

# Internationalisering



Ett utdrag ur

 NRIFA Flyg 2020



# Perspektiv: Internationalisering

Vi går mot en alltmer internationaliserad värld, vilket i högsta grad gäller innovation. Här redovisar vi vår samverkan med andra länder.



**BEHOV AV PARTNERSKAP**

Sveriges unika förutsättningar med troligen störst exportberoende ekonomi efter Tyskland, flest storföretag per capita och endast tio miljoner invånare – mindre än i många storstäder – innebär en utsatt position till följd av den pågående globaliseringen.

Innovairs uppfattning är att flygbranschen, och troligen andra högteknologiska verksamheter i Sverige, måste påbörja internationalisering av sin verksamhet redan i dag, när vi ännu har en styrkeposition att förhandla från. Naturligtvis har internationella kontakter skett under lång tid, men

här avser vi strategiskt uppbyggda partnerskap med utvalda länder, som möjliggör deltagande för svenska innovationsaktörer i internationella sammanhang via en upparbetad ingång, vilket i förlängningen leder till ökad konkurrenskraft. Det handlar om bi- eller multilaterala partnerskap som ska ses som ett strategiskt komplement till de stora EU-program där Sverige naturligtvis också fortsatt ska delta.

Det är inte bara för ett litet land som Sverige som detta är viktigt. Exempelvis Tyskland anser att denna typ av samverkan är nödvändig för att möta konkurrensen från Kina och

senare även med Indien och andra folkmängdstäta länder. Ökad konkurrens kan förväntas inom industriella sektorer som tidigare väsentligen varit förbehållna västerländsk industri. Följaktligen har Tyskland varit mycket villiga att inleda bilateralt samarbete med Sverige inom flygområdet vilket skett under 2019. Andra länder vi prioriterar samarbete med i dag – och

**12 RESULTAT: SKARP BILATERAL SAMVERKAN** Sverige har skapat bilateral strategisk innovationssamverkan med tre utvalda länder.



Saab vann 2014, efter 17 års kampanj, kontraktet på att i ett första skede leverera 36 flygplan av den nya Gripen-varianten till Brasilien. Ordervärdet var 39,3 miljarder kronor, vilket då gjorde detta till Sveriges troligen enskilt största exportorder någonsin. Detta innebär det formella avstampet för en mängd tekniska samarbeten mellan Sverige och Brasilien.

Regeringskansliet samverkar med landets flygteknikaktörer för att främja innovationssamverkan och kommande export även för andra industrigrenar. På regeringsnivå har en "High Level Group" (HLC) för flygsamverkan etablerats, där Innovair deltar tillsammans med statssekreterare från båda länderna. Innovair deltar även i den exekutiva kommittén och i olika tekniska undergrupper, där verksamheten inledningsvis har varit inriktad mot forskning på låga TRL

för att parterna ska lära känna varandra och för att denna verksamhet kan utföras med relativt begränsade medel. Programutlysningar har skett mellan Vinnova och motsvarande finansierare i Brasilien och dessutom har Innovair finansierat ett antal strategiska projekt.

Under 2019 har samarbetet fokuserats på gemensam framtagning av och beslut om en så kallad Air Domainstudie inriktad på både civil och militär flygteknik. På sikt vill Innovair höja TRL-nivån på samarbetet eftersom det är först i mycket dyra demonstratorfaser som länderna verkligen tjänar på att dela kostnader och teknisk kompetens. Detta kräver dock att länderna först identifierar en teknisk inriktning, mot exempelvis en teknikdemonstrator – fysisk eller virtuell – som båda länderna har intresse av.



## STORBRITANNIEN

12

På den civila sidan har Storbritannien stora och viktiga OEM:er i form av Rolls-Royce på motorsidan och Airbus vingutveckling på flygplanssidan. Storbritannien har under en längre tid även satsat på avancerad tillverkningsteknik, via olika så kallade katapultcentra, för att återindustrialisera landet.

På den militära sidan storsatsar nu Storbritannien på att återetablera en helhetsförmåga för stridsflygsystem. Sverige och Storbritannien har konstaterat att länderna har stora likheter och gemensamma intressen. I juli 2019 tecknades ett bilateralt samförståndsavtal mellan brittisk och svensk regering för samarbete kring framtida stridsflygsystem. Avtalet ska utreda möjligheten för gemensam teknikutveckling och framtida materielanskaffning såväl som kontinuerlig vidareutveckling av befintliga stridsflygsystem.

Forskningssamarbetet mellan Sverige och Storbritannien har hittills varit främst civilt, eftersom den organisation i Storbritannien som koordinerar, finansierar och utvärderar innovation inom flygområdet, Aerospace Technology Institute (ATI), enbart haft mandat att leda landets civila flygverksamhet. Men det nyligen underskrivna avtalet förväntas öka det totala svenska samarbetet med Storbritannien väsentligt.

Skarpa bilaterala samarbeten dröjde till 2018 då länderna gemensamt lyste ut medel för samverkan inom civil flygteknik med hjälp av Eureka-mekanismen i Europa, en ny satsning för både Vinnova och dess motpart Innovate UK. De startade projekten finansieras av ATI och Innovair för respektive lands deltagare. Både industri och akademi från båda länderna måste delta. Lämpliga områden för gemensamma projekt diskuteras fram i konkret samverkan mellan Innovair, ATI och de stora industrierna, bland annat Rolls-Royce, GKN Aerospace och Airbus med svenska partner.

### IFFP

Flygforskningsprogrammet NFFP (se sidan 13) innehåller från och med 2017 en del för internationell forskningssamverkan, det internationella flygforskningsprogrammet IFFP. Den totala finansieringen ligger inledningsvis på cirka 15 miljoner kronor per år, fördelat på de prioriterade länderna Brasilien, Storbritannien och Tyskland.

som upplever stora behov av samarbete med oss – är Brasilien, till följd av Gripen-exporten och regeringens vilja att nyttja denna som katalysator i främjandet av innovationssamarbeten även inom andra sektorer, liksom Storbritannien där vi redan haft gemensamma utlysningar inom den befintliga Eureka-mekanismen inom Europa.

På sikt vill vi utöka samarbetet till att innefatta även USA och Frankrike, och ytterligare länder kan bli aktuella i samband med större exportaffärer.

### STARKARE TILLSAMMANS

De bilaterala samarbetena ovan handlar inte enbart om att utföra gemensamma tekniska projekt. I lika hög grad kan vi använda oss av dessa kontakter för att gemensamt göra inspel till olika typer av europeiska fora, både avseende inriktning och utlysningstexter inom exempelvis EU:s ramprogram och stora Joint Technology Initiatives som Clean Sky och SESAR samt till det europeiska försvarsindustriella

TYSKLAND

12



Innovair tog initiativ till ett möte i det tyska näringsministeriet (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) våren 2017. Mottagandet blev mycket positivt och ett tekniskt bilateralt samarbete har redan startat. Detta sker med enklare administrativa rutiner än det brittiska samarbetet till följd av att Innovairs aktörer får tillgång till deltagande i det tyska LuFo-programmet (Luftfahrt-forschungsprogramm) som i dag är det klart största nationella programmet för flygteknik i Europa.

Vi har utarbetat ett system där parter i de två länderna får söka medel tillsammans i samband med LuFo-utlysning. När båda länderna vill finansiera verksamheten skjuter LuFo och Innovair till medel för respektive lands part. Före den första utlysningssomgången besökte en tysk industridelegation Sverige med deltagare från Airbus, Rockwell-Collins, MTU och BDLI, den tyska organisationen för flyg- och rymdindustrin med över 230 företag. Sverige ställde upp med en liknande besättning och de två länderna hade branschspecifika samtal för att hitta framtida gemensamma projektinriktningar.

Innovair har fortsatt regelbundna kontakter med både det tyska ministeriet och med den tekniska ledningen för LuFo i avsikt att successivt öka det nu inledda samarbetet.

programmet EDF. Respektive land gör naturligtvis sina egna inspel, men för Sveriges del ökar chansen till gehör avsevärt om större länder som Tyskland och Storbritannien (än så länge) för fram samma argument.

Det bör observeras att de samarbetsländer vi är intresserade av satsar mer på flygteknikområdet per capita än Sverige, och med beaktande av deras större folkmängder inses lätt att vi har svårt att matcha deras satsningar, varför samarbete måste ske selektivt och med långsiktig stabilitet.

**D UTMANING: BEHOV AV ÖKAT DELTAGANDE I INTERNATIONELLA PROGRAM** Svenska innovationsaktörer behöver av både miljö- och exportskäl öka sitt deltagande i de europeiska utvecklingsprogrammen betydligt, vilket förutsätter en motsvarande teknologisk förmåga i hela innovationssystemet.

**E UTMANING: BEHOV AV KONTINUITET OCH LÅNGSIKTIGHET** Hela innovationssystemet behöver hänga ihop, i TRL-kedjor och över tid, vilket gör att kontinuitet och långsiktighet är av kritisk betydelse för Sveriges innovationsförmåga.



## UTDRAG UR NRIA FLYG 2020

**Text:** Detta är ett utdrag ur NRIA Flyg 2020, den strategiska agendan för svensk flygforskning och -innovation. Målsättningen med agendan är att stärka förutsättningarna för internationell konkurrenskraft inom det flygtekniska innovationsområdet. Dokumentet är framtaget av nyckelpersoner vid universitet/högskolor, institut, företag, intresseorganisationer och myndigheter (ACS, Chalmers, FMV, FOI, FTF, Försvarsmakten, GKN Aerospace, KTH, LiU, LTU, RISE SICOMP, Saab, SARC samt SMF och arenor) under processledning av Innovair, vilka tillsammans äger alla rättigheter till dokumentet. Innehållet får gärna citeras om källan uppges tydligt.

**Foto/rendering:** **1, 22** Liu zishan@Shutterstock.com, KLM **23** e X p o s e@Shutterstock.com **24** Pavlo Lys@Shutterstock.com **25** ibreakstock@Shutterstock.com

**Redaktion, form, layout, illustration:** Gunnar Linn, Linnkonsult [linnkonsult.se](http://linnkonsult.se)

**Kontakt:** [info@innovair.org](mailto:info@innovair.org)

Ladda ned den fullständiga NRIA Flyg 2020 på [innovair.org/nriaflyg2020](http://innovair.org/nriaflyg2020) eller efterfråga ett tryckt exemplar via [info@innovair.org](mailto:info@innovair.org).

