



Ja, marinen behövs!

Vid jultid är det lätt att förstå hur integrerat Sverige är i den globaliserade världen. Julklappar beställs på nätet och hämtas på olika utlämningsställen, julmaten, även citrus- och andra tropiska frukter, körs hem i bilen eller bärs hem från matvaruaffärerna. Hårda paket köps i butiker som i sin reklam använder ord som "supermycket och superbillig". Julkortet ofta i form av epost når mottagaren, kanske på andra sidan jorden på någon sekund.

Gemensamt för varorna och drivmedlen till bilen är att ca 90 % av dem i något skede av transportkedjan har transporterats på fartyg och att merparten av kommunikationen via nätet går i undervattenskablar mellan kontinenterna.

I runda tal 50 000 fartyg och 300 miljoner containrar håller igång den globala handeln i en ständigt pågående transportrörelse. Leveranserna sker numera - just in time - eftersom lager binder kapital. Lagerhållningen finns ombord i fartygen. Hamnarna är komplexa nav i detta välutvecklade transportsystem. Det kan med fog påstås att sjöfarten är motorn i världsekonomin.

Det här är en fantastisk utveckling, men det har medfört ett ökat beroende av säkra sjöförbindelser. För Sverige som idag inte är självförsörjande avseende livsmedel och läkemedel, har sjötransporterna en avgörande betydelse för folkförsörjningen. För tillverkningsindustrin är sjötransporterna viktiga för tillförseln av råvaror och delkomponenter samt för exporten av färdiga produkter till konsumenterna. Vi importerar årligen merparten av vår konsumtion. Sjötransporterna har därför stor betydelse för utvecklingen av vårt lands ekonomi i fred och för folkförsörjningen i kris eller krig.

Vad har ovanstående med den svenska marinen att göra? Sjöfartsskydd dvs. förmågan att med militära medel skydda sjöfarten var en viktig svensk marin uppgift ända fram till försvarsbeslutet 1972. Då togs märkligt nog uppgiften bort och ersattes med förhandslagring av vissa strategiska råvaror som t ex oljor och drivmedel samt gödningsämnen.

De marina förbanden fick i försvarsbeslutet uppgiften att förhindra en angriparens trupp- och materiellastade fartyg att nå svensk kust (i dagligt tal

invasionsförsvar). Satsningen på försvar mot kustinvasion medförde att resurser för sjöfartsskydd nedprioriterades. Det resulterade i en obalanserad marin.

Under det kalla kriget rådde tidvis en relativt hög risk för kustinvasion från Warszawapakten. Marinens tydliga uppgift var att förhindra att havet utnyttjades för transporter av anfallstrupp och materiel. Det blev också den allmänna synen i landet på vilka uppgifter marinen kunde utföra. Den bilden har etsat sig fast hos politiker och hos allmänheten. Marinen har inte lyckats övertyga försvars- och statsledningen för behovet av sjöfartsskydd. När hotet från kustinvasion försvann genom Sovjetunionens kollaps, togs detta till intäkt för att kraftigt reducera försvarsanslagen. Det medförde en dramatisk minskning av marinen och hela försvarets styrka. Några idéer om att återskapa sjöfartsskyddet som en följd av landets ökade sjöfartsberoende lades inte fram i diskussionerna. Lagerhållningen avbröts och oljelagren såldes.

Nu när det säkerhetspolitiska läget i vår närhet återigen har försämrats, börjar det ställas mycket berättigade frågor om samhällets sårbarhet. Förhandslagring har åter nämnts i debatten. Förhandslagring var en strategi under det kalla kriget för ett alliansfritt land att försöka undvika effekterna av krig. Förhandslagring var en viktig lärdom av både det första och andra världskriget då vi hade stora problem med vår importsjöfart.

Idag är strategin att lagra är föråldrad och fungerar inte i vårt moderna samhälle, då behoven helt enkelt är för stora. Ett undantag kan möjligen vara förhandslagring av oljor och drivmedel. Samtidigt som förhandslagring inte längre kommer att fungera, har vår självförsörjningsgrad av livsmedel minskat.

När hoten nu åter tornar upp sig, är det många som drömmer sig tillbaka till den tid då Försvarsmakten var organiserad för invasionsförsvar. Stor armé med uppgifter i hela landet, ett starkt flygvapen och en marin för att bekämpa kustinvasion allt byggt på värnpliktens grund.

Innan man drömmer sig tillbaka till dåtidens organisation, bör man fundera över hur de militära hoten mot landet ser ut idag. De klassiska frågorna - vad är farligast och när kan det tidigast inträffa? - bör ställas. När detta klarlagts borde den seriöse komma fram till att risken för folkförsörjningen är ett allvarligt säkerhetshål som snarast bör täppas till. En annan tydlig sårbarhet är försvaret av luftrummet. Det finns några sårbarheter till. Då de allvarligaste sårbarheterna har klarlagts kan försvarsstrategin beslutas och de ekonomiska resurserna fördelas.

Den övergripande försvarsstrategin borde vara att skydda luftrummet samt sjövägar och hamnar för att kunna upprätthålla varuflödena. Kan vi inte skydda sjövägarna kan vi bli utsatta för en handelsblockad. Det kan leda till att en motståndare kan få oss att göra eftergifter utan att fysiskt behöva invadera vårt land. Om vi blir angripna och får militärt stöd, så kommer det att krävas tillgång till hamnar för att lossa den stödjande partens militära materiel. Ett minimikrav

är då att vi kan garantera säkra sjövägar åtminstone på svenskt territorialhav och i våra hamnar. Marinen är därför en vital del i landets försvar.

Marinens styrka är mångsidigheten. Marinen löser dagligen sina uppgifter i fred genom övervakning, att ingripa vid incidenter och kränkningar och till stöd för annan viktig marin verksamhet. Vid högre konfliktnivåer genom eskort av militära och civila transporter till och från Gotland samt skydd av import- och exportsjöfarten huvudsakligen på västkusten, men vid behov även kusten runt. Gotland har ett dygns försörjningssäkerhet för de som bor på ön, men exporterar även viktiga livsmedel till fastlandet. Med tillförd trupp till Gotland ökar kraven på sjötransporter som måste kunna skyddas.

Ett krisstadium kan bli långvarigt. Marinen kommer tidigt att bli inblandad. Hög beredskap och stora gångtidsuttag sliter snabbt ner förbanden materiellt och personellt. Antalet fartyg med besättningar har därför en stor betydelse.

Vi måste våga erkänna att dagens marin är för liten för att lösa uppgifterna. Ständig övervakning i de viktigaste kustavsnitten kräver att vi bygger upp en trovärdig och sjöduglig fartygsflotta för övervaknings- och ubåtsjaktuppgiften. För minröjning borde det vara möjligt att i större grad utnyttja den snabba teknikutveckling som har ägt rum med obemannade farkoster för såväl minspaning som röjning. Till detta kommer behovet av ubåtsjakthelikoptrar.

Dagens fem korvetter av Visby typ är fantastiskt mångsidiga fartyg för strid mot andra örlogsfartyg som hotar våra sjöförbindelser, men även de är för få vilket tvingar fram svåra val, då resurserna inte medger att kunna uppträda samtidigt på både väst- och ostkusten.

Gemensamt för den nysatsning på fartyg som är nödvändig om vi vid en allvarlig kris eller krig i vårt närområde vill fortsätta att hålla sjöförbindelserna öppna, är att vi måste agera nu. Gör vi inget riskerar stora delar av marinen att läggas ner omkring 2025 eftersom någon förnyelse av dagens äldsta fartyg inte är planerad. Det vore ett märkligt agerande att reducera flottan i en tid när globaliseringen fortsätter och samhällets sårbarhet vid kriser och krig ökar. Vad saknar dagens politiker som deras föregångare har förstått under de snart 500 år som marinen har verkat runt våra kuster?

Bo Rask

Sekreterare i Kungl. Örlogsmannasällskapet – Sveriges marina akademi

För ytterligare information:

Bo Rask, sekreterare Kungl. Örlogsmannasällskapet, tel. mobil. 0766 323883 eller E-post: secretary@koms.se