

2020: ΕΤΟΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΝΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑΣ

ΟΛΑ ΜΠΟΜΠΑ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Δηλαδή όλα πένα, δηλαδή όλα τέλεια προοιωνίζονται για το 2020 (και μετά). Αυτό κατά κύριο λόγο προφητεύει ο Μέγας Καζαμίας για το έτος (και την δεκαετία). Μεταξύ άλλων βλέπει, επίσης, μερικές δροσερές αποκλίσεις που δεν είναι ούτε το BREXIT, ούτε η ναυμαχία ΗΠΑ-Κίνας, ούτε οι baby boomers που συνταξιοδοτούνται, ούτε οι κλιματικές προκλήσεις. Βασικά, ο Μέγας Καζαμίας βλέπει έξαρση περιστατικών «Εταιρικής Κοινωνικής Ανευθυνότητας» στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία. Και βασικότερα το εθνικό (το ολοδικό μας) πρόγραμμα μεταρρυθμίσεων που με την ίδια ανευθυνότητα ανεβάζει και κατεβάζει κυβερνήσεις.

Ημέρες εορταστικές που είναι ας ξεκινήσουμε πιάνοντας, έτσι στην τύχη, ένα Αστέρι. Το λαμπρό από την Στουτγάρδη, της Daimler. Χωρίς παρεξήγηση για τα υπόλοιπα. Πριν ανοίξουμε τα συνοπτικά αποτελέσματα 9-μήνου 2019, ας σταθούμε στο γεγονός ότι μόλις μία ημέρα μετά τον 6ο Απολογισμό της ελληνικής θυγατρικής περί Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (προσέθεσα το «Κοινωνικής Ευθύνης» και διέγραψα το «Υπευθυνότητα» που αναφέρεται ανακριβώς στο δελτίο ΜΜΕ), η μητρική στη Γερμανία προχώρησε στην εξής ανακοίνωση: «Προκειμένου να αυξηθεί η αποδοτικότητα και η ευελιξία (σ.σ. όπως προβλέπει ο Μέγας Καζαμίας για το 2020 και μετά) συμφωνήθηκαν μέτρα μείωσης του κόστους και της απασχόλησης κατά έναν κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο». Ακριβής και όχι ελεύθερη η μετάφραση από τα αγγλικά. Καταρχάς, ας παρακάμψω την ατυχή σύμπτωση των δύο δημοσιεύσεων. Όχι όμως τα business English που γίνονται με μουχλιασμένη προσέγγιση συνταξιούχου γυμνασιάρχη από το Surrey, κοτσάροντας ορολογία και στερεότυπες φράσεις της συμφοράς (τα λεγόμενα boilerplates). Και θα επιμείνω στο αυτονόητο ερώτημα. Υπάρχει άραγε κοινωνικά υπεύθυνος τρόπος να μειωθεί η απασχόληση, δηλαδή να γίνουν απολύσεις;

Από τότε που η συμφορά της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) βρήκε στρατηγική θέση στις επιχειρήσεις, πολλές από τις παγκοσμιοποιημένες πολυεθνικές έφτασαν στο σημείο να αυτό-θαυμάζονται περίπου ως φιλανθρωπικές οργανώσεις. Συνήθως ξεπλένοντας και δημιουργώντας ένα προπέτασμα καπνού που στόχο έχει να καλύψει ατασθαλίες, κακοδιοίκηση και διαφθορά. Πώς να ξεχαστεί το Diesel Gate της VAG; Ή το γεγονός ότι το γερμανικό θαύμα των BASF, Bayer, Siemens είχε την ΕΚΕ πάντοτε δίπλα του; Ιστορικά η ΕΚΕ έχει γίνει ο νόμιμος και ηθικός στυλοβάτης πάνω στην προτεσταντική ηθική της Ευρώπης (που ούτως ή άλλως απενοχοποίησε το κέρδος) και στη μοντέρνα εταιρική ηθική του φιλελεύθερου νομπελίστα Friedman (που υποστήριξε ότι η μοναδική ΕΚΕ των επιχειρήσεων είναι να χρησιμοποιούν τους πόρους τους και να απασχολούνται με δραστηριότητες σχεδιασμένες να αυξήσουν τα κέρδη τους).

Όσο, πάντως, «τρυφερές» και «χριστουγεννιάτικες» προβλέπονται οι δράσεις ΕΚΕ της Daimler για το 2020, άλλο τόσο αμφιλεγόμενες και αντικρουόμενες είναι οι αιτίες. Γιατί, για παράδειγμα, τα ανακοινωθέντα που ποστάρονται από το ίδιο Γραφείο ΜΜΕ με τους ίδιους ακριβώς συντάκτες άλλοτε υποδηλώνουν «θεαματικά οικονομικά αποτελέσματα» και άλλοτε «υπεύθυνες απολύσεις»; Οι Jörg Howe, Hendrik Sackmann, Matthias Krust είναι οι ίδιοι που προτού αμολήσουν τους κοινωνικά υπεύθυνους τρόπους μείωσης τις απασχόλησης, είχαν προκαταλάβει το επενδυτικό κοινό με τα «αποτελέσματα των αποτελεσμάτων» Q3 2019 της μάρκας. Σημειωτέον, τόνιζαν αύξηση πωλήσεων 6% και μικτών εσόδων 8%.

Δύο δρόμοι ανοίγονται εδώ: είτε τα πυρηνικά της ΕΚΕ όπλισαν προειδοποιητικά εναντίον των εργαζομένων είτε οι Jörg, Hendrik και Matthias είναι προβοκάτορες της BMW και αξιοποιούνται για να καταποντίσουν την αξία της Daimler. Κλαυσίγελος με σενάριο Σοφό Παιδί του Χωμενίδη και σκηνοθετική αφασία «Ας Περιμένουν οι Γυναίκες του Τσιώλη».

Βέβαια, διαβάζοντας προσεκτικά τα οικονομικά στοιχεία ολόκληρου του 9μήνου και όχι τα αποσπασματικά του τρίτου τριμήνου 2019, το συμπέρασμα για άλλη μια φορά είναι πως τα δελτία ΜΜΕ προβάλλουν μισές αλήθειες. Συγκριτικά με το 2018 η παραγωγή της Daimler στο 9μήνο μειώθηκε κατά 11.550 μονάδες, ενώ οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά 129 μονάδες (ακριβώς τόσο!). Όμως το EBTI (Κέρδη προ Φόρων & Τόκων) υποχώρησε κατά 53%, τα καθαρά κέρδη (υποχώρησαν) κατά 54%, η ρευστότητα (υποχώρησε) κατά 29%, ενώ τέλος οι Ελεύθερες Ταμειακές Ροές που είναι κι ο αγαπημένος δείκτης κερδοφορίας όσων γνωρίζουν αποτιμήσεις, καταβαραθρώθηκαν στα - 522 εκ Ευρώ (από - 60 εκ Ευρώ το 2018).

Κι επειδή οι μέρες γιορτινές κι ο Μέγας Καζαμίας αισιόδοξος, ας μην στεναχωρήσουμε άλλα αστέρια όπως BMW, VAG, Jaguar-Land Rover. Λίγο ως πολύ οι δράσεις ΕΚΕ θριαμβεύουν κι εκεί, τα αποτελέσματα μαραζώνουν κι οι μισές αλήθειες περισσεύουν. Για να ευθυμήσουμε, αντιθέτως, υπάρχει η ελληνική υπόθεση (η άλλη δροσερή απόκλιση του Καζαμία) και το προληπτικό σκέλος του Συμφώνου Σταθερότητας & Ανάπτυξης. Υπάρχουν οι υπερβολικές μακροοικονομικές ανισορροπίες (έτσι τις αποκαλεί η Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ), το υψηλό δημόσιο χρέος, η αρνητική καθαρή διεθνή επενδυτική θέση, το μεγάλο απόθεμα μη εξυπηρετούμενων δανείων στους ισολογισμούς των τραπεζών και το ακόμη υψηλό ποσοστό ανεργίας.

Υπάρχει, επιπλέον, το ελληνικό σύστημα μεταφορών που στηρίζεται στο οδικό δίκτυο, εξαρτάται από το πετρέλαιο κι οι κύριες συνδέσεις περιστρέφονται γύρω από τον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Το κόστος μεταφοράς εξακολουθεί να είναι υψηλό, ενώ η ποιότητα των υπηρεσιών, τα πρότυπα ασφαλείας κι η διείσδυση των ευφυών μεταφορικών συστημάτων παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα. Απαιτούνται νέες επενδύσεις για την αύξηση των πολυτροπικών μεταφορών και την προώθηση της περιφερειακής ολοκλήρωσης και της αστικής ανάπτυξης.

ΟΛΑ ΜΠΟΜΠΑ, ΣΩΣΤΑ;

ΑΓΡΙΕΣ ΜΕΛΙΣΣΕΣ

Το κακό ξεκίνησε από τότε που ο όμιλος FCA είπε να γίνει ο τέταρτος κατασκευαστής στον κόσμο και προσκάλεσε την PSA σε κοινό αγώνα διά της συγχωνεύσεως. Όμως η GM, που κατά το παρελθόν είχε επίσης εμπλακεί σε φλερτ με την FCA, προφανώς ζήλεψε και πλέον κατηγορεί ανοικτά την FCA για δωροδοκία προς το αμερικανικό Συνδικάτο Εργαζομένων Αυτοκινήτου. Η διοίκηση του συνδικάτου υποτίθεται πως αποδέχτηκε παράνομες πληρωμές, ώστε σε αντάλλαγμα να εξασφαλίσει στην FCA «προνόμια, παραχωρήσεις και πλεονεκτήματα» προκειμένου μεταξύ άλλων να διατηρηθεί χαμηλά το ωριαίο κόστος παραγωγής. Οι καταγγελίες της GM εμπλέκουν και τον εκλιπόντα Σέργιο - όχι τον Σεβαστό - αλλά Μαρκιόνε δεδομένου ότι ο συγχωρεμένος είχε πείσει τον Πρόεδρο του συνδικάτου να μην αντιταχθεί στην τότε συγχώνευση. Γεγονός αξιοπερίεργο για την GM, αφού συνήθως τα συνδικάτα μόνον να αντιτάσσονται ξέρουν. Τώρα, η GM ζητά αποζημίωση $1 δις και υπόσχεται τη συνέχεια στο επόμενο.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΟΠΩΣ ΕΙΝΑΙ

Αν η Mustang καθιερώθηκε στα μήκη και τα πλάτη της pop-culture οφείλεται εν μέρει στον Steve McQueen και στην ταινία Bullitt (1968). Όμως η πορεία ζωής εκείνης της κινηματογραφικής Mustang GT με πινακίδα JJZ 109 δεν ήταν το ίδιο συβαριτική με την αντίστοιχη του McQueen. Αν και ο ίδιος προσπάθησε να την ξαναποκτήσει το 1977 με ιδιόχειρη επιστολή προς τον μετέπειτα ιδιοκτήτη της, ήταν ήδη αργά. Το αυτοκίνητο είχε βρεθεί τρίτο χέρι στην οικογένεια Kiernan που τελικά το παρόπλισε οριστικά το 1980.

Ασυντήρητη και σκουριασμένη όπως είναι σήμερα, αλλά τουλάχιστον λειτουργική και αυθεντική χωρίς καταστρεπτικές επαναβαφές, βγαίνει σε ανοιχτή ανοδική δημοπρασία στις 10 Ιανουαρίου (2020). Χωρίς ελάχιστο όριο τιμής, γεγονός σπάνιο για τέτοια κομμάτια. Οι εκτιμήσεις κυμαίνονται μεταξύ $3 έως $5 εκ. δεδομένου πως οτιδήποτε έχει τον πολλαπλασιαστή τιμής McQueen εκτοξεύεται στο x10 ή x15 της μέσης προσφοράς.