

Po dotacje przylecieli samolotami

#Przemysł zbrojeniowy #Strategia i polityka 24 listopada 2008

Prezesi największych amerykańskich koncernów motoryzacyjnych spotkali się z krytyką polityków i mediów. Przybyli z Detroit do Waszyngtonu, prosić kongres o 25 mld USD na ratowanie swoich zakładów. Każdy - korporacyjnym odrzutowcem.

Załamanie sektora bankowego w USA szybko przełożyło się na zapaść wielu sektorów gospodarki. Sprzedaż aut osobowych spadła w październiku blisko o połowę - Amerykanie nie dostają już łatwo kredytów. Przemysł motoryzacyjny, zatrudniający bezpośrednio ok. 500 tys. osób i trapiiony już wcześniej konfliktami ze związkami zawodowymi, znalazł się na skraju bankructwa. Dlatego przedstawiciele branży wystąpili do Kongresu USA o wsparcie finansowe, w wysokości - bagatela - 25 mld USD.

Na spotkanie z parlamentarzystami wybrali się z Detroit, Alan Mulally, prezes Forda, Robert Nardelli (Chrysler) i Rick Wagoner (General Motors). Nie dość, że w czasie negocjacji okazało się, że nie mają spójnego planu wydania tych środków, to na dodatek ok. 800-kilometrową podróż do Waszyngtonu pokonali na pokładach korporacyjnych odrzutowców. Spotkało się to z ostrą krytyką części polityków, mediów i organizacji społecznych.

Sytuacja wywołała reakcję koncernów. W specjalnym oświadczeniu rzecznicy prasowi GM i Forda poinformowali, że zmniejszyli już swoje floty samolotów dyspozycyjnych. Pierwsze przedsiębiorstwo zakończyło leasing pary odrzutowców we wrześniu i kolejnych dwóch w ostatni piątek. Pozostały 3 maszyny, które będą wykorzystywane jedynie przez *przedstawicieli ścisłego kierownictwa* koncernu.

Zmniejszyła się również liczba samolotów Forda. Z 9 w 2005, do 5 obecnie, z czego 3 wykorzystywane są przez zarząd. Pozostałe dwa służą do komunikacji między zakładami koncernu. Ford rozważa jednak ich sprzedaż. Jedynie Chrysler nie wydał w tej sprawie żadnego oświadczenia.

Przedstawiciele przedsiębiorstw motoryzacyjnych twierdzą jednak, że podróży korporacyjnymi odrzutowcami nie da się wyeliminować. Rady nadzorcze tych spółek wymagają, by prezesi unikali podróży samolotami rejsowymi, dla zminimalizowania groźby porwania lub zamachu.

Załamanie sektora bankowego w USA szybko przełożyło się na zapaść wielu sektorów gospodarki. Sprzedaż aut osobowych spadła w październiku blisko o połowę - Amerykanie nie dostają już łatwo kredytów. Przemysł motoryzacyjny, zatrudniający

bezpośrednio ok. 500 tys. osób i trapiący już wcześniej konfliktami ze związkami zawodowymi, znalazł się na skraju bankructwa. Dlatego przedstawiciele branży wystąpili do Kongresu USA o wsparcie finansowe, w wysokości - bagatela - 25 mld USD.

Na spotkanie z parlamentarzystami wybrali się z Detroit, Alan Mulally, prezes Forda, Robert Nardelli (Chrysler) i Rick Wagoner (General Motors). Nie dość, że w czasie negocjacji okazało się, że nie mają spójnego planu wydania tych środków, to na dodatek ok. 800-kilometrową podróż do Waszyngtonu pokonali na pokładach korporacyjnych odrzutowców. Spotkało się to z ostrą krytyką części polityków, mediów i organizacji społecznych.

Sytuacja wywołała reakcję koncernów. W specjalnym oświadczeniu rzecznicy prasowi GM i Forda poinformowali, że zmniejszyli już swoje floty samolotów dyspozycyjnych. Pierwsze przedsiębiorstwo zakończyło leasing pary odrzutowców we wrześniu i kolejnych dwóch w ostatni piątek. Pozostały 3 maszyny, które będą wykorzystywane jedynie przez *przedstawicieli ścisłego kierownictwa* koncernu.

Zmniejszyła się również liczba samolotów Forda. Z 9 w 2005, do 5 obecnie, z czego 3 wykorzystywane są przez zarząd. Pozostałe dwa służą do komunikacji między zakładami koncernu. Ford rozważa jednak ich sprzedaż. Jedynie Chrysler nie wydał w tej sprawie żadnego oświadczenia.

Przedstawiciele przedsiębiorstw motoryzacyjnych twierdzą jednak, że podróży korporacyjnymi odrzutowcami nie da się wyeliminować. Rady nadzorcze tych spółek wymagają, by prezesi unikali podróży samolotami rejsowymi, dla zminimalizowania groźby porwania lub zamachu.