BMW + HARALD KRÜGER ΣΥΝΕΝΟΧΟΙ ΣΤΗΝ ΚΟΙ-ΗΛ-ΑΔΑ ΤΟΥ ΘΑΝΑΤΟΥ

Σίγουρα το λες τυπικό φιλμ τρόμου. Ο προηγούμενος CEO αποκεφαλίστηκε από τους παρανοϊκούς που τον προσέλαβαν κι ο αντικαταστάτης, Oliver Zipse, τους εμπιστεύεται τυφλά γνωρίζοντας ακριβώς τι έχει συμβεί. Υπάρχουν άραγε πιθανότητες η BMW να ξεφύγει από το πείραμα του χάους;

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Το «βελούδινο διαζύγιο» ή μάλλον η «οικειοθελής απόλυση» του Harald Krüger από το BMW Group, τον επί πενταετίας CEO, ανέδειξε το μυωπικό σχεδιασμό που μαστίζει εδώ και μια δεκαετία όχι μόνο την βαυαρική αυτοκινητοβιομηχανία, αλλά συνολικά την ευρωπαϊκή. Λίγους μήνες πριν ο Dieter Zetsche, CEO στην Mercedes Benz, είχε συμπληρώσει τα συντάξιμα χρόνια του, κάνοντας έτσι την «απομάκρυνση» να φαίνεται ως βιολογική ανάγκη, ευτυχώς, παρά ως αντικατάσταση. Ωστόσο οι λόγοι των δύο αποχωρήσεων ήταν περίπου ίδιοι. Και στις δύο περιπτώσεις οι χρηματιστηριακές αξίες των BMW και M-B αυξήθηκαν, αναδεικνύοντας το ουσιαστικό ζήτημα που απασχολεί τους επενδυτές, δηλαδή κατά πόσον οι ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες είναι ικανές να πρωταγωνιστήσουν στην αχαρτογράφητη ΚΟΙ-ΗΛ-ΑΔΑ του Θανάτου (Κοινόχρηστη Μετακίνηση, Ηλεκτροκίνηση, Αυτονομία, Διασυνδεσιμότητα Αυτοκινήτων). Στον ευρωπαϊκό χώρο, οι μέχρι στιγμής επιδόσεις τους είναι απογοητευτικές και αναμένεται να χειροτερεύσουν δεδομένου του τιμωρητικού πλαισίου εκπομπής ρύπων αλλά και του παγκόσμιου ανταγωνισμού που σφίγγει ολοένα περισσότερο.

Λέγοντας 'να πρωταγωνιστήσουν' δεν αναφέρομαι στον «τεχνολογικό παράγοντα», δηλαδή στο κατά πόσον οι κατασκευαστές διαθέτουν ή όχι το πλεονέκτημα της καινοτομίας. Το ζητούμενο για επενδυτές κι επενδύσεις στον 21ο αιώνα παραμένει πάντοτε ο «ανθρώπινος παράγοντας».

Κατά πόσον έχει την ικανότητα να αντιμετωπίζει τις προκλήσεις, να θωρακίζεται έναντι μελλοντικών κινδύνων και ίσως σημαντικότερο να διαθέτει τα ηγετικά χαρακτηριστικά ώστε να κατευθύνεται προς τα εκεί όπου οραματίζεται ακόμα κι όταν η οραματική απόσταση δημιουργεί συγκρούσεις με μετόχους και διοίκηση.

Το πρόβλημα και για BMW και για M-B και για JLR, χωρίς να εξαιρούνται οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες (εκτός ίσως Renault ελέω συνασπισμού με Nissan) θα μεγεθύνεται όσο η φιλοσοφία των HR (Human Resources) παραμένει παθογενής και παρασιτογόνα - ναι, παθογενής και παρασιτογόνα. Ας αναλογιστούμε ποιος πρότεινε και κυρίως με ποια χαρακτηριστικά επιλέχθηκε ο Krüger που τελικά κατέληξε το εξιλαστήριο θύμα. Πόσο, δηλαδή, προοδευτική είναι η λειτουργία ενός HR όταν αναζητά κάποιον που πρέπει οπωσδήποτε να: (α) τυγχάνει γερμανικής παιδείας και κυρίως καταγωγής, (β) προέρχεται από τα σωθικά της μάρκας, (γ) είναι μηχανολογικο-στραφής και (δ) «γράφει καλά στον τηλεοπτικό φακό» Εκθέσεων και Συνεδρίων. Τελεία και παύση. Χωρίς αλλαγή στο κριτηριακό μοντέλο επιλογής, με πρώτο την πολύ-πολιτισμικότητα, οποιαδήποτε αλλαγή CEO δεν πρόκειται να δημιουργήσει την αξία που αναζητά η BMW και συνολικά η ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Όσο η λειτουργία HR εξακολουθεί να επιλέγει ταλέντα με παρεμφερή, πλην άστοχα κριτήρια, ο επόμενος Krüger δεν θα απέχει πολύ από τον σημερινό, που μάλλον θα φαντασιώνεται ότι ο πλανήτης έχει ανάγκη από Γερμανίες, premium συντηρητικές μάρκες, υψηλές επιδόσεις, ρυπογόνους κινητήρες, ανεξέλεγκτο περιβαλλοντικό αποτύπωμα κι αξίες ασύμβατες με την επόμενη ημέρα της αυτοκίνησης. Από την άλλη, οι ευθύνες Krüger για τις βαριές απώλειες της BMW στην ΚΟΙ-ΗΛ-ΑΔΑ των εξελίξεων παραμένουν σοβαρές εφόσον δεν τόλμησε να προκαλέσει την ελάχιστη ανατροπή στις αξίες του ανθρώπινου παράγοντα. Με την ιδιότητα του κάποτε –επιτυχημένου - Μηχανικού, μα κυρίως ως απότοκος του ενδο-εταιρικού συστήματος HR που τον εξέθρεψε, επέλεξε να «χαθεί» στη βολικότερη γι' αυτόν αναζήτηση επόμενων μοντέλων. Μα ποιος ενδιαφέρεται για την μελλοντική «5άρα/6άρα/7άρα» και το «i8 Roadster» όταν έχει χαθεί ο στόχος της ανατροπής, η ευκαιρία διάκρισης αλλά και το βασικό τρίπτυχο πωλήσεις – κερδοφορία - καινοτομία;

Όπως εμμέσως προβλέπαμε εδώ στο τεύχος Ιανουαρίου, το βελούδινο διαζύγιο ήρθε με απόσταση έξι μηνών από το πλέον κούφιο Investor Factbook που διανεμήθηκε ποτέ από την BMW. Ενώ υποτίθεται πως μέχρι το 2030 η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία θα πρέπει να έχει καταργήσει πλήρως τους θερμικούς κινητήρες, ο Harald Krüger έθετε συνολικό στόχο για το Group παγκόσμιες πωλήσεις ηλεκτροκίνητων οχημάτων μεταξύ 15%-25%. (βλ Factbook, Δεκ/18). Συνεπώς, και χαριτολογώντας, είτε θα έπρεπε ο Harald να στοκάρει το υπόλοιπο 85%-75% της παραγωγής του είτε να αποκαλύψει ότι εργάζεται πάνω σε πυρηνικούς κινητήρες κλάσης Αντέι (ομόλογης του πυρηνοκίνητου Κ-141 Κουρσκ).

Η επενδυτική κοινότητα τον απαξίωσε εν τοις πράγμασι πιέζοντας την μάρκα με την χρηματοδοτική τους απουσία. Κι οι HR-άδες της BMW τον κήδεψαν επί τόπου στην ΚΟΙ-ΗΛ-ΑΔΑ του Θανάτου, γράφοντας στον τύμβο δελτία Τύπου για την υπερ-υψηλή αναγνώριση της πολυετούς προσφοράς του.

ΚΑΛΩΣ ΟΡΙΣΕΣ OLIVER ZIPSE.

