



Tommy Johansson:

En sektor i förändring

Ännu ett år har gått. Ett år då U-sektorn haft stora problem. Scenen har snabbt förändrats. Från att ha varit FFVs jämnt tickande maskin under försiktig expansion har vi blivit koncernens problembarn, enda enheten som visar förlust både 1983 och 1984.

Lönsamhet – det har jag sagt många gånger – är en definitiv förutsättning för överlevnad, för påverkansmöjligheter och därmed vårt eget arbete och arbetsglädje.

Sektorn klarar inte att under 1983 och 1984 betala ränta på lånat statskapital utan hjälp.

Totalt måste resultatet kommande år förbättras med minst 30 - 40 Mkr/år för att ge en rimlig ränta på investerat kapital.

Att vi hamnat i den här situationen beror inte enbart på FMVs snabba och plötsliga avbeställningar förra året. Vi har själva bidragit till den genom att inte i tid anpassa organisationens tänkande och attityd till de förändringar som vi visste skulle komma.

Gasa och bromsa

Från ledningens sida har vi försökt hitta en väg mellan "gasa och bromsa".

Bromsa har inneburit att vi var tvungna att varsla 550 man. En mycket allvarlig och smärtsam åtgärd som helt naturligt upprörde sinnena hos oss alla. Samtidigt lovade vi från ledningens sida att vi inom de ramar och möjligheter som stod till buds skulle göra insatser för att minska antalet varslade. Detta skulle ske inom de affärsområden där sektorn verkar under sedvanliga krav på resultat.

Budgeten för 1984 visar i reella siffror vad detta innebär.

Sektorns egna utvecklingsprogram fördubblades upp till ca 25 Mkr. Beslutsunderlaget för denna satsning arbetas nu fram.

Investeringar i maskiner och anläggningar ökade till 50 Mkr. Även här fortsätter givetvis granskning av de föreslagna projekten ur alla aspekter.

FFV går in med pensionsförstärkning till de personer som väljer årlig ersättning för att underlätta övergången.

Till allt detta kommer rena marknadsföringskostnader både i Sverige och utomlands.

Sammantaget innebär detta ökade utgifter för företaget på mer än 100 Mkr under de närmaste åren för att få sektorn lönsam igen.

Omställningsgrupperna har under tiden arbetat aktivt för att lösa personalproblemen med de åtgärder som står till buds. Allt från pensioneringar till omplaceringar och utlåningar.

Resultatet av detta "gasande och bromsande" betraktar jag som mycket positivt. Antalet varslade har minskat från 550 till drygt 40 personer. Situationen är fortfarande mycket besvärande för dessa människor och arbetet fortsätter för att försöka lösa även den del som återstår. I bästa fall kan vi ta tillbaka de personliga uppsägningarna, medan anställningsstoppet och det kollektiva varslat ligger fast.

Framtidstro

Oron i företaget har inneburit att vi förlorat personal inom vissa områden. Vi har därför nyligen startat en rekry-

tering av ungefär 30 man främst på division Avionik. Till detta kommer de elevingenjörer som rekryteras. Allt detta är ett tecken på den framtidstro vi känner.

Vad händer på sikt med vår marknad? Den frågan håller vi nu på och studerar. Produkt för produkt och område för område. Syftet är att inför höstens budgetarbete ha ett bättre underlag för hur verksamheten ska bedrivas i framtiden. Några saker verkar dock helt klara. Vi kommer att få ökad konkurrens från försvarets egna verkstäder vad gäller verkställande underhåll.


Vår höga kostnadsnivå kommer att vara ett allvarligt bekymmer för oss både på den militära och civila marknaden.

Rätt från början

För att möta detta måste effektiviteten, kostnaderna och inte minst kvaliteten studeras ordentligt under arbetet med den strategiska långsiktplanen. Vi måste göra rätt sak och det redan första gången.

Vi måste också på ett annat sätt än förut sköta våra relationer till den största kunden, försvaret.

Allt detta innebär enligt min uppfattning att förändringarna kommer att fortsätta. **Vi måste, som alla andra företag, anpassa oss till marknad och kunder.**

Nya tjänster kommer och andra försvinner. I ett tjänsteföretag som vårt kan vi sällan producera för hyllan, 

IKU-mötet

Extra IKU-möte:

KRAVEN FÖR VÅR FRAMTID

- Sektorn har ett förräntningskrav på 12 %.
- FMV kräver att vi minskar resurserna – sänker kostnaderna.
- Vi måste anpassa prisnivån till marknaden.

Dessa övergripande krav är den strategiska LSPn i ett nötskal.

IKU-mötet behandlade även anslagsframställningen (lånebegäran) för byggen och maskiner samt personalläget.

Det extra IKU-mötet hade framförallt sammankallats för att behandla den strategiska långsiktplanen (LSPn), vilken föredrogs av Rolf Forsell. Han påvisade hur vi har ett djupt lönsamhetsgap från början av 1983 till slutet av 1984.

Exempel på planerade åtgärder; som diskuterades:

- Anpassning av resurserna
- Rationalisering av kapital
- Köpa-sälja tillämpas fullt ut
- Marknadsplaner
- Ökad marknadsföring till armén och marinen
- "Kunden i centrum"-filosofin tillämpas
- Samordnad marknadsföring (divisioner/avdelningar springer om varandra, kunderna klagar)
- Många nya affärs- och marknadsområden genomlyses
- Chefer utvecklas genom "resultatutbildning" (= det ska löna sig)
- EKV – det förbättrade ekonomisystemet
- Bättre grepp på utvecklingsprojekt

Område för område

där fortsatt anpassning erfordras, gicks igenom; Tillverkning, Motor, Flygplan, Verkstad, Service, Basmaterielverkstad,

Apparatverkstäder och Robot. Hårdvaruproduktionen är ett framtida bekymmer, medan mjukvarujobben kan ge en uppgång.

Affärsidén

föreslås vara att FFV-U är ett service- och tjänsteföretag, vars kärnaffärer är:

- verkstadsunderhåll speciellt av militära och civila flygkomponenter samt av armé- och marinmateriel.
- tekniskt underhållsstöd för verkstadsunderhållet.
- teknisk konsultverksamhet speciellt inom flygunderhåll samt för armé- och marinmateriel inklusive elkraft och fordon.

Få men mycket lönsamma varor och systemleveranser i anslutning till kärnverksamheten (flyg).

Marknaden är, när det gäller

- militärt underhåll, i huvudsak Sverige
- civilt flygunderhåll, Sverige och export
- varor och systemleveranser, Sverige och export.

Mer vidare – information

Facken framförde bl a kravet att få bli så väl insatta i vad detta betyder att medlemmarna kan informeras; det börjar brista i vidareinformationen, men-

de man.

Detaljfrågor kring LSPn diskuteras ingående, liksom den förändring i sektorns affärsidé och strategi som detta innebär. Det finns varierande tolkningar av hur strategin ska tillämpas; ju längre ned i organisationen ju vidare tolkas tillämpningarna – man jobbar mer mot varuproduktion än som avsetts.

Hårdvaru- marknaden

penetrerades, där det konstaterades att den militära flygmarknaden är sakta sjunkande och kräver tekniska konsultresurser.

Civila flygmarknaden kan behöva mer underhåll på motorer och apparater. Även där behövs teknisk konsultkompetens.

Mjukvaru- marknaden

på den militära sidan kan tänkas öka något, liksom – relativt – på civilflygets område.

Tidsplanen

för LSPn är nu närmast att varje division den 6 - 16 augusti redovisar sina strategiska planer för sektorchefen, varpå dessa sammanfattas den 17 augusti.

Staberna ställer samman sektorge-

mensam LSP 20 - 23 augusti.

Den 24 sänds detta material ut till internstyrelsens ledamöter, som tar ställning den 30 augusti. Och den 1 september ska det hela vara klart för beslut i koncernstyrelsen.

Tommy Johanssons informationer och kommentarer under IKU återfinns huvudsakligen i separat publicerad ledare.

Lånebegäran

För 1985/86 föreslås en s k anslagsframställning gälla 44,9 Mkr, för 86/87 35 Mkr, 30,5 Mkr för 87/88 och 36 för 88/89. Det gäller alltså behov av lån för nyinvesteringar, följdinvesteringar och reinvesteringar. För det närmaste året 5 Mkr, respektive 14,9 och 25 Mkr.

De 5 Mkr gäller ombyggnader för AvioComp i Malmslätt. Den största delen avser maskininvesteringar (reinvesteringar) på 25 Mkr. Hans-Olov Jacobsson påpekade att detta är ett önskemål om den totala ramen. En vi-

dare bearbetning av behoven kan komma att förskjuta användningen av dessa lånemedel.

Personalläget

gicks igenom av Åke Gustafsson (SP50). Sektorn hade den 1 juni 3.014 anställda varav 1.793 L- och 1.221 R-tjänstemän. Dessa är fördelade på orterna enligt följande:

CVA (inklusive Risinge och Stockholm) 1.760, 1.064 L och 696 R.

CVM 1.024, 567 L och 457 R.

CVÖ 229, 162 L och 67 R.

Övertalighetsläget är 47 personer den 1/6, varav 21 L och 26 R, ungefär lika fördelade mellan CVA och CVM.

Genom omställningsgruppernas idoga arbete återstår nu vid CVA endast 11 uppsagda R-tjänstemän, men varsel gäller för ytterligare 12 tjänster, 7 L och 5 R.

Vid CVM ligger varslat kvar för 18 tjänster, 14 L och 4 R, men ingen har ännu sagts upp där.

På SF/CVA begäran att uppsägning-

en för de 11 R-tjänstemännen skulle återtas fick omställningsgruppen i uppdrag att göra en särskild ansträngning för att om möjligt åstadkomma en sådan god semesternyhet. ☆

SF/CVA anmärkte ånyo på det psykologiskt svåra förhållandet att flera av de uppsagda också beordrats att arbeta övertid.

– Syftet med övertiden är ju att sälja mera för att få en bättre situation, framhöll Tommy Johansson.

Uppsägningarna vid CVA återtog i onsdags, men varslen kvarstår

☆ P.S. – Det gick vägen! Se U-Aktuellt nr 12, som anslogs den 27/6. Där framgår även nyheten om två kontrakt på CT7-underhåll.

En sektor i förändring ...

utan produkten ska konsumeras snabbt. Därför blir förändringarna snabba och vi måste och ska hänga med för att överleva.

Resultatet för 1984 har stor betydelse för sektorns framtid. Vi måste lyckas bryta den nedåtgående resultatkurvan för att ge oss själva och omvärlden ett bevis på vår ambition och handlingsförmåga.

Men nu för den närmaste månaden, trevlig semester, och må solen lysa!

Rädda historisk materiel

Allteftersom gammal flygmateriel blir skrotfärdig tar rutinen över, och materielen försvinner, kanske säljs via FFV Överskott. Men hur bevakas att något eller några exemplar bevaras för framtida forskning i våra museer?

Chefen för flygvapnet har skrivit till alla berörda instanser – inklusive FFV Underhåll – om att förse Flygvapenmuseum på Malmen med utgången flygmateriel, underhållsutrustningar, föreskrifter, böcker, handlingar etc.

Arkivrensningar företas ju också ibland, då får väl Krigsarkivet sin del, men hur går det med historiskt oersättlig materiel? En del går nog direkt i skrotlådorna.

Det borde finnas någon rutin om att alla ska hjälpa till med detta, och ta initiativ till att äldre materiel och underlag bevaras, särskilt för Flygvapenmuseum. Vem har ansvaret för detta i sektorn? Finns föreskrifter?

Sven-Gunnar Persson, AF27

Mer om Malmen

I U-Aktuellt nr 10 förekom en intressant artikel "Därför Malmen". Det finns dock ytterligare en historisk förklaring till namnet Malmen.

"Malmen" kallades det ytterområde som förr fanns till varje by eller stad. Större städer kunde ha flera malmar t ex i norr och söder. På malmen fick de fattigaste och av samhället föraktade människor bo i sina malmstugor, därför att de inte ansågs värdiga nog att tas upp i och få leva i bygemenskapen.

På malmen fick vanligen också bysmeden sin arbetsplats med sin för dåtidens trä- och halmbebyggelse så farli-

Svar:

Rutiner som direkt tjänar insändarens syfte finns inte. Vem skulle betala det?

För hårdvara finns bestämmelser för tillvaratagande och kassation, men inte för mjukvara; den faller under arkivbestämmelserna.

Tommy Martinsson, SC60

ga eld. Många stadsdels-, gatu- och ortsnamn påminner ännu om denna gammaldags "förortsslum" i fattig-Sverige.

Hälsningar
Mona Karlsson
sjukgymnast CVM

"Du glömde oss"

Det där med Malmen som behandlades i förra numret fick kritik: "Du glömde Konstföreningen Malmen" skrev Holger Gustafsson.

Nog så viktigt påpekande, att kulturen frodas på Malmen. Föreningen motsvaras av "Färgtrollet" på CVA.



**Vi önskar alla FFV-Uare
en skön och avkopplande semester!**

Allt kan hända i trafiken VAR BEREDD PÅ DET!



Det händer alltför många olyckor på den gamla vanliga vägen till och från jobbet.

Varje år skadas ca 15.000 människor på väg till eller från jobbet.

Vi yrkesförare med vår erfarenhet vet att man ska aldrig bli förvånad i trafiken. Allt kan inträffa! Det gäller att ha fantasi och vara förutseende.

De flesta olyckorna händer på morgonen, vilket pekar på att stress och jäkt kan vara anledningen. Jämfört med olycksfall i arbetet visar det sig att färdolycksfallen medför i genomsnitt 50% längre sjukskrivning.

Vi måste alla hjälpas åt att minska färdolycksfallen!



NTF:s Yrkesförarråd

apropå

*Några risgryn under armarna håller
fukten borta.*

(Blandaren)

— Jag medger att jag
letar efter en äkta man.
— Det gör jag också.
— Men du har väl en
redan?
— Det är ju honom
jag letar efter.

*Det går väl bra att tala med mat i mun-
nen, så länge som den inte svarar.*

(Blandaren)