

Γερμανία-Βιομηχανία Ελλάδα-Ναυτιλία

(Σε ασύνδετο σχήμα)

Γερμανία-Ελλάδα: Δύο χώρες που ενώ διαφέρουν σε πολλά θέματα, έχουν θα έλεγα ένα κοινό, **ότι είναι ανταγωνίστριες.** Η μεν πρώτη στη βιομηχανία, η δε δεύτερη στη ναυτιλία.

Όταν είσαι καλός κάπου, ειδικώς στην οικονομία, σημαίνει ότι παίρνεις τις δουλειές από άλλους και δημιουργείς ένα πρόβλημα σε αυτούς, πράγμα το οποίο συμβαίνει με τους Γερμανούς. Γι' αυτό ξεσηκώνονται από καιρού εις καιρόν οι άλλες χώρες, μάλιστα τώρα τελευταία το πρόβλημα έχει γίνει πολύ επίκαιρο, ειδικά με τον Τράμπ, που το έθεσε στο τραπέζι.

Θα φέρω ένα απλό παράδειγμα για να γίνω πιο κατανοητός: Π.χ. η γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία τους μας έκλεισε το εργοστάσιο αυτοκινήτων που είχαμε, πάλε ποτέ, στον Βόλο. Υπάρχουν και άλλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων, αλλά κυρίως είναι οι Γερμανοί. Εμείς δεν μπορούμε να τους ανταγωνιστούμε,

σε κόστος, ποιότητα κ.λπ. Από την άλλη μεριά όμως εμείς τους "εκτοπίζουμε" -τρόπος του λέγειν- από τη Ναυτιλία, αγοράζουμε γερμανικά βαπόρια και τα "τρέχουμε" αποδοτικότερα. Γι' αυτό και τα βάζουν συχνά πυκνά με τους Έλληνες εφοπλιστές και ισχυρίζονται ότι έχουν φορολογικά κίνητρα ενώ αυτοί έχουν τα ίδια ίσως και ευνοϊκότερα από εμάς.

Οι Γερμανοί είναι ανταγωνιστικοί για πολλούς λόγους. Οι βασικότεροι είναι η νοοτροπία τους, η ψυχροσύνη τους, η τεχνονομία (το know how), η παράδοσή τους, κι αν θέλετε το νοικοκύρεμα στον τρόπο ζωής τους -στον οποίο έχω και προσωπική εμπειρία- και προπαντός η πειθαρχία τους. Είναι ένας πειθαρχημένος λαός.

Καταρχήν ξεδεύουν λιγότερα απ' ό,τι παράγουν τα περισσότερα χρόνια, από το 1950 η Γερμανία έχει πλεόνασμα. Πέρυσι είχε 8,8% του ΑΕΠ της και έφτασε το μεγάλο ποσό των 300 δις. Όταν υπάρχει πλεόνασμα οι εγχώριες αποταμιεύσεις υπερβαίνουν τις εγχώριες επενδύσεις, με τα πλεονάσματα να δανείζονται στο εξωτερικό.

Για πολλά χρόνια όλοι οι άλλοι παραπονιούνται ότι η οικονομία της Γερμανίας προκαλεί δυσκολίες στον υπόλοιπο κόσμο. Γκρινιάζουν ότι η χώρα εξοικονομεί πάρα πολλά και ξεδεύει πολύ λίγα. Εξάγει πολύ περισσότερα αγαθά απ' όσα εισάγει και το αναφέρουν **ως το πρόβλημα της Γερμανίας.** Επίσης στα περισσότερα χρόνια, από το 1950, η Γερμανία έχει πλεόνασμα στον τρεχούμενο λογαριασμό της, ένα σημαντικό παράγοντα του εμπορικού ισοζυγίου. **Ο Ντόναλντ Τραμπ** έχει κατακρίνει το πλεόνασμα της Γερμανίας ως πολύ κακό και παραπονέθηκε για τον αριθμό των γερμανικών αυτοκινήτων που πωλούνται στην Αμερική. «Θα το σταματήσουμε αυτό», είπε.

Μέσα στο κλαμπ του ευρώ, διατυπώνεται το παράπονο ότι η Γερμανία, ως το πιο αξιόπιστο μέλος, επέμενε για λιτότητα στις χώρες με βαριά χρέη, χωρίς να αναγνωρίζει ότι η δική της σφιχτή επιρροή στις δαπάνες κάνει την προσαρμογή αυτή πιο δύσκολη για τους άλλους. Δηλαδή με άλλα λόγια, έλεγε οι Έλληνες να κόψουμε τις δαπάνες αλλά τις έκοβε και αυτή. Δεν έδινε κίνητρα στον κόσμο να έρθουν π.χ. ταξίδια στην Ελλάδα και να αγοράσουν ελληνικά προϊόντα.

Όστόσο, η οικονομία της Γερμανίας θαυμάζεται. Το ποσό της ανεργίας μειώθηκε στο 3,9%, χαμηλότερα από το σύνολο σχεδόν των πλούσιων χωρών. Η οικονομία επιλέγη επίσης από την ύφεση της περιόδου 2008-2009 αλλά η απασχόληση ήταν ελάχιστα επηρεασμένη σε αντίθεση με άλλες χώρες. Το μερίδιο των θέσεων εργασίας στον τομέα της μεταποίησης δεν έχει πέσει μέχρι σήμερα. Οι Γερμανοί γενικά αντιδρούν λέγοντας, «τι θέλετε να κάνουμε; Να εξάγουμε λιγότερο; Γιατί δεν προσπαθείτε εσείς να γίνετε πιο ανταγωνιστικοί, να μειώσετε το κόστος εργασίας, να γίνετε πιο αποδοτικοί, να ξεδεύετε λιγότερα; Εμείς πρέπει να δίνουμε το παράδειγμα μιας καλύτερης και πιο αποδοτικής βιομηχανικής παραγωγής». Με αυτόν τον τρόπο αποκτά ο κόσμος καλύτερα και φτηνότερα προϊόντα.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η αύξηση των αμοιβών ήταν 1% ετησίως, μεταξύ του 2002-2007, σε σύγκριση με τον μέσο όρο του ΟΟΣΑ, 3,5%. Σίγουρα εμείς και οι Γάλλοι είχαμε τα σκήπτρα, "χαίρε, βάθος δυσθεώρητον...", οι μισθοί μας ήταν συνδεδεμένοι με τον πληθωρισμό, πατέντα του Ανδρ. Παπανδρέου, δηλαδή αυξάνονταν οι μισθοί χωρίς να αυξάνεται η παραγωγικότητα.

Αυτό που κατέστησε δυνατό το 1%, είναι αποτέλεσμα ενός βαθιά ριζωμένου συστήματος συναινετικών εργασιακών σχέσεων. Ένα χαρακτηριστικό του συστήματος είναι ότι τα συνδικάτα έχουν εκπροσώπους στα Δ.Σ. των εταιρειών και έτσι μπορούν να δουν από πρώτο χέρι πώς οι αυξήσεις των μισθών μπορούν να βλάψουν την ανταγωνιστικότητα. Από την πλευρά τους οι επιχειρήσεις βλέπουν τις διαπραγματεύσεις για τις αμοιβές ως μέσο για την επίτευξη συμφωνιών σε άλλους τομείς κοινού ενδιαφέροντος, όπως η κατάρτιση ή οι ευέλικτες ώρες εργασίας κ.λπ.

Οι καλές εργασιακές σχέσεις, που διέπονταν από κανόνες-συμφωνίες και όχι νομοθεσία, σήμαιναν ότι οι επιχειρήσεις ήταν αρκετά ευέλικτες ώστε να προσαρμόζονται σε νέες προκλήσεις. Μία από αυτές ήταν η ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση των γειτόνων "χαμηλού κόστους", συμπεριλαμβανομένης της Πολωνίας, της Ουγγαρίας και της Τσεχικής Δημοκρατίας. Μία άλλη ήταν η εμφάνιση της Κίνας, σαν σημαντικού ανταγωνιστή σε παγκόσμιο επίπεδο που δεν επέτρεπε την αύξηση μισθών. Αυτό οι Γερμανοί το αξιολόγησαν και το αξιοποίησαν σωστά.

Οι επιχειρήσεις και τα συνδικάτα έχουν ήδη αρχίσει να απομακρύνονται από το σύστημα μισθολογικών διαπραγματεύσεων για ολόκληρο τον κλάδο, και έχουν υιοθετήσει ένα σύστημα όπου οι αποδοχές προσαρμόζονται και ανταποκρίνονται στις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι μεμονωμένες εταιρείες. Συνέπεια της μεγαλύτερης εξάρτησης αμοιβής-αποδοτικότητας σε επίπεδο εταιρείας, ήταν η αυξανόμενη διαφοροποίηση των μισθών. Οι μισθοί για τους ικανότερους μισθωτούς αυξήθηκαν γρηγορότερα από τον μέσο όρο, ενώ οι μισθοί στο κατώτερο σημείο της κλίμακας υποχώρησαν αισθητά. Το μειωμένο κόστος για τους τοπικούς κατασκευαστές, όπου η αμοιβή ήταν πιο περιορισμένη, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην αναζωογόνηση των εξαγωγών της Γερμανίας.

Η Γερμανία είναι απόλυτα κλειδωμένη σε ένα μοντέλο: πάντα τοποθετεί τις εξαγωγές **υπεράνω από όλα.** Τα ιδιαίτερα ταλέντα της Γερμανίας δημιούργησαν φυσικά μια οικονομία που καθοδηγείται από εξαγωγές και όχι από εγχώριες δαπάνες. Πολλές υψηλόμισθες θέσεις βασίστηκαν στις εξαγωγές, είτε άμεσα είτε έμμεσα. Ένας άλλος πυλώνας ήταν μία αυστηρή δημοσιονομική πολιτική για να διατηρηθούν οι μισθοί του δημόσιου τομέα υπό έλεγχο και έτσι να ευθυγραμμιστούν με τους μισθούς **της αγοράς.**

Το κράτος στήριξε την επαγγελματική κατάρτιση για να εξασφαλίσει άφθονη προσφορά εξειδικευμένων εργαζομένων. Πριν από μερικά χρόνια υπήρχε η σκέψη να αυξηθούν οι μισθοί στη Γερμανία για να μπορέσει ο Νότος να είναι πιο ανταγωνιστικός, **αυτό όμως δεν το δέχτηκαν τα συνδικάτα πράγμα αδιανόητο για την Ελλάδα τουλάχιστον** γιατί υποστήριξαν ότι θα χάσουν θέσεις εργασίας ενόψει μάλιστα και του ανταγωνισμού κυρίως με την Κίνα. Εξ αντιθέτου ένας πρόεδρος μεγάλης ομοσπονδίας συνδικάτων υποστηρίζει ότι τα βασικά αιτήματα για τα μέλη ξεπερνούν απλά την αμοιβή, δηλαδή η αμοιβή δεν είναι το νόμισμα ένα ζητούμενο. Ο βέλτιστος χρόνος εργασίας που ταιριάζει με τα συμφέροντα των εργαζομένων γίνεται όλο και πιο σημαντικό. Οι εργαζόμενοι διαπραγματεύονται τον μισθό τους ανά τομέα, επομένως εξετάζουν πρώτα τον τρόπο με τον οποίο κάθε κλάδος θα επιζήσει και θα δουλέψει και μετά συζητούν το θέμα των αυξήσεων. Το εθνικό ένστικτο-αντίσταση ενάντια στις αυξήσεις των μισθών είναι εντυπωσιακό.

Η οικονομία της Γερμανίας έχει πολλές αντοχές, πλεονάζον εμπορικό, πλεόνασμα ισοζυγίου, γενικά πλεονάσματα, πολλά ξένα περιουσιακά στοιχεία, ένα αξιοσημείωτο μερίδιο του παγκόσμιου εμπορίου, σταθερά δημόσια οικονομικά και πλήρη απασχόληση.

Το τι έχουμε κάνει εμείς στον βιομηχανικό τομέα δεν θα το εκθέσω λεπτομερώς, αλλά καλύπτω σχεδόν όλο το φάσμα και είμαι αρκετά σαφής, αν πω ότι κάνουμε τα αντίθετα από ό,τι κάνουν οι Γερμανοί, καθώς και πολλοί άλλοι στην Ευρώπη.

Σχετικά με την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία μας, έχουμε και εμείς αρκετά θετικά χαρακτηριστικά από αυτά που ανέφερα για τους Γερμανούς, όμως δυστυχώς μόνο στη ναυτιλία.

Στη ναυτιλία μας όπως έχω ξαναγράψει στο παρελθόν συμβαίνει ένα «Mission impossible», δηλαδή το 0,14% του πληθυσμού της γης κατέχει περίπου το 20% της παγκόσμιας ναυτιλίας. Δεν είναι μόνο οι εφοπλιστές, είναι οι ναυτικοί μας και η στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών στα γραφεία τους κ.ά.

Είναι επίσης τα ναυτιλιακά κλάστερ, όπως τα λέμε, που συνεργάζονται μεταξύ τους, ανταλλάσσουν απόψεις άφοβα, χωρίς να αισθάνονται ανταγωνισμό μεταξύ τους. Αμείβουν τον κόσμο ανάλογα με τις αποδόσεις τους, δουλεύουν πολλές ώρες, δεν κοιτούν το ρολόι. Οι Έλληνες εφοπλιστές ίσως στην αρχή παίρνουν περισσότερα ρίσκα από τους άλλους και αρκετοί από αυτούς κάνουν και τα σάλτο μορτάλε τους, ειδικά στην αρχή της καριέρας τους και φυσικά αρκετοί αποτυγχάνουν. Όλοι δουλεύουν αδιάκοπα στα βαπόρια, δεν σταματούν πουθενά και ειδικά τώρα με τη μοντέρνα τεχνολογία είναι σε συνεχή επαφή. Κατά μέσο όρο οι Έλληνες εφοπλιστές λόγω πείρας και πολλών άλλων παραγόντων ξέρουν πότε θα αγοράσουν και πότε θα πουλήσουν τα βαπόρια τους και συνήθως στις συχνές κρίσεις της Ναυτιλίας οι περισσότεροι βγαίνουν ισχυρότεροι. Το σημαντικότερο ίσως από όλα είναι ότι **έχουν εμπορική πίστη** και μπορούν να δανειζονται από τη διεθνή κεφαλαιαγορά κ.α.

Οι Έλληνες γενικά είμαστε "πατεντάδες" και αυτό το εφαρμόζουμε πολύ καλά στη ναυτιλία. Θα φέρω ένα μικρό παράδειγμα, π.χ. για ένα βαπόρι που είναι για μακρό χρονικό διάστημα παροπλισμένο, οι Έλληνες χρειαζόμαστε πολύ λιγότερο χρόνο και κόστος για να το ξεκινήσουμε, έχουμε τις ιδιόρρυθμες πατέντες, οι οποίες βέβαια έχουν προκύψει από πείρα ετών.

Η Γερμανία είναι η τέταρτη χώρα στον κόσμο σε ό,τι αφορά τη βιομηχανική παραγωγή. Παράγει το 30,1% του ΑΕΠ της από τη βιομηχανία, με μόνο ένα 0,7% από τη γεωργία και τα υπόλοιπα από τις υπηρεσίες κάπου 69,2%. Στην Ελλάδα είμαστε στο 13,3% στη βιομηχανία, 3,9% στη γεωργία και 82,8% στις υπηρεσίες. Η Τουρκία έχει βιομηχανική παραγωγή 27,1%, 8,6% γεωργία και 64,3% υπηρεσίες. Από το 1960 η βιομηχανία προσέφερε σε παγκόσμια κλίμακα 34% του ΑΕΠ, σήμερα έχει κατέβει στο 27%, ενώ εμείς στην Ελλάδα δυστυχώς είμαστε μόλις στο 13,3%.

Άρα πρέπει να επικεντρωθούμε και στη βιομηχανία, γιατί από εκεί κυρίως μπορεί να προέλθει μεγάλο μέρος της ανάπτυξης μας και ακριβώς επειδή είμαστε χαμηλά είναι πιο εύκολο να ανέβουμε. There is always room for improvement που λέμε στα Εγγλέζικα, υπάρχει πάντα περιθώριο βελτίωσης.

Πρέπει να κάνουμε ένα αμάλγαμα όλων αυτών των θετικών παραγόντων και παραμέτρων που κάνουν ανταγωνιστικές αυτές τις δύο χώρες και να προσπαθήσουμε να προσαρμόσουμε ορισμένες από αυτές στις βιομηχανίες μας. Χρειάζεται συνέργεια, κατανόηση εργαζομένων και εργοδοτών και προπαντός υγιής ανταγωνισμός και συνδικαλισμός. Έχουμε όλα τα εχέγγυα να αναπτύξουμε τη βιομηχανία ειδικά τώρα που αρκετές συνθήκες είναι ευνοϊκές.

Παραμιπτόντως ήθελα να αναφέρω σ' αυτούς που θέλουν να φύγουμε από το κλαμπ της Ευρώπης και από το άρμα της Γερμανίας το εξής ποστ από το διαδίκτυο:

«*Να κάνεις παρέα με τους καλύτερους. Αυτούς που έχουν κάτι παραπάνω από σένα. Αυτό που θέλεις. Μην τους φοβάσαι. Μην τους ζηλεύεις. Αυτοί θα σε πάνε παραπάνω. Γίνεσαι αυτός που κάνεις παρέα. Βάλε τον πήχη ψηλά.*»

Πηγές: Μπάμπια-Google, Spiegel, Economist, Bloomberg, Times Magazine



Γράφει ο
Βύρων Τομάζος
Μηχανολόγος,
Απόφοιτος Πολυτεχνείου
Μονάχου
e-mail: btomazos@gmail.com