

# AEROGRAMMET

PERSONALINFORMATION FÖR FFV AEROTECH-GRUPPEN



Olle Göransson i brev till försvarsminister Roine Carlsson:

## - Nu måste vi få besked om RM8-underhållet

Som framgått av dagspressen har FFV-anstälde Olle Göransson i ett personligt brev till försvarsminister Roine Carlsson framfört sin oro inför förestående beslut i RM8-frågan.

Då brevet nu är registrerat som offentlig handling har Aerogrammet i samråd med Olle Göransson beslutat att publicera brevet då detta ger en rad klarlägganden i RM8-frågan.

Till Aerogrammet uppger Olle Göransson att brevet inte var avsett för publicering, men när delar av det återgetts i vissa tidningar så publicerar Aerogrammet hela brevet.

I brevet gör Olle Göransson en sammanfattning av argumenten i RM8-frågan.

- Brevet innehåller de synpunkter och argument som vi framfört vid olika uppvaktningar och när politiker besökt FFV Aerotech.



*Olle Göranssons brev till försvarsminister Roine Carlsson publiceras här i sin helhet.*

- Jag menar att vi måste få ett slut på den här affären. Vi kan inte vänta längre på besked. I Arboga går 400 människor och väntar på besked om de kommer att ha jobben kvar eller ej.

II Jag skriver detta brev till Dig för att återigen lufta något av den oro jag känner i den nu två år gamla RM8-frågan. Min oro hänför sig icke enbart till ca 400 anställda yrkesarbetare och tekniker vid FFV Aerotech i Arboga utan som "gammal" partivän och försvarspolitiker börjar jag mer och mer inse att den verkliga förloraren i detta spel kan bli flygvapnet vars flygtidsproduktion snart är i verklig fara och därmed utbildningen och beredskapen. Jag skulle därför vilja delge Dig några synpunkter och försöka reda ut några missförstånd som jag hört bland berörda i frågan.

### INGEN ÖVERKAPACITET

Låt mig börja med de påstådda behovet av att strukturera flygmotorindustrin. När det gäller resurser för underhåll av militära motorer finns det idag ingen överkapacitet. Sanningen är den att just i denna stund finns icke tillräcklig verkstadskapacitet för att klara flygvapnets underhållsbehov på RM8 1990 och 91. VFA har inte tillnärmelsevis de verkstadsresurser och den personal som krävs för att ta över denna underhållsvolym och FFV Aerotech har idag också vissa personalproblem, beroende på den utdragna upphandlingsprocessen. Verkstadsresurser som krävs för att ta det aktuella underhållsflödet har vi däremot. Att föra över motorunderhållet på RM8 till VFA ger ingen strukturering utan i stället förstörs en fungerande struktur.

En sådan åtgärd skulle dessutom delvis förstöra handlingsfriheten att på ett rationellt sätt kunna vidmakthålla flygvapnets materiel i låga försvarsnivåer i perspektivet. Man riskerar dessutom att konservera den tillverkande militära flygmotorindustrin på en ambitions- och kostnadsnivå som vårt parti redan 1983 (JAS-beslutet) inte ansåg att det här landet långsiktigt hade råd med.

När man talar om behovet av att strukturera flygmotorindustrin är det alltså inte fråga om en kapacitetsstrukturering på

underhållsområdet utan snarare en fråga om att ännu klarare reda ut roll- och arbetsfördelning mellan den tillverkande och underhållande industrin. Då kan man åstadkomma sådana samordnings- och samarbetsformer så att parterna accepterar och understödjer varandras roller.

### BÄSTA KÖP

Nästa fråga jag vill ventilera rör upphandlingsförordningen och tolkningen av dess andemening. Denna förordning syftar ju till att säkerställa att bästa köp göres. "Bästa köp" innehåller ju många värderingsparametrar där priset i den enskilda upphandlingen bara är en av många parametrar.

Om vi till en början med skall tala ekonomi så är ju följdskostnader för huvudprogrammet (och därmed statsverket) av olika alternativ minst lika intressanta att ta i beaktande som det enskilda priset i upphandlingen. Ett uppbrytande av nuvarande struktur med en överföring av RM8-underhållet till VFA skulle tvivelsutan lämna kvar en icke täckt kostnads massa samt personalavveckling/-omskolningskostnader i FFV Aerotech. På en treårsperiod representerar detta en kostnad av 250-350 MSEK. Den lägre siffran om avvecklingen/omskolningen av personal samt avvecklingen av fasta kostnader går mycket bra. När det gäller att i andra verksamheter få täckning från FMV för dessa kostnader är FFV Aerotech sak i det gällande huvudavtalet stark.

### OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER

Vidare skulle FMV också drabbas av omstruktureringkostnader som kan vara både flyttningskostnader och vissa investeringar i typbunden utrustning. Storleken på dessa kostnader är svåra att idag uttala sig om, men det kommer att bli klart märkbara kostnader. Det förtjänar att påpekas att av de investeringar på ca 500 MSEK, som FMV gjort i typbundna utrustningar i Arboga, är ca 80 % fastbyggt och icke flyttbart.



Situationen för RM6- och RM9-underhållet (35 Draken respektive SK60) vill jag också belysa. OM RM8-underhållet försvinner från FFV Aerotech sjunker underhållsverksamheten på tyngre motorer till en volym där en ekonomisk produktion icke kan åstadkommas. För att företaget skall kunna fortsätta med denna produktion krävs givetvis full kostnadstäckning jämte skälig vinst och detta kommer dessvärre att bli kostsamt underhållsarbete för FMV och FV. Det förtjänar att nämnas att FFV Aerotech är enda företaget i världen som underhåller RM9. Alternativet är att man flyttar även detta underhåll t ex till VFA (för att hålla det inom landet) och därmed introducerar nya avsevärda flytt- och investeringskostnader för FMV.

### **LEVERANSFÖRMÅGA**

Andra mycket viktiga parametrar som man enligt upphandlingsförordningen har att ta hänsyn till är trovärdighet vad gäller leveransförmåga och kvalitet. (Icke innehållen kvalitet och leveransförmåga är ju i förlängningen också en kostnad för kunden.)

När det gäller kvalitet tror jag vi kan vara överens om att båda företagen har goda förutsättningar att leva upp till ställda krav.

Trovärdighet vad gäller leveransförmåga omedelbart eller kort tid efter en beställning har endast FFV Aerotech. Det medger både FMV och VFA när man ställer dom mot väggen (om än motvilligt).

För att föra över RM8-underhållet till VFA krävs en övergångstid på minst ett år, sannolikt närmare två. Under denna tid ställs krav på en omfattande produktion vid FFV Aerotech i en situation där personalen vet att jobbet skall gå ifrån dem. Givetvis har företaget i denna situation ingen möjlighet att styra vilka personalkategorier som väljer att sluta resp stanna kvar och följden kommer givetvis att bli en kostsam och orationell underhållsproduktion på RM8.

Man hamnar alltså i en situation, där man under åren 1990-91 i RM8 livscykel, har det högsta underhållsvolymskravet och samtidigt den lägsta verkstadskapaciteten för att göra detta underhåll. FV kommer att få vidkännas mycket kraftiga störningar i sin flygtidsproduktion och därmed i sin krigsförbandsproduktion och beredskap. Detta, käre partibroder, är konsekvenser som en socialdemokratisk regering med en seriös och långsiktig försvarspolitik knappast kan ta ansvar för enligt min mening. Att man dessutom riskerar samma typ av konsekvenser för J35 Draken och SK 60 förbättrar ju inte situationen.

### **NEGATIVA KONSEKVENSER**

De negativa konsekvenserna för 37-systemet förvärras ytterligare av det faktum att CFV gett order om ett ökat flygtidsuttag på detta flygsystem med nästa 20 % över en treårsperiod.

En sak som jag tycker man inte bör negligera vid leverantörsbedömningar, är den grad av insyn i leverantörsföretaget, som jag som kund kan erhålla. Det är därvid ställt utom allt tvivel att FMV har helt andra insynsmöjligheter i statsägda FFV än vad man har i privatägda Volvo.

Partivän, beroende på vilket beslut Du och regeringen fattar riskerar Du att behöva stå till svars (ex.vis inför KU) för två alternativa saker. I det ena fallet kan Du tvingas försvara att lägga en beställning på den leverantör som har det högsta priset på den enskilda beställningen. Ett alternativ som från både totalekonomisk synpunkt och tillgänglighetssynpunkt (leveranstrovärdighet) är lätt att försvara. I det andra alternativet kan Du tvingas försvara att Du introducerat merkostnader på kanske 500 MSEK samtidigt som Du sänkt tillgängligheten på FV flygsystem (och därmed krigsförbandsproduktionen och beredskapen).

Jag tycker valet är enkelt.

Din vän och partibroder



**Olle Göransson**

(

(

(

(