

Boeing - strajk trwa

#Lotnictwo cywilne 14 października 2008

Bez uzgodnień zakończyła się kolejna tura rozmów między przedstawicielami Boeinga i związku zawodowego mechaników. Trwający prawie 39 dni strajk, spowodował już 3,8 mld strat.

Otworzona w 2006 ruchoma linia montażowa Boeingów B777. Obecnie jednak jest ona i

Związkowcy przerwali pracę 6 września. Parę dni wcześniej zakończyła się 3-letnia, wynegocjowana po 69 dniach strajku, umowa o warunkach pracy i płacy.

Przedstawiciele pracodawcy i pracowników nie zdołali wcześniej zawrzeć nowego układu zbiorowego. Pierwsi proponowali 11-procentową podwyżkę i jednorazową premię w ciągu 3 lat. Drudzy chcieli podwyżki 13-procentowej oraz gwarancji zachowania miejsc pracy, w obliczu planów zarządu przeniesienia części produkcji poza granice USA.

Zarząd Boeinga nie złagodził stanowiska, licząc, że powtórzą się wydarzenia z ubiegłego roku, kiedy związkom nie udało się uzyskać w referendum załogi ponad 2/3 poparcia, niezbędnych do rozpoczęcia strajku. Tym razem 87%, spośród 27 tys. członków Międzynarodowego Stowarzyszenia Mechaników i Pracowników Przemysłu Lotniczego (International Association of Machinists and Aerospace Workers, w skrócie IAM), największego związku zawodowego Boeinga, zdecydowało się jednak poprzeć swoje władze.

Pierwsze doniesienia koncentrowały się na kwestiach płacowych. Spełnienie żądań IAM, zaowocowałoby wypłaceniem dodatkowych 90 mln USD, a więc kwotą niezbyt wielką, jak na budżet amerykańskiego koncernu. Z tego powodu nie przewidywano długotrwałego oporu zarządu, szczególnie w obliczu strat, szacowanych na ok. 100 mln USD dziennie.

IAM skupia bowiem przede wszystkim techników i robotników, zatrudnionych w Boeing Commercial Airplane, spółce produkującej samoloty pasażerskie. I chociaż zakłady montażowe działają nadal, w oparciu o niezrzeszonych pracowników, produkcja dużych samolotów praktycznie została przerwana, podobnie, jak prace przy B787 Dreamliner.

O ile między kwietniem a sierpniem Boeing budował 36-46 samolotów miesięcznie (w tym 7-9 dużych), we wrześniu przekazał odbiorcom jedynie 12 egz.: 10 maszyn rodziny B737 i po jednym B-777 oraz B-747. Zresztą część z tych samolotów opuściła hale Boeinga przed rozpoczęciem strajku...

Mimo tego obie strony - nawet przy udziale negocjatorów rządu federalnego - nie mogą dojść do porozumienia. Okazało się bowiem, że kwestie płacowe są obecnie drugorzędnymi. Władze koncernu chcą bowiem zastąpić ok. 2 tys. pracowników związkowych, zajmujących się usługami, podmiotami zewnętrznymi. IAM nie godzi się na to, twierdząc, że w przyszłości Boeing zdecyduje się na podobne działania, w stosunku do kolejnych specjalności. Co więcej, związkowcy chcą, by władze spółki nie przenosiły produkcji poza granice USA, co prowadzi do ograniczania zatrudnienia w kraju (jest to zresztą zgodne z żądaniami pozostałych central, zobacz: [Związki zawodowe o Dreamlinerze](#)).

Strajk powoduje straty (wynikające ze zmniejszenia sprzedaży, praktycznie już przesądzonych kar umownych i spadku wartości giełdowej) w wysokości ok. 100 mln USD dziennie. Już teraz wiadomo, że doprowadzi do zmniejszenia rocznej, planowanej produkcji przynajmniej o 20-30 egz. Miesięcznej przerwy nie da się już odrobić do końca roku.

Strajk wpłynie również na zwiększenie opóźnienia prac nad Dreamlinerem (zobacz: [B787 o kolejny miesiąc później](#)), choć na razie strajk pozostaje drugorzędnym zagrożeniem, w obliczu problemów z jakością i terminowością dostaw podzespołów od producentów zewnętrznych.



Otworzona w 2006 ruchoma linia montażowa Boeingów B777. Obecnie jednak jest ona niewykorzystana. Niezrzeszeni pracownicy są w stanie jedynie montować nieliczne samoloty rodziny B737. Strajk pracowników IAM kosztował już Boeinga 3,8 mld USD / Zdjęcie: Boeing

Związkowcy przerwali pracę 6 września. Parę dni wcześniej zakończyła się 3-letnia, wynegocjowana po 69 dniach strajku, umowa o warunkach pracy i płacy. Przedstawiciele pracodawcy i pracowników nie zdołali wcześniej zawrzeć nowego układu zbiorowego. Pierwsi proponowali 11-procentową podwyżkę i jednorazową premię w ciągu 3 lat. Drudzy chcieli podwyżki 13-procentowej oraz gwarancji zachowania miejsc pracy, w obliczu planów zarządu przeniesienia części produkcji poza granice USA.

Zarząd Boeinga nie złagodził stanowiska, licząc, że powtórzą się wydarzenia z ubiegłego roku, kiedy związkowi nie udało się uzyskać w referendum załogi ponad 2/3 poparcia, niezbędnych do rozpoczęcia strajku. Tym razem 87%, spośród 27 tys. członków Międzynarodowego Stowarzyszenia Mechaników i Pracowników Przemysłu Lotniczego (International Association of Machinists and Aerospace Workers, w skrócie IAM), największego związku zawodowego Boeinga, zdecydowało się jednak poprzeć swoje władze.

Pierwsze doniesienia koncentrowały się na kwestiach płacowych. Spełnienie żądań IAM, zaowocowałoby wypłaceniem dodatkowych 90 mln USD, a więc kwotą niezbyt wielką, jak na budżet amerykańskiego koncernu. Z tego powodu nie przewidywano długotrwałego oporu zarządu, szczególnie w obliczu strat, szacowanych na ok. 100 mln USD dziennie.

IAM skupia bowiem przede wszystkim techników i robotników, zatrudnionych w Boeing Commercial Airplane, spółce produkującej samoloty pasażerskie. I chociaż zakłady montażowe działają nadal, w oparciu o niezrzeszonych pracowników, produkcja dużych samolotów praktycznie została przerwana, podobnie, jak prace przy B787 Dreamliner.

O ile między kwietniem a sierpniem Boeing budował 36-46 samolotów miesięcznie (w tym 7-9 dużych), we wrześniu przekazał odbiorcom jedynie 12 egz.: 10 maszyn rodziny B737 i po jednym B-777 oraz B-747. Zresztą część z tych samolotów opuściła hale Boeinga przed rozpoczęciem strajku...

Mimo tego obie strony - nawet przy udziale negocjatorów rządu federalnego - nie mogą dojść do porozumienia. Okazało się bowiem, że kwestie płacowe są obecnie drugorzędnymi. Władze koncernu chcą bowiem zastąpić ok. 2 tys. pracowników związkowych, zajmujących się usługami, podmiotami zewnętrznymi. IAM nie godzi się na to, twierdząc, że w przyszłości Boeing zdecyduje się na podobne działania, w stosunku do kolejnych specjalności. Co więcej, związkowcy chcą, by władze spółki nie przenosiły produkcji poza granice USA, co prowadzi do ograniczania zatrudnienia w kraju (jest to zresztą zgodne z żądaniami pozostałych central, zobacz: [Związki zawodowe o Dreamlinerze](#)).

Strajk powoduje straty (wynikające ze zmniejszenia sprzedaży, praktycznie już przesądzonych kar umownych i spadku wartości giełdowej) w wysokości ok. 100 mln USD dziennie. Już teraz wiadomo, że doprowadzi do zmniejszenia rocznej, planowanej produkcji przynajmniej o 20-30 egz. Miesięcznej przerwy nie da się już odrobić do końca roku.

Strajk wpłynie również na zwiększenie opóźnienia prac nad Dreamlinerem (zobacz: [B787 o kolejny miesiąc później](#)), choć na razie strajk pozostaje drugorzędnym zagrożeniem, w obliczu problemów z jakością i terminowością dostaw podzespołów od

producentów zewnętrznych.

Powiązane wiadomości

[Boeing – strajk trwa \(2008-10-14\)](#)

[B787 o kolejny miesiąc później \(2008-07-05\)](#)

[A jednak Boeing, chociaż... \(2008-01-16\)](#)

[Boeing ujawnił portfel zamówień \(2008-01-04\)](#)

[B787 bez kolejnego opóźnienia? \(2008-05-21\)](#)

[Kolejne opóźnienia Airbusa i Boeinga \(2008-05-06\)](#)

[Związki zawodowe o Dreamlinerze \(2008-09-02\)](#)

[B787 o kolejny miesiąc później \(2008-07-05\)](#)

[A jednak Boeing, chociaż... \(2008-01-16\)](#)

[B787 bez kolejnego opóźnienia? \(2008-05-21\)](#)