SCANIA

För information kontakta
direktör Lars Christiansson
tel 08-553 812 12.

Anförande vid Investors bolagsstämma 16 maj 1995 av Leif Östling, verkställande direktör i Scania AB

Herr ordförande! Bästa aktieägare!

1994 blev ett bra år för Scania. Vi drog nytta av en stark återhämtning i konjunkturen på våra viktigaste marknader i Europa. Vi kunde dra nytta av en fortsatt stark efterfrågan i Latinamerika och Fjärran Östern.

Resultatet efter finansnetto ökade från 455 miljoner kronor 1993 till cirka 3 783 miljoner kronor 1994.

Jag kan nu konstatera att 1995 också har börjat bra för Scania. Resultatet efter finansnetto för första kvartalet uppgick till 1 401 miljoner kronor jämfört med 540 miljoner för samma period 1994, dvs nästan en tredubbling av resultatet. Även orderingången fortsatte att öka med 25 procent under första kvartalet. Samtidigt ökade antalet fakturerade lastbilar och bussar med 56 procent, till nära 11 000 fordon, jämfört med cirka 7 000 samma period förra året.

Den utdragna lågkonjunkturen har lett till ett stort uppdämt behov hos våra kunder att förnya sina vagnparker.

I Europa har detta förstärkts av den ekonomiska expansionen i Central- och Östeuropa. Den har lett till omfattande inköp av 5 - 10 år gamla lastbilar från Västeuropa. Detta, i kombination med få nyanskaffningar där under lågkonjunkturen, har inneburit att efterfrågan på tunga lastbilar har ökat explosionsartat sedan slutet av 1993.

Scanias ställning stärks nu på vår hemmamarknad, Västeuropa. Vår marknadsandel 1993 på 11,4 procent ökade till 12,8 procent vid slutet av 1994. Efter första kvartalet i år ligger den på cirka 15 procent.

I Tyskland, Frankrike och Storbritannien har utleveranserna fördubblats, till mer än 3 100 lastbilar, jämfört med samma period förra året.

Även för övriga marknader i Europa är bilden positiv för årets första tre månader. Vi räknar med att fortsättningen på året också blir god.

Läget i Latinamerika är mer komplicerat. Brasilien är fortfarande Scanias största marknad och utvecklas synnerligen väl för såväl lastbilar och bussar

som för industri- och marinmotorer. Det är en utveckling som pågått sedan början av 1990-talet och som resulterat i mer än en fördubbling av efterfrågan på tunga lastbilar.

Dock har den mexikanska pesokrisen påverkat kontinenten. Speciellt har den drabbat vår viktiga marknad i Argentina där våra kunder för närvarande har svårt att finna finansieringsmöjligheter.

Den höga efterfrågan i Brasilien och övriga Sydamerika kompenserar dock detta. Vår grundläggande långsiktiga tilltro till den latinamerikanska marknaden har inte förändrats.

I slutet av 1994 tog Scania i bruk en ny monteringsanläggning i San Luís Potosí i Mexiko för att kunna bygga upp en stark marknadsposition i Centralamerika.

Ekonomierna i Sydostasien fortsätter att vara starka. Scanias främsta marknader i regionen - Taiwan, Sydkorea och Indonesien - ökar. Vi har just producerat den femtusende lastbilen för Sydkorea.

Efterfrågan på bussar fick inte samma vändning förra året som lastbilsmarknaden. Mot slutet av 1994 skedde en viss förbättring. Nu, under första kvartalet 1995 kan vi konstatera att den fortsätter.

Busstillverkningen i Europa genomgår nu en kraftig strukturförändring. Producenter av busschassier, dvs underredena på bussar, köper nu i rask takt tillverkare av busskarosser.

Idag byggs cirka 60 procent av bussarna i Västeuropa på detta sätt och vi närmar oss raskt 70 procent. Scanias förvärv 1994 av karosstillverkaren DAB i Danmark är ett exempel på denna strukturförändring.

Marknadsutvecklingen på bussidan i Västeuropa bedöms bli ganska lugn de närmaste åren. Det beror på att kommuner och städer nu i allt större utsträckning köper in de kollektiva transporttjänsterna från privata transportörer. Detta är ett led i den pågående avregleringen av kollektivtrafiken.

Vi ser stora möjligheter på bussmarknaderna främst i centrala och östra Europa samt i Sydostasien och Latinamerika.

Förutom våra fordon utvecklas industri- och marinmotorverksamheten samt servicemarknaden väl.

Vår tekniska kapacitet ligger idag vid cirka 50 000 fordon. Den monteringsfabrik vi byggde i Angers i västra Frankrike, mitt under den djupaste lågkonjunkturen, har givit oss en betydande flexibilitet att snabbt - när konjunkturen kom igång - kunna öka vår produktion i Europa.

Vi behöver inte bygga några nya fabriker för att ytterligare kunna öka vår kapacitet i Västeuropa och Latinamerika. Vi förbättrar vår produktivitet med en mer rationell produktion. Vi intensifierar utbildningen av våra anställda. Vi förkortar ledtiderna i produktions- och distributionsleden och utnyttjar maskinparken och ytan i våra lokaler allt bättre. Därmed kan vi höja vår kapacitet med relativt ringa investeringar. Scanias tekniska kapacitet är inte statisk utan växer successivt.

Resultatet av detta arbete går att mäta. Jag kan beskriva produktivitetsutvecklingen i Scania så här:

1989 var ett rekordår med 36 000 tillverkade fordon. Då producerades knappt 2 fordon per anställd. I slutet av 1994 hade detta stigit till 2,7 fordon per anställd och år. Antalet anställda i tillverkningen hade under perioden samtidigt sjunkit med cirka 3 500.

I år talar mycket för att vi når siffran 3 fordon per anställd. Mot slutet av detta årtionde ligger målsättningen att nå 4 fordon per anställd med oförändrat förädlingsvärde. Att klara detta är nödvändigt för att kunna konkurrera på världsmarknaden med bibehållen lönsamhet.

Avgörande för att klara utmaningarna är att vi kan fortsätta att utveckla och rationalisera de arbetsprocesser som pågår inom vår globala marknads-, produktions- och utvecklingsorganisation. Scania har även integrerat kvalitetsarbetet i dessa processer och blev som det första större verkstadsföretaget i Sverige kvalitetscertifierat enligt ISO 9001 i början av 1994.

Scania går nu - efter det att Saab-Scania upphört - vidare på egen hand. För oss på Scania är detta en mycket spännande utmaning. Företag och produkt får nu samma namn. Det finns en betydande positiv dynamik i detta.

Jag vill - till sist - tacka Lars V Kylberg och Saab-Scanias styrelse, där det alltid funnits ett genuint engagemang för Scania. Modiga beslut har fattats vad gäller utvecklingsprogram och investeringar i kapacitet och marknad under de kärva år som karaktäriserat början av 1990-talet och som vi nu ser resultatet av.

Tack herr ordförande.