

DUBBEL KRIS - VAD HÄNDER SEDAN?

Detta nummer av *Kvasten* kommer ut i en märklig situation. Efter en tid av rykten, spekulationer och stängda bilfabriker i hela Europa bestämde ledningen i förra veckan att stänga också vår fabrik nu på torsdag. Kanske satt de inne med hemlig kunskap om att det inte var någon smittorisk på fabriken förrän då. Mer troligt var det problem med materialförsörjning och bilförsäljning som avgjorde.

Det akuta läget beror självklart på den epidemi som drar runt världen och som kommer att göra det mesta skakigt ett bra tag framöver. Men sedan då?

Under de senaste tio åren har det nästan varit bortglömt att konjunkturerna alltid går upp och ner, inte minst i bilindustrin. Kurvorna har pekat uppåt och företaget har sålt alla bilar vi kunnat tillverka och mer än det. Men det har alltid varit en tidsfråga innan det skulle vända och trots alla rekordsiffror hade det börja gå neråt långt innan någon hört talas om covid-19.

Sedan 2010 har Kina varit ett lokomotiv för världens bilindustri, där både säljs och tillverkas flest bilar. Men under de senaste 19 månaderna har försäljningen i Kina stadigt minskat, ett mönster som gått igen världen över med stängda fabriker och neddragningar som följd.

Många av oss minns 2008, den stora kris som sänkte Saab och var väldigt nära att få Volvo Cars på fall. Det är inte konstigt om vi ställer oss frågan om detta kan hända igen. Då utlöstes krisen av att en massa lån inte kunde betalas

i USA vilket fick stora banker att gå i konkurs. Om något liknande är på väg nu vet ingen, men det vore dumt att bara vänta och hoppas att det blåser över.

Krisen 2008 och det som händer nu borde framför allt lära oss en sak: När det är allvar klarar ingen sig på egen hand. Oavsett om det gäller en epidemi eller en ekonomisk kris behövs samhällets insatser. Idag är det inte många som håller fast vid att "marknaden" ska lösa problemen, varken med epidemin eller ekonomin. Att regeringen nu låter staten gå in med en massa miljarder för att på kort sikt hindra uppsägningar är naturligtvis skönt för oss och det hindrar ekonomin att snabbt hamna i fritt fall. Men detta är en tillfällig lösning för att företagen ska ha oss allihop på plats när den kortsiktiga coronakrisen är över. Om det vi nu ser är början på nästa stora nedgång behöver vi gemensamt ställa frågan: vad gör vi om det inte går att sälja bilar i samma omfattning som förut?

I det långa loppet kommer inte fabriker att kunna stå still och vi behöver ha mer att komma med än 2008: ytterligare statligt stöd till bilförsäljning och hopp om att "marknaden" ska lösa det hela. Om nu bilförsäljningen skulle rasa borde de miljarder vi jobbat ihop till ägarna under rekordåren kunna användas till att ställa om produktionen till sådant som samhället behöver. Det kan uppfattas som en orimlig sak att göra men om alternativet är massarbetslöshet behöver vi åtminstone tänka tanken. Behov saknas sannerligen inte.

INTE I SAMMA BÅT

Just nu har de flesta av oss mest det akuta läget med vår och våra näras hälsa framför ögonen. Men så småningom kommer saker och ting att gå tillbaka till något mer normalt. När vet vi inte, men en sak är rätt säker, arbetsgivarna kommer att minnas det gamla talesättet: "Låt aldrig en bra kris gå till spillo."

I tider av kris och osäkerhet har de styrande alltid utnyttjat situationen till att få igenom saker de annars inte klarat av. För vem vill inte vara med och hjälpa till när det är en kris? I en kris är det lätt att hävda att vi alla sitter i samma båt och därför ska ro åt samma håll och låta dem som vet bättre styra.

Problemet är att många av de saker som brukar komma upp inte handlar om självklarheter som att tvätta händerna, hjälpa sjuka grannar eller att samhället ska ha resurser för att hantera krisen. Istället handlar det om att vi ska göra eftergifter för att öka arbetsgivarnas makt och rikedom, på vår bekostnad och på lång sikt.

I många länder har vi redan sett hur demokratiska rättigheter sätts ur spel. I Sverige kan det komma att gälla alltifrån lagstiftning om arbetsrätt till avtal om löner och arbetsvillkor, ända ner till varje avdelning och lag där vi kommer att få höra hur viktigt det är att vi går med på den ena eller andra försämringen för att kunna konkurrera om jobben mot arbetare på andra företag och i andra länder, inom och utom Volvo. Arbetare som naturligtvis i sin tur kommer att få höra samma sak. Kris eller inte så gäller samma sak för oss på golvet: att hålla huvudet kallt och att hålla samman.

Lars Henriksson

INGA LÖNEÖKNINGAR UNDER VÅREN

I dagarna går vårt centrala avtal ut och förhandlingarna om ett nytt skulle pågått för fullt. I och med coronakrisen har LO och Svenskt Näringsliv uppmanat alla förbund och arbetsgivarorganisationer att skjuta upp förhandlingarna om nya avtal till i höst.

Detta har även accepterats av IF Metall och Teknikföretagen som förlängt giltigheten av vårt nuvarande avtal till och med 31 oktober. Det innebär att de löneökningar med mera som normalt finns i nytt avtal uteblir under våren. Rimligen borde detta kompenseras i höstens avtal men det finns inga garantier för något sådant.

MODEL LINE I TA

Kvasten har under lång tid skrivit om Model Line, ett projekt som började på bana 1:6 i TC för över två år sedan. Erfarenheterna därifrån visar att det först och främst handlar om rationaliseringar och att göra balanserna tuffare för montörer och materialhanterare. Samtidigt som företaget inför samma saker på andra banor i TC sprids det även till TA. Företagets nyhetsblad TA Info berättar entusiastiskt att det HOP CL90 nu förvandlats till en Model Line för att *"ur alla avseenden ta fram en så nära perfekt line som möjligt."*

Precis som i TC sägs det en massa fint om ergonomi och säkert kommer även sådana aspekter att tas upp. Men ingen ska lura sig av detta. Huvudsyftet är naturligtvis att rationalisera, att utvinna så mycket arbete ur dem som jobbar som möjligt genom att ta bort "onödig" tid, alltså sådant där vi kan ta mikropaus, pusta ut och slappna av några sekunder.

I Model Line handlar det om att öka beläggningen på balanserna maximalt. När projektet började i TC var målet att få upp beläggningen till 94 procent, sedan ökade det till 100 procent!

En viktig del i denna sorts rationaliseringar är att locka med de som jobbar på området. Det är alltid vi som är experterna på vårt eget arbete och vi "rationaliserar" ofta själva våra jobb genom smarta genvägar för att få lite tid över. Grunden i Toyotamodellen som Model Line ska införa fullt ut är "standardiserat arbetssätt". Då är det meningen att vi ska berätta alla de små knep som vi använder för att göra jobbet lättare och göra detta till "standard" som står i pappren och som alla måste följa. Tanken är att det då blir tid över på balansen som kan fyllas med nya moment. Sedan kan teknikerna flytta runt momenten och till slut ta bort en hel balans. Det blir mindre tid över på balanserna och färre som jobbar.

Det är lätt att lockas med i detta. Vi är så vana vid att ingen lyssnar på oss att många blir glada över att få vara med och påverka. En del lagledare kan till och med se det som sitt jobb att öka beläggningen på arbetskamraternas balanser och rationalisera bort folk. Några kanske även ser det som en möjlighet att göra karriär och komma bort från banan. Det finns åtskilliga exempel på detta genom åren. När nu Model Line sprider sig är det väldigt viktigt att vi inte går på allt företaget säger utan driver våra egna krav och stöttar upp de skyddsombud och andra arbetskamrater som deltar i projektet.

"INSPIRERANDE OCH ATTRAKTIV ARBETSPLATS" – FÖR VISSA

Vid högtidliga tillfällen brukar företagsledningen ofta tala om att alla medarbetare är lika viktiga. Vi har väl på känn att de tycker att det finns de som är li-i-i-te viktigare (till exempel de själva) och att det finns de som inte är riktigt så viktiga (till exempel vi som bara ser till att det byggs bilar.)

Ibland läcker denna syn igenom. För ett tag sedan gick att läsa på intranet att företaget ordnar "Brown Bag Sessions" – 45 minuter långa föredrag om mer eller mindre intressanta ämnen där de som kommer får köpa lunch eller frukost i en påse för ett "bra pris" att ätas innan föredraget i Volvohallen

Ämnena spänner över ett brett fält stod det, *"från gorillor i Virungabergen till 3D-printade forskningsstationer på månen – men det huvudsakliga syftet är alltid att skapa ett avslappnat, motiverande och roligt sätt att ständigt få och dela med sig av kunskap och samtidigt bidra till en inspirerande och attraktiv arbetsplats."*

Vid det första föredraget, som ägde rum i februari, kunde frukostpåsarna köpas och ätas från klockan 8.00 och själva föredraget skulle pågå mellan 8.30 och 9.15. Det låter ju rätt trevligt. Den som jobbar dagtid i TC och kanske stressar till Balansen för att köa och köpa frukost vid halv nio behöver väl en dryg kvart på sig att ta sig upp till Volvohallen och en kvart tillbaka. Så då är det väl bara för de som är intresserade att säga till chefen att det är "Brown Bag Session" och meddela att man behöver gå strax före åtta och är tillbaka vid halv tio-tiden? För det där med *"inspirerande och attraktiv arbetsplats"* måste väl gälla alla medarbetare, även oss som arbetar i fabriken. Eller?

CORONASTREJKER

I flera länder har arbetare gått ut i strejker som på olika sätt är knutna till den pågående pandemin. I Italien har butiksanställda strejkat mot dåligt smittskydd. På en bilfabrik utanför Detroit vägrade ett skift gå in i fabriken efter att ett antal personer på föregående skift blivit sjuka. I Baskien stängde de 5 000 arbetarna vid Mercedes fabriken när företaget ville fortsätta produktionen trots flera fall av Covid-19 i fabriken. Bussförare i Detroit genomförde en framgångsrik strejk för att få till stånd ett bra smittskydd på sina jobb. I söndags strejkade varuhuspersonal i Genève framgångsrikt för att de som var oroliga för att bli smittade kunde få gå hem med full lön. Och så vidare. Listan kan göras hur lång som helst och visar det gamla vanliga: när vi själva tar tag i saker och ting så händer det något.

RESPIRATORER ISTÄLLET FÖR BILAR?

När covid-19-epidemin började sprida sig i Storbritannien märkte regeringen att det saknades respiratorer på sjukhusen. De tog då kontakt med ett antal industriföretag för att diskutera möjligheten att ställa om delar av produktionen till att göra respiratorer som behövs för att behandla ett ökat antal befarat influensasjuka i landet. Bland annat ska regeringen fört diskussioner med biltillverkaren Rolls Royce, maskintillverkaren JCB och Unipart som bland annat gör bildelar. Bra tanke om än kanske lite sent.

På 70-talet tog fackföreningarna vid den brittiska krigsmaterieltillverkaren Lucas Aerospace fram planer på att ställa om produktionen till samhällsnyttiga produkter för att rädda jobben när företaget ville skära ner. Ett av de områden där de tog fram förslag till alternativ produktion var just medicinsk utrustning.

Kvasten ges ut av folk som jobbar på Volvo Personvagnar i Torslanda. Ansvarig utgivare: Lars Henriksson
Vill du ha Kvasten i din e-post? Mejla kvastentips@hotmail.com Bidrag till tryckning: Swish 0702195961