

Kauza VW: symptom dravého kapitalismu?

Spolupracovník LN Jan Macháček se každý týden ptá českých ekonomů, pedagogů a analytiků, co soudí o aktuálních tématech ze světa ekonomiky a financí.

Kauza Volkswagen podle některých analytiků obnažuje slabinu či zranitelnost německé ekonomiky – a tou je právě přílišná závislost na produkci automobilů. Na druhou stranu, asi každá ekonomika je nějak zranitelná a v nějakém smyslu má daleko k „ideálnímu“ rovnovážnému mixu. Po finanční krizi v roce 2008 byla třeba obnažena přílišná závislost britské ekonomiky na nafouklém bankovním sektoru. Jaká je v tomto směru podle vás situace české ekonomiky?

Ale zpět k emisnímu skandálu VW: myslíte si, že podvody jsou důsledkem normální korporátní kultury a bezskrupulózního boje o zisk a místo na trhu, tedy že jsou snad dokonce symptomem dnešního globálního dravého kapitalismu, nebo je na nich něco typického pro německou byznysovou kulturu? Může to souviset s přílišným vlivem politiků a vysloužilých politiků v koncernu VW? Co byste k celé aféře dodali vy?

Autor je předseda správní rady Institutu pro politiku a společnost. Debata je redakčně krácena. Celé texty najdete na www.lidovky.cz.

Helena Horská

Kdo může být vítězem kauzy?

Ekonomiky malé svým rozměrem jsou náchylné na koncentraci odvětví. Ve Švýcarsku je to finanční sektor, který se na roční produkci celé ekonomiky podílí zhruba šesti procenty. Finsko se svého času chlubilo Nokii, která tvořila čtyři procenta finské ekonomiky. A skandálem zasažený Volkswagen se na produkci německé ekonomiky podílí přibližně dvěma procenty. Podíl Škody Auto na domácí ekonomice se pohybuje nad třemi procenty. Jsou to koncentrace, ze kterých běhá mráz po zádech.

Na druhou stranu je dobré si uvědomit, že silný a prosperující sektor přirozeně přitahuje výrobu a služby, které jsou s ním propojené úpevně šňůrou. Tak vzniká industriální hub (průmyslové centrum). Ze světových statistik vyplývá, že automobilový průmysl má v porovnání například s farmaceutickým silnější tendenci se shlukovat. Je to racionální už kvůli úspoře nákladů a využívání dodávek „just in time“ (právě včas).

Případ původně výhodného svazku Finska s Nokii ukazuje, že závislost jednoho na druhém může být nebezpečná. Naopak vyváženější zastoupení různých sektorů, které rozdílně reagují na hospodářské a finanční cykly, zaručí větší stabilitu ekonomiky. Diverzita je vhodná nejen pro přírodní ekosystémy, ale i pro systémy ekonomické a sociální.

Pokud celá ekonomika nemá růst a hroutit se s jedním sektorem,



ILUSTRACE RICHARD CORTÉS

je na vládě, aby upravila politiku v oblasti ekonomické diplomacie, podpory zahraničních investic a podnikání tak, aby lákala do země podnikatele z oborů, které budou určitou protiváhou stávajícím dominantním oborům. Přirozené tendenci odvětví se shlukovat ale žádná vláda nezabrání – podporovat ji je ale kontraproduktivní.

Skandál VW se může do historie zapsat jako jeden z největších firemních skandálů a vůbec největší automobilový skandál v celé historii, pokud se celkový účet vyšplhá na několik desítek miliard dolarů. Zatím největší skandál padl na hlavu Toyoty, která musela zaplatit americké vládě pokutu ve výši 1,2 miliardy dolarů a svolat přes devět milionů automobilů.

Skandál VW se týká až jedenácti



DEBATA
JANA
MACHÁČKA

ti milionů vozů. Reputaci značky VW to může dlouhodobě poškodit především na americkém trhu. Nicméně i tam jsou zákazníci tu a tam na nějakou aféru zvyklí. Kromě toho se neví, zda se problém s emisemi netýká i jiných automobilek.

Všechny aféry mají ale jedno společné: dosáhnout zisku dnes,

a ne zítra. Přiznat chybu nebo se podřídit regulacím, o kterých si můžeme myslet cokoliv, přece něco stojí a stále ambicióznější obchodní plány žádný velký prostor pro přiznání chyb včetně nepovedených investic do ekologičtějších motorů nedávají...

HELENA HORSKÁ
hlavní ekonomka Raiffeisenbank

Z dalších odpovědí...

Odpověď na otázku, zda „je chování VW symptomem dnešního globálního dravého kapitalismu“, je překvapivě jednoduchá a jednoznačná. Lze ji dokonce vyčíst přímo z deseti let finančních výkazů Volkswagenu. Návratnost investovaného kapitálu neboli ROIC (Return On Invested Capital) což je nejjednodušší míra finanční výkonnosti firmy, je v průměru pouhých 3,4 procenta. To rozhodně není dravě kapitalistické, ale naopak mimořádně nízké a zavání to spíše jakýmsi „státnězaměstnančím socialismem“.

To dále podtrhuje i to, že VW zaměstnává přímo přes 500 tisíc lidí – a nepřímo to bude klidně kolem milionu lidí ve firmách dodávajících nevinné autodíly, ale také již méně nevinné lobby...

... Zaměstnanci mají pravděpodobně nadprůměrné platy a mnoho dalších výhod, jsou organizováni v odborových svazech, které když se jim něco nelíbí, uspořádají stávkou a většinou jim společnost ustoupí. Z hlediska investora je VW zaměstnaneckou agenturou, kde je investor se svými 3,4 procenta návratnosti (a nedávno odkrytým rizikem třetinové ztráty kvůli skandálu) na posledním místě. Jako podnikatelský nebo investiční záměr je taková automobilka nezajímavá...

JAN PRAVDA,
Sanning Capital, Pravda Capital

Debata je krácena. Celé texty najdete na www.ceskapozice.lidovky.cz

ANGLIČTINA
OD A DO Z KOMUNIKACE
GRAMATIKA
SNADNÉ ČTENÍ

Seriál LN na 6 týdnů.

- 35 lekcí s testem
- Fráze a slova pro práci i volný čas
- Nejčastější chyby Čechů
- Adaptované světové čtení s novou povídkou



LIDOVÉ NOVINY
NOVINY, JAK MAJÍ BÝT