ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΤΙΜΗΜΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΕΙΟΥ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**



Αναρωτιέμαι πως θα αντιδρούσε το 1978, την εποχή της παντοδυναμίας, ο CEO της Olivetti αν του λέγαμε ότι οι γραφομηχανές της εταιρείας του θα εκτοπίζονταν από λογισμικό κάποιας Microsoft και φορητούς υπολογιστές μιας Compaq; Με σημερινά à posteriori δεδομένα η αντίδρασή του θα ήταν παραπλήσια κι ανεύθυνη όσο εκείνη του Bernd Pischetsrieder, CEO στο Volkswagen-Audi Group όταν μάθαινε το 2003 ότι κάποια ανύπαρκτη Tesla θα ξεκινούσε παραγωγή ηλεκτροκίνητων… στις Κοχόνες τους. Και μαζί ειρωνικά γελάκια. Σήμερα η Olivetti δεν υπάρχει. Ούτε τα γελάκια πάνω από τις Κοχόνες. Και το VAG που εξακολουθεί να υπάρχει και παράγει +10εκ μονάδες ετησίως έχει χρηματιστηριακή κεφαλαιοποίηση μόλις US$73 δις (Νοε-18) δηλαδή μόλις κατά 20% μεγαλύτερη της Tesla που κατασκευάζει λιγότερες από 245 χιλ. μονάδες.
Οι ανεύθυνες αντιδράσεις δεν αφορούν αποκλειστικά τις μεγαλειώδεις Κοχόνες των VAG και της Olivetti. Η Jaguar Land Rover γελοιοποείται καθημερινά και αποδεικνύει την στρατηγική της ένδεια μεταθέτοντας την ευθύνη απολύσεων και χαμηλών πωλήσεων στη συρρίκνωση της κινεζικής αγοράς. Η Ford, που μάλλον «ζηλεύει» τις επιδόσεις της JLR, φροντίζει να την αντιγράφει. Η GM κλείνει πέντε αμερικανικά εργοστάσια παραμονές Χριστουγέννων, προκαλώντας τα σαγόνια του Donald Trump. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, η πιο ευφυής σύλληψη όσων διοικούν την παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία είναι το δόγμα «Άμυνα-Ακαμψία-Αδράνεια». Και στρατηγική άγνοια, επιχειρησιακή ατολμία, εγκληματική αδιαφορία, τα bonus κι ο μισθός να εισπράττονται.
Ναι, πάρα πολύ σωστά: «Στρατηγική Αγνοια». Για παράδειγμα, η Uber που εκδιώχθηκε από τον συνάδελφό μου Μηχανικό κ. Χ. Σπίρτζη (μύστη στην παγκοσμοποιημένη διοίκηση επιχειρήσεων έπειτα από 23 έτη υπηρεσίας σε βαρέα κι ανθυγιεινά αιρετά επαγγέλματα της ελληνικής περιφέρειας), αναπτύσσεται κι ετοιμάζει IPO μέσα στο 2019.
Ανεξαρτήτως των επενδυτικών κεφαλαίων που θα αντλήσει η Uber, η σημερινή της αξία αποτιμάται μεταξύ US$100-110 δις. Αδιανόητο μέγεθος για «μεταφορική εταιρία» που δεν κατέχει όχι μια γραμμή παραγωγής αλλά ούτε ένα αυτοκίνητο. Την ίδια στιγμή οι κοστολογικές περικοπές των παραδοσιακών μεταλλο-κατασκευαστών – περικοπές ίσον η πιο ανεύθυνη προσέγγιση του σύμπαντος-- δημιουργούν την αυταπάτη ότι διασώζοντας μερικά δις σε μισθοδοσίες ίσως και να αναστήσουν τις εταιρείες τους. Όμως αυτό που χρειάζονται για να αντιμετωπίσουν την σκληρή πραγματικότητα είναι να μετασχηματιστούν σε αμφιδέξιους οργανισμούς και να μετατρέψουν τα τετράτροχά τους σε ελκυστικά ψηφιακά προϊόντα στα μάτια της επόμενης γενιάς καταναλωτών που ναι μεν έχει ήδη πάρει άδεια οδήγησης αλλά όχι τα αυτοκίνητά τους.

BLACKBERRIES ΚΑΙ NOKIAS

Με ιδιαίτερη έκπληξη διαπίστωσα τις πρώτες μέρες του '19 ότι ο Patrick Hummel, παλιός μου γνώριμος και νυν οικονομικός αναλυτής της UBS, κατέφυγε σε ένα λεκτικό σχήμα που πρωτο-εμφανίστηκε εδώ στο αντίστοιχο editorial του Δεκεμβρίου/18. Έπειτα από μια σειρά «συγκλινουσών ομοιοτήτων», είχα ισχυριστεί ότι οι εξελίξεις στην JLR προοιωνίζονται ταφόπλακα αντίστοιχη με εκείνη της Blackberry. Ο Patrick, με τη σειρά του, αναρωτιέται αν η Tesla είναι η Apple της αυτοκινητοβιομηχανίας και κατά πόσον οι premium γερμανικές μάρκες BMW, Audi και Mercedes-Benz θα καταλήξουν σε Blackberries και Nokias της αγοράς.
Το ενδιαφέρον είναι ότι όσοι παρακολουθούμε για επαγγελματικούς/επενδυτικούς λόγους τους top-5 της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας μοιραζόμαστε την ίδια δυσπιστία ως προς την (αν)ικανότητα των Ευρωπαίων κατασκευαστών να προλάβουν την Tesla. Δεν μπορώ να ποσοτικοποίησω αν τεχνολογικά η Tesla προηγείται πράγματι κατά 3-4 χρόνια του παγκόσμιου ανταγωνισμού όπως ισχυρίζεται ο Patrick, όμως μπορώ με βεβαιότητα να υπογραμμίσω ότι δεν είναι ούτε Blackberry ούτε Nokia. Και με την ίδια βεβαιότητα να ενημερώσω ότι τον Σεπ/18, μετά την παρουσίαση του Audi e-tron, τόσο η UBS όσο κι η ανεξάρτητη ICONIC στην οποία εργάζομαι τοποθετηθήκαμε με ωμή τιμιότητα. Όχι μόνο χαρακτηρίστηκε «απογοητευτικό» ενώπιον Θεσμικών Επενδυτών αλλά και προεξοφλήθηκε πόσο ευνοϊκά θα λειτουργήσει υπέρ της Tesla. Τελικά «ο θάνατος ενός είναι η λύση στο πρόβλημα κάποιου άλλου».

ΟΠΕΡΕΤΑ «ΕΛΛΑΣ-ΓΕΛΑΣ»

Έπειτα από 85 χρόνια συνεισφοράς στην ελληνική αγορά, το επίσημο όργανο των εισαγωγέων αντιπροσώπων αυτοκινήτου (και δικύκλων) επιδίδεται (1) αδιαλείπτως, (2) με ακαδημαϊκή σπουδή και (3) σχεδόν μονοδιάστατα στην προαγωγή της στατιστικής επιστήμης. Από τις 97 κεντημένες με copy&paste λέξεις που επαναλαμβάνονται στα μηνιαία δελτία Τύπου, οι 32 λέξεις (σχεδόν 1/3) επικεντρώνονται τα τελευταία πέντε χρόνια στην γενναία άποψη ότι «ακόμη και με αυτή τη συγκρατημένη πρόοδο (σ.σ.: πωλήσεων) και λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι η πέμπτη κατά σειρά χρονιά αύξησης, η αγορά αυτοκινήτου βρίσκεται -61,6% χαμηλότερα ως προς το μέσο όρο της δεκαετίας 2000-2009».
Από τα λίγα που καταλαβαίνω για την επιστημονική περιοχή του ΣΕΑΑ, στατιστική είναι η επιστήμη όπου όταν τρεις από τους πέντε θαμώνες ενός bar καταναλώνουν πέντε σφηνάκια έκαστος τότε κατά μέσο όρο όλοι τους έχουν απολαύσει από τρία. Επιπλέον, οι αναλύσεις του ΣΕΑΑ διαθέτουν και μοναδική συνθετική προσέγγιση. Είναι υπερβατικές.
Και βεβαίως στοχεύουν πολύ διακριτικά στη σφαίρα της πολιτικής παρέμβασης, επιστρατεύοντας αλάνθαστα υλικά επιτυχίας όπως «παρακλητικότητα» (τύπου: ελεήστε εσείς των Κυβερνήσεων εμάς που χτυπηθήκαμε ανελέητα από τρία μνημόνια), «αυθαιρετική ποσοτικοποίηση» (τύπου: επιστρατεύω ό,τι ποσοστό με βολεύει) και κυρίως «επιλεκτική συγκρισιμότητα» (τύπου: χρησιμοποιώ στοιχεία του 2000 προ νομισματικής ενοποίησης και Brexit ώστε 18 χρόνια μετέπειτα να συμπεράνω με ασφάλεια ότι η αγορά έχει συρρικνωθεί κατά 61.6%).
Σε μια στιγμή όπου ο εισαγωγικός κλάδος έχει να αντιμετωπίσει προκλήσεις αντίστοιχες με αυτές που κλείνουν τα εργοστάσια που αντιπροσωπεύουν, όπως αναιμική ανάπτυξη του παγκόσμιου GDP (άρρηκτα συνδεδεμένη με πωλήσεις καινούριων), επενδύσεις σε υποδομές ηλεκτροκίνησης/αυτόνομης κίνησης, Brexit αλλά κυρίως Ubero-ποίηση μεταφορών, κοινόχρηστη αυτοκίνηση και ψηφιακό μετασχηματισμό των δικτύων τους, η εμμονή με την μεγέθυνση των ελληνικών ταξινομήσεων μόνο ρεαλισμός δεν είναι. Είναι μεταχρονολογημένη αυτοκτονία σαν αυτή που περιέγραφε ο da Vinci: «ενώ νόμιζα πώς μαθαίνω να ζω, τελικά σε όλη μου τη ζωή μαθαίνω πώς να πεθάνω».

ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

JLR: Προς ανακοίνωση δραματικών αποτελεσμάτων Q4, προς απόλυση (προσωπικού), απόλυση (CEO), πώληση (παρά τις περί του αντιθέτου ινδικές διαβεβαιώσεις) μαζί με περαιτέρω συρρίκνωση επενδύσεων, μεριδίων και ελεύθερων χρηματορροών.
FORD: βλ. JLR και μαζί πλάνο αναδιάρθρωσης US$11 δις και μέτωπο προς Donald Trump και στρατηγική συμμαχία με VW και περαιτέρω υποχώρηση πωλήσεων στην Κίνα (ήδη μετρά απώλειες 37% εκεί).
GM: Αναμέτρηση με Donald Trump και παράπλευρες απώλειες χιλιάδων εργαζομένων. Αυτά για αρχή.
VW: Επένδυση US$800 σε κατασκευή ηλεκτροκίνητου οχήματος στις ΗΠΑ (TN). Πολιτική κίνηση κατευνασμού του Donald Trump με αμφίβολα εμπορικά αποτελέσματα λόγω υπεροχής των Tesla.
VDA: Ο περήφανος ΣΕΑΑ της Γερμανίας (των κατασκευαστών αυτοκινήτων και ουχί των εισαγωγέων) εκτός από την προαγωγή της στατιστικής επιστήμης κάνει διάβημα στον Donald Trump και προειδοποιεί: οι εξαγωγές γερμανικών τεμαχίων προς Κίνα που είναι made in US υποχωρούν. Όμως το αυτί του DT δεν ιδρώνει.
CAAM: Ο περήφανος ΣΕΑΑ της Κίνας (επίσης των κατασκευαστών) εκτός από την προαγωγή της στατιστικής επιστήμης προβλέπει ότι οι ταξινομήσεις του 2019 θα κινηθούν στα επίπεδα του 2018. Μόλις 28.1 εκ. τεμάχια. Με μια διαφορά συγκριτικά με πέρσι: τα εισαγόμενα υποχωρούν στο μείγμα πωλήσεων, τα NEVs (New Energy Vehicles) διογκώνονται κι η εθνική GEELY παραγκωνίζει Ευρωπαίους κι Αμερικανούς.

Είναι ανησυχητικό ότι η Μεγαλειώδης Ευρώπη, για πρώτη φορά μετά την Βιομηχανική Επανάσταση του 1760, δείχει να ξεμένει από ιδέες. Καμία από τις τέσσερις ραγδαίες εξελίξεις της παγκόσμιας αυτοκινητοβιομηχανίας δεν συμβαίνει πλέον εντός ΕΕ. Ηλεκτροκίνηση, Αυτόνομη Οδήγηση, Κοινόχρηστη Μετακίνηση, Διασυνδεσιμότητα είναι περιοχές που μετά το Brexit ίσως και να εξασφαλίσουν στην αυτοκινητοβιομηχανία της Μ. Βρετανίας την ευελιξία κινήσεων που οι συμμαχικές δυνάμεις των VAG-PSA & Co. την έχουν παραδώσει σε Αμερική και Κίνα