

IKU-nytt

År 1982 gav sektorn till slut en vinst på 58 Mkr. Resultatet är gott. Om det inte påverkats av högre räntor än beräknat och extra avskrivningar så hade det blivit ännu bättre.

Avkastningsgraden blev 21 % mot budgetens 18,4. Faktureringen överskred budgetens 851 Mkr med 57 Mkr.

Vid IKU-mötet den 22 februari på CVA diskuterades det prelimära bokslutet, som efter justering blev offentligt den 4 mars. Kostnadsräntorna blev 8 Mkr högre än budgetens 46 Mkr.

Nedskrivning för förlustrisker och andra nedskrivningar bl a som en följd av revisionskrav medförde dock ett något lägre resultat.

Väldigt gott

Resultatet har medgett en konsolidering (ung. reservuppbyggnad) inför kärvare tider, varför det, som **Tommy Johansson** sa, kan sägas att fjolårets resultat för sektorn blev väldigt gott.

Bara 4 timmar

varade detta rekordkorta IKU-möte. SF/CVA representerades för första gången av **Bo Reinholdsson**. För SF/CVÖ deltog **Torsten Salomonsson** denna gång. I övrigt var deltagarna de ordinarie.

Spänn bågen

Budgeten 1983 gicks också igenom grundligt. Bland annat diskuterades betydelsen av att större delen av avdelning "Elektronik" utgått ur organisationen. Budgeten omarbetas med hänsyn till detta och att robotverksamhe-

ten har tillkommit. Prisförhandlingen med FMV är också klar och resulterade i en prutning av prisnivån med cirka 2 % eller 16 Mkr.

Dessa ändringar genomförs utan omarbetning av alla detaljsiffror. Förändringarna innebär att resultatet för sektorn minskar från 80 till 56 Mkr för 1983.

Tommy Johansson: – Även för att nå detta nya mål måste vi spänna bågen lite hårdare än tidigare, öka de produktiva timmarna och minska omkostnaderna.

Respektive avdelning får välja handlingsalternativ. Att öka antalet produktiva timmar ger bäst resultat.

Aktuella problem diskuterades på grund av att FMV nyligen plötsligt infört restriktioner i sina normala beställningar.

HKP-uh

Sven-Åke Överström, SF/CVM, tog upp frågan om hur köpet av Ostermans Aero AB (OAAB) påverkar vårt helikopterunderhåll.

FFV-U och OAAB verkar tills vidare i intern konkurrens om hkp-uh. GD har i brev till FMV gjort detta klart.

På lång sikt bör det bli någon form av strukturrationalisering. En arbetsgrupp med representanter för U och OAAB kartlägger framtida arbetsfördelning.

Inom motorområdet pågår samarbetet redan nu: diskussioner om samverkan på reservdelsområdet förs med FMV. När det gäller apparatunderhållet har visst samarbete också inletts i gemensamma offerter.

Problemet är att helikoptermarknaden i Sverige inte utvecklats så snabbt

som man räknat med: det finns för stora underhållsresurser på en krympande marknad.

En osäker faktor är också hur det skall bli med försvarets nya helikoptrar. Detta ger anledning att bevaka händelseutvecklingen.

I sammanhanget informerades om och diskuterades även andra underhållsaffärer.

Strategisk planering

Bengt Nilsson presenterade direktiven för LSP, strategiska långsiktplaneringen. Syftet med LSP är att göra en seriös granskning och genomgång av alla affärsområden, klargöra vart vi vill komma och hur detta skall ske. Lönsamhet måste därvid vara en ledskärna.

Erik Werner FCTF/CVA återkom bl a till sin käpphäst om att han inte riktigt tror på att försvarets planer skulle ge så kraftig nedgång i underhållet som det sägs i dessa sammanhang.

I en omfattande och intressant diskussion om strategiska planer hävdades bl a att FMV bara är i början av sin omfattande nedtrappning, vilket starkt kan påverka sektorns utveckling. LSP 83 skall vara klar under juni månad.

Tommy Johansson sammanfattade: – Avsikten här är att IKU-ledamöterna skall fundera vidare på detta och att avdelningscheferna själva måste engagera sig mer än tidigare i strategiplaneringen.

Nya organisationen

Arnold Junflo orienterade om tidsplan för den pågående förändringen i organisationen. **Tommy Johansson** framhöll vikten av att jobba snabbt med detta, och att vi måste vara beredda på att ändra i organisationen där det behövs allteftersom erfarenheterna växer.

Utformningen av Division Service är en speciellt besvärlig uppgift. Andemeningen är att "köpa-sälja"-principen skall vara genomförd så att varje division med underenheter kan beräkna, anpassa och påverka sina kostnader i

samspel med servicedivisionen.

Erik Werner efterlyste utbildning i hur "köpa-sälja" skall tillämpas. Det planeras sådan information.

Staberna först

Det är viktigt att stabsheterna kommer igång snabbt. Detaljerat handlingsprogram håller på att utformas. Vakanser utannonseras vecka 310. Vecka 312 skall grovstrukturen vara klar och de flesta chefsposterna vara förhandlade om och tillsatta.

Mellan veckorna 313 och 320 sker detaljstrukturering av organisationen. Då bestäms benämningar, beteckningar, verksamhets-, ansvars- och befogenhetsområden. Även regler, riktlinjer, ramar och mål.

"Köpa-sälja-avtal"

Interna "avtal" mellan köpare (division, sektion) och säljare (Service) upprättas. Därigenom skapas klara gränser mellan egna resurser och köpta tjänster, t ex lokalhyra, telefonservice, resetjänst, lokalvård, transportservice etc. Man köper det som blir billigast och bäst för den egna verksamheten, alltså.

Från nyår 1984 skall den nya organisationen vara genomförd. Under året görs erforderliga finjusteringar så att det hela går gnisselfritt och ger fullständig nytta och vinst från 1985.

Gränsområden

mellan FFV-U och FFV EL AB håller på att redas ut. Flera tvåpersoners arbetsgrupper – en från vardera företaget – arbetar nu för att t ex ta fram förslag till arbetsfördelning.

Det påpekades vikten av att kunden FMV inte kommer i kläm under tiden.

Ytbeläggning

Ingemar Vilnersson FCTF/CVM begärde information om gränsdragningen mellan CIPROs enhet YTTEC och FFV-U när det gäller ytbeläggningsaffärerna.

I vissa fall kräver en maskinbearbetning ytbehandling, i så fall skall FFV-U svara för offerterna om maskinbearbetningen dominerar.

I rådande konjunktur tar det flera år att få tillräckligt stor volym på dessa jobb, varför speciella priser skall tillämpas under introduktionsskedet.

Principavtal

Regeringens brev till FMV om ersättning av huvudverkstadsavtalet med

långsiktiga principavtal gicks igenom. I brevet utsågs klart "att det är väsentligt att den kompetens och de resurser som har byggts upp inom landet för ett rationellt underhåll tas tillvara och utnyttjas." Därigenom skall nya resurser inte få byggas upp och konkurrera med dem som vi har.

En plan för hur huvudverkstadsavtalet bör avvecklas skall redovisas till regeringen senast den 1 november 83 så att det blir klart till nyår 84.

Nästa IKU-möte

blir den 20 maj, då bl a budgeten och LSPn skall behandlas.



Nytt spedititionsavtal:

Snabbare-billigare

Sektorn tecknar i dagarna ett spedititionsavtal med ASG. Det ger oss snabbare och bättre service och – lägre priser.

Detta avtal har kommit till efter noggrann marknadsundersökning och samråd med sektor Försvarsmateriel och FFV Elektronik AB. Det är särskilt viktigt för AVIOCOMPs marknadsföring i Europa. Snabb expedition av underhållsobjekt är en nödvändighet för flygbolagen. Och när vi nu har tillförsäkrat oss detta så underlättas marknadsföringen.

Avsikten är att gå vidare med ett koncernavtal som förhoppningsvis skall ge oss ännu bättre villkor. Diskussioner pågår mellan oss och Inköpsamordning på HK. Ett generellt avtal ger också möjligheter för koncernens olika enheter att utnyttja samlastningstrafik i vissa fall.

Detta kan sänka kostnaderna ytterligare.

Ragnar Stolt, 8260

Vad gör U för TP 84?

I en artikel i Dagens Industri den 7 mars omtalar Swedairs VD att man vill ta över underhållet av flygvapnets åtta Herculesplan, Tp 84. Och att man har fått förfrågan från Saudi Arabien om underhåll på 80 (!) sådana plan.

Samtidigt sägs att FFV har överkapacitet och att man inlett diskussioner med bl a U om medverkan.

En annan intressant upplysning ges: regeringen avser lägga en proposition

den 10 mars, vari det rekommenderas att pröva om Hercules-underhållet skulle kunna göras i Sverige i stället för – som nu – i England.

Vad har FFV-U gjort för att få detta underhåll själv?

Sven Englund

SVAR:

I FFV remissvar till regeringen på betänkandet från 1980 års underhållsutredning (U 80) hänvisade vi till att LIN valt att lägga apparatunderhållet på F 28 till FFV. Vi ansåg det vara lika angeläget att flygvapnets transportorganisation kan behållas intakt under beredskap genom att underhåll av Tp 84 sker inom landet.

Vi meddelade också att vi ville återkomma med konkreta förslag för detta underhåll. Förberedelser härför pågår just nu.

Den proposition som nämns i insändaren beräknas komma den 25 mars.

Bengt Nilsson

Miljonorder på gummi

Bränsle- och hydraulslangar i flygplan 32, 35 och SK 60 skall bytas på grund av åldring.

FFV-U har i konkurrens erhållit beställning på tillverkning av slangsatser för dessa flygplan. Ordersumman är på drygt 18 Mkr.

Jobbet har börjat och fortgår flera år. Detta ger arbete på tekniska sidan och i filarverkstaden inom 7000.

Eftersom 35-or finns i Danmark och Finland, och Saab 105 Ö (≈ SK 60) i Österrike, pågår offertarbete för dessa marknader också. ■

Nygammalt plan

Det gamla sjöflygplanet DO-24 från 1937 skall moderniseras. Dornier i Tyskland tillverkade 200 exemplar, varav några flög ännu på 70-talet (!) i spanska sjöräddningstjänsten. Ett av de exemplaren skall få en modern vinge, prop-jet-motorer och flygas vid Le Bourget nu i maj-juni.

Intressant att man kan tänka sig fortsatt marknad för denna gamla arbetshäst, som startar på 300 meter även i hög sjö. Den nygamla modellen skall även få landställ, och därmed bli ett s.k. amfibieplan.