



Dagens värd: Fordons Komponent Gruppen

En bilaga om samverkan mellan akademi, näringsliv och samhälle.

Scania uppskattar öppen svensk företagskultur

Större delen av Scantias forskningsmiljarder stannar i Sverige.

SID 5

”Osund maktbalans i Sverige”

Christer Karlsson, bilprofessor

SID 4



TILLVÄXT

Göteborg

ONSDAG 9 AUGUSTI

DETTA ÄR NUMMER FYRA I EN SERIE PÅ SJU BILAGOR UNDER EM I FRIIDROTT OM TILLVÄXTSKAPARE I GÖTEBORG.



Västsvensk biogas erövrar världen

ett unikt samarbete mellan Volvo och Göteborgs stad såg till att Västsvrige fick Sveriges första gasdrivna bussflotta till regionen. Femton år senare är vi bäst i Sverige. Vi har ett av världens mest välutvecklade nätverk med tankstationer, fordonstillverkare, biogasproducenter och kommuner. Om 15 år kan visionen om att 25–35 procent av allt fordonsbränsle ska vara biogas, att alla tankstationer kan erbjuda miljöbränsle och att 500 000 miljöfordon rullar i Västsvrige vara verklighet. Så kan Västsvrige bli bäst i Europa på biogas.

En av USA:s främsta nyhetskanaler, CNN, blev nyfiken på hur göteborgarna lyckas framställa organiskt material ur sopor. Under förra året gjorde CNN ett reportage kring detta och om hur Göteborg blivit en renare stad på kort tid. Nu är västsvensk biogas på väg att erövra Kalifornien, en av USA:s mest förenade stater.

Göteborgsregionen har ett försprång när det gäller affärsdriven miljöutveckling. Via exempelvis samverkansprojektet Biogas Cities vill vi exportera hela gasbilskonceptet. Och exporten ger jobb till regionen. Om Volvo kan öka sin försäljning av bifuel-bilar med några tusen bilar per år, innebär det många nya jobb för Sverige. Nyligen fick vi också veta att Ford och Volvo ska satsa i Göteborg på ett nytt europeiskt utvecklingscentrum för miljöbilar. Det kommer att ge ungefär 100 nya jobb.

Vi tänker inte släppa den potential för tillväxt som miljöanpassad teknik rymmer. Vi är ju handelsmän av gammal hävd och vana.

Trevlig läsning!

Lennart Olausson

Lennart Olausson,
vd Business Region
Göteborg AB



Foto: Katja Andersson/Parasoll

Sverige är ett av få länder som kan utveckla en fordonsmodell från idé till färdig produkt. Utbildningar, som den på Chalmers där ingenjörstudenterna bygger en egen racerbil, är en av förutsättningarna för svensk fordonsindustris framgångar.

SID 4

Leverantörerna flyttar utomlands för att klara konkurrensracet

Kortsiktighet fäller bilindustrin

65 procent av all utveckling inom svensk fordonsindustri sker inte hos fordonstillverkarna själva utan hos deras leverantörer. Men tillverkarnas kortsiktiga agerande i jakten på kostnader underminerar långsiktiga samarbeten, och det hotar tillväxten i svensk fordonsindustri.

SID 5

VIP-dag med EM-prägel för företagare

Fredagen den 11 augusti samlas näringslivet i Göteborg till VIP-dag på Stora Teatern. Talar gör bland annat Fords koncernchef Bill Ford och utrikesminister Jan Eliasson. Det finns fortfarande platser kvar. Anmälan via www.businessregion.se



Bill Ford

EM i Friidrott i Göteborg – hela staden är en arena

Dagens höjdpunkter ur tävlingarna och EM-festen. Onsdagen den 9 augusti.

► **10:00-13:00** Semifinal 3000 meter för herrar med Göteborgs Mustafa Mohamed och rullstol, damer, semifinal 800 meter.

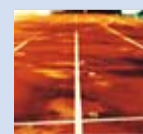


► **14:00** Utställning med Picasso hela veckan på Götaplatsen.

► **15:00** James Hollingworth och Georg Wadenius bildar barnmusikens supergrupp.

► **16:00** Orgelgodis i Domkyrkan – en EM-konsert.

► **17:30-21:00** Eftermiddagen är sprängfylld med finaler: 100, 400 och,



1500 meter, 400 meter häck, höjdhopp, tresteg, spjut och 20 kilometer gång. Svenska medaljhopp genom Linus Törnblad och OS-medaljören Stefan Holm.

► **19:00** Lär dig dansa på Liseberg – gå en salsa-, bachata- eller merenguekurs. Eller varför inte dansa med det glada dansbandet Bbonus på Packhuskajen?

► **22:00** Rednex river loss sina poppiga countrylåtar på Kungstorget.

► **22:15** Anna Book sjunger på Packhuskajen.



Fordonsindustrin viktig industrigren

Med en total produktion av 770 000 fordon, varav 334 000 i Skandinavien, representerar de skandinaviska fordonstillverkarna en viktig industrigren för de skandinaviska länderna.

Den svenska fordonsindustrin, inklusive leverantörerna, svarar för 14 procent av varuexporten och har 140 000 anställda.

Exportandelen varierar mellan 85 och 90 procent.



KORT OM FKG

Fordons Komponent Gruppen, FKG, är branschorganisation för bilindustrins underleverantörer. Bland annat för FKG sina medlemmars talan i olika sammanhang och arbetar för att lyfta fram viktiga frågor för företagets utveckling och tillväxt.

Med i europeiskt nätverk
FKG skapar mötesplatser som medlemmarna kan utnyttja för att stärka samarbetet med andra leverantörer och för att utveckla sina affärer. Organisationen driver också projekt både för att utveckla medlemmarnas kompetens och för att skapa bättre kunskap om branschen.

FKG är medlem av Clepa, den europeiska leverantörsorganisationen, och utnyttjar detta nätverk för att skapa kontakter och stärka leverantörernas ställning internationellt.

Bred medlemskrets – från råmaterialtillverkare till designföretag

Fordons Komponent Gruppen har funnits i ett tjugotal år och arbetar med leverantörer i Sverige, Norge och Finland. Antalet medlemmar är drygt 300, inklusive dotterbolag.

Bland medlemmarna finns allt från stora globala direktleverantörer och medelstora verkstadsföretag till små nystartade företag. Här hittar man också råmaterialtillverkare, försäljningsbolag, konstruktions- och designföretag, mjukvaruföretag och serviceföretag.

– Leverantörsindustrin lever i en omvärld som präglas av stenhård konkurrens. Denna konkurrens innebär stora möjligheter, men också stora risker. För Sverige står mycket på spel, säger Svenåke Berglie som är vd för Fordons Komponent Gruppen.

TEXT Anders Fahlman FOTO Tommy Hvitfeldt

Mycket står på spel för Sverige

Vad betyder leverantörerna i fordonsindustrin för Sverige?

– Väldigt mycket. Fordonsindustrin är en viktig motor i den svenska ekonomin och leverantörerna svarar för 65 procent av förädlingen inom fordonsindustrin. Utan ett omfattande nätverk av leverantörer skulle vi inte ha någon produktutveckling, ingen produktion och därmed ingen tillverkning av bilar och lastbilar i vårt land. Det skulle vara förödande för Sveriges ekonomi.

Hur ligger Sverige till i ett internationellt perspektiv?

– Sverige är faktiskt ett av få länder i världen som har möjlighet att ta fram en ny fordonsmodell från koncept till färdig bil. Detta mycket tack vare vårt stora kluster av kompetenta leverantörsföretag.

Hur är stämningen bland leverantörerna i fordonsindustrin i dag?

– Det är blandade känslor. Oro blandas med förväntan på vad nya tidens utmaningar kan innebära. Leverantörerna lever under ständig press från fordonstillverkarna. Det handlar om krav på sänkta priser och ökat deltagande i fordonstillverkarnas produktutveckling.

” Vi skulle nog behöva lite mer 'inköpsnationalism' i Sverige.

ling. Inköps- och betalningsvillkoren blir också kärvare. Affärsklimatet har helt enkelt försämrats. Detta är en internationell företeelse som vi måste lära oss att leva med.

På vilket sätt påverkar globaliseringen industrin?

– Den skapar strukturella orosmoln. Många fordonstillverkare flyttar sin produktion till lågkostnadsländer, till exempel Tjeckien, och kräver att leverantörsföretagen flyttar efter. Konkurrensen från be-



Leverantörerna till den svenska fordonsindustrin pressas allt hårdare. Fordonstillverkarna kräver lägre priser och samtidigt ett allt större engagemang i företagens produktutveckling, säger Svenåke Berglie.

fintliga leverantörsföretag i de nya länderna är stor. Samtidigt skapar detta möjligheter för de nordiska leverantörsföretagen att hitta nya kunder på nya marknader. Ett annat problem är att många av leverantörsföretagen, som ofta är små eller medelstora företag, har svårt att lösa finansieringen. Det är helt enkelt svårt att hitta kapital för att expandera utomlands.

Vad gör leverantörsföretagen för att möta situationen?

– De svenska leverantörerna kämpar hårt för att anpassa sig till de nya förutsättningarna. Många företag går samman för ökad styrka och effektivitet. Det är vanligt att leverantörsföretag etablerar sig i lågkostnadsländer. Dessutom satsar de stora resurser på produkt- och produktionsutveckling.

Finns det något man kan göra från politiskt håll?

– Ja, det finns massor. Om vi vill behålla en konkurrenskraftig for-

donsindustri måste vår forskning inom området vara av världsklass. Det är den inte i dag, trots att näringsminister Thomas Östros påstår det motsatta.

Borde staten satsa mer på forskning inom fordonsområdet?

– Totalt går fyra procent av Sveriges BNP till forskning och utveckling, och det är en hög siffra i internationell jämförelse. Men den statliga andelen av forskningen är enbart 0,8 procent av BNP. Det är lite om man jämför med många andra länder. När det gäller fordonsområdet finns det i dag ett forskningssamarbete mellan staten och företagen. Det fungerar bra, och branschen upplever samarbetet som positivt. Men det finns saker som kan förbättras.

Vad kan staten göra?

– Sverige behöver reformera sitt utbildningssystem. Kunskapsnivån bland studenterna på svenska universitet och högskolor sjunker.

Det är ingen bra grund att stå på om vi vill ha en fordonsforskning av världsklass.

Vad tycker du att fordonstillverkarna borde göra?

– Historiskt sett har vi aldrig haft någon "inköpsnationalism" i relationerna mellan fordonstillverkarna och leverantörsföretagen i Sverige, i motsats till många andra länder. Men kanske skulle vi behöva det. Kanske borde de svenska fordonstillverkarna tänka på att om det nätverk av underleverantörer som de omger sig med tunnna ut allt för mycket, kommer det på sikt att drabba tillverkarna själva.

Hur ser situationen ut för de svenska leverantörerna om 5 – 10 år?

– Företagen levererar i högre utsträckning till utländska fordonstillverkare och större del av verksamheten ligger utomlands. Utan åtgärder kommer betydligt färre människor än i dag att arbeta inom leverantörsindustrin i Sverige. ■

Haldex Traction i Landskrona är succéföretaget som utvecklar och tillverkar system för fyrhjulsdraft till fordonsindustrin över hela världen. Hur ser de på förhållandet mellan underleverantörer och fordonstillverkare?

TEXT Anders Fahlgren FOTO Haldex Traction

ULF AHLÉN, VD FÖR HALDEX TRACTION

”Svenska företag förlorar order till EU-länderna”

Med en omsättning på 7,5 miljarder och 4600 anställda i hela världen, varav en fjärdedel i Sverige, är Haldex en av världens stora leverantörer av fyrhjulsdraft. Hur ser egentligen Haldex vd Ulf Ahlén på relationerna mellan leverantörer och fordonstillverkare i dag?

– Samarbetsformerna varierar stort mellan olika fordonstillverkare på grund av att de har olika kulturer. När det gäller produktutveckling menar jag att ju tätare tillsammans man arbetar desto bättre blir resultatet. En viktig nyckel bakom Haldex framgångar med fyrhjulsdraften har varit vårt mycket nära samarbete med Volkswagen.

Haldex Traction är ett exempel



– Ju tätare samarbete desto bättre resultat, säger Ulf Ahlén.

på ett framgångsrikt svenskt leverantörsföretag. Men många svenska leverantörer har i dag problem.

Vad bör svensk leverantörsindustri göra för att behålla sin position?

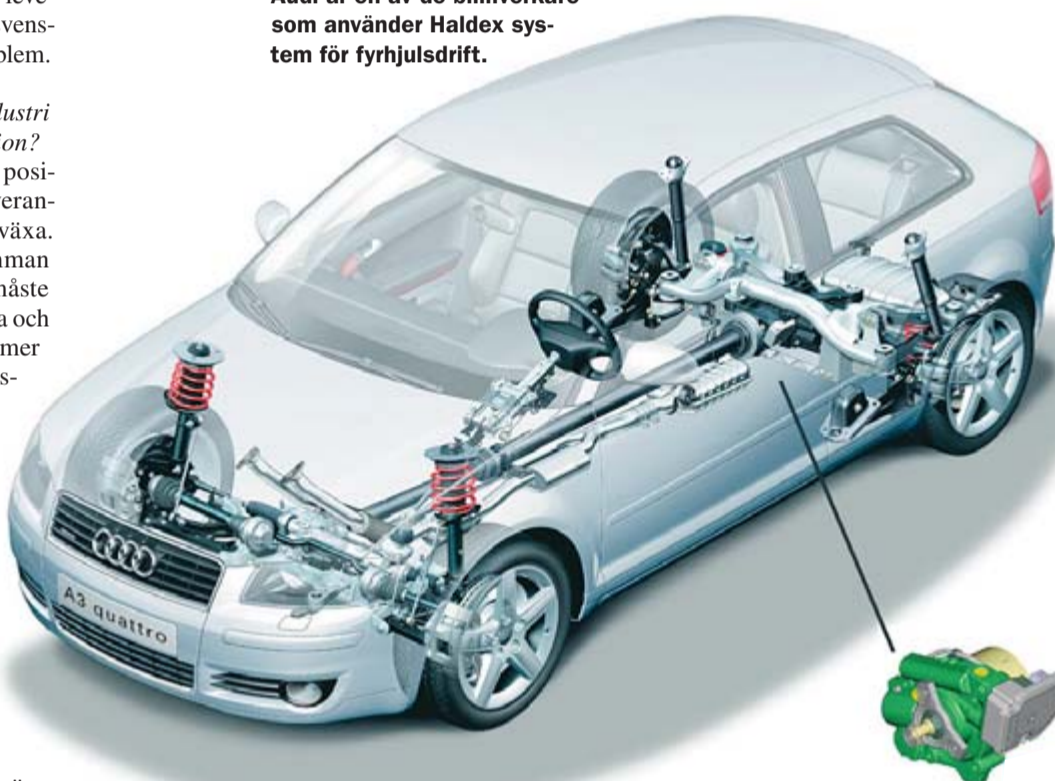
– För att kunna behålla sin position krävs att de svenska leverantörerna får möjligheter att växa. Fordonstillverkarna går samman och blir allt större och då måste också leverantörerna ha styrka och resurser att leverera de volymer som krävs. Svensk leverantörsindustri har faktiskt förlorat mer till företag i EU-länderna än till de utpräglade lågkostnadsländerna, säger Ulf Ahlén.

Revolutionerande patent bakom tillväxt

Haldex har anor från början av 1900-talet och sedan 1985 har företaget haft en genomsnittlig tillväxt på 14 procent. En av anledningarna till framgångarna är det patent på nytt system för fyrhjulsdraft som Haldex köpte 1992. Till skillnad från andra system för fyrhjulsdraft var systemet Haldex köpt elektroniskt. Därmed tillgodosåg det fordonstillverkarnas behov av kommunikation mellan de olika systemen i ett fordon, en nödvändig funktion i moderna bilar.

– Det var modigt gjort av ägarerna. Företaget hade inga erfarenheter inom området, inga kunder och inga produktionsresurser. Men man såg det som en långsiktig satsning, säger Ulf Ahlén.

Audi är en av de bilstillverkare som använder Haldex system för fyrhjulsdraft.



KORT OM HALDEXSYSTEMET

Nyckeln till Haldex framgångar under de senaste åren är det system för fyrhjulsdraft som företaget köpte patent på 1992.

Det var ett system som till skillnad från dåtidens konkur-

rerande system var elektroniskt och därmed kunde interagera med andra system i fordonen.

I dag sitter Haldex fyrhjulsdraftssystem i fordon från tillverkare över hela världen.

Vet du något som andra också borde veta?

Vi kan hjälpa dig att nå ut med ditt budskap.

InPress är ett nordiskt tidningsföretag som specialiserar sig på högkvalitativa bilagor i rikspress. Vi har ett 60-tal anställda i Sverige, Norge, Danmark och Finland.

INPRESS ©
www.inpress.com



– Det ska bli intressant att se hur vår bil står sig i konkurrensen med bilarna från de andra universiteten, säger Peter Gullberg.

Framtidens tekniker inom fordonsindustrin lär sig på ett handfast sätt hur man utvecklar och tillverkar bilar. Studenterna på Chalmers i Göteborg utvecklar sin egen racerbil.

– Det är fantastiskt roligt och lärorikt, säger Peter Gullberg som läser fjärde året på Chalmers.

TEXTER Anders Fahlman FOTO Katja Andersson/Parasoll

Med racerfart mot bra jobb

Peter Gullberg har alltid varit intresserad av bilar och motorer. När han var yngre mekade han med motocrosscykeln och traktorn hemma på gården utanför Ängelholm. Nu går han på Chalmers i Göteborg. Efter tre år på programmet teknisk fysik toppar Peter Gullberg utbildningen med extra kurser i maskin- och fordons-teknik. Siktet är inställt på ett arbete inom fordonsindustrin.

– Jag tror på den svenska fordonsindustrin. Det är en framtidsbransch och jag lockas också av möjligheterna till jobb i andra länder. Fordonsindustrin ger mig möjligheter att arbeta med det jag tycker är

allra roligast, säger Peter Gullberg.

Redan under utbildningen har han fått tillfälle att handfast arbeta med bilar. Peter ingår nämligen i ett 22 personer starkt lag som utvecklar årets modell av racerbilen Chalmers Formula Student.

Bilen ska tävla i USA

Formula Student är en tävling mellan universitet och högskolor över hela världen, där studenter bygger sina egna racerbilar som de sedan tävlar med vid evenemang bland annat i England och USA.

Involverade i projektet på Chalmers är studenter, doktorander, forskare och professorer tillsam-

mans med experter från fordonsindustrin. Allt arbete – design, tillverkning av bilens olika delar, sammansättning, provkörning och slutligen själva tävlandet – genomförs av studenterna själva med stöd från lärare, professorer och ingenjörer från industrin.

– Det är fantastiskt roligt och lärorikt. Jag har bland annat stått för aerodynamikberäkningarna och varit med om att utveckla bilens hjulupphängning. Det ska bli kul att se hur vår bil står sig i konkurrensen med bilarna från de andra universiteten när tävlingarna drar i gång senare i sommar, säger Peter Gullberg. ■



Studenter på Chalmers lär sig fordonskonstruktion genom att bygga en egen racerbil, bygger och provkör. Målet är att tävla mot studenter på andra universitetet

Bilprofessorn Christer Karlsson:

”Fordonstillverkarna tänker kortsiktigt”

Christer Karlsson efterlyser djupare samarbete mellan fordonstillverkare och underleverantörer. Parterna tjänar på att ge varandra insyn.

Som forskare och professor inom Innovation and Operation Management har Christer Karlsson djupa kunskaper om den internationella fordonsindustrin. Han ställer sig frågande till den kortsiktighet som svenska fordonstillverkare visar gentemot sina leverantörer.

– Fordonstillverkarna kräver till exempel att allt mer produktutveckling sker hos leverantörerna. Samtidigt är det inte alls säkert att den slutliga ordern hamnar hos det le-

verantörsföretag där utvecklingen skett. Och även om den gör det så finns det ingen garanti för att företaget får ordentligt betalt för sitt arbete, säger Christer Karlsson.

Tillverkarna kräver returrätt på icke sålda delar

Det finns exempel på att svenska leverantörsföretag i större utsträckning tvingas ta affärsmässiga risker.

– När fordonstillverkarna inte

lyckas sälja produkter de beställt kräver de att få skicka tillbaka dem till leverantörerna. Det är en osund jakt på kostnader från fordonstillverkarnas sida.

I Japan finns positiva undantag

Christer Karlsson framhåller gärna det japanska bilföretaget Toyota som ett föredöme när det handlar om relationer mellan leverantörer och fordonstillverkare.

– Hos Toyota finns ett mycket nära samarbete mellan fordonstillverkaren och leverantören. Leverantören får hjälp att organisera

sina processer och det sker ett kontinuerligt utbyte av kunskaper. Det råder också en så kallad Open Book-relation mellan parterna.

Open Book innebär att både tillverkare och leverantör får ”titta i böckerna” hos varandra. Leverantören får tillgång till tillverkarens utvecklingsplaner och tillverkaren har insyn i leverantörens kostnadsstruktur. På så sätt finns inga hemligheter kring kostnadsstrukturen i projekten.

Ömsesidigheten gäller även de ekonomiska resultaten.

– När det går bra för fordonstillverkaren belönas även leverantö-

erna. Under lågkonjunkturer delar parterna på förlusterna.

Känslig för infrastruktur

Karlsson menar att staten kan underlätta för fordonsbranschen.

– Fordonsindustrin är extremt beroende av snabba och pålitliga leveranser, och ställer därmed stora krav på god infrastruktur. Det så kallade Trollhättepaketet är ett bra exempel på hur staten bidrar till branschens utveckling genom att satsa totalt 400 miljoner på forskning och utveckling av fordonsindustrin och utbyggnaden av bland annat riksväg 45. ■



erbil. De designar modellen, tillverkar i bland annat USA och England.

Foto: Phyllis Wybrandt



– På sikt tjänar fordonstillverkarna på bra relationer och kunskapsutbyte med sina leverantörer, säger Christer Karlsson.

Svenska leverantörer måste se sin styrka

Kompetens klår stordriftsfördelar

Obyråkratisk företagskultur gör att Hasse Johansson, forsknings och utvecklingschef på Scania, gärna arbetar med svenska leverantörer.

Scania satsar varje år två miljarder kronor på forskning och utveckling. Större delen av utvecklingsarbetet sker i Sverige och i samarbete med leverantörer. Hasse Johansson, forsknings- och utvecklingschef på Scania, menar att samarbetet underlättas av att leverantörerna är svenska.

– Här i Sverige arbetar vi obyråkratiskt och det har visat sig vara framgångsrikt. Jag kan gå ner på verkstadsgolvet hos våra leverantörer och tala direkt med maskinteknikerna. I många andra länder är detta i princip omöjligt. Dessutom underlättar det att vi kommunicerar på samma språk. Produktutveckling handlar ofta om känslor som kan vara svåra att förmedla på andra språk. Det kanske ver-

kar som små och obetydliga detaljer men de är oerhört värdefulla för oss fordonstillverkare.

Försvagat nätverk

Det finns tecken som tyder på att det svenska nätverket av leverantörer håller på att försvagas.

– Många leverantörsföretag har problem. Det sker bland annat en generationsväxling som är besvärlig. En vanlig lösning är att företag går samman eller köps upp i jakt på stordriftsfördelar.

Ser du någon lösning?

– Jag anser att det är viktigare att leverantörsföretag som vill hänga med i utvecklingen satsar på kompetensutveckling, säger Hasse Johansson och fortsätter:

– Sverige har en lång tradition av duktiga entreprenörer och ingenjörer.



Carl-Erik Andersson/Scania



Foto: Göran Wink

– **Fordonsindustrin saknar unga ingenjörer som kan ta vid när 60-talisterna går i pension, säger Hasse Johansson.**

rer. Tack vare denna tradition har vi det kunnande som krävs för att utveckla en fordonmodell från koncept till färdig bil. Men för att behålla den kunskapen måste vi på fortbildning, säger Hasse Johansson.

Staten spelar en viktig roll inom kunskapsområdet och det finns åtgärder som snabbt skulle underlätta för mindre företag, menar han.

– För ett mindre företag kan det vara dyrt att skicka medarbetare på fortbildning. En tänkbar lösning på detta kan vara att företag får göra avdrag för utbildningskostnader.

Kan inte svenka fordonstillverkare köpa in kompetens från utländska leverantörer?

– Utan det nätverk av inhemska leverantörsföretag som finns i dag skulle Sverige inte ha någon fordonproduktion, säger Hasse Johansson. ■

Varje år satsar Scania omkring två miljarder kronor på forskning och utveckling. Utvecklingsarbetet sker i stor utsträckning i Sverige.

Brist på utbildad personal tvingar företag utomlands

Det är inte bara hård konkurrens som tvingar svenska leverantörsföretag inom fordonindustrin att flytta utomlands.

– Många företag upplever en skrämmande brist på yrkesutbildade produktionstekniker och maskinoperatörer i Sverige, säger Svenåke Berglie, vd för Fordons Komponent Gruppen.

En brist som kan få allvarliga följder för Sverige.

– Redan nu etablerar sig svens-

ka leverantörsföretag i andra länder på grund av bristen på yrkesutbildad personal. Det vilar ett stort ansvar på regeringen att snabbt se till så att tillräckligt många ungdomar börjar utbilda sig inom produktionsyrken, säger Svenåke Berglie.

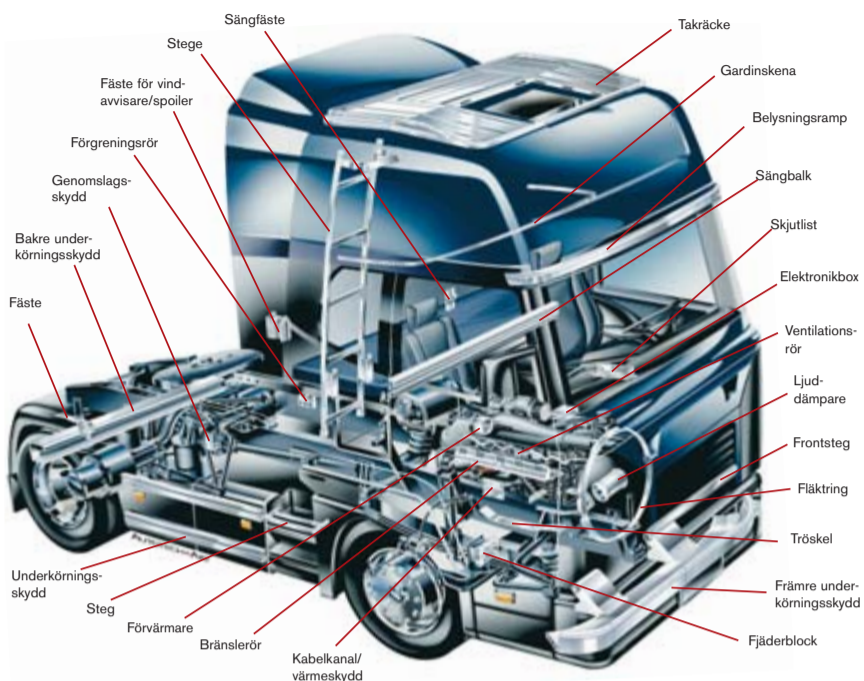
Hälften av företagen vill anställa i Sverige

Den alarmerande bristen på kompetent personal framgår av en

undersökning som Fordons Komponent Gruppen genomförde i våras om framtidsplanerna hos 272 leverantörsföretag.

– De närmaste fem åren kommer leverantörerna att öka sin tillverkning i lågkostnadsländer med 50 procent. Det motsvarar produktion på 15 miljarder kronor per år. Undersökningen visar att hälften av företagen skulle anställa i Sverige i stället, om det fanns kompetent personal. ■

Extrudera mervärden



Sapa skapar mervärden i lastbilar genom att utveckla och tillverka komponenter och detaljer baserade på extruderad aluminium. Utnyttja Sapas kreativitet och stora erfarenhet både till att sänka vikt och addera intelligenta mervärden.

sapa:
Shaping the future

Sapa Automotive, 574 81 Vetlanda. Tel 0383-941 00, fax 0383-101 85. www.sapaautomotive.com



“The day we stop being better is the day we stop being good”

The LEAX Group – a leading manufacturer of gears and shafts for:

- Commercial vehicles & Automotive
- Electromechanical & Power Generation
- Construction & Mining Industry

Try us – you'll never regret it

www.leax.se

L Skandinavians nordligaste tekniska universitet
Forskning & utbildning i världsklass

Skräddarsydd utbildning för bilindustrin

Högskoleingenjörutbildningen **Bilsystemteknik** är för dig som är intresserad av bilar, mekanik och elektronik. Utbildningen i **bilsystemteknik** ger dig

- goda möjligheter till jobb i bilindustrin
- utvecklingsprojekt i samarbete med bilindustrin
- unik studiemiljö nära internationella bilindustri-företag
- möjlighet att läsa vidare till civilingenjör

Utbildningen Bilsystemteknik ges i biltestverksamhetens hjärta i Norrbotten, nära internationella bilindustriföretag som BMW, VAG, Daimler Chrysler, Bosch, Porsche m fl. Företagen medverkar även i de utvecklingsprojekt som utgör en viktig del av utbildningen.
Kontakt: peter.jeppsson@ltu.se www.ltu.se

L
LULEÅ
TEKNISKA
UNIVERSITET

Fem vindkraftverk och en pelletspanna ska göra tillverkningen vid Volvo Lastvagnars fabrik i Tuve helt fri från koldioxidutsläpp.

TEXT Marie-Louise Olsen FOTO AB Volvo

Inte bara miljövänliga motorer

Göteborg Energi kommer efter att ha skrivit på ett långsiktigt leveransavtal med Volvo att bygga fem stora vindkraftverk i anslutning till Volvo Lastvagnars fabrik i Tuve, Göteborg. Verken ska täcka hela fabriken elanvändning.

– Koncernledningen har gett Volvo en tuff utmaning som innebär att vi radikalt ska minska energianvändningen och öka andelen förnybar energi. För att visa

att vi menar allvar vill vi skapa en förebild med en stor fabrik som är central i Volvos produktion. Det blev Tuvefabriken, säger Gunnar Bengtsson på miljöstaben AB Volvo.

Avtalet med Göteborg Energi skrevs under i höstas och Volvo har redan beslutat att även göra hyttfabriken i Umeå och en fabrik i belgiska Gent helt fria från koldioxidutsläpp.

Ekonomiskt lönsamt

Leif Johansson, Volvos koncernchef, anser att fordonsindustrin har ett ansvar för att minska världens koldioxidutsläpp, och inte bara genom att utveckla miljövänliga motorer.

– Om alla Volvos fabriker i Sverige gjordes koldioxidfria skulle minskningen motsvara en hel procent av Sveriges totala koldioxidutsläpp, säger Leif Johansson.

Men det är inte enbart miljöansvar som lockar.



– Vi menar allvar med våra miljöåtaganden och det vill vi visa, inte bara genom att utveckla miljövänliga motorer, säger Leif Johansson, koncernchef för AB Volvo.

– Vi räknar med att investeringen på sikt kommer att löna sig rent ekonomiskt.

Förutom vindkraftverken kommer Göteborg Energi att bygga

en pelletspanna för att förse fabriken med förnybar värme. Dessutom räknar Volvo med att minska den totala energiförbrukningen i fabriken med 20 procent. ■

Fordonsindustrin

Fordonsindustrin är en av Sveriges största och viktigaste näringsgrenar. I dag finns cirka 200 automotiveföretag med minst 200 anställda i Västsverige. Automotive Sweden är tillsammans med Affärsdriven utveckling två projekt som ingår i Business Region Göteborg och som är starkt relaterade till fordonsindustrin i Västsverige.

KONTAKT

Business Region Göteborg AB, BRG, arbetar för ökad tillväxt och sysselsättning i Göteborgsregionen genom företagsutveckling och branschutvecklande projekt.



Vill du veta mer om Affärsdriven miljöutveckling och Automotive Sweden?

Kontakta Bernt Svensén, bernt.svensen@brg.goteborg.se eller Sören Mellberg, soren.mellberg@automotivesweden.se
www.businessregion.se

Fakta

Göteborg Energi bygger fem vindkraftverk på 2 MW (megawatt) vardera. Vindkraftverken beräknas stå klara 2007/2008. Kostnad: 110 miljoner kronor. Tuvefabriken har 2 000 anställda och använder varje år 30 GWh (gigawattimmar) el, det vill säga motsvarande hushållselsanvändningen i 6 000 villor.

Framtidens fordon måste bli lättare

Viktreduktion spelar en stor roll för att minska bränsleförbrukningen i framtidens fordon. Detta är en nödvändighet, då världens tillgång på olja minskar och kraven på lägre CO₂-utsläpp ökar.

Som en följd av högre krav och komplexitet, har en personbil de senaste 30 åren ökat i vikt med cirka 30 procent. För att motverka denna trend måste bilindustrin utnyttja alla möjligheter till materialinbesparingar.

25 ton varje dag

– Lösningen är lättare konstruktioner i exempelvis gjuten

aluminium, där allt högre säkerhets-, kvalitets- och lagkrav kan uppfyllas, säger vd Håkan Olofsson vid Hydro Aluminium Fundo AB i Charlottenberg.

Varje dag levererar Fundo cirka 25 ton aluminium i form av färdiga produkter till sina kunder. Exempel är hyttfästen till Scania och motorfästen till Volvo Truck, där låg vikt, hög

styrka och seghet är viktiga egenskaper. Med hjälp av värmebehandling kan dessa egenskaper optimeras. Detta krävs bland annat för hyttfästen, som är en säkerhetsdetalj, utsatt för specifika lagkrav.

Scania och Volvo Truck är globala aktörer med svenskt ursprung, men med monteringsfabriker på samtliga kontinenter dit leveranser från Fundo sker.

Volvo Penta valde Fundo

När Volvo Penta började sin produktion av Aquamatic-drev i slutet av 50-talet, sökte man sig till en leverantör som kunde ta ansvar från gjutning till ytbehandlad detalj, färdig för montering. Då fanns det inte många aluminiumgjuterier med denna kunskap i Sverige. Valet föll på Fundo AB, som har investerat 150 miljoner kronor i ny produktionsutrustning och robotar sedan 2001.

– I gjutprocessen kan vi tillverka stora serier, skraddarsydda efter kundens behov. En rad miljö- och kvalitetscertifieringar dokumenterar att vi tillfredsstäl-



Foto: Björn Kvaal

Hydro Aluminium Fundo AB i Charlottenberg, skiftombud Niklas Elvstrand och vd Håkan Olofsson har reducerat vikten på personbilar, lastbilar och båtmotorer världen över med flera miljoner kilo. Detta har möjliggjorts genom att byta ut stål mot aluminiumdelar.

ler kraven även från bilindustrin, säger Håkan Olofsson.

I bakgrunden förbereds en ny, daglig försändning av insugningsrör till motorfabriken i Skövde.



HYDRO

www.fundoab.se

4 000 delar varje dygn

- Under tre skift hos Hydro Aluminium Fundo tillverkas varje dygn över 4 000 aluminiumdelar till lastbilar, personbilar och båtmotorer.
- Delarna väger 2–20 kilo.
- Materialet är en bland-

ning av 20 procent primär-aluminium och 80 procent återvunnet aluminium.

- Återvunnet aluminium kräver bara 5 procent av den energimängd som går åt för att tillverka samma mängd primäraluminium.

Tillväxt och nytändning

Det andas stark optimism på TVAB. Med nya ägarna Per Axell och Lennart Wernvik har ambitionsnivån för företaget höjts ytterligare.

– Vi växer redan starkt organiskt, men har också avsikt att delta i den branschstrukturerings som pågår. Företagsförvärv som stärker vår utveckling är något vi tittar på, säger Per Axell.

TVAB är ett av Sveriges ledande företag inom kablage för signal- och kraftöverföring. Kunderna finns inom transportmedels- och verkstadsindustrin. Försäljning, kundstöd, utveckling och specialtillverkning finns i

Sverige, medan resten av produktionen finns i Polen.

– Vi har just flyttat in i nya lokaler i Lodz, där vi investerat i en ny maskinpark. Det är ett viktigt led i vår satsning att växa internationellt både med våra befintliga och nya kunder. I Polen tillverkar vi till mycket konkurrenskraftiga priser mitt i den del av Europa där tillverkningsindustrin växer snabbt.

TVAB har 475 anställda och

en omsättning på knappt 300 miljoner kronor. Än så länge.

– Vi växer minst 30 procent i år i organisk tillväxt. Det går bra för oss och det finns ett starkt engagemang i hela företaget. Vi är på väg framåt och har höjt ribban ytterligare, säger Per Axell.

I TVAB-gruppen ingår också KA Viking med huvudsaklig inriktning mot elektromoduler, flyg- och tågteknik. □



Per Axell och Lennart Wernvik framför den senaste investeringen, en ultramodern maskin för kablage tillverkning. Tre likadana maskiner har dessutom nyss levererats till Polen. Per Axell kommer senast från Autoliv och Lennart Wernvik från Lear Corporation. De tog över TVAB i vintras och har lång industriell och internationell erfarenhet.

www.tvab.se

TVAB

Driftsäkerhet en god affär, men

Svensk industri har ofta dolda resurser som bara väntar på att frigöras. Det menar Kaj Franzén på GTU Utbildning AB i Göteborg.

Kaj Franzén är specialist på system- och organisationsutveckling för underhåll och driftsäkerhet och har en gedigen erfarenhet från storföretag som Volvo, Ericsson och ABB.

– Driftsäkerhet och underhållsarbete är eftersatta områden i många svenska företag och det finns ett stort behov av kom-

petenslyft inom området störningsfria processer som universitet och högskolor i dag inte kan tillgodose, säger Kaj Franzén.

På GTU Utbildning AB byggs det nu upp en högkvalificerad utbildning när det gäller underhåll och driftsäkerhet, och intresset är stort.

– Den ökande globala konkurrensen innebär att alla företag kontinuerligt måste arbeta för att bli mer effektiva. Och ökad driftsäkerhet är lika med ökad produktivitet.

Liten tuva ...

Det gamla talesättet "liten tuva stjälpjer ofta stort lass" gäller i hög grad inom industrin. En



– Ett jämnt flöde utan störningar är målet för utbildningen, säger Kaj Franzén på GTU Utbildning AB.

liten störning i produktionsprocessen kan kosta mycket i form av tappad produktion, förse-

ningar samt försämrad kvalitet och trovärdighet – särskilt om störningarna upprepas.

– Därför behövs system och metoder som identifierar och eliminerar svaga punkter i produktionen. Då kan man sätta in förebyggande resurser och därmed öka totaleffektiviteten. Men tyvärr finns inte alltid tillräcklig kompetens. Vår uppgift är att bistå företag med detta. Driftsäkerhetsarbetet måste vara allas angelägenhet.

– Delaktighet är ett nyckelord. Bra utbildning kostar en del och det kan vara svårt att avvara nyckelpersoner i företaget.

– Men utbildningen ska inte ses som en kostnad, utan som en

investering som ger god utdelning, säger Kaj Franzén.

FAKTA: GTU

• GTU-koncernen ca 200 anställda och verksamhet på 9 orter.

• GTU Utbildning levererar skräddarsydda företagsutbildningar och är samarbetspartner i utvecklingen av kända företag.

GTU
UTBILDNING

www.gtu.se



Det finns många liv att rädda

Paradoxalt nog kan man säga att det råder nästan full jämlikhet på våra vägar. Alla som rör sig i trafiken är utsatta för risken att drabbas av en olycka.

Visserligen kan många incidenter undvikas. Sunt förnuft och en hänsynfull inställning är en bra början. Ändå händer det som vi helst av allt inte vill skall hända. Ofta plötsligt. Alltid oförutsett.

Samtidigt ser vi att ett aktivt bilsäkerhetsarbete ger goda resultat. Med förebyggande forskningsarbete och starkt fokuserad produktutveckling är Autoliv idag världens största leverantör av produkter som ökar bilsäkerheten.

Det handlar bland annat om krockkuddar, säkerhetsbälten, elektronik, rattar, anti-whiplash-system och bilstolar för barn. Beräkningar som gjorts visar att

våra produkter varje år räddar 15.000 människoliv. En imponerande siffra, men mycket arbete återstår.

Enligt WHO (Världshälsoorganisationen) dör mer än en miljon människor i trafiken varje år. Medan det mänskliga lidandet inte kan mätas når kostnaderna för samhället ofattbara belopp i nivåer kring hundratals miljarder dollar varje år; för sjukvård, rehabilitering och inkomstbortfall. Och om den olycksbådande trenden håller i sig, kommer antalet dödsfall att fördubblas till år 2020.

Följaktligen krävs ett ständigt utvecklingsarbete. Ett arbete där Autoliv har en dominerande ställning och ett världsomfattande säkerhetsansvar. Det finns ju så många liv att rädda.

Bolaget bildades 1997 när svenska Autoliv AB slogs ihop med det amerikanska bolaget Morton ASP. Idag har vi 80 dotterbolag och joint ventures med 40.000 medarbetare i 30 bilproducerande länder. Dessutom har koncernen tekniska centra i 10 länder med 20 krocktestbanor, mer än något annat bilsäkerhetsföretag. Autoliv som är ett av USA:s 500 största företag, satsar varje år 8 % av försäljningen på forskning, utveckling och ingenjörsarbete. www.autoliv.com

Autoliv