tar sikte på å ha tre hangarskip, inntil videre medregnet "Admiral Kuznetsov" (Kedrov 2009). Nordflåten og Stillehavsflåten skal til enhver tid ha ett hver, mens et tredje vil kunne gjennomgå reparasjoner og jevnlig vedlikehold (*Rossijskaja gazeta* 27. februar 2009). Gitt økonomiske forutsetninger og behov vil Russland lenger fram i tid eventuelt kunne få flere skip; den tidligere uttrykte målsetningen om seks hangarskip er ikke endelig kansellert.

Viseadmiral Anatolij Sjlemov, som leder arbeidet med forsvarets investeringer i Det forente skipsbyggingsselskapet (kapittel 6), fortalte i februar 2009 at konstruktører og vitenskapsfolk har gått i gang med å lage en modell av det framtidige fartøyet, og at det delvis er klart hvordan det skal se ut (*RIA Novosti* 27. februar 2009). Det blir arbeidet med å komme fram til hva slags oppgaver skipet skal kunne utføre og hvilke tekniske og andre krav oppgaveporteføljen vil medføre. Som ventet er det bestemt at det nye hangarskipet skal være atomdrevet. Vekten vil ligge nærmere 60 000 tonn. Sukhoj-33 skal erstattes med en maritim utgave av T-50 (PAK-FA). Prinsippet med horisontal take-off fastholdes. I tillegg til helikopter skal skipet også settes opp med ubemannede luftfartøy ("unmanned aerial vehicle"/UAV). Det nye hangarskipet skal ikke utstyres med kryssermissiler. Skipets kapasiteter skal sette det i stand til å fungere bedre som base for fly. Det er altså snakk om et mer rendyrket hangarskip i tradisjonell forstand, og ventelig innebærer dette også andre oppgaver enn dem de tunge rakettbærende krysserne hadde, jamfør moderniseringen av "Admiral Kuznetsov". Det har ikke blitt sagt noe om når de nye skipene kan være klare, men det er et mål at alle spørsmål skal være utredet og planer ferdigbehandlet innen 2012 (*RIA Novosti* 27. februar 2009, 28. april 2009).

²⁹ Den økonomiske veksten i 2009 ble ifølge det russiske økonomidepartementet på -8,5 %, det største fallet siden oppløsningen av Sovjetunionen. Reelt var BNP tilbake på nivået fra 2006/07.

6 Hvor skal russiske hangarskip lages?

Russlands tekniske forutsetninger for å bygge hangarskip må ses på bakgrunn av den generelt semre tilstanden landets skipsbygging befinner seg i. Så vel sivil som militær verftsindustri ligger nede etter to tiår med svinnende investeringer og manglende oppdrag, forfall, kompetansetap og forsømmelser. Siden 1991 har ikke verftsindustrien levert ett større overflatefartøy til den russiske marinen. Det største som er bygget, er tre fregatter av Talwar-klassen (prosjekt 1135.6) for den indiske marinen.³⁰

Det har en tid vært vel erkjent på høyeste hold at noe må gjøres om Russland i framtiden skal kunne bygge for egne formål, enn si være med i internasjonal konkurranse. Et viktig moment har vært mulighetene for å forsyne petroleumsvirksomheten med nødvendig infrastruktur. Den russiske ledelsen har signalisert vilje til å ta tak i problemene, men det ser i første rekke ut til å ha dreid seg om strukturelle tiltak på mer overordnet nivå. Høsten 2007 slo man sammen en rekke i hovedsak statskontrollerte selskaper innen skipsbygging og etablerte Det forente skipsbyggings-selskapet ("Objedinjonnaja sudostroitel'naja korporatsija"/OSK), som er 100 % statlig eid. Den uttrykte hensikten var å stoppe og reversere fragmenteringen av næringen, samle ressurser, effektivisere produksjonen og muliggjøre større og mer innovative prosjekter. Foreløpig synes det uklart hvorvidt omstruktureringen gir de resultatene man så for seg (Tsuker 2009). OSK har imidlertid fortsatt å vokse og ser ut til å være i ferd med å etablere noe nær monopol innen russisk skipsbygging. Selskapet er i ferd med å overta Det nordlige verftet og Østersjøverftet i Sankt Petersburg (se nedenst.) og er også interessert i kjøp i utlandet (www.inoSML.Ru 15. juni 2010).³¹

De prekære behovene i verftsindustrien ligger uansett på produksjonsnivået, hvor det mangler midler til både drift og investeringer. Kvalifisert arbeidskraft forsvinner, og utstyr foreldes og bryter sammen uten å bli erstattet. Den finansielle støtten fra staten er gjerne forsinket eller mindre enn bebudet, eller den forsvinner på veien som følge av korrupsjon og liknende. Med unntak av noen oppdrag for forsvaret, i første rekke produksjon for den strategiske ubåtflåten, ser det ikke ut til at verftsindustrien kan lite på statlige bevilgninger.

De prosjektene næringen har satt i gang på eget initiativ og for egen regning, har ofte gitt blandede resultater eller rent ut i sanden. Et eksempel er tørrdokkprosjektet i Severodvinsk. I 2006 lanserte Zvjozdotsjka, byens andre store verft ved siden av Sevmasj, planer om en ny tørrdokk for bygging av skip over 100 000 tonn (Petrov 2008). Planen ble aktivt støttet av myndighetene på regionalt nivå. Det ble argumentert med at Russland med dette selv ville kunne bygge

³⁰ De tre ble bygget ved Østersjøverftet i Sankt Petersburg. Kontrakt ble inngått i november 1997, og fartøyene ble levert i 2003–2004 ("Talwar class frigate", *Wikipedia*). Leveransen har vært holdt fram som et av svært få eksempler på vellykket eksport fra russisk skipsbygging. Det ble inngått ny avtale i juli 2006 på 1,6 milliarder dollar om leveranse av ytterligere tre fartøy. De bygges ved Jantar-verftet i Kaliningrad og skal være klare i løpet av 2010 (*RIA Novosti* 11. januar 2010).

³¹ Det ble nylig meldt at OSK i løpet av 2010 tar sikte på å få kontroll over 50 % av aksjene i Svartehavsverftet i Nikolajev (www.inoSML.Ru 15. juni 2010).

de største fartøyene landet trenger, både sivile og militære, som olje- og gasstankere og hangarskip. Men prosjektet ville være avhengig av store statlige investeringer, og nå ser det ikke ut til at disse kommer. Hangarskipene som planlegges bygget er ikke av en slik størrelse at den foreslåtte dokken er nødvendig. Det har heller ikke lyktes å tiltrekke private investorer, og prosjektet er nå lagt bort.³²

Men myndighetene fastholder mer langsiktige ambisjoner. Statsminister Putin erklærte på slutten av fjoråret at det skal igangsettes et program over tretti år for gjenoppbygging og utvikling av verftsindustrien (Nikolskij og Buravtseva 2009). Det haster å komme i gang. Blant de større prosjektene det arbeides med, er et nytt verft i Bolsjoj Kamen i Primorje for produksjon av ulike fartøy på opptil 160 000 tonn (*FederalPress* 26. april 2010). Byggingen av verftet skal etter planen starte i tredje kvartal i år. Sørkoreansk kompetanse og kapital deltar, og det forhandles om et samforetak. Verftet er i utgangspunktet rettet inn mot sivil virksomhet, men skal også kunne være med og dekke forsvarets behov for store fartøy, som hangarskip.

Om dette prosjektet blir realisert, ligger resultatene uansett et godt stykke inn i framtiden, og tidsplanen for bygging av hangarskip gir ikke rom for å vente på dem. Det må tas utgangspunkt i de ressursene Russland har i dag, og forutsetningene framstår med det som mangelfulle. Svartehavsverftet i Nikolajev i Ukraina sto ikke bare for byggingen av "Admiral Kuznetsov" – samtlige sovjetiske hangarskip ble laget der. Russland har med andre ord ikke hatt innenlandsk produksjonskapasitet. Prosjekteringsarbeidet for fartøyene i Admiral Kuznetsov- og Uljanovsk-klassen ble gjort av designbyrået Nevskoje i Sankt Petersburg. Dette selskapet eksisterer fremdeles. Erfaringen fra tegning av hangarskip begynner å bli fjern, og kompetanse har uten tvil gått tapt, men Russland har med Nevskoje visse forutsetninger for å få gjort denne delen av arbeidet innenfor landets grenser.

Med selve byggingen er det mer problematisk. Blant russiske verft er det to som i kraft av produksjonskapasitet og erfaring har blitt vurdert som aktuelle – Østersjøverftet ("Baltijskij zavod") i Sankt Petersburg og forsvarsforetaket Sevmasj ("Severnoje masjinoostroitelnoje predprijatije"/Det nordlige maskinbyggingsforetaket) i Severodvinsk i Arkhangelsk fylke.³³ Ideen har vært at disse to skal kunne konkurrere om oppdraget (*RIA Novosti* 27. februar 2009).

Østersjøverftet har bygget sivile fartøy på oppmot 100 000 tonn og er i besittelse av relativt moderne produksjonsutstyr (Kedrov 2009). Det er ikke så lenge siden verftet laget store overflatefartøy med atomreaktor. Det var her de tunge rakettkrysserne fra prosjekt 1144 ble bygget,

³² "Zvjozdotsjka (predprijatije)", *Wikipedia*.

³³ To andre større verft som har vært nevnt som mulige byggesteder for nye hangarskip, er Jantar i Kaliningrad og Amur-verftet i Komsomolsk-na-Amure. Jantar har blant annet stått for bygging av fregattene i Neustrasjimyj-klassen, og Amur-verftet har laget både diesel- og atomubåter for Stillehavsflåten. Men de fleste ser ut til å betrakte bygging av hangarskip som hinsides de to verftenes kapasiteter i overskuelig framtid (Litovkin Viktor 2008).

med ”Pjotr Velikij” som den siste (sjø satt 1989). I noen år har det eksistert planer om å slå sammen Østersjøverftet og Det nordlige verftet (”Severnaja verf”), det andre store verftet i Sankt Petersburg. Dette vil for Østersjøverftet innebære flytting fra Vasiljevskij-øya til Det nordlige verftet på fastlandet. Sammenslåing vil på sikt kunne gi muligheter for å gjennomføre større og mer krevende prosjekter. Samtidig har planene skapt usikkerhet, og Østersjøverftets sjanser i en konkurranse om hangarskipbygging kan ha blitt svekket.

Det kan uansett synes som om man på offisielt hold ser Sevmasj som den sterkeste kandidaten.³⁴ I desember 2008 holdt Føderasjonsrådets kommisjon for maritim politikk møte på Sevmasj, og det ble antatt at utsiktene til å starte bygging av hangarskip var et av temaene som ble diskutert (Kedrov 2009). Sevmasj er Russlands største skipsbyggingsforetak og består av rundt 100 under-selskaper med til sammen 25 000 ansatte. Selskapet har bygget Russlands største atomubåter og produserer nå også utstyr for olje- og gasselskaper. Direktør Kalistratov uttalte i forbindelse med kommisjonens møte at Sevmasj hadde startet modernisering som vil gjøre det mulig å bygge hangarskip på inntil 80 000 tonn. Det som oftest blir framholdt i favør av Sevmasj, er selskapets arbeid med ombygging og modernisering av den flybærende krysseren ”Admiral Gorsjkov” av Kiev-klassen for den indiske marinen. I utgangspunktet skulle denne erfaringen tale til Sevmasj’ fordel. Samtidig vil mange mene at prosjektet ikke gir særlig grunn til å lite på Russlands tekniske og økonomiske forutsetninger for å lage hangarskip.³⁵

”Admiral Gorsjkov” var i bruk i den sovjetiske og russiske marinen 1987–1996 (skipet het som nevnt ”Baku” til 1990).³⁶ I 2004 ble det inngått avtale med India om salg, innbefattet utbedring og omfattende modernisering. Skipet skal tas inn i den indiske marinen under navnet ”Vikramaditya”. Dette er et pionerprosjekt for russisk verftsindustri, og arbeidet har bydd på store utfordringer. Det har gått med betraktelig mer tid og penger enn det man så for seg til å begynne med. Skipet var i utgangspunktet tenkt overlevert i 2008, men overlevering er nå utsatt til utgangen av 2012 (*Interfax* 27. mai 2010). Den opprinnelige avtalen var på 974 millioner dollar (*Interfax* 2. februar 2010). Russland skulle også levere fly og helikopter for 530 millioner. Prosjektet gikk imidlertid ikke som forutsatt, og i januar 2007 innstilte India betalingen, etter å ha lagt ut 458 millioner. Fra russisk hold ble det framhevet at det nødvendige arbeidet var blitt undervurdert og underpriset i den opprinnelige avtalen.³⁷ Etter besøk av president Medvedev gikk den indiske regjeringen i desember 2008 med på å foreta en ny prisvurdering. Kostnadsestimatene ble grundig

³⁴ Under et nylig besøk ved Sevmasj forespeilte finansminister Aleksej Kudrin foretaket hjelp fra regjeringen i form av langsiktige kreditter. Det ble ikke spesifisert hva slags prosjekter kreditene eventuelt vil bli øremerket (www.regnum.ru 31. mai 2010).

³⁵ For en samlet historikk over ”Admiral Gorsjkov”-saken – se ”INS Vikramaditya: Waiting for Gorshkov ...” (litt.).

³⁶ ”Soviet Aircraft Carrier Admiral Gorshkov”, *Wikipedia*.

³⁷ Forsinkelsen hadde til dels svært elementære grunner, som mangel på kompetent personell. Øverste ansvarlige konstruktør klaget over at selv vanlige sveisere hadde vært vanskelig å oppdrive, for ikke å snakke om mer spesialisert arbeidskraft (Turtsjenko 2010).

revidert, og den indiske regjeringen skal i mars 2010 ha godtatt en ny pris (www.regions.ru 11. mars 2010). Hvor mye det dreier seg om, vil partene selv ikke avsløre, men det antas at prisen nå er kommet opp i rundt 2,3 milliarder (*RIA Novosti* 12. mars 2010). Ved Sevmasj regner man med å kunne starte testene av fartøyet i 2011. Fra selskapet hevdes det at det i praksis bygges et nytt hangarskip; av det gamle er bare deler av skroget igjen (Karev 2010). Skipet bygges om for at flyene skal kunne ta av horisontalt; på det opprinnelige skipet tok flyene av vertikalt (Jak-141 og Jak-38M). Elektronikk, motorer, våpen, navigasjons- og sambandsutstyr med mer er nytt og tilpasset kundens spesifikasjoner. Ledelsen ved Sevmasj peker på at svært mye av dette ikke var tatt med i beregningen i den opprinnelige avtalen, og at om det hele blir langt dyrere enn først avtalt, så vil kostnadene likevel bli betydelig lavere enn hva de vil være for et fransk eller amerikansk hangarskip (*Interfax* 2. februar 2010).



Figur 6.1 "Admiral Gorskov" før og under ombygging. Bilder: Jane's.

Den teknisk sett mest nærliggende løsningen ville være å bygge nye russiske hangarskip der de ble bygget for Sovjetunionen – ved Svartehavsverftet i Ukraina. Det har vært åpenbare politiske hinder for dette. Å tro at Ukraina på denne måten skulle være med og styrke russisk militærmakt, ble av mange lenge betegnet som naivt (Litovkin Viktor 2008). Under den forrige ukrainske presidenten Viktor Jusjtsjenko (2005–2010) var enhver tilnærming av dette slaget ganske utenkelig. Russiske myndigheter har på den annen side ikke på noe tidspunkt avskrevet muligheten for å bruke Svartehavsverftet. Russisk-ukrainsk samarbeid om bygging av hangarskip framstår som mer realistisk etter presidentskiftet i Ukraina. Snau to måneder etter at Viktor Janukovitsj ble tatt i ed som ukrainsk president, ble avtalen mellom Ukraina og Russland om Svartehavsflåten bruk av marinebasen i Sevastopol forlenget med 25 år til 2042 (Sjisjlin 2010). Ganske snart kom det erklæringer fra russisk side om at ukrainske verft nå ville kunne delta i russisk skipsbygging, herunder for den russiske marinen (*Prestupnosti NET* 26. april 2010). Direktørene ved Sevmasj og Svartehavsverftet undertegnet nylig en samarbeidsavtale (Andrejeva 2010), og det meldes at spesialister fra Svartehavsverftet skal være med på den videre moderniseringen av "Admiral Gorskov" (Khimanytsj 2010).³⁸

³⁸ Et annet prosjekt som nå kan gå mot en løsning, er den 95 % ferdigstilte rakettkrysseren "Ukraina" fra prosjekt 1164 Atlant. Skipet har stått på Svartehavsverftet siden 1985. Bare våpen mangler. I 1993 ble det overført fra den russiske til den ukrainske marinen som ikke trenger det.

Den senere tids begivenheter gjør altså at Svartehavsverftet på mange måter kan virke mer aktuelt som byggested for russiske hangarskip. Men det er ikke opplagt at prosjektet med det er brakt så mye lenger framover. Svartehavsverftet har opplevd store problemer etter oppløsningen av Sovjetunionen. Virksomheten og tallet på ansatte er sterkt redusert. Selskapet har falt ut av listen over foretak av strategisk betydning, og det har vært forsøkt solgt.³⁹ De siste to tiårene har det i Nikolajev ikke vært produsert noe større enn lasteskip på 45 000 tonn (Litovkin Viktor 2008). Kompetanse og kapasiteter har gått tapt. Skal Svartehavsverftet begynne å lage hangarskip igjen, må det i alle fall gjennom omfattende utbedring og modernisering.

Det har vært spekulert i at Russland eventuelt kunne tenkes å kjøpe hangarskip i et vestlig land. Høsten 2008 skal flåtesjef Vysotskij under marinemessen Euronaval-2008 i Paris ha vist åpen interesse for franske Thales' arbeid med nye britiske og franske hangarskip – prosjektene CVF og PA2 – som i størrelse og kapasiteter ligger nært det Russland sikter mot (Kramnik 2008). Dette hørte man senere ikke mer om, og oppmerksomheten mot Frankrike har siden vært konsentrert om Mistral.

7 Hvor skal mannskaper og piloter trenes?

I tillegg til Svartehavsverftet besitter Ukraina også andre fasiliteter som kan ha betydning for Russlands muligheter til å fornye hangarskipkapasiteten. Eneste anlegg i det postsovjetiske området for å trene piloter i landing og takeoff fra hangarskip er NITKA-senteret⁴⁰, som ligger på Krim og drives av det ukrainske luftforsvaret.

Det har eksistert en avtale mellom Russland, Ukraina og India om felles bruk av dette sentret.⁴¹ I praksis har russiske piloters adgang til anlegget vært ujevn. Tidligere president Jusjtsjenko forbød opplæring og trening av russiske offiserer på ukrainsk territorium (Litovkin Viktor 2010). Etter at Janukovitsj tok over som president, ble det meldt at russerne igjen ville få bruke NITKA. Den russiske marinen gjenopptok treningen på anlegget i august 2010. Russland betalte fram til 2007 om lag 500 000 dollar i årlig leie og dekket også alle utgifter til vedlikehold og reparasjoner

Ukraina prøvde å selge skipet til Kina, Russland og India, men uten hell. Bare Russland ville være interessert i å kjøpe krysseren uten våpen, men ukrainerne forlangte en pris som gjorde handelen helt uaktuell (Litovkin Viktor 2008). Nå blir det meldt at Russland skal overta og fullføre prosjektet (*K2K News* 18. mai 2010). Det har vært foreslått at Russland skal betale for "Ukraina" med flere mindre fartøy som den ukrainske marinen har mer bruk for (www.nikvesti.com 31. mai 2010). Det tas sikte på en avgjørelse i saken innen utgangen av 2010 (Ovtsjinnikov 2010). Skipene fra prosjekt 1164 var for øvrig bygget for bruk mot blant annet hangarskip, og de har blitt omtalt som "hangarskipdödare" ("ubijtsy avianostsev").

³⁹ "Tsjernomorskij sudostroitelnyj zavod", *Wikipedia*.

⁴⁰ NITKA = "Nazemnyj Ispytatelnyj Trenirovatsjnij Kompleks Aviatsionnyj" – landbasert test- og treningssenter for piloter på hangarfly.

⁴¹ "CVN NEWCON – New Nuclear Powered Aircraft Carrier", www.GlobalSecurity.org

(*Nezavisimoje vojennoje obozrenije* 22. juli 2010). Ukraina firedoblet så leien, men den skal nå ha blitt redusert igjen (*Komsomolskaja pravda*, ukrainsk utgave, 18. september 2010).

Bruken av NITKA er fra russisk side kun ment som en overgangsordning fram til egen nasjonal kapasitet er etablert. President Medvedev bestemte i august 2008 at det skal bygges et nytt treningsanlegg i Jejsk i Krasnodar fylke (Mukhin 2008). Samlede kostnader kommer ifølge forsvarsdepartementet til å ligge rundt 24 milliarder rubler (Sjtsjerbakov 2010). Det ble i første omgang satt av 5,7 milliarder til prosjektet. Foreløpig virker det noe uklart hvor mye som nå faktisk er bevilget, men byggingen skal ha kommet i gang, og deler av anlegget kunne tas i bruk fra 2012 (*RIA Novosti* 2. august 2010). Opplæring og trening av piloter til hangarskip ser i dag uansett ut til å være en håndterbar utfordring.

8 Økonomi

Nær sagt alle de utspillene og erklæringene som har kommet om hangarskip, har vært konsentrert om overordnede strategiske spørsmål og skipenes antall og beskaffenhet. Utfordringer og vanskeligheter har vært underkommunisert. Dette gjelder i første rekke hvor mye nye hangarskip vil koste. Mangelen på klargjøring av kostnader passer godt inn i bildet av ambisjonene om hangarskip som nært knyttet til den kraftige økonomiske veksten 1999–2008. Planene ble mer ambisiøse i takt med en økonomisk utvikling som syntes å ville gi grunnlag for det meste Russland ønsket seg. Om det har ligget gjennomarbeidede kalkyler bak utspillene fra flåtesjefene og presidenten, har de i alle fall ikke nådd ut til offentligheten. Kostnader har nærmest vært omtalt i forbifarten, og i de tilfellene der tall har framkommet, har de virket tynt fundert, ofte på lite holdbare sammenlikninger med andre land. Mange journalister nøyer seg med ukritisk å gjengi de tallene som følger uttalelsene, andre gjør også forsøk på å underkaste dem en viss kritikk.

Man har flere steder kunnet lese at det vil koste rundt to milliarder dollar å bygge ett skip, uten at det framgår hva dette bygger på (Balmasov 2008, Litovkin Dmitrij 2008). Anslaget er uansett helt klart altfor lavt. Prisen for ombyggingen av "Admiral Gorsjov" antas nå som nevnt å ligge på 2,3 milliarder, og det er ikke usannsynlig at den vil stige ytterligere. Fra indisk myndighetshold har det i diskusjonen rundt anskaffelsen av "Admiral Gorsjov", som er kontroversiell i India, vært anslått at et nytt skip tilsvarende "Admiral Gorsjov" i dag må antas å ville koste minst tre milliarder (*Interfax* 2. februar 2010). Å prøve å få en idé om kostnader basert på produksjon av hangarskip i sovjettiden er vanskelig. I den grad det den gang ble satt opp reelle kalkyler – forsvaret fikk i regelen det forsvaret ville ha uten at det ble finregnet på det – lar de seg vanskelig sammenlikne med kalkyler i dagens markedsøkonomi. For hva de er verd, ble det i planleggingen av "Uljanovsk", som altså ikke ble halvferdig før byggingen stoppet, gjort beregninger som viste at det nye superhangarskipet ville koste om lag fire milliarder dollar (Volodin 2010).

Fire milliarder dollar er også det direktør Kalistratov ved Sevmasj mener verdensmarkedsprisen vil ligge på for et hangarskip av den størrelsen og med de kapasitetene Russland nå ønsker (*RIA Novosti* 27. februar 2009). Ser man på hva hangarskip har kostet andre land, virker den prisantydningen ikke helt urimelig. Men man vil finne at det kan være til dels betydelig uenighet om hva ulike skip faktisk har kostet. Videre må sammenlikninger ta i betraktning kostnadsgevinsten ved produksjon i større antall. I praksis vil det dreie seg om amerikansk produksjon, men det kan også gjelde samarbeid mellom land, slik det har vært lagt opp til mellom Frankrike og Storbritannia om PA2 og CVF (ref. 6). I en artikkel i det russiske tidsskriftet *Ekspert* i oktober 2008 ble det hevdet at prisen for et hangarskip ligger et sted mellom 2,82 milliarder dollar, som Frankrikes "Charles de Gaulle" hadde kostet, og 6,5 milliarder, som var prisen på USAs Nimitz (Agarkov 2008). Det framgikk ikke hva disse tallene bygger på og hva de inkluderer, og i andre kilder kan man finne ganske andre tall. På *Wikipedia* oppgis prisen på "Charles de Gaulle" å ha oversteget tre milliarder euro (om lag fire milliarder dollar).⁴² Nimitz-skipene, som er laget i et antall av ti, skal ha kostet 4,5 milliarder dollar i gjennomsnitt. Det siste, "George H.W. Bush", ble oppgradert med en del nyere teknologi og kom opp i 6,2 milliarder.⁴³

Om en prisantydning på fire milliarder dollar for det nye russiske hangarskipet kan synes å være i noenlunde samsvar med prisene på det internasjonale markedet og erfaring fra andre land, vil dette uansett bare være en del av de kostnadene som vil følge med skipet. Kostnaden inkluderer ikke luftfartøy. "Admiral Kuznetsov" har 18 kampfly og 15 kamphelikopter. Det må antas at det nye skipet får flere luftfartøy. Det mest aktuelle flyet de nærmeste årene er MiG-29K. I en nylig avtale mellom Russland og India er flyet priset til rundt 52 millioner dollar (*RIA Novosti* 12. mars 2010). Eksempelvis 20 MiG-29K til det nye hangarskipet vil med en slik pris beløpe seg til en drøy milliard. Det russiske forsvaret vil sannsynligvis få kjøpe flyene til en noe lavere pris enn det utenlandske kunder må betale, slik det i regelen er med russiskprodusert materiell i Russland. På sikt er det som nevnt meningen at skipet skal få en fartøysbasert versjon av det nye femtegenerasjonsflyet PAK-FA (T-50) fra Sukhoj. Det anslås å ville koste rundt 100 millioner dollar når det kommer i salg (*Profinevs* 2. februar 2010). Det er uklart når en versjon for hangarskip vil kunne være klar; noen prisantydning har ikke kommet.

Hangarskipgruppene skal ha et antall eskortefartøy, og hvilke kostnader det vil medføre å oppgradere eksisterende fartøy og bygge nye til eskortefunksjonen, er helt uklart. Drift av hangarskip vil binde opp store deler av forsvarsbudsjettene. Det skal koste om lag 160 millioner dollar i året å drifte et skip i Nimitz-klassen. Driftsutgifter i Russland vil være lavere, og det planlagte skipet er mye mindre enn Nimitz-skipene. Men uansett vil det måtte få svært store konsekvenser for øvrig pengebruk. Det russiske forsvarsbudsjettet for 2010 er på 1253 milliarder rubler, p.t. tilsvarende ca. 40 milliarder dollar.⁴⁴

⁴² "French aircraft carrier Charles de Gaulle (R91)", *Wikipedia*.

⁴³ "Nimitz class aircraft carrier", *Wikipedia*.

⁴⁴ Det russiske finansdepartementet; www.minfin.ru

Det ble som nevnt ikke satt av midler til hangarskip i gjeldende investeringsprogram for det russiske forsvaret, GPV-2015, som var på nærmere 5000 milliarder 2006-rubler. Nå er et nytt program for 2011–2020 under utarbeidelse. Dette skal godkjennes i løpet av 2010. Samlet verdi var i det første utkastet på 13 000 milliarder rubler, ca. 415 milliarder dollar. Fra forsvarsdepartementet ble det hevdet at programmet måtte være på 36 000 milliarder (nesten et russisk BNP) om alle forsvarets behov skulle dekkes (Nikolskij, Kholmogorova og Tovkajlo 2010). Forsvarets ønsker ble et godt stykke på vei etterkommet. Regjeringen vedtok å øke verdien av programmet til 20 000 milliarder (*Lenta.ru* 19. juli 2010). Dette må betegnes som ambisiøst, og satsingen virker også usikker i lys av de siste års økonomiske utvikling og erfaringene med GPV-2015, som har vært betydelig underfinansiert.⁴⁵ Uansett er det klart at deler av forsvaret må vike i kampen om investeringsmidler. De strategiske styrkene vil som før ha høyeste prioritet, og også luftforsvar og luftvern kan antas å komme relativt godt ut (Kramnik 2010b). Landstyrkene og marinen kan derimot i hovedsak måtte greie seg med modernisering av det materiellet de har og relativt begrenset tilførsel av nytt. Mot en slik bakgrunn virker sjansen for hangarskip det nærmeste tiåret heller fjern.

Våpenprogrammet kan bli justert og endret underveis i lys av økonomi og resultater av materielltesting og -utvikling. Forsvarsdepartementet kan også fatte vedtak om anskaffelser utenom planene, som med Mistral. Men et eventuelt kjøp av Mistral illustrerer også hvordan investerings-situasjonen er for den russiske marinen i dag. Ett fartøy anslås å kunne koste 500 millioner euro, ca. 19 milliarder rubler, og dette skal utgjøre om lag to tredeler av det marinen har til investeringer i overflatefartøy i et årsbudsjett (Nikolskij 2009).

⁴⁵ GPV-2015 var på litt under 5000 milliarder rubler da det ble vedtatt i 2006; forsvaret hadde bedt om 20 000 milliarder (Nikolskij, Kholmogorova og Tovkajlo 2010).

9 Hvor lang tid vil det kunne ta å bygge hangarskip?

I sin uttalelse på ”Admiral Kuznetsov” i oktober 2008 sa president Medvedev at spørsmål om bygging av nye hangarskip ville bli utredet i løpet av de nærmeste par årene, at man deretter ville kunne gå i gang med selve byggingen, og at det burde kunne foreligge resultater innen 2015.⁴⁶ Presidentens tidsangivelse, som ikke virket direkte forberedt og delvis kom til i en noe uklar dialog med den tilstedeværende marineledelsen, ble stort sett avvist av kommentatorer og observatører. Det tok om lag åtte år fra kjølen ble strukket på ”Admiral Kuznetsov” til skipet kunne tas i bruk, og det var ikke fullt operativt før fem år senere.⁴⁷ Den gang hadde man nødvendig infrastruktur og finansiering, mens situasjonen i dag er langt mindre gunstig. Med de britiske Invincible-skipene tok det seks-sju år fra byggingen startet til de ble tatt i tjeneste.⁴⁸ Med de amerikanske Nimitz-skipene varerte tidsbruken mellom fire og sju år⁴⁹, mens Frankrikes ”Charles de Gaulle” ble påbegynt i 1989 og ikke tatt i tjeneste før i 2001.⁵⁰ Viktor Litovkin, en av Russlands ledende forsvarskommentatorer, bemerket til presidentens uttalelse om en gjennomsnittlig byggetid på fem år at det er tiden det tar i USA, hvor hangarskip har blitt serieprodusert (Litovkin Viktor 2008). Litovkin sa det var utelukket at Russland ville ha noe nytt hangarskip i 2015, om det da ville bli noe nytt skip overhodet. Et mer begrenset prosjekt som ombyggingen av ”Admiral Gorsjkov” skulle i utgangspunktet ta fire år og ligger nå altså an til å ta minst åtte. Fra russisk forsvarsindustri har det ellers vært anslått at et annet prosjekt som også må karakteriseres som mindre krevende – å bygge et fartøy tilsvarende Mistral – ville ta Russland minst ti år (*RIA Novosti* 1. mars 2010).

10 Hvorfor må Russland ha hangarskip?

Bygging av hangarskip ville måtte bli et kjempeløft ikke bare for den russiske marinen og forsvaret, men for russisk økonomi og samfunn totalt. Hvilke grunner oppgis til at et slikt prosjekt bør gjennomføres? Presidenten selv uttalte seg ikke særlig uttømmende i spørsmålet høsten 2008. Han sa at alle land med mektige mariner søker mot en slik kapabilitet og omtalte dette som en viktig trend i utviklingen av sjømilitære krefter. Han oppga ikke spesifikke grunner til at hangarskip er nødvendige for Russland, men ga uttrykk for at Russland bør ha det andre store land har eller prøver å skaffe seg.

At utvikling av hangarskip er en trend, kan diskuteres. Kina og India arbeider aktivt for henholdsvis å etablere og styrke en hangarskipkomponent i sine mariner. Frankrikes planer om flere hangarskip er imidlertid ganske usikre. Storbritannia vil slik det ser ut i dag ikke satse på noe mer

⁴⁶ Presidentens uttalelse kom i samtale med mannskapet på ”Admiral Kuznetsov” og kan blant annet høres på YouTube – www.youtube.com/watch?v=xyrfbuIZ5VU, www.youtube.com/watch?v=JdUQKiJfnUk [lyttedato 27. mai 2010].

⁴⁷ ”Kuznetsov (Orel) class (Project 1143.5/6)”, *Jane’s Fighting Ships*, 8. mars 2010.

⁴⁸ ”Invincible class (CV)”, *Jane’s Fighting Ships*, 26. mars 2010.

⁴⁹ ”Nimitz class (CVNM)”, *Jane’s Fighting Ships*, 26. mars 2010.

⁵⁰ ”Charles de Gaulle class (CVNM/PAN)”, *Jane’s Fighting Ships*, 9. februar 2010.

enn i beste fall å opprettholde dagens kapasitet. I USA stilles det på høyeste hold spørsmålsteget ved hvorvidt landet bør opprettholde den flåten landet har i dag. Forsvarsminister Robert Gates mener marinen bør se nærmere på planene om å beholde hele elleve hangarskipgrupper de neste tre tiårene når USA allerede har et så enormt overtak og potensielle motstandere dessuten kan være i ferd med å utvikle bedre antiskipsvåpen (Hodge 2010).⁵¹

Debatten om hangarskip har i Russland i betydelig grad vært ført på et ganske emosjonelt plan. Spørsmålet har vært knyttet til ideer om russisk storhet og nasjonal selvhevdelse. Verken økonomiske realiteter eller sikkerhetspolitiske hensyn synes å ha fått mye plass eller blitt vektlagt i særlig grad i begrunnelsene for hvorfor Russland bør få nye hangarskip. Ikke overraskende har gjenreising og utbygging av hangarskipkomponenten i marinekretser hele tiden blitt møtt med entusiasme. Det selvbildet som har vært lagt til grunn for vurderingene, må i mange tilfeller sies å være noe ute av proporsjoner med den rollen Russland spiller internasjonalt og hva det russiske forsvaret reelt kan make. Argumentene for en kraftig oppbygging av hangarskipflåten underbygges til tider med ganske kuriøse resonnementer. Mikhail Nenasjev, medlem av forsvarskomiteen i Dumaen og leder for Den russiske bevegelsen til støtte for marinen, uttalte for eksempel i oktober 2008 at to–tre hangarskip i henholdsvis Nordflåten og Stillehavflåten er ”objektivt nødvendige” (Zjuravljev 2008). India og Kina har begge utgang til ett verdenshav, og de skal ha hangarskip. For Nenasjev var det da opplagt at Russland, med utgang til tre verdenshav, var ”skjebnebestemt” til å ha flere hangarskip.

Mer rasjonelt blir det ofte argumentert med at et styrket Russland får stadig sterkere geopolitiske interesser, ikke minst økonomiske, og at landet må være i stand til å forsvare dem.⁵² Det kraftigste og mest avskrekkende middelet er da den evnen til global maktutøvelse som en sterk marine og framfor alt hangarskip gir.⁵³ Samtidig påpekes det gjerne at bygging av hangarskip ikke er rettet mot Vesten og Nato, som Russland uansett ikke kan konkurrere med. Det avgjørende i styrkeforholdet mellom Russland og USA er den kjernefysiske balansen, og hangarskip vil ikke virke inn på den (Jermolajev 2008). Men de er nødvendige for at Russland skal bli tatt alvorlig som stormakt. Hangarskip vil avskrekke fra anslag mot russiske interesser, og Russlands autoritet vil bli styrket (Balmasov 2008).

Stemningen for hangarskip var som nevnt åpenbart næret av økonomisk vekst. Denne effekten så også ut til å gjøre seg gjeldende i marinens øverste ledelse på en slik måte at militærfaglige momenter ble skjøvet i bakgrunnen. I august 2003 uttalte flåtesjef Vladimir Kurojedov at hangarskip ikke hadde noen rolle å spille i den russiske marinens operative konsept: ”I do not see a purpose for building aircraft carriers today, or within the next [few] years. [...] There are no tasks

⁵¹ Kina skal ha testet ballistiske antiskipsmissiler spesielt beregnet på bruk mot hangarskip (Hodge 2010).

⁵² Dette var også et argument president Putin brukte ved gjenopptakelsen av de strategiske flygningene 17. august 2007 (*BBC* www.Russian.com 17. august 2008).

⁵³ Tidligere sjef for Nordflåten Vjatsjeslav Popov i intervju med *Izvestija* (Litovkin Dmitrij 2008).

that aircraft carriers could perform to protect Russia's national interests" (Scott 2003). Han mente Russland kunne nøye seg med å vedlikeholde den kapasiteten "Admiral Kuznetsov" representerte. Men et par år senere så det ut til at Kurojedov hadde endret syn. Da ga han som nevnt uttrykk for at hangarskip var noe Russland burde satse mer på. Det er vanskelig å se at sikkerhetspolitiske forhold i mellomtiden hadde endret seg grunnleggende, og det hadde ikke blitt foretatt noen revurdering av marinens oppgaver og strategi. Landets økende petroleumsinntekter så ut til å virke tungt inn også på militæres tenkemåter. Spørsmålet ble ikke bare hva som trengs for å utføre pålagte oppgaver, men hva man kan bli i stand til å gjøre med større bevilgninger. Russland har sett hva Nato og USA kan gjennomføre av militære intervensjoner og ønsker muligheten til å gjøre tilsvarende.

Samtidig har det i Russland fra flere hold blitt målbåret skepsis til tanken om hangarskip i det hele tatt, eller til planene slik de ble lansert i 2008. I noe av dette ligger det en rest av de ideologiske innvendingene fra sovjettiden. Flere ser fremdeles hangarskip som et instrument i aggressiv, imperialistisk politikk slik den typisk drives av USA. For Russland er en slik politikk fremmed. Om landet trenger hangarskip, vil et par stykker være tilstrekkelig – ett i Nordflåten og ett i Stillehavsflåten. De kan tenkes brukt til for eksempel å hjelpe vennligsinnede stater (Balmasov 2008). Flere har etterlyst klare militærfaglige begrunnelser for hvorfor hangarskip er nødvendige (Sergejev Oleg 2008). Det er en utbredt oppfatning blant kommentatorer at de viktigste oppgavene den russiske marinen har i dag – forsvar av sjøgrenser og landets eget territorium – ikke innebærer et åpenbart behov for hangarskip; de deler altså Kurojedovs syn fra 2003. Det blir også stilt spørsmål om verdien av hangarskip noen tiår fram i tid. Strategiske fly og rakettvåpen kan komme til å ta over flere av de funksjonene hangarskip har i dag. Det kan også bli utviklet mer effektive motmidler mot hangarskip (jmfør diskusjonen i USA).

11 Avsluttende vurderinger

Etter at finanskrisen rammet, har hangarskip figurert langt sjeldnere i offentlige uttalelser og diskusjoner om forsvaret. Nå kan det se ut til at den verste økonomiske krisen er overstått. Prognosert vekst for 2010 var ved utgangen av første kvartal på 6 % ("BOFIT Weekly" 26. mars 2010).⁵⁴ Samtidig virker betingelsene for utvikling av verftsindustri og marine lysere i og med et bedret forhold til Ukraina. Kanskje vil hangarskip da igjen få mer oppmerksomhet. Admiral Vysotskij uttalte nylig at oppdraget fra oktober 2008 fremdeles gjelder, og at et utkast til nytt hangarskip skal være klart innen utgangen av 2010 (*RIA Novosti* 2. august 2010).

Det er åpenbart at det vil måtte bli svært langt fram til konkrete resultater av de planene som er omtalt i det foregående. Utfordringene er enorme. Hele hangarskipsdiskursen har vært ganske løsrevet fra økonomiske og tekniske realiteter så vel som fra sikkerhetsbehov. Planene ble til da den økonomiske utviklingen ga grunn til en optimisme som i mange tilfeller ble til overmot. Men

⁵⁴ Men det er altså 6 % vekst i en økonomi som falt med 8,5 % i 2009. Med dagens estimater vil den russiske økonomien være tilbake på 2008-nivået i 2013.

nye hangarskip har ikke vært ansett som viktige nok til at planene har blitt støttet opp med konkrete bevilgninger (Rosamond 2008). Og sjansene for å få penger til hangarskip i årene som kommer vil være dårligere enn de var fram til 2008. Kampen om investeringer i det kommende våpenprogrammet for 2011–2020 er hard.

Og selv med tilgang på økonomiske midler er det helt klart at den tidsplanen president Medvedev skisserte i oktober 2008 var urealistisk. Russisk verftsindustri er åpenbart ute av stand til å løse oppgaven så raskt. Om forutsetningene for å bygge hangarskip er bedre i samarbeid med Ukraina, må det uansett beregnes mer tid. Nå er da også fristen for ferdigstilling blitt kraftig forskjøvet – flåtesjefen håper det første skipet kan være klart innen 2020 (*RIA Novosti* 2. august 2010). Russisk ledelse innser at noe drastisk må gjøres for å få russisk skipsbygging på fote. Men muligheten for å bygge hangarskip er ikke styrende i denne sammenhengen. Verftsindustrien står overfor langt mer presserende oppgaver, også i forholdet til marinen.⁵⁵

”Admiral Kuznetsov” skal inn til modernisering i 2012. Det aller meste tyder i dag på at Russland vil være uten hangarskip til fartøyet er tilbake i oppsetningen igjen, og det vil etter de fleste observatørens mening si tidligst i 2020. Den noe hastepregede og for de fleste uventede anskaffelsen av Mistral bør kan hende ses i sammenheng med dette. De første meldingene om forhandlinger mellom Russland og Frankrike om Mistral kom i august 2009 (*RIA Novosti* 4. august 2009). Allerede i april i år fattet den russiske regjeringen prinsippvedtak om kjøp (www.lenta.ru 21. april 2010). Kontraktsforhandlinger gjenstår, og noen ganske kompliserte spørsmål må avklares, blant annet om hva slags materiell som skal følge med og hvor mange fartøy som skal bygges i Russland (*RIA Novosti* 2. juni 2010). Det tas imidlertid sikte på at en endelig avtale skal være klar innen utgangen av året. Om dette går i orden, skal Frankrike kunne levere det første skipet i 2011 (*RIA Novosti* 7. april 2010).

Mistral vil ikke gi samme kapabiliteter som hangarskip. Men fartøyene kan gi Russland økt evne til maktprojisering og -utøvelse i nærområder og sette landet bedre i stand til å løse oppgaver som i dag synes mer relevante enn de oppgavene hangarskip i utgangspunktet er bygget for. Det kan være grunn til å tro at dette er oppfatningen også i marineledelsen, og at den vil si seg fornøyd

⁵⁵ På møte i det russiske sikkerhetsrådet 9. juni 2010 kom problemene innen skipsbygging igjen opp. President Medvedev understreket hvor viktig det er å gjenreise og utvikle næringen og hvor mye russisk økonomi taper når landet ikke har en konkurransedyktig verftsindustri og russiske ordre må plasseres i utlandet. Det trengs en langsiktig politikk, og han sa det jobbes aktivt med tiltak for å få skipsbyggingen ut av krisen (*RIA Novosti* 9. juni 2010).



Figur 11.1 "Mistral"; et russisk Ka-52 lander på dekket av "Mistral" under fartøyets besøk i Sankt Petersburg i desember 2009. Bilder: Jane's.

om Mistral-handelen blir realisert.⁵⁶ Hangarskips spesielle bruksområde har ikke vært og vil sannsynligvis heller ikke bli en viktig del av den russiske marinens portefølje. Anskaffelsen av Mistral vil for øvrig medføre store utgifter ikke bare til kjøp, men også til infrastruktur og drift, utgifter som må dekket utenfor vedtatte budsjetter og programmer. Med det har også muligheten for at det blir flere hangarskip i overskuelig framtid blitt ytterligere svekket. Det kan i dag ses som et ganske åpent spørsmål hvorvidt Russland vil fastholde målet om å styrke hangarskipkapasiteten utover modernisering og eventuelt etter hvert utskifting av "Admiral Kuznetsov". Samtidig vil det trolig være uvilje mot helt å forkaste dagens planer. Resultatet kan bli et halvhjertet prosjekt som vil belaste budsjettene i lang tid framover, men som vil gi lite eller ingenting igjen.

⁵⁶ Jamfør flåtesjef Vysotskijs uttalelse i september 2009 om at marinen ville ha kunnet utføre sin oppgave i krigen med Georgia i august 2008 på 40 minutter i stedet for 26 timer om man hadde hatt Mistral til disposisjon (*Rossijskaja gazeta* 14. september 2009).

Referanser

- Agarkov Maksim. "Pekhota i avianostsy" ("Infanteri og hangarskip"). *Ekspert*, 20. oktober 2008.
- "Aircraft carriers, United States." *Jane's Fighting Ships*, 26. mars 2010.
- Aleksandrov Aleksej. "Avianostsev stanet bolsje" ("Det vil bli flere hangarskip"). *Rossijskije vesti*, 4. juli 2007.
- Andrejeva Olga. "Rossijskije i ukrainskije korabely gotovy k sotrudnitsjestvu" ("Russiske og ukrainske skipsbyggere er klare til samarbeid"). www.KlubSmi.ru, 28. april 2010. Tilgjengelig på www.klubsmi.ru/sudostoenie/1658.html [lesedato 19. mai 2010].
- Balmasov Sergej. "Smozjet li rossijskij flot brosit vyzov NATO?" ("Vil den russiske marinen kunne utfordre Nato?"). www.Pravda.ru, 8. april 2008.
- "BOFIT Russia Statistics". Bank of Finland. Tilgjengelig på www.bof.fi/bofit_en/seuranta/venajatilastot/index.htm [lesedato 4. juni 2010].
- "BOFIT Weekly". Bank of Finland. Tilgjengelig på www.bof.fi/bofit_en/seuranta/viikkokatsaus/index.htm [lesedato 4. juni 2010].
- "Chakri Naruebet class". *Jane's Fighting Ships*, 12. februar 2010.
- "Charles de Gaulle class (CVNM/PAN)". *Jane's Fighting Ships*, 9. februar 2010.
- "CVN NEWCON – New Nuclear Powered Aircraft Carrier". www.GlobalSecurity.org. Tilgjengelig på www.globalsecurity.org/military/world/russia/cvn-newcon.htm [lesedato 10. mai 2010].
- Denisov Igor. "Kuda plyvjot drakon?" ("Hvor flyter dragen hen?"). *Golos Rossii*, 10. mars 2010. Tilgjengelig på <http://rus.ruvr.ru/2010/03/10/5167151.html> [lesedato 10. mai 2010].
- Evans Michael. "Russian military a 'paper tiger' despite symbolic comeback, says IISS". *TimesOnline*, 28. januar 2009.
- Felgenhauer Pavel. "Russian Admiral Announces Ambitious Naval Build-Up". *Eurasia Daily Monitor*, 8. august 2007.
- "French aircraft carrier Charles de Gaulle (R91)". *Wikipedia* [lesedato 9. juni 2010].
- Gavrilov Jurij. "Glavkom vybirajet avianosets" ("Øverstkommanderende velger hangarskip"). *Rossijskaja gazeta*, 10. juli 2007.
- "Hangarskip". *Wikipedia* [lesedato 4. juni 2010].
- Hodge Nathan. "Gates Takes Aim at Navy, Questions Carrier Fleet". www.Wired.com, 3. mai 2010.
- Ilin Vladimir. "Sovremennyje avianostsy" ("Moderne hangarskip"). *Tekhnika i vooruzjenije*, nr. 1, 1. januar 2001.
- "Indija dast Rossii dopolnitelnyje dengi na modernizatsiju mnogostradalnogo 'Admirala Gorsjkova'" ("India skal gi Russland mer penger for den hardt prøvede 'Admiral Gorsjkov'"). www.regions.ru, 11. mars 2010. Tilgjengelig på www.regions.ru/news/2276263/ [lesedato 12. mars 2010].

”INS Vikramaditya: Waiting for Gorshkov ...”. *Defense Industry Daily*, 19. januar 2010. Tilgjengelig på www.defenseindustrydaily.com/ins-vikramaditya-may-hit-delay-cost-increases-03283/ [lesedato 18. mai 2010].

”Invincible class (CV)”. *Jane’s Fighting Ships*, 26. mars 2010.

Jarygin Viktor. ”Dvadtsatjetije pervoj posadki samoljota na TAvKr ’Admiral Flota Sovetskogo Sojuza Kuznetsov’” (“Tjueårsjubileum for den første landingen på den tunge flybærende krysseren ‘Admiral i Sovjetunionens marine Kuznetsov’”). *Morskoj sbornik*, nr. 12, desember 2009.

Jermolajev Dmitrij. ”Avianosnaja Rossija” (“Det flybærende Russland”). *Rossijskije vesti*, 15. oktober 2008.

Karev Ivan. ”Krizis – ne pomekha” (“Krisen er ingen hindring”). *Vojenno-promyslennyj kurjer*, nr. 4, 3.–9. februar 2010.

Kedrov Ilja. ”Avianostsam byt?” (“Blir det hangarskip?”). *Vojenno-promyslennyj kurjer*, nr. 8, 4.–10. mars 2009.

Khimanytsj Oleg. ”Zjdjom vtorogo ’Admirala’” (“Vi venter på den andre ’Admiralen’”). *Korabelnaja storona*, 8. april 2010. Tilgjengelig på www.vdvsn.ru/papers/ks/2010/04/08/79798/ [lesedato 19. mai 2010].

Kramnik Ilja. ”Avianosets s frantsuzskim aktsentom” (“Hangarskip med fransk aksent”). *RIA Novosti*, 1. november 2008.

Kramnik Ilja. ”MiG-29K vmesto Su-33: ljogkij palubnyj vmesto tjazjologo” (“MiG-29K i stedet for Su-33: lett hangarfly i stedet for tungt”). *RIA Novosti*, 2. oktober 2009.

Kramnik Ilja (a). ”Perestrojka avianostsa: kakim stanet ’Admiral Kuznetsov’?” (“Ombygging av hangarskip: Hvordan blir ’Admiral Kuznetsov’?”). *RIA Novosti*, 5. april 2010.

Kramnik Ilja (b). ”Finansiruja aviatsiju, zabyli flot” (“Luftforsvaret finansieres, mens marinen er glemt”). *RIA Novosti*, 3. juni 2010.

”Kuznetsov class heavy aviation cruiser”. www.Military-Today.com. Tilgjengelig på www.military-today.com/navy/kuznetsov_class.htm [lesedato 17. februar 2010].

”Kuznetsov Class (Type 1143.5) Heavy Aircraft Carrying Cruiser, Russia”. *Naval Technology*. Tilgjengelig på www.naval-technology.com/projects/kuznetsov/ [lesedato 10. mai 2010].

”Kuznetsov (Orel) class (Project 1143.5/6)”. *Jane’s Fighting Ships*, 8. mars 2010.

”Kuznetsov – Russian (Soviet) Aircraft Carrier”. *Battlefleet*. Tilgjengelig på www.battlefleet.com/pw/his/Kuznetsov-Russian-Aircraft-Carrier.htm [lesedato 10. mai 2010].

”List of aircraft carriers by country”. *Wikipedia* [lesedato 10. mai 2010].

”List of aircraft carriers of Russia and the Soviet Union”. *Wikipedia* [lesedato 10. mai 2010].

Litovkin Dmitrij. ”Kakim stanet avianosets budusjtsjego?” (“Hvordan blir framtidens hangarskip?”). *Izvestija*, 14. oktober 2008.

Litovkin Dmitrij. ”Kitajskij aviaprom sel na ukrainskuju palubu” (“Den kinesiske flyindustrien har landet på det ukrainske dekket”). *Izvestija*, 7. juni 2010.

Litovkin Viktor. ”Udarnyje avianosnyje plany” (“Slagkraftige hangarskipplaner”). *Nezavisimaja gazeta*, 13. oktober 2008.

Litovkin Viktor. ”Palubnaja aviatsija vozvrasjtsjajetsja v Krym” (“Hangarflyvåpenet vender tilbake til Krim”). *Nezavisimoje vojennoje obozrenije*, 2. april 2010.

The Military Balance 2009. The International Institute for Strategic Studies, London 2009.

“Mistral class”. *Jane’s Fighting Ships*, 9. februar 2010.

“Mistral class amphibious assault ship”. *Wikipedia* [lesedato 2. juni 2010].

Mjasnikov Viktor. “Rossija vernjot v stroj samyje bolsjije v mire krejsera” (“Russland tar verdens største kryssere inn i oppsetningen igjen”). *Nezavisimoje vojennoje obozrenije*, 25. september 2009.

“Montreux Convention Regarding the Regime of the Turkish Straits”. *Wikipedia* [lesedato 10. mai 2010].

Mukhin Vladimir. “Geopolititsjeskije orientiry gosoboronzakaza” (“Forsvarsordrens geopolitiske orienteringspunkter”). *Nezavisimaja gazeta*, 20. oktober 2008.

Nikolskij Aleksej. “Rossija dostala do ekvatora” (“Russland når til ekvator”). *Vedomosti*, 13. oktober 2008.

Nikolskij Aleksej. “Mistral vosjol v Nevu” (“Mistral har gått inn i Neva”). *Vedomosti*, 24. november 2009.

Nikolskij Aleksej og Marija Buravtseva. “Budusjtsjeje na vode” (“Framtiden er på vannet”). *Vedomosti*, 21. desember 2009.

Nikolskij Aleksej, Vera Kholmogorova og Maksim Tovkajlo. “VVP na oruzjije” (“Et BNP til våpen”). *Vedomosti*, 4. juni 2010.

“Nimitz class (CVNM)”. *Jane’s Fighting Ships*, 26. mars 2010.

“Nimitz class aircraft carrier”. *Wikipedia* [lesedato 9. juni 2010].

Ovtsjinnikov Aleksej. “Rossija kupit nedostrojennyj raketnyj krejser ‘Ukraina’?” (“Kommer Russland til å kjøpe den uferdige rakettkrysseren ‘Ukraina’?”). *Komsomolskaja pravda*, 26. juni 2010.

Patrusjev Viktor. “Vozjdelennyje avianostsy” (“Ettertraktede hangarskip”). *Nezavisimaja gazeta*, 11. april 2003.

Pavljutkin Vladislav. “Morskaja politika gosudarstva. Kakoj flot nuzjen Rossii?” (“Statens marinepolitikk. Hva slags marine trenger Russland?”). *Krasnaja zvezda*, 23. november 2000.

Petrov Sergej. “Sukhoj dok stroit ne vygodno” (“Det er ikke lønnsomt å bygge tørrdokk”). *Biznes-klass Arkhangelsk*, 24. november 2008.

Rosamond Jon. “Russian admiral reiterates carrier fleet aspirations”. *Jane’s Defence Weekly*, 10. april 2008.

“Russia to finalize plans for new aircraft carrier by 2012”. *RIA Novosti*, 28. april 2009.

“Russian aircraft carrier Admiral Kuznetsov”. *Wikipedia* [lesedato 10. mai 2010].

Scott Richard. “Russia’s naval chief: ‘No purpose for carriers today’”. *Jane’s Defence Weekly*, 3. september 2003.

Sergejev Oleg. “Strategitsjeskoje prozjektjorstvo” (“Strategisk fantasteri”). *Nezavisimaja gazeta*, 20. mai 2008.

Sergejev Pavel. “Avianostsam byt” (“Det blir hangarskip”). *Lenta.ru*, 28. juli 2008.

Sjtsjebakov Vladimir. “Rossijskij avianosets – metsjta stanovitsja bylju?” (“Russisk hangarskip – vil drømmen bli virkelighet?”). *Nezavisimoje vojennoje obozrenije*, 13. august 2010.

Sjisljin Vladimir. “Tsjernomorskij flot ostajotsja v Krymu” (“Svartehavsflåten blir værende på Krim”). *Interfax*, 21. april 2010.

“Soviet Aircraft Carrier Admiral Gorshkov”. *Wikipedia* [lesedato 10. mai 2010].

“Talwar class frigate”. *Wikipedia* [lesedato 18. juni 2010].

”Tsjernomorskij sudostroitelnyj zavod”. *Wikipedia* [lesedato 9. juni 2010].

Tsuker Viktor. ”Doloj grazhdanskije illjuzii!” (”Bort med de sivile illusjonene!”). *Ekspert Severo-Zapad*, 30. mars 2009 (nr. 12).

Turtsjenko Sergej. ”Blesk i nisjtsjeta podvodnogo flota Rossii” (”Den russiske undervannsflåtens herlighet og armod”). *Svobodnaja Pressa*, 19. mars 2010. Tilgjengelig på <http://svpressa.ru/society/article/22711/> [lesedato 12. mai 2010].

“Varyag heavy aviation cruiser”. www.Military-Today.com. Tilgjengelig på www.military-today.com/navy/varyag.htm [lesedato 10. mai 2010].

Volodin Mikhail. ”Avianostsy Tsjornogo morja” (”Svartehavets hangarskip”). *Pervaja krymskaja*, 5.–11. mars 2010 (nr. 315); <http://1k.com.ua/315/> [lesedato 26. mai 2010].

Zaborskij Vladimir. ”Bez avianostsev flot stsjitajetsja usjtsjerbnyj” (”Uten hangarskip holder ikke marinen mål”). *Nezavisimoje vojennoje obozrenije*, 28. juli 2006.

Zjuravljev Vasilij. ”Vmeste za Rossiju i flot” (”Sammen for Russland og marinen”). *Strazj Baltiki*, nr. 120, 23. oktober 2008.

”Zvjozdotsjka (predprijatije)”. *Wikipedia* [lesedato 4. juni 2010].

”World Economic Outlook Database”. Det internasjonale pengefondet (IMF). Tilgjengelig på www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/02/weodata/index.aspx [lesedato 8. juni 2010].