



Resumé av sammankomst i SIS den 17mars 2025 med föredrag av Jennie Cato

Sammankomsten inleddes som vanligt med en mingelstund som även ägnades åt tekniska förberedelser för kvällens föredrag. Vår nyvalda ordförande Karin Borgkvist Ljung hälsade sedan den alltför lilla skaran närvarande välkommen med särskilt nämnande av kvällens föredragshållare Jennie Cato och dagens enda övriga gäst.

Under den smakliga förrätten sjöngs helans lov till melodin "Höga berg och djupa dalar" och halvan till Scantias och Jennie Catos lov till melodin "Engelska flottan har siktats vid Vinga"

När vitt vin iskänkts i glasen påbjöd ordföranden en rundskål, varpå huvudrätten, i form av fisk, tog vid. Efter efterrätt och kaffe och påföljande paus introducerade sekreteraren föredragshållaren, med 25 års erfarenhet av arbete inom Energimyndigheten som chef för sektionen Internationella marknader och sedan i Teknikföretagen med Policyrådgivning, Chef för Handel och Hållbarhet och som strategichef. Sedan fyra år är hon "Head of Public affairs" i Scania.

Jennie tog sedan ordet och kunde först bekräfta att hon var uppväxt i Malmötrakten, men nu hade varit stockholmare minst lika länge som skåning. Hon berättade att hon är civilingenjör, en utbildning hon sade sig ha valt för att skilja sig från familjetraditionen, som var stark inom journalistyrket. Hon visade så en bild på Skånes vapen och vid sidan Scantias, båda med Gripenfågeln. Scania är latin för Skåne och Jennie berättade sedan, efter en teknisk omväg på datorn med bilder på söta björnar, om den historiska utvecklingen av Scania.

För 134 år sedan bildades Vagnfabrik AB i Södertälje, där man tillverkade Vabis järnvägsvagnar. År 1901 slogs denna verksamhet ihop med Scantias cykeltillverkning och blev Scania Vabis. 10 år senare tillverkades de första bussarna och året efter den första brandbilen. Långt senare grundades en ohelig allians och Saab Scania kom till och varade till 90-talet. År 2010 inlemmades Scania i Volkswagenkoncernen genom att tyskarna köpte ut Scania från Wallenbergfamiljen och TRATON GROUP (uttalas trejton) bildades, bestående av Scania, International America, Sao Bernardo Brazil och tyska lastbilsföretaget MAN.

Slogan för verksamheten lyder: "Transforming Transportation Together". VD:n för Scania är även VD för TRATON. Man har försäljning i över 100 länder och har 59000 anställda med en omsättning av 204 miljarder kronor och senaste förluståret var 1934. Det Ni!!!

Jennie informerade också om produktspannet som omfattar lastbilar, bussar, specialfordon för Försvarsmakten och utrustning för marint bruk. Till detta kommer verkstäder och serviceverksamhet.

Scania i Södertälje har 17000 anställda och en yta av hela 4 kvadratkilometer. Hytterna tillverkas i Oskarshamn. Man har också tillverkning i Frankrike och i Brasilien, där en tvillingstad till Södertälje finns med start på 1950-talet.

I år öppnas en "hub" i Shanghai med produkter avsedda för Europa.

Av omsättningen är 60% i Europa, 20% i Sydamerika och 11% i Asien och 7 % i Afrika och Oceanien.

Man är tillsammans med Volvo marknadsledare i Europa med 18% och marknadsledare i Sverige.

Jennie övergick så till att tala om Scantias värderingar. Det viktigaste är att möta kundönsknings. Man tillverkar kundanpassade lastbilar. 80 % av försäljningen är till familjeägda företag. En annan värdering har med kostnader att göra och en tredje är skalfördelar.

Man vill vara partners för hållbara transporter.

Man investerar för framtiden och 50 % av investeringarna utgörs av "Research & Development" kostnader. Övriga betydande områden är en produktionslinje för chassiss, en batterifabrik med batterilaboratorium och dessutom offentliga laddningsstationer.

Elektrifiering är ett mycket aktuellt ämne och man har en batteriladdningsfabrik. Det är stor skillnad mellan laddning av en personbil och en lastbil. Personbilen står stilla 99 % av tiden, medan lastbilen är ett ständigt arbetsredskap som kräver mycket högre effekt.

Förändringen till eldrivna lastbilar började år 2020 och målsättningen för 2025 var 10 % andel, men den verkliga andelen är endast 0,3 %. Målsättningen 90 % har nu förskjutits från 2030 till 2035 och den beräknade räckvidden för lastbilar har minskats från 450 till 350 km på grund av arbetstidsregleringar.

Ett dominerande problem är att få Bryssel att förstå att batterier är mycket dyra och för Scania del är detta ett särskilt stort problem i och med att kundkretsen domineras av familjeägda företag.

Kina har tagit över en stor del av produktionen av batterier, även för bussar.

Vi fick sedan höra om olika användningsområden för eldrivna arbetsfordon. Den första eldrivna timmerlastbilen finns nu och man arbetar också tillsammans med Boliden inom gruvbranschen. Fordonen är tysta, vilket ger en god arbetsmiljö. Varutransporter sker mycket nattetid, där tystnad är viktig. Ett annat exempel där tystnad är viktig är cementblandare och fordon för återvinning.

Scania har också en hyrtjänst för transporter där ett annat bolag äger bilarna.

Jennie beskrev så Scania som ett företag man är stolt över att arbeta i. Man behöver både kontinuitet och inflytande utifrån. Personbilsverksamheten vid Volkswagen i Wolfsburg har nu stora problem i den vikande marknaden för traditionella bensin- och dieseldrivna bilar. Man har 600.000 anställda där och en mycket stark facklig organisation, som är sektliknande.

Man omorganiserar nu utvecklingsarbetet genom att bilda ett gemensamt bolag med 5000 utvecklingsingenjörer för gemensamma komponenter.

Med detta avslutade Jennie sitt föredrag och en livlig frågestund vidtog. En första fråga gällde hur Jennie och hennes grupp hanterar företagets målsättningar och svaret blev att det är svårt, framför allt genom att tillstånd tar så lång tid. Hon efterlyste 3 åtgärder från politikernas sida: 1. Se över lagstiftningar med en holistisk syn. 2. Att se på de **nationella marknadernas** efterfrågan. 3. Att sluta med subventioneringar.

En annan fråga gällde jämförelser med Volvo, där Jennie sade att Volvo har tagit efter Scania. (Det faktum att tidigare VD för Scania nu är VD för Volvo Lastvagnar kan ha bidragit till detta. Sekreterarens antagande)

Vi fick som exempel på en nationell marknadssituation Brasilien, där endast 10% av vägsystemet är asfalterat.

En fråga rörde hur mycket de tyska ägarna styrde verksamheten i Sverige och svaret blev att det berodde på dagsformen, vilket kan tolkas som att det varierar mycket.

Ytterligare en fråga gällde om el är framtiden. Jennie svarade att många olika lösningar är nödvändiga. Volvo har satsat på vätgas, som Jennie dock bedömde vara gångbart endast vid riktigt långa transporter.

På en fråga om uthållighet svarade Jennie att den är oerhört viktig, liksom miljövård, där EU nu svänger en del, men där balans är nödvändig.

Jennie avslutade frågestunden med en sammanfattning av Scania och den egna funktionen: Hon har inte märkt några förändringar i inställningen i den egna organisationen. Man har en stark egen värderingsgrund och en stark teamlösningsförmåga.

Då det blev tyst ett ögonblick tog vår ordförande Karin tillfället i akt att tacka Jennie för ett mycket intressant föredrag och överlämnade en bubblande fransk gåva som tack. En kraftig applåd följde som avslutning.

Vid penna

Vid kamera

Lennart Hammarberg

Jan Marcusson