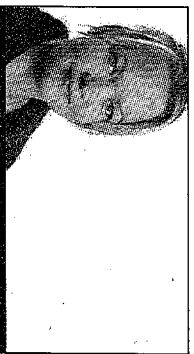


HET SJOKOLADEDRØM. Ordene globalt næringsliv og fattigdomsbekjempelse kan virke like uforenlige som slanking og sjokolade. Men ikke for FN. Heldigvis.

De fattige som marked



Kommentar

KATHRINE ASPÅS, kommentator

– VI MÅ SLUTTE å se på verdens fattige som ressursvake. De er selvstendig næringsdrivende og konsumenter. De har skaperkraft og arbeidsvilje. Dette må næringslivet forstå, og benytte seg av, sier FN-direktør Christian Thommessen. Han presenterer den nye FN-rapport, som har til hensikt å få globalt næringsliv til å satse mer – og riktigere – i fattige land.

– Mange hevder at det er umoralsk å tjene penger på de fattige, mens det i realiteten er det motsatte som er umoralsk, sier utviklingsminister Erik Solheim.

– Betrur det at du anser at kapitalismen fungerer? spør TV 2.

Nå kommer et lite foredrag om sosialkapitalisme og blandingsøkonomi, men SV-statsråden er ikke til å misforstå: Med handel skal verden redde.

Skap ditt marked. Bedrifter har mye å tjene på å være med på å bekjempe fattigdom. Ved å engasjere fattige som arbeidere, produsenter og forretningspartnere, beriktes potensielle kunder. Slik skaper bedriftene ganske enkelt sitt eget marked.

Inkluderende næringsliv kaller FN

«SV-statsråd Erik Solheim er ikke til å misforstå: Med handel skal verden redde.»

ANNE LILJE, ALLISREDAKANTURUTVALG

den nye modellen, som i disse dager selges inn til bedrifter over hele verden som et ledd i FNs fattigdomsbekjempelse.

«En mer inkluderende forretningsmodell gjenspeiler fattige mennesker som vekstskapere. Når markedene inkluderer flere mennesker, vinner vi alle», skriver FN i sin pressemelding.

Kina-effekten. Det høres logisk ut, og prosessen er forlengst i gang. Den globale økonomien bidrar til å overføre økonomisk makt fra rike til fattige land.

USA har i løpet av de tre siste årene mistet hver femte industriarbeidsplass til lavkostland som Kina og India, og vi ser det samme i alle verdens rike land – Norge i høy grad inkludert.

Rikdommen stjeler våre arbeidsplasser, men danner samtidig grunnlag for økonomisk og sosial utvikling i fattige land.

Resultatet er at investorer fra Kina, India og Midtøsten nå har penger nok til å kjøpe opp *våre* bedrifter – vi så det senest i gått, da kinesiske China Oilfield Services kunne bli opp 12,5 milliarder kroner for det norske selskapet Avilco Offshore.

Økonomisk utvikling og rettferdighet, vil mange kalle det.

Troen på det gode. Problemet er at den nye rikdommen er ekstremt skjevt fordelt. Svake stater har seg villig kjøpe av et behalingsvillig globalt næringsliv som kjører etter helt andre regler enn FNs inkluderende forretningsmodell.

Globale handelshindre er et annet problem, og de hyppige sammenbruddene i WTO-forhandlingen bærer bud om enorme interessenotsetninger mellom rike og fattige land i handelspolitikken.

Problemene i WTO-forhandlingene skyldes ikke nødvendigvis en kamp mellom «proteksjonisme» på den ene siden og «fri handel» på den andre. Det kan liksom gjerne handle om et internasjonalt handelsregelverk som har spilt fallitt.

fordi det er urettferdig, sosialt skadelig og en miljømessig katastrofe.

Tung prosess. Det er ingenting å si på FNs ambisjoner i fattigdomsbekjempelsen, men veien er lang. Vi står muligens på randen av en ny global finanskrisse, samtidig som kull på kull av aksjemeglere og analytikere ruller ut fra Bi Og NHH for å sosialisere inn i et finansielt system der ordet samfunnsansvar først og fremst signaliserer at du er myk og uddugelig.

Den tidligere næringslivs mannen Christian Thommessen gjenspeiler dette som et problem.

Hvordan skal han da klare å selge inn et begrep som *inkluderende forretningsmodell* til tradisjonelt tenkende næringslivfolk?

– Det klarer vi ikke, svarer han. – Og det er synd for dem.

Men noen har skjont det – blant andre IKEA, GAP og Hennes & Mauritz. De skjønner at merkevaren er gull, og at ubhaget ved medieværløring er tung forurenning, barnarbeid og korrupsjon er så stort at de må ha kontroll med underleverandører. Telenor kan sannsynligvis regnes med i denne gruppen.

Globale merkevareregjanger forstår dessuten at nye generasjoner skapende stjeler velger seg arbeidsgivere de kan være stolte av å jobbe hos.

Global kunnskap. Generasjonene etter oss er født inn i en verden som virkelig kjenns global, og mange vil forhåpentligvis være med på å gjøre den til et litt bedre sted å være. Kanskje blir det ikke lenger nok å ha en utfordrende jobb i et suksessrikt konsern – jobben skal kjennes meningsfull også.

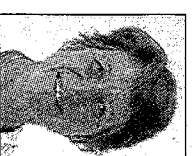
Slik kan anstendighet bli et konkurransefortrinn. Slik kan samfunnsansvar bli en nødvendighet for industrielle aktører som har planer om å vokse finansielt, kulturelt og produktmessig.

Det kan også hjelpe med bevissthets- trening i FN-regi. kathrine.aspas@affempelen.no

Hvor sikker er bilen min?

Replikk

KJERSTI RIKHEIM
Oslo



Enkle krav. For noen uker siden ble jeg påkjørt bakfra (bilen min, ikke jeg). Min bil sto stille, og føreren i bilen bak meg holdt lav hastighet. Likevel ble bilen min såpass ødelagt at det hele ble en svært dyr affære.

I utgangspunktet er jeg ikke interessert i biler. Jeg har heller ikke greie på biler. Jeg har enkle krav til en bil. Den skal være et trygt kjøretøy, og den skal være konstruert slik at jeg kan fungere som en trygg sjåfør. Etter utykken fikk jeg leiebil. Denne bilen hadde en del detaljer som min bil ikke har.

Helt hekta. Dermed ble jeg helt hekta. Jeg gikk rundt og studerte bil-ler som sto parkert. Knakket på krosseriene og oppdaget at «halve» bilen bare er tyrn plast. Selv det som er sort og ser ut som støtfangere, er en plastillusjon av fortidens virkelige støtfangere. Jeg ble mer og mer forvirret. Bilene ser jo ut som plastsmykker på asfalten – på bekostning av sikkerhet.

Eller er det jeg som tar helt feil? Jeg har jo som sagt ikke greie på biler. Men «min» kollisjon har gitt meg noen ønsker for en fremtidig bil:

- Støtdempere foran og bak som virker som støtdempere.
- Støtdempere som er plassert slik at bare demperne berøres først ved en kollisjon og ikke halve baksiden.
- Gummilister langs sidene av bilen.
- Gummiknot/gummilist på dørene slik at sideparkert bil kan tåle at jeg berører den når jeg åpner min egen bil.
- Nakkestøtter og sikkerhetssele for midtre plass i baksetet som ikke tar halve utskikten fra bakvinduet.
- Nakkestøtter plassert nærmere hodet og i korrekt høyde.
- Bedre hylleplass i bildøren. Det er den hyllen som er enklest å bruke under kjøring, men den er blitt så smal at fingrene mine ikke finner mine nødvendige remedier.
- Store flater på dashbordet begynner å vibrere ved enkelte hastigheter og irriterer utrolig mye. Hvorfor kan ikke delene settes sammen med vibrasjonsdempende lister?
- Ingen fikse detaljer på dashbordet som lager refleks i frontruten.
- Lett tilgjengelig krok til slepetauet. På min bil er kroken gjemt bak en liten luke som er umulig å åpne uten å bruke, ja, hva skal jeg egentlig bruke for å få den opp?
- Et ratt som ikke dekker for speedometeret.

Hvem kvalitetsikrer? Denne listen kan sikkert bli mye, mye lengre. Og jeg som trodde at sikkerhet var viktigst ved en bil. Hvor dum kan en bli! Hvem er det forresten som kvalitetsikrer de ulike modellene? Hva er kvalitetskravene, og hvor kan jeg som kjøper finne disse?

Og hvorfor er bilen min konstruert slik at jeg ikke kan skifte lyspærer selv? kathrine.aspas@affempelen.no