

Nyheter & kommentarer från bilvärlden



INFORMATIONSBLAD

Nr. 3 2007

Al Gore i stan -

Göteborg Stads miljöpris 2007 delas ut.

5 snabba -

frågor till Malin Kjellberg, Chalmers.

Sidan 2-3

"Ryssland är den marknad som är mest spännande."

- intervju med Fredrik Arp, VD Volvo Personvagnar.

Sidan 4-5

Fler kvinnor i företaget -

intervju med Semcon Caran AB.

Autoadapt -

Europaledande Lerumsföretag.

Sidan 6-7

Automotive Swedens
finansierare:



BUSINESS REGION
GÖTEBORG

SJUHÄRAD
Sjuhärads kommunalförbund
BOLLSTED • NORRÄ • HERRLÉN • MÅR • ÖVERLÅN • TRÄSKÖ • LÖNNSTÄ • HÄRBY • HÄRBY



Kompetenscentrum
Stål & Verkstad



Med önskan om ett miljövänligt och jämförbart 2008

Året närmar sig sitt slut. 2007 har varit ett händelserikt år inom fordonsindustrin och det känns inte som det kommer att bli lugnare 2008. Det är som alltid både negativa och positiva trender. Negativt är de ökande tecknen på klimatpåverkan från fordons- och transportsidan. Detta kan dock samtidigt leda till möjligheter där Sverige som land kan ta position och visa framfötterna.

Positiva trender är just ökad miljömedvetenhet där allt i samhället granskas med lupp. Detta skall som sagt ses som möjligheter där det just nu pågår en stor efterfrågan på miljövänliga företag och produkter.

En annan positiv trend är att det satsas på att få in tjejer både inom fordonstekniska utbildningar och även inom bolag som jobbar med fordonsindustrin. Exempel på

detta kan Du läsa om längre fram där både Chalmers och Caran är intervjuade.

Vi vill också passa på att tacka för ett gott år och ser med förväntan och spänning fram emot nästa år!

Malin Norén,
Automotive Sweden



Componenta Främmestad AB bygger ut

Componenta Främmestad AB bygger ut ytterligare för att kunna möta ökad efterfrågan och bli en mer komplett systemleverantör till främst den tunga fordonsindustrin. Beslutet att minska verksamheten i Åmål innebär att fler detaljer kommer att bearbetas vid anläggningen i Främmestad framöver.

Eftersom gjutgods till företaget till stor del kommer från Componentas anläggningar i Finland och mycket av företagets export går via Göteborgs hamn har Främmestad ett

centralt läge i det godsflödet. Volvo Lastvagnar är i dag största kunden.

Componenta Främmestad AB som ingår i den finska börsnoterade koncernen Componenta Corporation är en underleverantör som inriktat sig på gjutning, smide och bearbetning. Kunderna återfinns inom nord-europeisk fordons- och verkstadsindustri.

Jessica Waller,
Automotive Sweden

Al Gore fick Göteborg Stads miljöpris 2007

För åttonde året i rad delades det internationella miljöpriset "Göteborgspriset för hållbar utveckling" ut. Priset syftar till att uppmärksamma genomförda och intressanta miljöprojekt såväl i Göteborgsregionen som i ett globalt perspektiv.

I år gick det till USA:s tidigare vicepresident Al Gore, som senare under hösten även har fått Nobels fredspris. Al Gore fick miljöpriset för sitt djupa engagemang för att hejda klimatkrisen genom ökad medvetenhet om den globala uppvärmningen.

Priset kommer Al Gore själv och hämtar på galan "Leve klotet" som hålls den 22 januari 2008 på Scandinavium i Göteborg. Förra året gick priset till Toyotas tekniker för utvecklingen av Toyota Prius.

I anslutning till galan kommer det att hållas seminarier på temat miljö och hållbar utveckling, varav ett med temat transport.

För mer information,
www.goteborgaward.com.

Fakta/ Göteborgspriset

Göteborgspriset för hållbar utveckling är ett internationellt pris för att uppmärksamma insatser för en hållbar utveckling. Priset utdelades första gången hösten 2000. Priset, som är på en miljon kronor, delas ut i samverkan mellan Göteborgs Stad och tolv företag.

Jessica Waller,
Automotive Sweden

Föraren i fokus - nya studier inom fordons säkerhet

Fordons- och trafiksäkerhetscentrumet SAFER i Göteborg har funnits i drygt ett år. Flera projekt och satsningar inom fordons säkerhet är i gång och ett av de forskningsområden som växer snabbast är Naturalistiska studier – metoder för att studera förarens beteende vid normal bilkörning och fånga in händelseförlopp vid krissituationer.

En bred kompetens är samlad inom SAFER genom de 20 parter från industri, institut, samhälle och högskola som är aktiva i centru-

ganisationer har gått ihop för att vidareutveckla en lovande metod: Naturalistiska studier i Field Operational Tests (FOT). SAFER är den samlade kraften. Syftet med forskningen är att skaffa kunskap om hur förare kör bil till vardags, hur man reagerar vid incidenter och olyckor och hur olika stödsystem för säkrare körning, t ex kollision varningssystem, påverkar föraren och omgivningen. Metoden bygger på att analysera information från a) bilens system och sensorer, b) extra sensorer och kommunika-

tion c) kameror som filmar föraren och omgivningen.

Inom passiv säkerhet, alltså skadereducerande system, har stora framsteg gjorts och svensk forskning ligger långt framme. Nu satsas även stora resurser på aktiv säkerhet, det vill säga system som agerar innan olyckan är framme.

Sveriges fordonstillverkare, Vägverket, och ledande forskningsor-

ganisationer har gått ihop för att vidareutveckla en lovande metod: Naturalistiska studier i Field Operational Tests (FOT). SAFER är den samlade kraften. Syftet med forskningen är att skaffa kunskap om hur förare kör bil till vardags, hur man reagerar vid incidenter och olyckor och hur olika stödsystem för säkrare körning, t ex kollision varningssystem, påverkar föraren och omgivningen. Metoden bygger på att analysera information från a) bilens system och sensorer, b) extra sensorer och kommunika-

- Genom bättre kunskap om förarens beteende, kommer framtidens fordonssystem och trafikmiljöer att bli bättre anpassade till människan, och därigenom ökar trafiksäkerheten, säger Trent Victor, projektledare för FOT på SAFER.

Anna Nilsson-Ehle,
Director SAFER

5 snabba frågor till Malin Kjellberg vid Institutionen för tillämpad mekanik och delaktig i kursen Chalmers Formula Student

1. Hur många tjejer har ni inom fordonsrelaterade utbildningar idag?

8 st på mastersprogrammet Automotive Engineering (av 42 studenter) 3-4 st på mastersprogrammet Automotive Industrial Design Engineering (av 17 studenter) samt ett tiotal utbytesstudenter som läser kurser inom ämnet fordonsteknik.

2. Vad gör ni för att få in fler tjejer?

Vi vill beskriva det mer från ett produktutveckling och projektarbetestänkande vilket ger en helhetsbild över produkten och konstruktion och tillverkning vilket jag tror attraherar fler tjejer. Naturligtvis måste det ju finnas ett intresse för tekniska system och helst fordon i grunden vilket kanske skulle stödjas mycket tidigare än på universitetsnivå - redan i sandlådan...

3. Läger ni om utbildningarna så att de kan attrahera fler tjejer? Större vikt vid design, material, interiör... vad det nu kan vara?

Inte innehållsmässigt i detalj men på en högre nivå; som nämnt ovan; kvinnliga studenter vill i mycket större utsträckning veta vad de skall använda kunskapen till. Därför arbetar vi med att ge dem en helhetsbild av fordonsindustrin och att tydliggöra den röda tråden inom utbildningen och visa på behovet i industrin, vad målet är.

4. Är det ett problem att fordonsindustrin är så pass mansdominerad som den är idag?

Ja, jag tror att det är ett problem och dessutom en utmaning. I början av bilhistorien var det enbart män som var kunder, de körde, konstruerade, tillverkade, mekade. På senare tid är det ju lika många kvinnor som köper och kör bil. Om inte det finns kvinnliga influenser under design, konstruktion och tillverkningsstadiet så kommer många kundbehov att förbises.

5. Jobbar ni mycket med industrin vid skapandet av framtida fordonsutbildningar?

Vi arbetar med industrin, inte mycket än så länge men det blir bättre och bättre. Vi vill ha en bra dialog och kommunikation med industrin; på så sätt kan vi utveckla utbildningen mot industrins behov så att de civilingenjörer som examineras är attraktiva på arbetsmarknaden men faktiskt också motivera för studenterna varför utbildningen ser ut som den gör.

Malin Noren,
Automotive Sweden



AUTOSAR

- ett paradigmskifte inom fordons elektronik

Utvecklingen inom elektronikområdet för fordonsindustrin växer kraftigt. En av Sveriges lastbilstillverkare spår att ca 90 procent av innovation och utveckling inom deras produktområde kommer att ha kopplingar till olika typer av elektroniska system. System för ökad trafiksäkerhet, system för mindre klimatpåverkan, system för kommunikation med omvärlden osv tar idag stor del av fordonstillverkarnas budgetar för utveckling.

Den snabba utvecklingen har skapat nya utmaningar både genom den komplexitet som integrationen av fordonens olika elektroniska komponenter innebär samt en kraftigt ökad kostnad för kvalitetsbrister som uppstått i dessa avancerade system.

Som ett led i att förenkla, minska kostnaderna och höja kvalitén har världens bilindustri enats runt en ny standard inom området inbyggd programvara

kallad AUTOSAR. Med hjälp av denna utveckling skapas gemensamma mjukvaruplattformar för fordonens alla elektroniska styrenheter. Denna standard möjliggör återanvändning av felfria och fungerande programdelar (ger ökad kvalitet) samt minskar beroende

Fakta/ AUTOSAR

AUTOSAR (Automotive Open System Architecture) är en globalt standardiserad mjukvara framtagen av fordonstillverkare och underleverantörer.

av unika elektroniska hårdvaruplattformar (minskar kostnaderna för inköp av dessa). En fordonstillverkare kan med AUTOSAR enklare designa nya elektroniska hårdvaruplattformar (kablar, processorer etc) och optimera dessa utan att vara beroende av starka kopplingar mel-

lan funktion (programvaran) och fysiska komponenter.

I Sverige har både Volvo Car, Volvo Lastvagnar och SAAB Automobile börjat utveckla mot den nya standarden. För underleverantörer och övriga aktörer i det svenska fordonsklustret kommer detta att synas inom en snar framtid då kravet på AUTOSARs kompatibilitet kommer att stå inskrivet i kravspecifikationerna från inköp. Omställningen till AUTOSAR kommer att kräva nya kunskaper och ny utveckling av alla elektronikrelaterade komponenter i ett fordon. Denna resa har redan börjat hos de stora Tier 1 bolagen. Samtidigt möjliggör AUTOSAR en entré som får många nya aktörer på marknaden eftersom en renodlad programvaruindustri runt AUTOSAR kommer att växa fram.

Robert P. Karlsson,
Head of Automotive/IVSS,
Invest in Sweden Agency

Bilindustrin står ständigt i fokus med nya modeller, rationaliseringar, miljödebatter och forskningsanslag. Vi fick träffa Fredrik Arp, VD Volvo Personvagnar (Volvo PV), och ställa frågor om det mesta som berör bilindustrin.

”Nu går vi mot premium fullt ut”

Du har varit VD för Volvo PV i drygt två år. Vad har varit roligast och vad har varit tyngst?

Roligast under denna tid har varit alla möten med nya människor och nya situationer. Tyngst har varit och är att vi inte tjänat pengar under denna tid. Vi har rationaliserat och effektiviserat så att vi sparar in 4 miljarder löpande årsbasis men genom de externa faktorerna som dollar och stigande råvarupriser har våra åtgärder inte räckt.

Du kom till Volvo PV från underleverantörssidan (Trelleborg). Vad innebar det för din syn på bilbranschen?

Jag bytte sida direkt och i biltillverkarrollen innebär det att hantera en situation där legala krav och konkurrens hela tiden kräver mer av bilarnas innehåll utan att priset följer med. Det uppstår därför ett hårt kostnadstryck mot underleverantörerna.

Sverige är sannolikt världens mest biltillverkningsberoende land. Tycker du att vi som land lever upp till de krav som

ett sådant beroende skapar?

Nej! De satsningar som görs är blygsamma i förhållande till vårt beroende och i förhållande till andra länder. Japan, Tyskland och Korea är alla exempel på länder som satsar långsiktigt och målmedvetet på forskningsområden som starkt berör bilindustrins framtid. Industrin i andra länder får stöd på många sätt som vi inte har i Sverige. Samordningen och långsiktigheten i den offentliga sidans satsningar saknas.

Miljö är ett av Volvos kärnvärden. Nu är vägarna många mot mera miljöanpassade bilar. Vilka val gör Volvo PV?

Det finns många vägar; motor, lättvikt, aerodynamik och alternativa bränslen som exempel. Till det kommer kundens önskemål och lagstiftarnas krav. Vi satsar 10 miljarder extra under perioden 2006 - 2011 och siktar på att minska emissionerna med 25 % under denna tid. Vi gör val varje dag inom det här området. Lösningen kommer att bestå av en kombination av olika åtgärder.

”De satsningar som görs är blygsamma i förhållande till vårt beroende och i förhållande till andra länder.”

Säkerhet är Volvos starkaste kärnvärde. Hur ska Volvo PV kunna hålla ett försprång och innebär "Fordtillhörigheten" något problem i detta avseende?

Vårt säkerhetsarbete bygger på erfarenheter från verkliga krockar och det ger ett underlag för utveckling som är bättre än teoretiska beräkningsmodeller och ger oss möjlighet att hålla utvecklingen på världsnivå. Samarbetet med Ford ger fördelar för att vi får tillgång till forskning inom områden som kräver stora resurser. Ett starkt utvecklingsområde är det som kallas "aktiv säkerhet" som ska hjälpa till att hindra olyckor från att inträffa. Här gäller det att kombinera datorer, överföring och elektronik på nya sätt. Volvo PV:s säkerhetsarbete följer en egen plan och det är Volvo PV som gör planen för Volvo PV.

Hur står varumärket idag?

Vi står starkt idag och utvecklar det vidare. Vi har länge varit nära premium men ska nu bli premium fullt ut. När vi uppfyller premiumkundens förväntningar så väl att det blir återköp inom tre år är jag nöjd. Dit är vi på väg. Att dela varumärket med AB Volvo har inte varit något problem eftersom vi har samma syn på de väsentliga frågorna som säkerhet, miljö och kvalitet.

EU har förslag om CO₂ begränsningar. Bilindustrin vill ha mer tid men det verkar mycket troligt att det kommer en begränsning. Hur ser ett förslag ut som passar Volvo PV?

Sannolikt kommer det ett förslag i början på 2009 som kommer att tas av EU Parlamentet. Tanken var att förslaget skulle vara konkurrensneutralt vilket i princip är en omöjlighet. Jag tror att det blir konkurrensen som kommer att driva denna fråga – snabbare och mer effektivt än lagstiftarna. Sen förekommer det självklart olika syn från olika tillverkare beroende på hur nära eller långt från målen man står. Tysk och svensk bilindustri har längre väg att gå än fransk och italiensk bilindustri.

Volvo PV har idag det bredaste produktutbudet hittills. Ett stort modellutbud skapar möjligheter men kräver mycket resurser. Hur orkar Volvo PV med nio modeller som blir tio nästa år då Cross Over bilen introduceras?

I detta avseende följer vi konkurrenterna. Bredningen av marknaden är stor. På nittioalet fanns det 580 modeller och idag är vi uppe i 800 modeller globalt. Bilmärknaden är mogen och den fragmentiseras helt enligt ekonomiska teorins förutsägelse. Samtidigt gör snabbare utvecklingsprocesser och modulariserade system att vi kan hålla fler modeller med min-

dre resursinsatser än tidigare. Vi gör många olika modeller på samma plattform.

I Kina har ni målet 15 000 bilar. Hur många av dessa ska tillverkas i Kina?

C:a 8 000 S 40 tillverkas i Kina i fabriken vi delar med Ford och Mazda. Resten av bilarna importeras.

"Nu har vi fått besked – vi fortsätter med Ford som ägare men får en mer självständig roll och siktar mot premium fullt ut."

Bilindustrin i Väst talar om plagiat och tekniköverföring i Kina som riskfaktorer. Är det något Volvo PV upplever?
Ja, vi ser risken. Projektet i Kina drivs i join venture med inhemska partner och det innebär naturligtvis att samarbetspartnern lär sig. Likaså krävs viss inhemska produktion från Kinesiska underleverantörer för att tullfrihet på import ska tillåtas och de kinesiska underleverantörerna lär sig.

Ryssland, Kina och Indien är stora marknader där ni är på gång – hur ser satsningarna ut?

Ryssland är den marknad som är mest spännande. Idag säljer vi 20 000 bilar där med en mycket stark tyngdpunkt på de exklusivare modellerna. Vi kommer att få 21 nya återförsäljare och börja sälja över hela landet. Det innebär att vi måste satsa mycket på utbildning och serviceuppbyggnad. I Indien har vi precis börjat och i Kina växer vi enligt plan.

Sista frågan – det har varit mycket diskussion om ägandet och Ford har tagit bladet från munnen och sagt att Ford ska behålla PV tills vidare och att Volvo PV ska få en friare roll. Du ska komma med en plan

hur ni ska utvecklas. Har alla dessa spekulationer skapat oro internt?

Jag är imponerad av hur motståndskraftig Volvo PV organisationen har varit. Man har jobbat hängivet med att utveckla företaget vidare hela tiden. Jag tror det har funnits en förståelse för realiteter. Moderbolaget har allvarliga finansiella problem, Jaguar och Land Rover är till salu och då är det förstäligt att även Volvo PV kommer upp till diskussion. Nu har vi fått besked – vi fortsätter med Ford som ägare men får en mer självständig roll och siktar mot premium fullt ut. Den plan vi arbetar med ska visa hur vi, givet dagens villkor med dollar och råvarupriser, kan driva en lönsam verksamhet.

Hans Nyman,
Automotive Sweden



AUTOADAPT

Lerumsföretag Europledande i produkter för bilanpassning

Den 13 november invigde Autoadapt sin nya anläggning i Lerums Företagspark Stenkullen. Med på invigningen var 111 återförsäljare från 26 länder, som under detta tvådagarsevent fick lära sig om och testa framtidens bilanpassningslösningar. Tio nya produkter presenterades och närvarade var bland annat mobilitetsprogramsansvariga för Toyota och Fiat.

Den nya byggnaden på 10 000 m² blir Lerums största industribyggnad. Man har slagit ihop sina verksamheter i Stenkullen och Borås och koncentrerar dem hit. I byggnaden, som är grundförutsättning för Autoadapts fortsatta starka tillväxtambition, finns även övernattningsmöjligheter för funktionshindrade kunder som kommer med fordon som ska anpassas.

Autoadapt, som startade i Stenkullen 1990, bygger om och anpassar fordon för funktionshindrade och äldre och har som ett led av detta kommit att bli en av Europas ledande tillverkare och utvecklare av produkter för bilanpassning. Produkter för att komma in och ut ur bil, sittkomfort och produkter för handikappade barn är exempel på vad Autoadapt tillverkar i sin produktionsanläggning i Stenkullen.



Autoadapts nya rullstolstakbox Roofspider som lanserades i våras och som har fått väldigt mycket uppmärksamhet både i Sverige och internationellt. Roofspidern är världens första Rullstolstakbox som kan lyfta upp en manuell rullstol från bilens bäggesidor med design som för tankarna till en vanlig skidbox.

Strategien är att våra så universell som möjligt, vilket innebär att de utvecklar produkter för att passa alla bilmärken och modeller. För de vanligaste bilmodellerna tar Autoadapt även fram specifika monteringskonsoler för sina universella produkter. Företaget har ca 90 anställda och produkterna säljs i ett 40-tal länder världen över. Av omsättningen utgör exporten drygt 80 %.

År 2002 fick Autoadapt Business Region Göteborgs pris för bästa Tillväxtföretag i gruppen 5-250 anställda.

Jessica Waller,
Automotive Sweden

Året som gått 2007

År 2007 går mot sitt slut och det är tidigt att summera, men visst kan årets stora skeenden redan skönjas.

Finansoro, svag dollar dyr olja

Året började positivt för bilbranschen eftersom konjunkturen var stark. Hela tiden hördes varningssignaler om en kommande avmattning och i mars sviktade USA:s bolånemarknad. Effekterna håller på att sprida sig på de globala finansmarknaderna. Dollarns svagare ställning skapar problem för företag som är beroende av export till USA och oljan stiger i pris.

Personbilar: tungt i USA, Asien på frammarsch, Europa blandat

USA:s inhemska biltillverkare har hela året kämpat för framgång. Neddragningar och lägre löner är modellen. GM och Ford gör vinst utanför USA men det är i USA problemen finns. Chrysler och Daimler genomförde sin skilsmässa och århundradets fusion var plötsligt historia.

Porsche har genom sitt förvärv av VW aktier i ett starkt VW fått möjlighet till en strategisk position i MAN och Scania. Fiat har vänt från en problemfylld tillvaro medan de franska biltill-

verkarna har det motigare.

I Asien och Ryssland, utom Japan, ökar marknaderna starkt och i Japan fortsätter tillverkarna med långsiktig utveckling. Hybridutveckling och elbilar är heta områden.

Rekordår för EU:s lastbilstillverkare

Europeiska lastbilstillverkare har haft ett mycket bra år. Europamarknaden har varit stark och i Östeuropa och Ryssland är efterfrågan fortfarande växande. Lastbilsbranschen i USA har haft dramatisk lägre efterfrågan eftersom åkarna förköpt lastbilar under 2006 inför kommande avgaskärpning.

EU ställer krav på förbrukning

EU kommissionen har kommit med förslag om att personbilsindustrin ska få krav att ligga på 130 g CO₂ per km som snitt på sin försäljning med start 2012. Förslaget har väckt reaktioner bland biltillverkarna.

Klimatfrågan allt hetare

FN:s klimattrapporter innehåller starka varningar och poängter behovet av långtgående åtgärder. Biobränslen som lösning verkar inte så enkelt som man först trott. Det internationella toppmötet på Bali i början på december är ett av de viktigaste klimatmöten någonsin. Där ska riktlinjerna till ett nytt "Kyoto-

avtal" dras upp. En av huvudfrågorna blir att få med USA samt att Indien och Kina måste göra bindande åtaganden.

Hans Nyman,
Automotive Sweden

Intervju med Agneta Lundén-Hjält, HR chef Semcon AB.

"Bra mix mellan män och kvinnor skapar förutsättningar för en bättre lönsamhet"

Semcon Caran är en av de största teknikutvecklingsföretagen i Sverige idag. Sedan ett par månader tillbaka ingår Caran i Semconkoncernen och har därmed närmare tretusen anställda i Sverige. Det finns flera bolag i Sverige som konkurrerar om kompetensen och det är hård kamp om att få den. Det gäller att bortse från det traditionella och våga se nytt och förändra.

Sedan i maj i år driver därför Semcon Caran en tydlig kampanj för att rekrytera kvinnor och gärna till ledande positioner. Platsannonserna har haft rubriker som "32 år och funderar på barn?" eller "Är du en ledare som gillar att gå i kvinnokläder?". Kampanjen har fått stor uppmärksamhet då bland annat personer med annan erfarenhet än vad man tidigare sett ansökt om jobb. Det har varit allt från fondmäklare till socionomer som skickat in ansökningar. En positiv effekt av detta har blivit att nya tjänster har skapats på Semcon Caran som man inte heller hade planerat för.

Bakgrunden till kampanjen ligger i att det finns för få ingenjörer och att Semcon Caran inte har en tillfredsställande fördelning mellan kvinnor och män i företaget. På Semcon Caran är man medveten om att bra mix mellan män och kvinnor på alla nivåer leder till bättre arbetsklimat och skapar förutsättningar för en bättre lönsamhet. En större rekrytering av kvinnliga medarbetare skapar dessutom ett större underlag för framtida interna rekryteringar av kvinnliga ledare.

Teknikkonsultbranschen är en mansdominerad värld och lägger man då till att 75 % av alla uppdrag är från fordonsindustrin kände Semcon Caran att man vill förändra detta. 50 % av alla bilar som köps idag köps av kvinnor och studier visar också att kvinnor påverkar valet av bil med 70-80 %. Med denna statistik i bakhuvudet faller det sig logiskt att attrahera kvinnor till en bransch där konsumentbeteendet till så stor del styrs av kvinnor.

Att genomföra strategin var ett beslut som tog på ledningsnivå och som man bestämde skulle genomsyra hela företaget. Det var mycket viktigt att VD drev frågan och att alla involverades och informerades.

Hur har det då gått? Agneta Lundén-Hjält, tidigare HR chef på Caran numer HR chef för Semcon AB, säger att hon nu följer statistiken över andelen kvinnliga medarbetare noggrant. Ser man till början av året – januari 2007 – så hade konsultsi-



dan ca 18 % kvinnor. Idag – november 2007 – har den siffran stigit till ca 23 %. Målet är att komma upp till samma nivå som antalet nyutexaminerade kvinnliga ingenjörer – som är strax under 30 %. Och man är på god väg - 40-50 % av dem som rekryterats till Semcon Caran de sista månaderna har varit kvinnor.

Malin Norén,
Automotive Sweden



De offentliga aktörernas initiativ för främjande av automotiveverksamheten i västra Sverige

Aktiviteter

- **Automotive Forum**, 12-14 december 2007, Lyon, Frankrike

En internationell fordonskonferens med titeln "Transports for a better life". Konferensen samlar talare från hela världen för att belysa olika länders och städers transportsystem och politik.

- **Året som gått inom fordonsindustrin**, 18 december 2007, Göteborg

Ett lunchseminarium där Automotive Sweden berättar om året som gått inom fordonsindustrin. Vi ger en tillbakablick och visar på trender och tendenser inom fordonsbranschen. Seminariet är kostnadsfritt och anmälan görs via vår hemsida.

- **Automotive Sweden seminarium**, 13 januari 2008, Detroit, USA

Business Region Göteborg och Automotive Sweden arrangerar ett seminarium i samband med årets Bilsalong i Detroit. Fokus ligger på miljön och temat är Innovative Sweden.

- **Invigning Produktionstekniskt Centrum**, 13 mars 2008, Innovatum Science Park, Trollhättan

Produktionstekniskt Centrum är en kraftsamling för att svensk industri ska bli än mer konkurrenskraftig. Satsningen ska leda till effektivare former för utveckling och implementering av produktionsteknik och drivs som ett samverkanskoncept mellan Innovatum Teknikpark, Högskolan Väst, Volvo Aero och Saab Automobile.

För mer information besök gärna vår hemsida, www.automotivesweden.se