

Kolejne zwolnienia w Cirrusie

#Lotnictwo cywilne 31 października 2008

Zarząd Cirrus Design zdecydował o zwolnieniu kolejnych 105 pracowników. To drugie posunięcie tego typu. Powodem jest zmniejszenie zamówień i kryzys amerykańskiej gospodarki.

Kryzys odbija się nie tylko na sprzedaży modeli SR20 i SR22, ale odsuwa w bliżej nieokr

Po wzroście zamówień w pierwszych miesiącach 2008, na bardzo popularne samoloty SR20 i SR22 (w ubiegłym roku sprzedano 710 egz. tych maszyn, zobacz: [Wytwórnice samolotów lekkich w 2007](#)), druga część roku charakteryzuje się drastycznym spadkiem zamówień.

Na taką sytuację składają się dwie podstawowe przyczyny. Długookresowe prognozy zakładają stopniowe zmniejszanie się zapotrzebowania na samoloty tłokowe - na razie, jedyne produkty Cirrus Desing. Po drugie, na trend ten nałożył się najpierw kryzys branży lotniczej, spowodowanej wysokimi cenami paliw, a teraz - załamanie sektora bankowego, który doprowadził do kryzysu gospodarczego: cały amerykański przemysł w październiku zanotował spadek zamówień, średnio aż o 16%

W takiej sytuacji zarząd spółki zmuszony był przeprowadzić redukcję zatrudnienia. We wrześniu z pracą pożegnały się 102 osoby. Posunięcie to miało jednak charakter strukturalny, wpisywały się w długofalową strategię zmniejszania kosztów, w obliczu spadającego zapotrzebowania na samoloty tłokowe. Obecne zwolnienia 105 osób, są już jednak wyłącznie pochodną obecnego krachu bankowego.

Październik jest kolejnym miesiącem spadku zamówień. W porównaniu do października 2007, zmniejszyły się one o 10%, co przełożyło się na spadek produkcji. Dane te - przedstawione przez kierownictwo spółki - są jednak wątpliwe. Prawdopodobnie spadek zamówień i produkcji jest o wiele większy. Już od kilku miesięcy w Cirrus Design obowiązywał bowiem 4-dniowy tydzień pracy. Od początku tego tygodnia obowiązuje natomiast 3-dniowy tydzień pracy. Nakłada się na to kolejne masowe zwolnienie, redukujące liczbę pracowników, łącznie do 1110 osób, a więc 82% liczby zatrudnionych w sierpniu.

Sytuacja w USA będzie miała także konsekwencje dla Polski. Znajdujące się w Krośnie zakłady niemieckiego FK Lightplanes, przygotowujące dla Cirrusa amerykańską odmianę sportowego FK Polaris (czyli Cirrusa SRS), zostały zmuszone do zwolnienia tempa prac. Wprowadzenie nowego modelu na rynek USA, pierwotnie planowane na połowę 2008, a parę tygodni temu na 2009, staje w ogóle pod znakiem zapytania.

Przedstawiciele Cirrusa zadeklarowali jednocześnie, że prace nad odrzutowcem klasy VLJ, nazwanym niedawno Cirrus Vision (zobacz: [Oblot The Jeta](#)), są i będą kontynuowane, zgodnie z przyjętym wcześniej harmonogramem.



Kryzys odbija się nie tylko na sprzedaży modeli SR20 i SR22, ale odsuwa w bliżej nieokreśloną przyszłość plany wprowadzenia na rynek amerykański modelu SR Sport (na zdjęciu), licencyjnej odmiany niemieckiego FK Polaris. Cierpią na tym nasze zakłady w Krośnie / Zdjęcie: Cirrus Design

Po wzroście zamówień w pierwszych miesiącach 2008, na bardzo popularne samoloty SR20 i SR22 (w ubiegłym roku sprzedano 710 egz. tych maszyn, zobacz: [Wytwórnice samolotów lekkich w 2007](#)), druga część roku charakteryzuje się drastycznym spadkiem zamówień.

Na taką sytuację składają się dwie podstawowe przyczyny. Długookresowe prognozy zakładają stopniowe zmniejszanie się zapotrzebowania na samoloty tłokowe - na razie, jedyne produkty Cirrus Design. Po drugie, na trend ten nałożył się najpierw kryzys branży lotniczej, spowodowanej wysokimi cenami paliw, a teraz - załamanie sektora bankowego, który doprowadził do kryzysu gospodarczego: cały amerykański przemysł w październiku zanotował spadek zamówień, średnio aż o 16%

W takiej sytuacji zarząd spółki zmuszony był przeprowadzić redukcję zatrudnienia. We wrześniu z pracą pożegnały się 102 osoby. Posunięcie to miało jednak charakter strukturalny, wpisywały się w długofalową strategię zmniejszania kosztów, w obliczu spadającego zapotrzebowania na samoloty tłokowe. Obecne zwolnienia 105 osób, są już jednak wyłącznie pochodną obecnego krachu bankowego.

Październik jest kolejnym miesiącem spadku zamówień. W porównaniu do października 2007, zmniejszyły się one o 10%, co przełożyło się na spadek produkcji. Dane te - przedstawione przez kierownictwo spółki - są jednak wątpliwe. Prawdopodobnie spadek zamówień i produkcji jest o wiele większy. Już od kilku miesięcy w Cirrus Design obowiązywał bowiem 4-dniowy tydzień pracy. Od początku tego tygodnia obowiązuje natomiast 3-dniowy tydzień pracy. Nakłada się na to kolejne masowe zwolnienie, redukujące liczbę pracowników, łącznie do 1110 osób, a więc 82% liczby zatrudnionych w sierpniu.

Sytuacja w USA będzie miała także konsekwencje dla Polski. Znajdujące się w Krośnie zakłady niemieckiego FK Lightplanes, przygotowujące dla Cirrusa amerykańską odmianę sportowego FK Polaris (czyli Cirrusa SRS), zostały zmuszone do zwolnienia tempa prac. Wprowadzenie nowego modelu na rynek USA, pierwotnie planowane na połowę 2008, a parę tygodni temu na 2009, staje w ogóle pod znakiem zapytania.

Przedstawiciele Cirrusa zadeklarowali jednocześnie, że prace nad odrzutowcem klasy VLJ, nazwanym niedawno Cirrus Vision (zobacz: [Oblot The Jeta](#)), są i będą kontynuowane, zgodnie z przyjętym wcześniej harmonogramem.

Powiązane wiadomości

[Kolejne zwolnienia w Cirrusie \(2008-10-31\)](#)

[Wytwórnice samolotów lekkich w 2007 \(2008-02-25\)](#)

[Oblot The Jeta \(2008-07-04\)](#)

[Montowanie V1 \(2008-05-09\)](#)

[Rozpoczęcie sprzedaży Cirrus SRS \(2008-01-18\)](#)

[Sprzedaż Eclipse 400 rozpoczęta \(2008-06-04\)](#)

[Odrzutowiec z internetowej aukcji \(2007-11-24\)](#)

[Trzeci prototyp D-Jeta \(2008-04-16\)](#)

[Montowanie V1 \(2008-05-09\)](#)

[Premiera the Jet \(2008-06-27\)](#)

[Montowanie V1 \(2008-05-09\)](#)

[Sprzedaż Eclipse 400 rozpoczęta \(2008-06-04\)](#)