

# Den nya Natoekonomin

– så påverkas det svenska näringslivet och samhället



# Vad innebär Natomedlemskapet

## – bortom flagghissningar och högstämmda tal?

ATT SVERIGE HAR blivit medlem i Nato efter över 200 år av alliansfrihet har väl inte undgått någon. Att det är en stor förändring för Sverige känner också alla till.

Men hur kommer Nato-medlemskapet att påverka Sverige konkret? För oss som inte arbetar inom försvaret eller försvarsindustrin har nog den nya alliansen inte märkts av alls, förutom flagghissningar och högstämmda tal.

Samtidigt händer det mycket på olika håll i det svenska näringslivet. Det talas om stora investeringar, anpassningar och utbyggnad inom branscher som i vanliga fall ligger långt från den uniformerade militära världen.

Företrädare för så disparata branscher som järnvägar, gödsel, drivmedel, hamnar, lastbilar – ja till och med rymdindustrin – berättar i denna rapport för författaren och journalisten Pär Isaksson om den omställning som Natomedlemskapet innebär. I rapportens kapitel har vi fortlöpande lagt in intervjuer med företrädare för bolag och verksamheter som på olika sätt påverkas av Sveriges inträde i Nato.

Mitt i den nya, farliga säkerhetspolitiska situationen i Sverige och mitt i Rysslands förfärliga fullskaliga krig mot Ukraina händer mycket i det svenska näringslivet. Hade omständigheterna varit mindre tragiska hade man till och med kunnat tala om optimism.

Vi på Stockholms Handelskammare kallar samhällets anpassningar och satsningar med anledning av Natomedlemskapet för "Natoekonomin".

Även i det civila livet kommer vi att kunna dra nytta av Natoekonomins effekter. Upprustade järnvägar, mer pengar till forskning och innovation och mer robusta elnät kan, rätt skapade och använda, tjäna Sverige väl, både i fred och i mörkare tider. Produkter och tekniker som används för såväl civila som militära syften kallas *dual use* (dubbel användning).

Fredrik Erfelt, biträdande näringspolitisk chef,  
Stockholms Handelskammare, maj 2024



### Författare Pär Isaksson

Pär Isaksson är författare och skribent med särskild inriktning på infrastruktur, innovation och försvarsrelaterade frågor. Han har tidigare bland annat varit verksam som journalist på tidningen Affärsvärlden, pressansvarig vid Europeiska Investeringsbanken och kommunikationschef inom industrin.



# Innehållsförteckning

Sverige rustar sig starkt	6
Så växer Natolandet fram	10
Vapensmedjan måste vässas	17
Fonden och DIANA	26

**Formgivning:**  
Hellsten Kommunikation

**Bilder:**  
Johnér Bildbyrå AB, Saab AB, Unsplash

**Omslagsbild:**  
Per-Erik Adamsson, Stockholms Hamnar

# Sverige rustar sig starkt

Sedan drygt två månader är Sverige fullvärdig medlem i Nato. För många militärer och diplomater, som har förberett sig för uppgiften i mer än ett år, har medlemskapet i stort sett blivit vardag. Men för många andra är det först nu som insikten sjunker in. Neutraliteten är historia och landet tillhör en försvarsallians.

- Vad innebär det?
- Vet svenskarna hur samhället kommer att förändras och vilka nya krav som kommer att ställas på oss?
- Och vilken roll kommer näringslivet att ha i Natomedlemmen Sverige?

För att söka svar på de här frågorna ska vi i den här rapporten titta närmare på det vi kan kalla Nato-ekonomin. Under vår mer än 120 år långa historia har Stockholms Handelskammare alltid haft sikten på att bidra till långsiktigt goda förutsättningar för våra medlemsföretag och för näringslivet och samhället i stort.

Ibland har den ambitionen gjort det naturligt att bredda perspektivet. Vi har då valt att engagera oss i frågor som traditionellt varit främmande för näringslivsorganisationer. Som trygghet och säkerhet. Gängbrottslighet och ökad ekonomisk brottslighet utgör idag hot och ibland realitet för många företag. Därav våra ansträngningar att föra in nya analysmetoder, ny forskning och nya brottsbekämpande verktyg i den debatten.

Landets yttre säkerhet är, även det, ett aktuellt och angeläget ämne. Våren 2022, strax efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina, publicerade vi en stor rapport om cybersäkerhet. Hösten 2023 genomförde

vi en ambitiös kartläggning av näringslivets roll i totalförsvaret och försörjningsberedskapen. Nu tittar vi alltså närmare på Natomedlemskapet.

Som en del av Atlantpakten förändras Sveriges roll i världen. På samma sätt som EU-medlemskapet förändrade vårt land är det även troligt att Natointrädet kommer att få följdverkningar av olika slag. Det handlar om hur Sverige och svenska företag betraktas i omvärlden, men också om hur vi ser på oss själva. En infallsvinkel här kan vara hur medlemskapet har påverkat andra nyare Natoländer. Ett sådant är Polen. Landet hade förstas ett helt annat utgångsläge än Sverige – geopolitiskt, militärstrategiskt, historiskt, ekonomiskt och kulturellt – vid inträdet i Nato 1999. Ändå är det av visst intresse att medlemskapet "ledde till en förhöjd position och prestige hos vårt land på den internationella arenan" enligt en analys som Polens regering gjorde 20 år senare<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.gov.pl/web/national-defence/poland-in-nato-20-years>

## Intervju med: Magnus Persson, vd Skanska Sverige

### »Jag ser fram emot våra kommande Natoprojekt«

**SKANSKA HAR STOR** internationell erfarenhet av byggen i Natosammanhang och ser fram emot att sådana projekt även blir aktuella här hemma, säger Magnus Persson, vd för Skanska Sverige.

"På ett möte med kollegor i Europa tidigare i våras var ju vi svenskar de enda som var från ett icke-Natoland. Så det känns skönt att vi nu är med på riktigt. Och det finns mycket att ta tag i inom vår bransch. Vi ser ett behov av att uppdatera infrastrukturen i samhället som är drivet av många saker – klimatomställningen, nya industrier och befolkningstillväxten – och till det kommer nu försvarsförmågan. En god förmåga kräver en robust infrastruktur."

Magnus Persson konstaterar att staten under lång tid sålde fastigheter, byggnader och mark men att man nu ställer om. "Fortifikationsverket är redan igång med att investera i befintliga regementen, utbildningslokaler, hangarer, hamnar och så vidare."

Skanskas systerbolag i Finland har drygt ett års erfarenhet av att vara verksamt i ett Natoland. Men utgångsläget där är lite annorlunda än i Sverige. "Finland gjorde ju inte samma resa neråt när det gäller militär beredskap och kapacitet. De har mer resurser som redan är på plats, även om där förstas också finns investeringsbehov."

För att klara de krav på logistik och transporter som ställs på Natomedlemmen Sverige behöver hamnar, vägar, järnvägar, flygfält, baser och förråd uppgraderas och byggas ut. Det är välbekant mark för Skanska. "Vi har lång erfarenhet av uppdrag för Department of Homeland Security i USA och har även byggt om det brittiska försvarshögkvarteret. Runtom i Europa handlar det om helikopterhangarer, landningsbanor och mycket annat", säger Magnus Persson.

För byggen i Nato-sammanhang gäller särskilda krav. Det handlar om robusthet i konstruktionerna, exempelvis för tunga fordon en bro ska tåla, vilka slags material som får användas och hur byggena följs upp. För byggbranschen kommer eventuella Natorelaterade beställningar, som kan komma att delfinansieras med Natos fonder, mycket lägligt. "Under åren fram till 2022 hade vi ju en brinnande högkonjunktur och eftersom vi är sencykliska hade



vi fullt upp även under 2023. Nu börjar aktiviteten gå ner och vi får maskiner, material och andra resurser lediga."

För att underlätta transporter från mellersta och norra Norge till och från Finland och de baltiska länderna behövs bättre tvärförbindelser i väst-östlig riktning. Ett bekymmer kan vara att byggsektorn i Norrland sedan flera år är så överhettad. Magnus Persson ser dock inte någon större risk för att detta kan försvåra eller försena väg- och järnvägsbyggen och andra investeringar. "Visst investeras det mer än tidigare i norra Sverige, på grund av tillgången till grön el där uppe, men de stora marknaderna är fortfarande storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. De industriella satsningar som sker där, till exempel i Västra Götaland, är stora de också."

**EN LIKNANDE UTVÄRDERING** av Sveriges Natomedlemskap kommer att ligga en bra bit in i framtiden. Vi kan dock redan nu göra antaganden om vilka branscher och samhällssektorer som påverkas mest.

En del förändringar kommer att ske snabbt. Andra lär ta tid. Mycket av det arbete som Sverige ska utföra styrs av Natos grundkrav på medlemslänternas nationella motståndskraft. Nato ställer sju sådana grundkrav, så kallade *Baseline Requirements*, som delvis sammanfaller med det svenska totalförsvarets beredskapssektorer. Som medlemsland behöver Sverige vidta tillräckliga åtgärder för att uppfylla grundkraven (se faktaruta).

Ansvar för att uppfylla kraven ligger förstas på staten och totalförsvaret, men näringslivets medverkan är en självklarhet. Denna medverkan ser olika ut beroende på bransch och andra faktorer. En del företag berörs inte alls. Andra påverkas direkt, som försvarsindustrin som kan få nya exportmarknader. Även för bolag i energisektorn lär Natointrädet märkas i närtid. Inom drivmedelsbolaget Preem förväntar man sig att nya geografiska platser och bränsletyper kommer i fokus jämfört med hur det var då planeringen framför allt utgick från det svenska totalförsvarets behov.

På kort till medellång sikt kommer effekter att märkas inom byggbolag och teknikkonsulter när det gäller uppdrag för totalförsvaret. Även företag med kopplingar till kommunsektorn påverkas eftersom försvarets investeringar drar med sig behov av att bygga ut vägar, bostäder, sjukvård och mycket annat.

Natorelaterade byggprojekt betyder inte bara nya beställningar. De innebär också att de företag som lämnar anbud måste kunna uppfylla särskilda bestämmelser. Natokraven kan, säger Magnus Persson, vd för Skanska Sverige, bland annat handla om robustheten i konstruktioner, exempelvis för hur tunga fordon en bro ska tåla.

Natoekonomin påverkar också techföretag. Inte minst gäller det för dem som arbetar med civila teknologier men som har applikationer inom försvar och säkerhet (produkter med *dual use*, dubbel användning). Även tjänsteföretag av olika slag, bland dem riskkapitalbolag, berörs.

I den här rapporten kommer vi att skildra hur några företag, i vitt skilda branscher, ser på sina roller i Natoekonomin.

## Natos grundkrav på medlemslänternas samhällsmotståndskraft

1. Säkerställande av politiskt beslutsfattande och centrala ledningsfunktioner
2. Robust energiförsörjning
3. Effektiv hantering av okontrollerade befolkningsrörelser
4. Robusta system för livsmedels- och dricksvattenförsörjning
5. Hantering av masskadeutfall
6. Motståndskraftiga civila kommunikationssystem
7. Robust transportsystem

Källa: Försvarsberedningen, 2023

## Intervju med: Olle Crondahl, ansvarig affärskontinuitet Preem

### »Nya krav, nya bränslen«

**NATOLÄNDERNAS FÖRSVARSMAKTER SAMVERKAR** nära på många områden. Ett av de allra viktigaste är försörjningen av bränsle och drivmedel. Natofrågan har därför sedan en tid funnits högt på agendan inom branschorganisationen Drivkraft Sverige.

”Framför allt kommer det att handla om vilka Natokrav som ställs på den svenska Försvarsmakten och där Försvarsmakten sedan omvandlar kraven till behov inom olika beredskapssektorer, i vårt fall, energiförsörjning”, säger Olle Crondahl, ansvarig för kontinuitetshantering inom Preem.

Han konstaterar att ”hela branschen” håller på att sätta sig in i de här frågorna. ”Många som jobbar med totalförvarsplanering förväntar sig att det kan bli ett förändrat behov som ska planeras för. Sverige blir i första hand ett transitland för trupper och materiel som ska till olika frontstater såsom Finland och de baltiska länderna. Det ställer krav på fungerande logistik och bränsleförsörjning.”

Frågor som har att göra med branschens lagrings- och distributionskapacitet är av naturliga skäl belagda med sekretess. Men allmänt sett är det givet att Natomedlemskapet innebär förändringar. ”Vi får ett annat perspektiv i totalförvarsplaneringen och det kan bli andra geografiska platser och bränsletyper som kommer i fokus jämfört med fallet då planeringen framför allt utgick från Sveriges behov”, säger Olle Crondahl. Han nämner en konkret fråga som kan komma att bli aktuell: försörjningen av flygbränsle. Nato använder sedan 1980-talet en gemensam sorts flygfotogen, med benämningen F-34. Inom branschen räknar man med att det uppstår ökade behov av den här produkten.

Företagen i energisektorn har, liksom många andra, noga följt erfarenheterna från kriget i Ukraina. ”En iakttagelse är att civil infrastruktur är ett tydligt prioriterat mål för den ryska krigföringen. Eftersom det är mycket svårt att skydda all energiinfrastruktur krävs därför en oerhört stark reparationsberedskap och ukrainarna har varit imponerande bra på att snabbt laga exempelvis ställverk och annan energiinfrastruktur.”

En annan aktuell fråga för Preem är hållbarhet och utfasning av fossila bränslen. Även denna fråga har koppling till beredskap och totalförsvaret, säger Olle Crondahl och hänvisar till studier som gjorts av Totalförsvarets Forskningsinstitut. ”Ökad inhemsk produktion och användning av förnybara drivmedel – det kan mycket väl gå hand i hand med att vi stärker vår beredskap eftersom vi då kan behöva importera mindre av fossila bränslen.”



»Sverige blir i första hand ett transitland för trupper och materiel...«

# Så växer Natolandet fram

**N**ATO är en försvarsallians – och en infrastrukturinvesterare. Så har det också varit ända sedan organisationens tillkomst. Nato har byggt baser, högkvarter, lagerlokaler och mycket annat.

Investeringar i infrastruktur är också det område där Natomedlemskapet kommer att märkas mest inom den svenska ekonomin. Vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser behöver rustas för att klara transporter av trupp, utrustning och förnödenheter. Till detta kommer även andra slags investeringar. Inom elnätsbolaget E.ON räknar man med att det ganska snabbt uppstår behov av att etablera elinfrastruktur för Natoförband på svensk mark.

När det gäller transportvägarna så blir de viktigaste de som går till och från Finland och de baltiska länderna. Det handlar bland annat om järnvägen mellan Trondheim och Sundsvall/Härnösand. Nato har redan idag en stor lageranläggning i närheten av Trondheim och områdets betydelse lär öka. Ett tecken på det är att den norska försvarsmakten i sin senaste årsrapport<sup>2</sup> betonat att dess flygvapens framtida expansion i högre utsträckning kommer att ske vid Vaernesbasen i anslutning till Trondheims flygplats. Ett skäl är att flera av baserna i Nordnorge har nått kapacitetstaket.

Natologistiken innebär ökade krav även på andra förbindelser. Inom Green Cargo, som kör godståg runt om i Sverige, är man väl medvetna om begränsningarna i järnvägssystemet. Bolaget framhåller dock att det finns sätt att relativt snabbt höja kapaciteten på svensk järnväg, som att bygga nya spår vid knutpunkter och fler mötesplatser.

»Inom elnätsbolaget E.ON räknar man med att det ganska snabbt uppstår behov av att etablera elinfrastruktur för Natoförband på svensk mark.«

<sup>2</sup> Forsvarssjefens fagmilitære råd 2023

## Intervju med: Stephan Ray, ansvarig kommunikation och public affairs Green Cargo

### »Nya spår ger fler Natotransporter«

**SOM EN AV** Sveriges största godstransportörer spelar Green Cargo en viktig roll i beredskapen och totalförsvaret. I och med Natomedlemskapet blir den uppgiften än mer betydelsefull, men det kräver sina investeringar i infrastrukturen, säger Stephan Ray, chef för kommunikation och public affairs. "Det handlar om att hantera underhållsskulden, stärka redundans (reservkapacitet) i form av triangelspår, förbigångs- och mötesspår för längre och tyngre godståg, rusta upp kritiska järnvägssträckor och ta bort flaskhalsar i systemet." Med triangelspår menas spårrområden – ofta i form av en triangel – som främst används för att ändra riktningen på ett tåg.

För att klara alla de transporter av militär materiel och förnödenheter som kan bli aktuella behöver godstågen få högre prioritet, anser han. Varje vardag kör Green Cargo 400 godståg genom landet. "Idag ställs ofta godståg åt sidan till förmån för passagerartåg. Ibland är det rätt men inte när det handlar om resandetåg med få resenärer, något som inte är ovanligt utanför storstadsregionerna på kvällar och andra tider med lågtrafik."

Ett trafikavsnitt som väntas bli av central betydelse för Natoländernas transporter är sträckan mellan Trondheim och Sundsvall eller andra hamnar vid Bottenviken. Inom Green Cargo har man tittat närmare på linjens förutsättningar att klara ökad trafik. Positivt är att sträckan mellan Trondheim och den svenska gränsen håller på att elektrifieras, men det krävs även andra investeringar. "Storlien är faktiskt Sveriges högst belägna station på 600 meter över havet, så det är stor lutning upp från Trondheim. Den delen av linjen kräver dragstarka lok om man ska hänga på mycket frakt. Banan skulle också behöva ökad bärighet."

Sådana investeringar är angelägna. Ändå lär de ta många år att förverkliga.

Det finns dock åtgärder som relativt snabbt kan höja kapaciteten på svensk järnväg, säger Stephan Ray. "Att bygga triangelspår vid knutpunkter som till exempel Bräcke och Kilafors är rätt okomplicerat. Med sådana spår och fler mötesplatser undviks tidskrävande tågvändningar – det höjer kapaciteten rejält."

Han pekar också på en annan, ännu enklare, åtgärd, nämligen att trådsäkra både huvudstråk och bibanor på olika håll. "Vissa bibanor kanske används mer sällan men de kan vara väldigt värdefulla vid störningar och krislägen. En anledning till att tågen i Ukraina rullar med så få störningar är att järnvägsnätet är så finmaskigt. Det finns många möjligheter att leda om tågen om det skulle behövas."



## Intervju med: Maria Signal Martebo, Sverigechef Alstom

# »Järnvägen – en strategisk resurs i Nato«

**ALSTOM ÄR EN** av världens största tåg tillverkare och för dess Sverigechef Maria Signal Martebo har järnvägens strategiska betydelse blivit allt mer uppenbar på senare år. I Ukraina spelar järnvägen en nyckelroll för att hålla igång centrala samhällsfunktioner.

Som Natomedlem behöver Sverige bygga ut infrastrukturen, inte minst när det gäller järnvägen. Maria Signal Martebo välkomnar detta. "Den senaste tiden har man i den svenska debatten börjat förstå att järnvägen är en strategisk resurs och inte bara ett särintresse. Järnvägen är avgörande för att kunna transportera stora volymer människor och material, alltså det man behöver i tider av ofred."

Inte minst kommer Sverige att bli något av en logistikhubb för Natos transporter och beredskap i norra Europa. "I en väl fungerande transportinfrastruktur är järnvägen en ryggrad. Trafikverket har det övergripande ansvaret men från industrins sida kommer vi förstås att ge vårt bidrag."

De enskilt viktigaste länkarna för Natos gods-transporter förväntas bli de förbindelser som går i väst-östlig riktning, det vill säga genom Sverige mellan Atlanthamnar och Finland och de baltiska länderna. Maria Signal Martebo konstaterar att det är ett problem att många viktiga bansträckor är enkelspåriga, som den mellan Trondheim och Sundsvall. "Enkelspår är det vanliga i tvärbana i Norrland och det har sin naturliga förklaring. De flesta transporter i Sverige går ju i nord-sydlig riktning, med stål och papper och andra exportvaror som går söderut. Enkelspår är mer sårbart."

En tvärförbindelse som är föremål för diskussion är en uppgraderad järnväg mellan Oslo och Stockholm. "Vi inom Alstom började engagera oss i det här projektet långt innan ett Nato-medlemskap var aktuellt. Olika näringslivsorganisationer och företag har helt rätt när de pekar på att Oslo-Stockholm är

ett av de mest lönsamma infrastrukturprojekt som finns, med tanke på mängden passagerare och gods och på att det är så korta avstånd. Det är ju lika långt som Stockholm-Göteborg, som tar tre timmar, men till Oslo är restiden fem-sex timmar."

För att rusta svensk järnväg så att den klarar Natos krav efterlyser Maria Signal Martebo större långsiktighet. "Det är tråkigt när debatten blir politiskt polariserad och man byter fot vart fjärde år. Vi behöver politisk samsyn och en faktabaserad diskussion som tar hänsyn till att det finns en otrolig innovationskraft i järnvägen. Den är inte ålderdomlig, även om den funnits i långt över hundra år."



**INOM SCANIA SER** man det som självklart att även vägnätet rustas upp, inte minst med tanke på att lastbilstransporter har en avgörande roll i totalförsvaret och krisberedskapen.

En annan faktor som förväntas leda till ökade investeringar i norra Sverige är de väldiga arealerna – som inte finns någon annanstans i de europeiska Natoländerna – med vidsträckta övningsområden, experimentanläggningar och skjutfält. Längst i norr finns rymdanläggningen Esrange öster om Kiruna, vars 5 200 kvadratkilometer stora nedslagsområde är 1,5 gånger så stort som Gotland. Enligt Rymdstyrelsen är det troligt att Natomedlemskapet kommer att medföra ökade investeringar i den svenska rymdsektorn.

Trettiofyra mil längre söderut hittar vi Vidsel i Älvsbyns kommun, med flygplats och en 1 650 kvadratkilometer stor provanläggning för flygburna vapensystem. I norra Dalarna finns Älvdalens skjutfält på 540 kvadratkilometer, som kan komplettera det dubbelt så stora artilleriskjutfältet Rovajärvi i finska Lappland. Vidsel, Älvdalen och Rovajärvi är alla utpekade som möjliga baser för amerikansk trupp i Sveriges och Finlands försvarssamarbetsavtal med USA.

## »I grunden kommer den upprustning som krävs i Sverige, på grund av Nato-inträdet, att belasta staten och skattebetalarna.«

Det finns höga förväntningar på att Nato, exempelvis genom organisationen för infrastrukturprojekt, Nato Security Investment Program (NSIP), ska täcka kostnader i Sverige. Hittills har NSIP-budgeten medfinansierat flygbaser, bränsledepåer och marinbaser runt om i flera länder, inte minst i Centraleuropa.

Europas första gemensamma rörledningssystem för flygbränsle var ett initiativ inom försvarsorganisationen. Nato Pipeline System knyter ihop hamnar, raffinaderier, flygbaser och civila flygplatser i tolv medlemsländer. Nätet är 1 000 mil långt och har en lagringskapacitet på 4,1 miljoner kubikmeter. Enligt Natos enhet för inköp och försörjning<sup>3</sup> är rörledningarna oundgängliga för att klara de ökade behov av flygbränsle som kan uppstå vid höjd beredskap. Systemet används tidvis även av trafikflyget.

Det blir intressant att se vilka NSIP-aktiviteter som kan bli aktuella i Sverige, även om huvuddelen av investeringsnotan kommer att betalas här hemma. I grunden kommer den upprustning som krävs i Sverige, på grund av Nato-inträdet, att belasta staten och skattebetalarna.

<sup>3</sup> Nato Support and Procurement Agency (NSPA)

**ETT VÄLKÄNT PROBLEM** är att miljöprovningar och andra tillståndsprocesser drar ut på tiden. Karlis Neretnieks, tidigare rektor för Försvarshögskolan, pekar på att ännu tre år efter beslutet om att återupprätta Dalregementet i Falun så har arbetet med nybyggnation ännu inte kommit igång, bland annat på grund av segdragna miljöprovningar.

Något som kan tala för att försvarets byggen ändå kan gå snabbare än andra projekt är att man ofta håller hus inom befintliga försvarsanläggningar. Ett exempel är det nya pansarregementet P18 på Gotland som kommit på plats – innan Sverige gick med i Nato – hyggligt snabbt tack vare att försvaret sedan tidigare ägde marken. Ett annat gotländskt exempel är öns nya reserv- och beredskapshamn. Trafikverket har snabbtrett var en sådan anläggning skulle kunna ligga ifall Visby hamn av något skäl inte kan användas. Den nya hamnen föreslås bli Kappelshamn norr om Visby och väntas bli klar 2030. Även här ägdes marken av försvaret.

Alla de projekt som Natomedlemskapet för med sig innebär att samhället och totalförsvaret blir mer robust. Enligt Haval van Drumpt, Sverige- vd för telekomoperatören Tre, bidrar allianssamarbetet, genom effektivare omvärldsbevakning och bättre samverkan, till att det svenska telekomnätet blir starkare och mer motståndskraftigt mot cyberattacker.

Natoprojekten innebär också pengar in för konsulter, byggbolag, utrustningsleverantörer och andra och påverkar naturligtvis samhällsekonomin i stort på olika orter. Hur stora blir då dessa effekter? Det beror naturligtvis på. För att återigen ta Gotland som exempel beräknas pansarregementet ha kostat totalt 2,4 miljarder kronor fram till 2026. Den alternativa hamnen i Kappelshamn blir ett långt mindre bygge. Trafikverket beräknar prislappen till 185–280 miljoner. Även andra projekt väntas bli aktuella på ön, som att bygga ut den militära delen av Visby flygplats.

Vi kan alltså konstatera att det kommer att råda "Natokonjunktur" på flera platser i landet under de kommande åren. Att försöka uppskatta omfattningen nationellt är dock svårt. Ett sätt att se på det hela kan vara att jämföra med en tidigare epok, 1960-talet, då Sverige också hade eftersatta investeringsbehov i vägar, järnvägar och samhällsbyggnad. Enligt beräkningar av branschorganisationen Tågforetagen<sup>4</sup> ligger landets investeringar i transportinfrastruktur idag på 0,7 procent av BNP. Det är bara en tredjedel av 1960-talets nivåer och väsentligt lägre än OECD-genomsnittet. Mot den bakgrunden är det rimligt att anta att Sverige och Nato kommer att investera ytterligare flera tiotals miljarder under kommande år.

<sup>4</sup> <https://www.tagforetagen.se/2023/06/stronglagg-i-en-hogre-vaxel-for-konkurrenskraft-och-infrastruktur-strong/>



# 0,7%

Idag motsvarar investeringarna i transportinfrastruktur 0,7 procent av BNP. Den andelen väntas öka väsentligt framöver.



Intervju med: **Anna-Lena Öberg-Högsta, vd WSP Sverige**

## »Många kommuner är redan Nato-redo«

**WSP ÄR EN** av världens största konsultfirmor inom teknik och samhällsbyggnad. Dess vd för Sverige och Norden, Anna-Lena Öberg-Högsta, ser stora behov av att uppgradera vår infrastruktur – behov som blir än mer akuta i och med Natomedlemskapet.



”Vi har en eftersatt infrastruktur såsom vägar, järnvägar och energianläggningar redan idag och inom tio år kommer den vara så eftersatt att dess funktionalitet kommer att negativt påverka samhällskritiska funktioner. Problemen på Malmbanan är ett exempel som visar att Sverige inte enbart kan ha ett så stort fokus på nya projekt utan att vi också behöver renovera den existerande infrastrukturen. Det blir än viktigare i och med de behov som Nato för med sig.”

Hon konstaterar att Sverige på en del håll redan börjat ta höjd för de krav som Natomedlemskapet ställer. ”Jag har träffat flera landshövdingar som säger att många mindre kommuner som berörs redan är Nato-redo. De har prioriterat vilka investeringar de ska göra inom infrastruktur, logistik, skolor, sjukvård och boenden för att ta emot andra Natoländers militärer och annan personal.”

På andra håll är de investeringar som krävs större. ”Gotland är idag inte redo för att ta emot en flygbas för Nato om det skulle bli aktuellt, då deras infrastruktur och samhälle inte är utbyggt och rustat med boende, skolor och den sjukvård som skulle krävas.”

Anna-Lena Öberg-Högsta ser Norge som ett exempel på hur infrastrukturen i en Natonation efter hand tar form – landet blev medlem i Nato direkt efter andra världskriget. ”I Norge pratar man ofta om Natoperspektivet på samhällsbygget, som när det gäller alla deras flygplatser i Nordnorge – de hade sannolikt inte funnits där om det inte varit för Nato.”

I Sverige är alltså behoven stora, och här kan det vara en fördel att byggsektorn nu går in i en lugnare fas. ”Det byggs allt färre privatägda bostäder, liksom handelsfastigheter, men däremot tillkommer fler specialbyggnader såsom fängelser, nya tingsrätter, polishus och liknande.”

En stor utmaning Sverige har är bristen på ingenjörer, naturvetare och matematiker. Hittills har branschen löst detta genom utländsk arbetskraft. WSP-chefen

konstaterar att detta inte kan vara en universallösning, och särskilt inte för Natorelaterade projekt. ”För känsliga byggen ställer myndigheterna numera mycket höga säkerhetskrav, de senaste åren har säkerhetsklassningarna ökat med närmare 60 procent. Vi ser en trend hos stora beställare som Vattenfall, Svenska Kraftnät och även i viss mån Trafikverket, att de kräver säkerhetsklassade personer och därmed inom vissa objekt inte kan tillåta utländsk arbetskraft. Kompetensförsörjningsfrågan behöver hamna högre upp på dagordningen om Sverige ska lyckas rusta upp.”

En sorts projekt som kan bli aktuella är rörledningar för flygbränsle. Nato har sedan länge sådana system för att försörja militära flygbaser, hamnar och andra anläggningar. Anna-Lena Öberg-Högsta ser det som naturligt att sådana ledningar anläggs även här, om Försvarsmakten skulle ta sådana beslut. ”Sverige som nation är duktiga på att lägga ner viktig infrastruktur under mark, allt från högspänningsledningar och bredband till djupförvar av kärnavfall. Vi vet hur man går genom fast mark, lös mark och berg. Undermarksinstallationer är en svensk specialitet, så jag är säker på att det inte skulle vara några problem.”

# Vapensmedjan måste vässas

**M**EDAN Sverige efter det kalla krigets slut rustade ner det militära och civila försvaret till oigenkännlighet så kunde försvarsindustrin inte bara överleva, utan faktiskt vitaliseras. Företagen har kunnat överleva, och även växa, genom att satsa på teknisk utveckling och ökad export. Natomedlemskapet öppnar nu dörren för ytterligare affärer.

Sedan många år är den mesta försvarsmateriel som tillverkas i Sverige Nato-kompatibel. Ändå finns det vissa ramavtal och projekt som inte är tillgängliga för utomstående. ”Här kan medlemskapet ge industrin möjlighet att bli en del av samarbeten som är förbehållna för medlemsländer”, säger Lorenzo Scarazzato, forskare vid fredsforskningsinstitutet SIPRI. Han konstaterar att alla försvarsmaterieföretag, inklusive de svenska, just nu har mycket stora orderstockar och långa leveranstider men att medlemskapet kan skapa större förutsägbarhet om och när företag beslutar att investera i ny produktionskapacitet.

# »Natomedlemskapet öppnar nu dörren för ytterligare affärer.«

ÄVEN INNAN SVERIGE blev fullvärdig medlem i Nato hade branschen alltså fullt upp. Västvärldens alla försvarsmakter rustar upp och många länder har ett akut behov att ersätta material som har donerats till Ukraina. Av Sveriges 120 miljarder kronor stora försvarsbudget 2024 går cirka 50 miljarder till vapen och materiel av olika slag – väsentligt högre än Natos

krav som är att medlemsstaterna ska avsätta minst 20 procent av försvarsbudgeten till materiel.

En stor del av den summan har blivit orderingång i den svenska försvarsindustrin. Branschens dominant är förstås Saab, som för sin storlek har en unik bredd i form av stridsflyg, fartyg, armémateriel och elektroniska system.

En annan gigant är brittiska BAE Systems, världens sjätte största försvarskoncern som äger stridsfordonstillverkaren Hägglunds och vapenproducenten Bofors. Ytterligare ett storföretag är GKN Aerospace i Trollhättan, före detta Volvo Flygmotor – även detta brittiskägt.

»Av Sveriges 120 miljarder kronor stora försvarsbudget 2024 går cirka 50 miljarder till vapen och materiel av olika slag...»



Copyright Saab AB Foto: Per Kustvick

## Intervju med: Magdalena Bosson, vd Stockholms Hamnar

»Vi har god kapacitet för Natoskeppningar«

STOCKHOLMS HAMNAR FÖRBEREDER sig för att ge sitt bidrag till den logistiska apparat som krävs för Natos transporter av materiel av olika slag.

”Vi håller på att ringa in förväntningarna på oss så att vi på ett bra sätt kan tillmötesgå kraven. Ostkusthamnarna är de stora noderna i godsflödena till Finland och Baltikum. Vi ser fram emot att samplanera mer med Försvarsmakten och andra parter”, säger Magdalena Bosson, vd för Stockholms Hamnar som ägs av Stockholms stad.

Till skillnad från hamnarna i Göteborg, Luleå och på Gotland så är inga stora utbyggnadsprogram aktuella för Stockholms del, som redan idag har två stora hamnar i Kapellskär och Stockholm Norvik nära Nynäshamn. Den senare hamnen blev klar så sent som 2020. Stockholm Norvik byggdes för övrigt på mark som till stor del består av sprängsten från bergrumsbyggen under det kalla kriget.

”Vår kapacitet i kajer, terminaler och andra byggnader och markområden är i grunden god och vi har redan idag ett bra samarbete med såväl Marinen som med våra kollegor i Finland och de baltiska länderna. Det kan förstås behöva samtrimmas ytterligare så att vi gemensamt kan kroka arm och ta vår del av ansvaret för transporter till och från våra Natoallierade”, säger hon.

Stockholms Hamnar har fortlöpande kontakter med sina finländska kollegor för att ta del av deras erfarenheter. Magdalena Bosson konstaterar att hamnarna i Finland på ett tidigt stadium, redan innan den blåvita flaggan hissades i Bryssel i april 2023, började förbereda sig för Natomedlemskapet. Branschorganisationen för hamnarna där fick statligt stöd för att underlätta planering och andra förberedelser. ”De lade sig i selen och gick på träningsläger ganska långt före sitt inträde.”

När det gäller vägen framåt så är Trafikverket den myndighet som har sektoransvaret för transporter och logistik. ”Vi ser mycket fram emot att vara samtalspart och ta vår del av ansvaret för transporterna över land och hav tillsammans med Försvarsmakten, MSB och andra”, säger Magdalena Bosson.



»...vi har redan idag ett bra samarbete med såväl Marinen som med våra kollegor i Finland och de baltiska länderna.«

## Intervju med: Henrik Gustafsson, public affairs manager Scania

# »Vi är redan hemma i Nato«

NÄRA HÄLFTEN AV alla lastbilar och en betydande del av bussarna som rullar i Sverige kommer från Scania. "Våra fordon, deras ägare och förare har en avgörande roll i Sveriges totalförsvär och krisberedskap", säger Henrik Gustafsson, public affairs manager på Scania.

Han konstaterar att kriget i Ukraina visat hur viktiga lastbilstransporter är för att få grundläggande samhällsfunktioner att fungera – även i kris och i krig. Scania har valt att vara kvar i Ukraina och sålde rentav fler lastbilar i Ukraina 2023 än 2022. "Det måste Sverige ta med sig – alla landets åkerier och lastbilschaufförer har ett riktigt samhällsviktigt uppdrag tillsammans med alla serviceverkstäder för tunga fordon."

Scania har lång erfarenhet av leveranser till både det svenska försvaret och andra Natoländer. "Vår affärsrelation med det svenska försvaret har vi haft sedan 1908 – att ha bidragit till Sveriges säkerhet och trygghet så länge är något vi stolta över – och vi har runt 35 års erfarenhet att leverera försvarslastbilar till Natoländer som Norge, Danmark, Tyskland, Nederländerna och Frankrike."

Henrik Gustafsson säger att Natomedlemskapet "öppnar upp nya möjligheter" men tillägger att Scania sedan länge är vana vid Natos krav och alltså

redan levererar till en rad Natoländer. Dessutom säljer man motorer till bland andra BAE Hägglunds som används i Stridsfordon 90, med den internationella beteckningen Combat Vehicle 90 eller CV90, där kontrakt för leveranser av CV90 redan är tecknade med Natonationerna Tjeckien och Slovakien.

Sverige kommer att bli något av en logistikhubb för försvarsalliansens transporter och beredskap i norra Europa. Kan det svenska vägnätet klara Natos krav på robusthet, exempelvis broars bärighet?

"Vi på Scania är bekymrade över standarden på Sveriges vägnät", säger Henrik Gustafsson. "Närmast oss i Södertälje finns den sextio år gamla motorvägsbron i Södertälje som är en ytterst sårbar del i Sveriges transportinfrastruktur. Midsommarhelgen 2016 körde en lastbil in i broräcket på en av körbanorna och ena körfältet fick stängas av hela sommaren med stora trafikstörningar som följde. Vi stöder Södertälje kommuns förslag på en ny tunnel för E4/E20 vid Södertälje kanal. Runt om i landet finns, som alla vet, stora brister i vägunderhåll och bärighet. Väl underhållna vägar vinner Sverige på både i fredstid och om det värsta skulle inträffa."



FÖRSVARSDINDUSTRINS EXPANSION GJORDE Sverige till världens trettande största vapenexportör under åren 2018–2022, enligt SIPRI.

Bakom den ökade försäljningen till omvärlden – och till det svenska försvaret – finns även ett antal framgångsrika medelstora och mindre bolag. Branschorganet Säkerhets- och Försvarsföretagen har över 200 medlemsföretag, som för det mesta är helt okända för en bredare publik. Här finns Mildef, som levererar hårdvara till artillerisystemet Archer, och programvaruföretaget 4C Strategies. På senare år har allt fler företag etablerat sig som leverantörer av försvarsmateriel. 2018 hade 175 företag tillstånd från Inspektionen för Strategiska Produkter (ISP) att exportera krigsmateriel. Hösten 2023 hade antalet ökat till 370.

Natomedlemskapet öppnar sannolikt en del dörrar som tidigare har varit om inte stängda så åtminstone bara halvöppna. Enligt Viktor Wallström, kommunikationsdirektör på Saab, innebär medlemskapet att företaget "nu kommer att konkurrera på lika villkor på ett annat sätt". Han konstaterar att Saab redan tidigare hade starka band till Natoländer och dess produkter var Natokompatibla. Ändå gör Sveriges medlemskap skillnad. "Vi kommer att vara med på insidan och det öppnar dörrar till att delta i andra typer av upphandlingar och att komma in tidigare i exempelvis gemensamma utvecklingsprogram."<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Citerad i Tidningen Näringsliv, 27 februari 2024



»Försvarsindustrins expansion gjorde Sverige till världens trettande största vapenexportör under åren 2018–2022, enligt SIPRI.«

## Intervju med: Anna Rathsmann, generaldirektör Rymdstyrelsen

# »Vår rymdbas – en unik tillgång för Nato«

**NATO HAR STRATEGISKA** ambitioner inte bara på land, i luften, på och under havsytan utan också i rymden. Rymd är den femte och minsta så kallade domänen i försvarsalliansen. För Sverige, som nybliven medlem, är den inte oviktig.

Försvarsberedningen säger i sin säkerhetspolitiska rapport att vi som rymdnation har "unika förmågor som kan utgöra bidrag till alliansen". Framför allt handlar det om rymdbasen Esrange i Norrbotten. Med Esrange blir Sverige först på den europeiska kontinenten med förmåga att skjuta upp satelliter – den europeiska rymdorganisationen Arianespaces stora bas finns i Franska Guyana nära ekvatorn.

"Att skjuta upp från ekvatorn är nödvändigt för bland annat kommunikationssatelliter som behöver ha en geostationär bana, men ska du utföra jordobservationer så vill du ha polära banor med hög

banlutning. Esrange är utmärkt för det, och är dessutom förstas lättare att ta sig till än Franska Guyana", säger Anna Rathsmann, generaldirektör för Rymdstyrelsen.

Hon presenterade den svenska rymdsektorn vid Natos stora försvarsindustrikonferens som hölls vid Arlanda i november. Enligt Rymdstyrelsen är det troligt att Natomedlemskapet kommer att medföra ökade investeringar inom sektorn eftersom varje medlemsnation kan förväntas bidra med sina förmågor, och det internationella intresset för bland annat verksamheten på Esrange är stort.

"Sverige är verksamt inom hela satellitcykeln, vilket är unikt för ett mindre land. Det vill säga att vi kan konstruera, skjuta upp, ta emot och analysera data – och detta gäller både satellitplattform och nyttolaster. I Esrange har rymdbolaget SSC en markstation som ingår i ett nätverk över hela världen."

Kriget i Ukraina har visat på satellitteknikens betydelse. "Det här är det första kriget där man tydligt använder satellitdata från både militära och civila källor för observation och kommunikation. Till skillnad från till exempel flyget så har system i rymden dubbla användningsområden civilt-militärt (*dual use*)", säger hon.

På senare år har kommersiell rymdfart blivit allt vanligare, bland annat genom Elon Musks framgångsrika SpaceX-program. Men Anna Rathsmann betonar att sådana projekt är halvkommersiella. "Det finns alltid statlig finansiering i botten och stora statliga beställningar från till exempel NASA." Ett stort antal svenska företag har rymdrelaterad verksamhet. Några av de större är: statliga Swedish Space Corporation (SSC), Beyond Gravity (tidigare Saab Space), GKN (före detta Volvo Flygmotor), tyskägda OHB Sweden och Frontgrade Gaisler med amerikanska ägare.



**NÄR DET GÄLLER** artilleri, stridsfordon, pansarvärnsvapen och annan utrustning är det otvivelaktigt en fördel att Sverige tillhör Nato. För en del andra exportaffärer, som ansträngningarna att sälja JAS 39 Gripen till länder som Indien, Filippinerna och Malaysia, eller att få kompletteringsorder från Brasilien, har Natomedlemskapet sannolikt ganska liten betydelse.

Ett mindre känt inslag i försvarsindustrin är signal- och radarövervakningssystem för flyg och även fartyg. Saab har sålt fem plan av typen Global Eye till Förenade Arabemiraten och två till den svenska

Försvarsmakten. Enligt vissa uppgifter har Saab goda chanser att sälja plan till andra medlemsländer när Natos äldre radarövervakningsplan av typen AWACS tas ur drift 2035<sup>6</sup>. När det gäller marina system har Polen beställt två signalspaningsfartyg från Saab.

Alla dessa beställningar till försvarsindustrin får naturligtvis spridningseffekter även hos underleverantörer och andra branscher. Det finns emellertid inga bevis för att militär utrustning i sig gynnar den nationella ekonomin, till skillnad från investeringar i infrastruktur där det finns ett tydligt positivt samband<sup>7</sup>.



## GlobalEye AEW&C

5<sup>st</sup> sålda » Förenade Arabemiraten

2<sup>st</sup> sålda » Försvarsmakten

### Natoländer dominerar redan exporten

Större svenska exportorder av försvarsmateriel 2010–2023

Projekt	Ordervärde, milj. dollar	Köpare	Natoland
Gripen	4620	Brasilien	Nej
Stridsfordon CV90	2680	Tjeckien	Ja
Global Eye radarövervakningsplan	2520	Förenade Arabemiraten	Nej
Stridsfordon CV90	1780	Slovakien	Ja
Stridsfordon CV90	775	Nederländerna	Ja
Signalspaningsfartyg	655	Polen	Ja
Stridsledningssystem fartyg	536	Tyskland	Ja
Pansarfordon	428	Tyskland	Ja

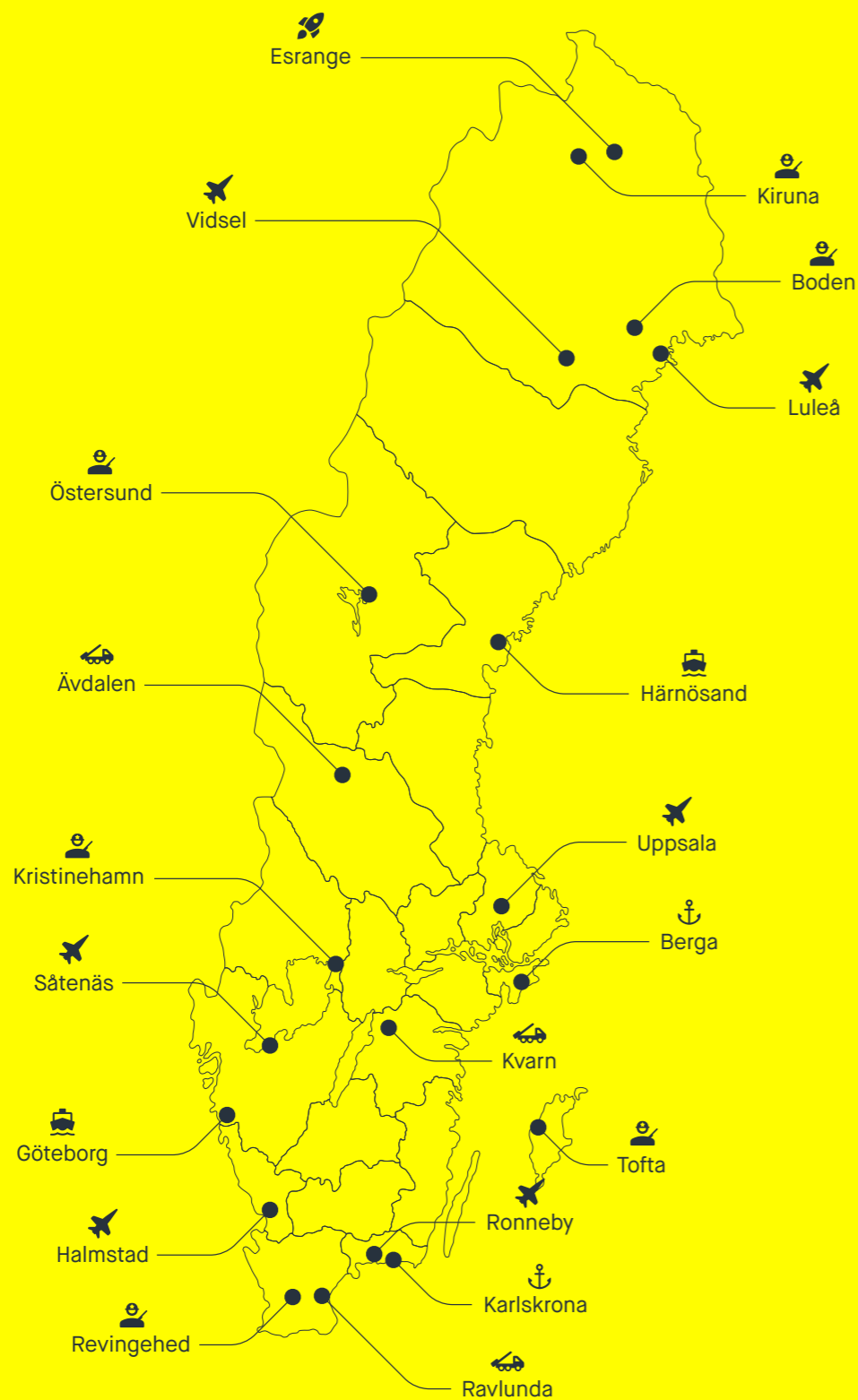
Källa: IISS, Military Balance

<sup>6</sup> Aviation Week 12 november 2023

<sup>7</sup> Se till exempel [https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research\\_reports/RR700/RR739-2/RAND\\_RRA739-2.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR700/RR739-2/RAND_RRA739-2.pdf)

# Natoekonomin och geografin

– platser där Natomedlemskapet förväntas leda till nya investeringar



-  Armé
-  Rymd
-  Flyg
-  Skjutfält
-  Marin
-  Hamn

Intervju med: Tina Vinnerborg, direktör Yara

## »Natogrannar kan försörja varandra«

**NATOMEDLEMSKAPET PÅVERKAR MÅNGA** svenska företag, medan det för andra fortfarande är nationell näringspolitik och nationella beredskapshänsyn som väger tyngst. Ett sådant bolag är den norskägda konstgödseltillverkaren Yara, som tidigare ingick i Norsk Hydro-koncernen.

Tina Vinnerborg, direktör för Yaras svenska verksamhet, säger att gödsel och annan växtnäring lagras i begränsad utsträckning. "Våra fabriker som tillverkar mineralgödsel är processindustrier som går dygnet runt, året runt, så tillförseln till landet är kontinuerlig. Vissa volymer kan bunkras upp på logistikterminalerna under kortare perioder, men det är dyrt och flödet ut till kunderna pågår därför i princip i samma takt som tillverkningen."

Växtnäring tillförs i jordbruket under en kort period, från slutet av mars till början av juni. Eventuella störningar kan därför få allvarliga konsekvenser beroende på tidpunkt. "Beroende på när en kris-situation uppstår kan svenskt lantbruk klara sig olika länge. Om något händer på våren kan man få fram en ny skörd som räcker till sommaren efter, medan till exempel en avspärrning på hösten resulterar i endast halv skörd sommaren efter", säger Tina Vinnerborg.

Hon ser det inte som särskilt realistiskt att bygga upp stora beredskapslager på grund av de höga kostnaderna. Men tack vare att det finns fabriker i grannländerna – även dessa Natomedlemmar – så bör försörjningen till det svenska jordbruket kunna klaras i ett krisläge. "Yara har två gödsel fabriker i Norge och två i Finland med mycket stor kapacitet. De exporterar redan merparten av den producerade volymen. Vi kan anta att dessa fabriker kan prioritera leveranser till andra Natomedlemmar i en situation med en eventuell avspärrning", säger hon.



»Beroende på när en krissituation uppstår kan svenskt lantbruk klara sig olika länge.«

# Fonden och DIANA

**DEBATTEN** om Natoländernas förmåga att möta Rysslands aggression hävdas ibland att alliansen inte tillräckligt utnyttjar sin ekonomiska styrka. I ett viktigt avseende är det helt fel. Nato satsar stort på att främja militära innovationsprogram och forskning & utveckling inom en mängd olika områden.

Försvarsalliansen har, genom sina stordriftsfördelar, helt andra möjligheter än enskilda länder att främja nydanande teknologier. Det kan få stor betydelse för innovation och näringslivsutveckling.

2021 lanserades innovationssamarbetet DIANA (Defense Innovation Accelerator for the North Atlantic)

för att stödja nya civila teknologier som kan få militära tillämpningar. 2023 omfattade DIANA-programmet ett 60-tal testcentra. I Danmark fanns till exempel fyra av dessa, för kvantfysik, nya material, nanoteknik, optik och laserteknik. DIANA kommer även att omfatta svenska testcentra och andra projekt.

Än viktigare är Natos nya innovationsfond. Den inrättades sommaren 2022 mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget. Överhuvudtaget har riskkapitalsatsningar i tidiga skeden (*venture capital*) på det militära området vuxit kraftigt på senare år. Enligt en rapport från McKinsey ökade de europeiska venture capital-investeringarna i försvarsteknologier från 4,2 miljarder dollar 2019 till 11 miljarder 2022<sup>8</sup>.

»Nato satsar stort på att främja militära innovationsprogram och forskning & utveckling inom en mängd olika områden.«

<sup>8</sup> The Future of European Defense and Security, February 2024

## Intervju med: Johan Mörnstam, vd E.ON Sverige

### »Elinvesteringar för Natoförband«

**E.ON ÄR DEN** största ägaren av landets regionala elnät och spelar en viktig roll i vår beredskap. Natomedlemskapet medför ökade förväntningar på energibolagen, säger Johan Mörnstam, vd E.ON Sverige.

”Vi är en väldigt viktig aktör för att kunna upprätthålla elförsörjningen lokalt, regionalt och nationellt – både i normalläge och vid kris och krig. Vi jobbar med vår egen elberedskap och även med andra parter, främst Svenska Kraftnät och Energimyndigheten. Konkret handlar det om samarbete för att driva elnäten som öar men också hur vi kan bidra till att starta om nätet vid en total blackout, så kallad dödnätsstart.”

”Nu senast har frågan om Natomedlemskapet kommit att bli en aktuell fråga, där vi behöver se vad vår del i världlandsstödet är. Jag tror att medlemskapet kommer att innebära ökade förväntningar på hur vi som energibolag ska bidra till att samhällets förmåga kan upprätthållas i händelse av krig.”



Johan Mörnstams bedömning är att Natorelaterade investeringar och etableringar av olika slag inom kort kommer att leda till nya projekt och uppdrag för de svenska energiföretagen. ”Vi tror till exempel att det kan komma ganska konkreta förväntningar på oss att snabbt etablera elinfrastruktur och stöd till Natoförband på svensk mark.”

Att säkra näten mot cyberangrepp är en viktig fråga för hela energisektorn. Finland möter en våg av framför allt överbelastningsattacker i och med att landet gick med i Nato. ”Vi har beredskap för det, men hittills har vi inte sett fler sådana attacker utöver det vi redan sett de senaste två åren.”

Inom E.ON-koncernen finns ett automatiskt informationsutbyte för det fall en attack sker på någon plats inom verksamheten. Som i alla beredskaps-sammanhang är det viktigt med förberedelser.

”Oavsett hur mycket vi skyddar oss så måste vi alla räkna med att kunna bli utsatta. På senare tid har vi därför ökat vårt fokus på att kunna hantera en incident när man väl blir utsatt.” Enligt Johan Mörnstam lär det också bli fler Natorelaterade övningar av det slaget för energibolagen framöver. ”Redan innan vi gick med i Nato var vi med i Natos cybersäkerhetsövningar, även inom E.ON Sverige. Det kommer säkert att bli ännu mer av sådant i och med medlemskapet”, säger han.

På lite längre sikt är den stora trenden ökad elektrifiering, något som enligt E.ON definitivt kan stärka beredskapen. ”Ett elektrifierat samhälle bidrar också till ett mer inhemskt producerat energisystem. I våra nät ser vi enorm efterfrågan på att installera både vind, sol och batterier.” En utmaning är dock behovet av mer baskraft, en annan är hur satsningar på att göra energinäten mer robusta ska finansieras.

I MARS 2023 beslöts att Natos innovationsfond ska ha sitt huvudkontor i Nederländerna. Satellitkontor kommer dock att finnas i andra medlemsländer. Fonden kommer att satsa på *deep tech*, det vill säga banbrytande och forskningsintensiv teknik och dess tillämpningar. Ett speciellt fokus kommer att ligga på teknologier som är avsedda både för kommersiella och försvarsrelaterade ändamål (*dual use*).

Fonden är på väg att bli en gigant på den europeiska riskkapitalmarknaden. En miljard euro ska satsas, direkt eller via andra riskkapitalfonder, i nystartade techföretag i Europa. Enligt en uppskattning motsvarar det så mycket som en sjättedel av alla investeringar i sådana europeiska bolag 2022.<sup>9</sup>

Med en 15-årig tidshorisont kommer fonden med all sannolikhet att prioritera själva teknikutvecklingen snarare än avkastningen och därmed vara en mycket attraktiv samarbetspartner för entreprenörer och investerare. Enligt technyhetssajten Breakit kommer fonden att söka inspiration hos den amerikanska underrättelsetjänsten CIA:s venturebolag In-Q-Tel, som grundades redan 1999 och som har gjort minst en svensk investering, i cybersäkerhetsföretaget Recorded Future. Natofonden kommer att ledas av

den tyske riskkapitalisten Klaus Hommels, som bland annat har gjort stora och framgångsrika investeringar i Spotify, Klarna och Skype.

Natos generalsekreterare Jens Stoltenberg har kallat fonden unik i sin långsiktighet och bredd: "Fonden kommer att bidra till att väcka liv i nya teknologier som har styrkan att transformera vår säkerhet i decennier framöver och på så vis stärka alliansens innovationsekosystem och säkerheten för våra 1 miljard medborgare."

Finland blev medlem i innovationsfonden i maj 2023, en månad efter inträdet i Nato. Den finländska innovationsmyndigheten Tesi gick in med 35 miljoner euro i fonden. För Sveriges del lär motsvarande belopp, i kraft av landets större storlek, bli uppemot tre kvarts miljard kronor. Finlands näringsminister Mika Lintilä framhöll i samband med inträdet att "fonden är en ny källa till tillväxtkapital för finländska uppstartsföretag som befinner sig i inledningsfasen och utvecklar omvälvande teknologi". Rimligen väntar en likartad vitamininjektion för finanssektorn och techföretagen i Sverige.

<sup>9</sup> Breakit, 26 mars 2023

## Natos innovationsfond

Grundad 2023      Kapital: 1 miljard euro

Huvudkontor i Nederländerna. Regionkontor i Storbritannien och Polen. Ordförande Klaus Hommels.

### Fokusområden:

AI	Bioteknik
Big data	Nya material
Kvantteknologi	Energi
Autonomi	Drivsystem och rymd

## Intervju med: Haval van Drumpt, vd Tre Sverige

# »Starkare telenät med Nato«

"**NATOMEDLEMSKAPET GÖR DET** svenska telekomnätet starkare och mer motståndskraftigt", säger Haval van Drumpt, Sverige-*vd* för telekomoperatören Tre.

"Vi kommer att kunna förbättra vår förmåga att försvara oss med hjälp av Nato. Vi får del av deras kunskap, kan dela omvärldsbevakning för tidig förvarning samt ha en större samverkan och dela information när det gäller hot mot Sverige."

Ukrainas förmåga att hålla igång telenätet under kriget illustrerar viktiga frågor även för svensk del. Haval van Drumpt pekar på vikten av förberedelser i fredstid, och att teleoperatörerna i Ukraina var snabba med att flytta kritisk utrustning undan krigszoner. Han anser att alla svenska operatörer bör flytta all central utrustning till berggrum under jord och se över möjligheter att kunna flytta servrar utomlands för att ha som backup.

Inom Tre anser man att det redan idag finns ett bra samarbete inom branschen. "Samarbetet mellan telekomoperatörerna inom Nationella telesamverkansgruppen (NTSG) fungerar mycket bra och har varit igång många år. Det mer organiserade samarbetet började med stormen Gudrun 2005. Det gäller att vi fortsätter och också identifierar vad som saknas."

En del bedömare befarar att risken för cyberangrepp kan öka i och med Natomedlemskapet.

"Kortsiktigt ser vi något fler angrepp på grund av att vi går med i Nato", säger van Drumpt. "Cyberangrepp används främst som ett destabiliseringsmedel som är relativt billigt att utföra och du kan sitta var som helst i världen när du attackerar, helt utan risk. Vi tror att det ökar i det korta perspektivet, men om vi ser på övriga Natoländer har de ingen förhöjd aktivitet. Vi tror att det på några års sikt även normaliseras i Sverige, men det får vi se."

Natos telekommunikation i norra Europa kommer sannolikt att till betydande del gå genom Sverige på grund av vårt geografiska läge. Haval van Drumpts bedömning är att det ska gå bra.

"I grund och botten så har vi en stark telekomsektor i Sverige med gedigna nät både när det gäller det fasta och det mobila." Företag och myndigheter i den svenska telekombranschen har under många år arbetat för att stärka nätet och öka säkerheten. "Nato kommer att ta det till nästa nivå, med ännu mer samarbete med fokus på redundans (reservkapacitet), driftsäkerhet och resiliens", säger han.





**Mot Europas bästa  
huvudstadsregion!**



