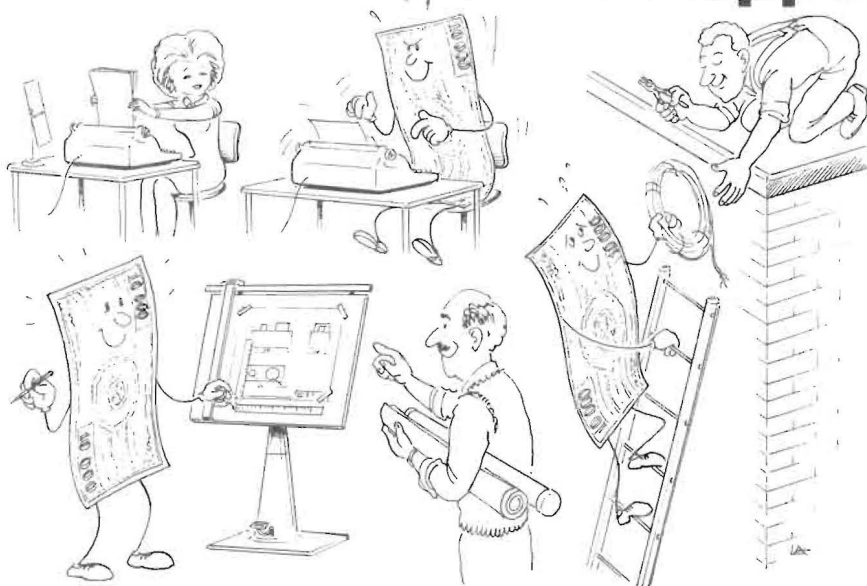


Angår dej och mej och dej och dej:

Hålla lönsamheten uppe



Även kapitalet ska ha "lön". Håll nere det arbetande kapitalet – och därmed ränteutgifterna – så tjänar vi pengar själva. . . Om detta handlar denna artikel, som illustrerats av Lennart Askerlöf.

Alla vet vi vad pengar betyder om vi till exempel vill skaffa oss möbler, lägenhet, villa, fritidsstuga, bil, MC, video eller teve. Nästan alla måste låna kapital för de dyrare köpen, och betala vad det kostar att låna – ränta och amorteringar.

FFV har samma behov, inte bara för lokaler och utrustningar utan även för att bedriva verksamheten.

Det angår alla oss anställda att förstå detta. I eget intresse måste vi bevaka att lönsamheten hålls uppe. Den är vår egen främsta trygghetsfaktor.

Hans Peterson, Ekonomiservice vid CVM, skriver här om det arbetande kapitalet i FFV-U, och vad du och jag bör göra åt det.

Även ett företag som FFV Underhåll behöver olika slags tillgångar för att fungera. De som man har framgår av balansräkningen. För FFV-U ser den ut så här i sammandrag. (Siffrorna motsvarar ungefär utfallet för period 9):

- Kundfordringar, d v s fakturerade men ej betalda räkningar till kund 101.7 Mkr
- Förråd, produkter i arbete (PIA) och lager 304.4 Mkr
- Maskiner och utrustning 62.7 Mkr
- Mark, byggnader och byggnadsinventarier 232.0 Mkr

- Diverse övrigt 55.0 Mkr
- Totala tillgångar 755.8 Mkr

Inte gratis

De här tillgångarna har vi inte fått gratis. De måste finansieras. Vi har skulder som uppgår till nästa lika stora belopp.

- Genom att inte betala leverantörerna förrän sista dagen skapar vi en skuld till dem på 53.5 Mkr
- Vi ber kunderna om förskott – (det har vi rätt till enligt avtal i vissa fall)

– på för närvarande 76.5 Mkr

- Vi har en skuld motsvarande underhållsvärdet på tilldelade utbytesenheter, tot. 10.1 Mkr
- Vi betalar inte in sociala avgifter och innehållen preliminär skatt förrän i sista stund. Dessutom har personalen tjänat in semesterlön som inte betalas ut förrän vid semesteruttaget. Tillsammans blir allt detta skulder på 96.0 Mkr

Alla dessa skulder är (oftast) räntefria, d v s det kostar inget att utnyttja dessa krediter.

- Däremot kostar det pengar att "få anslag" via statsbudgeten. Helt enkelt att få låna. Det skall dels betalas tillbaka i takt med våra avskrivningar, dels vill staten ha 13 % ränta på pengarna. Just nu lånar vi på detta sätt 231.3 Mkr

- "Anslaget" får bara användas till att finansiera maskiner och byggnader. Vill vi låna till annat måste vi gå till Riksgälden (vår "bank"), och de lånen kostar 15 %.

Varslen

MBL-förhandling om varselsituationen ska hållas den 23 januari. Först sedan förhandlingarna är avslutade kan något sägas om den övertalighet som är aktuell för de olika arbetsplatserna inom sektorn.

En ny faktor har tillkommit: Division Flygteknik har gått miste om en förväntad order på drygt 40 Mkr, som skulle ha gett arbete åt cirka 50 anställda under drygt två år. Den gällde ombyggnad av HKP 4 för effektivare ubåtsjakt. SAS fick denna betydelsefulla order.

Denna rörliga kredits storlek varierar kring 228.7 Mkr

- "Resten" är vårt eget kapital, dvs intjänade vinster, avskrivningar utöver statens krav o dyl, tillsammans ca 59.7 Mkr

Summan skall alltså vara densamma som ovan, dvs 755.8 Mkr

60 miljoner i räntor

Vi måste alltså betala ränta på 474 av våra 716 miljoner. Det är "anslaget" och den rörliga krediten som kostar. Räntekostnaden uppgår till ca 60 miljoner kr per år.

Vi kan påverka våra räntekostnader genom att

- antingen öka de räntefria skulderna så att övriga skulder minskar eller
- minska tillgångarna.

Båda typerna av insatser minskar behovet av räntekrävande kapital. Det som minskar först är den rörliga krediten i Riksgälden.

Om vi minskar t ex produkter i arbete (PIA) med en miljon så minskar alltså våra räntekostnader med 150 000 kr per år. **Det är 411 kr per kalenderdag!**

Vad gör jag?

Hur gör man då? Kan jag göra något? Javisst!

Alla FFV-U-are kan på olika sätt mer eller mindre direkt medverka till att vi

- lämnar in tidkort och rapporter snabbt
- prövar alla utgifter kritiskt
- håller genomloppstiderna så korta som möjligt.

Och **ganska många av oss** kan medverka till att vi

- begär förskott från kunden så ofta det går
- inte beställer hem mer material än s k ekonomisk orderkvantitet (Inköp eller Ekonomi kan hjälpa till att räkna)
- håller antalet enheter på verkstad så lågt som möjligt

- planerar in jobb så nära leveranstid som möjligt
- har så små lager som möjligt med hänsyn till tillgänglighet, servicenivå m m
- ser till att faktureringen har underlag i god tid
- följer riktlinjerna för investeringsbedömning.

Listan kan göras längre, den kan detaljeras mer. Det viktiga är, att vi alla inser vårt ansvar och våra möjligheter att påverka våra räntekostnader.

Alla kan – och bör – vara med!

Att få bästa möjliga utbyte av satsade pengar – det är vi minsann mana om i vår privata ekonomi. Ett företags resultat beror bland annat på de anställdas förståelse för – och förmåga att medverka till – låga kostnader för det arbetande kapitalet.

Det gäller vår egen personliga trygghet. Faktiskt.

Hans Peterson
Ekonomiservice CVM

Miljonorder på gummi

Vi har i konkurrens lyckats få en order på cirka två miljoner för regummering av bärhjul till lätta armefordon. Arbetet som även innebär vissa jobb i plåtverkstaden, påbörjas någon gång efter semestern.

Detta är en följd av den framgångsrika regummeringen på bärhjul till tunga stridsfordon, som vi tog upp med armén för åtta år sedan, och som nu pågått seriemässigt sedan december 1982.

De "nya" hjulen sitter på pansarbandvagnar och infanterikanonvagnar, och har aldrig tidigare regummerats. För cirka tre år sedan lyckades vi interressera FMV-A för detta så att man dirigerade alla utnötta bärhjul till CVM – istället för att skrotas. Cirka 3.000 bärhjul ligger nu lagrade hos oss, och kan till största delen räddas från skrotlådan genom regummering.

Anledningen till den långa väntan på detta är att kunden inte kunnat få fram de tekniska kraven förrän nyligen.

I konkurrens med andra leverantörer har av oss regummerade bärhjul vi

sat sig vara bäst. Våra och konkurrenternas hjul har körts i rigg som bevis.

Den nu liggande ordern gäller 1.000 hjul per år i två år. Vi kan förvänta oss att detta blir ett långsiktigt jobb eftersom de aktuella vagnarna ska vara i tjänst i många år. Jobbet i plåtverkstaden innebär byte av en slitring av stål, som nitas på ena sidan av dessa aluminiumhjul före regummeringen.

Flera miljoner

Tillverkningsavdelningens försäljning gav förra veckan ut en intern löpsedel om nya jobb "FT-info". Bl a noteras att stirlingmotordetaljer för över 1,3 Mkr ska tillverkas. Vidare har nya order på sammanlagt 0,8 Mkr nyligen erhållits.

Christer Widlund noterar där hur positivt det är att personalen villigt ställer upp på övertidsarbeten, vilket ökar vår konkurrenskraft. I nuvarande marknadsläge är snabb leverans ofta det avgörande för om vi ska få jobben eller inte, förutom – givetvis – rätt kvalitet och låga priser.

Vi kan även erinra om den i FFV-NYTT publicerade ordern på tillverk-



Här, utanför gummiverkstaden på CVM, ligger cirka 3.000 lätta bärhjul och väntar på att regummeras, ett nytt jobb som börjar i höst.

ning av (mindre) bärhjul till luftvärnsrobotvagnar för 0,92 Mkr. Den gäller alltså maskin-, svetsnings-, gummibläggnings- och målningsjobb. Näst alldeles nytt för oss.

MYGLARLIGAN

Fadern klagar hos rektor att kamraterna tar hans sons pennor och block.

– Inte för att det gör något beträffande pennorna och blocken, för det kan jag ta hur många som helst på jobbet, men det värsta är att de stjälar från pojken.

Mera motor på stan



Den goda motornyheter om att sektorn fått auktorisation för underhållet av CT7, motorn i bl a Saab-Fairchild SF 340, kom i december. Samtidigt offentliggjordes att allmän auktorisation även erhållits för Allison's 250-serie.

Det var alltså respektive tillverkare i USA, General Electric och Allison, som gett oss detta förtroende.

– Sådana auktorisationer är ett måste för oss. Annars får vi inte jobba på dessa motorer för civila kunder, säger Rune Lindberg, divisionschef för Motor (M).

Eftersom vi inte får plats för dessa civila jobb i motors lokaler inne på CVA, för att det blir billigast och för att särskilja militärt och civilt, etableras detta underhåll i en fyra år gammal industribyggnad ute på stan i Arboga.

Den håller vi nu på att anpassa för våra behov på en yta av 2.400 kvadratmeter. I slutet av mars börjar vi jobba där med cirka 50 man.

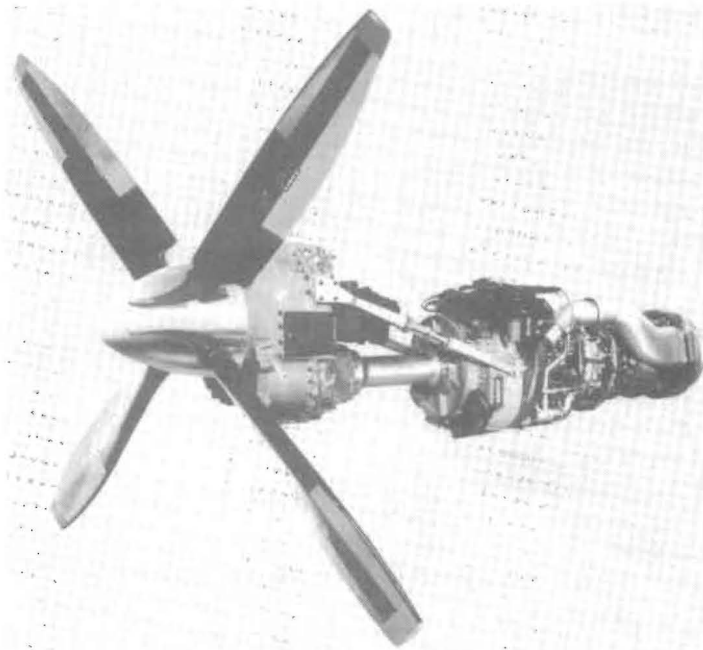
Facklig framtidsgrupp

En facklig "Framtidsgrupp" har bildats av SF och FCTF och varit verksam några år. Syftet är att komma med förslag till jobb för att trygga medlemmarnas framtid i FFV.

I gruppen ingår två ombudsmän från förbunden och styrelsepresen-

Martin Appelfeldt, chef för vår civila flygmotorverkstad på Strängen 13 i Arboga, framför sin nya arbetsplats.

Foto: Ingemar Kjellberg



Så ser den ut, turboprop-motorn GE CT7, som den sitter med sin propeller i SF 340, det tvåmotoriga passagerarplanet från Saab-Fairchild.

Motorn ska underhållas av M i Arboga och propellern av F i Malmslätt.

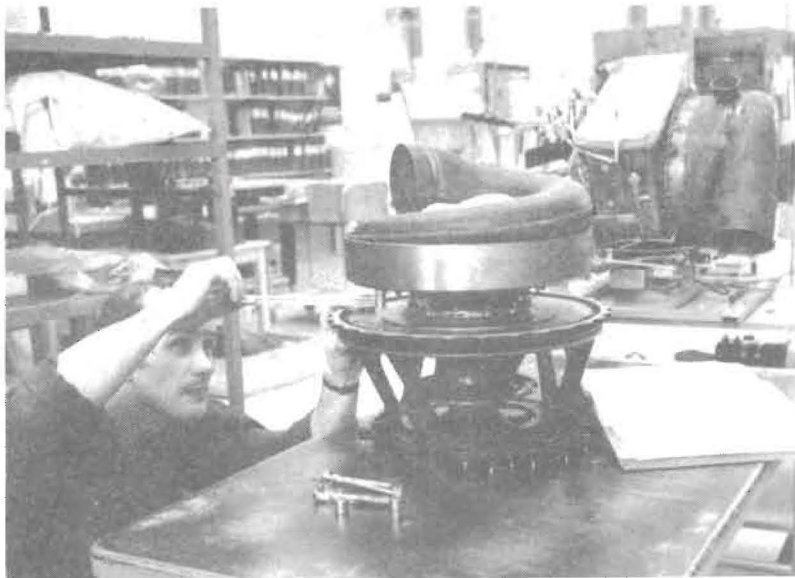
Bantaren nådde smärtgränsen.

(Blandaren)

tanter för de lokala föreningarna i Eskilstuna, Karlstad och Arboga.

Nästa möte hålls vid CVM den 26-27 januari. Från vårt område medverkar Erik Werner, Börje Sturk, Ingemar Vilnersson och Sven-Åke Överström. Man har bjudit in representant för FFV till sammanträdet.

Jobb från Australien



Carl-Johan Löunat monterar en del till APU i Aviocomps apparatverkstad på CVM.

Vi har fått jobb från andra sidan jordklotet. Några komponenter för F 28 från ett flygbolag i Australien håller på att underhållas vid CVM och CVA. AVIOCOMPs marknadschef Jan Rosmark berättar denna intressanta nyhet.

— Våra marknadsansträngningar börjar nu ge resultat och visar att i vår bransch existerar inga gränser eller "omöjliga" avstånd. East-West Airlines i Australien har svarat på vårt erbjudande och begärt specifikation för ett eventuellt underhållskontrakt på F 28-komponenter.

Förslag till ett för denna marknad anpassat s k underhållspaket omfattande cirka 200 olika komponenter håller nu på att diskuteras. Det Australiensiska bolaget har nyligen börjat flyga med F 28, och har redan sänt några komponenter till oss, uppenbarligen för att pröva hur vi klarar deras behov, och om det är motiverat att köpa underhållet här trots den långa transportsträckan.

Bland de första komponenterna var en APU, d v s ett hjälpkraftaggregat, som ger kabinluft och elkraft. Underhållet av dessa aggregat har vi för övrigt nyligen börjat göra för Linjeflyg och andra europeiska kunder.

— Vi finner det ganska fascinerande att kunna ta hem jobb från ett land som ligger så långt bort från Sverige som man överhuvudtaget kan komma

på jordklotet, säger Jan Rosmark. Det beror utan tvivel till stor del på det goda namn vi skaffat oss hos våra kunder Linjeflyg, SASMAT (Frankrike), Fokker och andra, mycket tack vare den goda insats som all berörd personal gör.

— Vi gör oss dock inga illusioner i detta fall, utan är väl medvetna om att kunden kanske inte finner det ekonomiskt försvarbart att fortsätta sända sina komponenter så lång väg. Vi ska dock veta att det i så fall inte beror på bristande kvalitet, våra priser eller för lång genomloppstid här, slutar Jan Rosmark.



Vilken livslängd?

Hur länge kan komponenterna i stridsvagn 103 fungera? Den frågan har FFV-U nu fått uppdrag att besvara.

En Strv 103 med längsta möjliga körsträcka (över 1.000 mil) ska ställas till vårt förfogande för denna undersökning. Ett antal väsentliga hydrauliska och mekaniska apparater plockas ur, provas, tas isär, analyseras, monteras, provas igen och monteras i vagnen.

Slutligen gör vi en rapport med förslag till körsträcka mellan översyner,

Foto: Niklas Forslind

och bedömning av total livslängd för varje apparat.

Jobbet, som innefattar diverse reparationer på vagnen, ska påbörjas inom kort och vara klart om bara tre månader. Ordersumman är drygt 0,5 Mkr. Vi har tidigare gjort liknande analyser på vissa detaljer.

Order på 3,5 Mkr

Basmateriel har i konkurrens lyckats få en order värd 3,5 Mkr för flygplatsljusanläggning vid Trollhättan-Vänersborgs flygfält. Det gäller en s k totalentreprenad.

Den 22 december kom denna goda "julklapp". Projektering och upphandling är i full gång, meddelar projektledaren Ivan Borg.

FFV Materiallaboratorium

Årets första U-Aktuellt den 13 januari bekantgjorde nyheten att materiallaboratoriet från 1 april blir självständig sektor i FFV.

Nu utreds detaljerna kring hur den nya verksamheten ska fungera, liksom samarbetsformer med övriga FFV-enheter.

I serien "lab-dagar" planeras ytterligare två för laboratoriets kunder inom och utom FFV.

Läsarservice

Tycker du att artiklar i U-Aktuellt är svåra att förstå?

Fyll i klipp ur och sänd till mig eller direkt till eventuellt angivna författare.

Hör av dig! Ingemar Lindstrand
SD50



Ogift söker kontakt med likasinnad.

(Blandaren)

Hur kommer man ner till floden?

Ja, du kör rakt fram och sedan till höger, you can't mississippiit.

(Blandaren)