ΤΟ BREXIT ΚΑΙ Η ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**



Πάνω σ' έναν παροιμιώδη στίχο του Αρχίλοχου «πόλλ' οἶδ ἀλώπηξ, ἀλλ' ἐχῖνος ἓν μέγα», δηλαδή πολλά γνωρίζει η αλεπού μα ο σκαντζόχοιρος ένα και καλό, συνοψίζεται η υποβολιμαία επιθετικότητα των διεθνών ΜΜΕ στην «μονότροπη» αποφασιστικότητα της Theresa May να υπερασπίζεται τα συμφέροντα της χώρας της ένα μήνα πριν το σκληρό Brexit της 29ης Μαρτίου. Τα διεθνή ΜΜΕ, με τους πατρόνους τους, τα γνωρίσαμε κι εμείς παραμονές μνημονίων και αξιολογήσεων να συκοφαντούν (με το αζημίωτο και για καλό σκοπό) τους καφενόβιους Έλληνες που «κατανάλωναν περισσότερα απ' όσα παρήγαγαν» και «σκορπίζαν σε Cayenne τα δανεικά της ΕΕ». Η οποία (ΕΕ), ωστόσο, έπρεπε να βρει Ελλάδες να διαθέσει τα Καγέν ώστε να μεγεθυνθούν τα εμπορικά ισοζύγια του Βόρειου Άξονα.

Όμως μαζί με τα ΜΜΕ, ο συντηρητικός σκαντζόχοιρος-Theresa May έχει απέναντι όχι μόνο την υπερ-αλαζονική, «πολυτροπία» της ΕΕ με τιμωρητική διάθεση προς την «Μικρή Βρετανία» που αμφισβητεί την ισχύ της. Έχει δυστυχώς και τους Εργατικούς από τους οποίους ενώ θα περίμενες υπερεθνική συναίνεση και αμερόληπτη υποστήριξη ειδικά των αριστερόστροφων πολιτικών που ενισχύουν την εθνική κυριαρχία αυτοί καταφεύγουν σε αντιπολιτευτικές μικροπρέπειες.

Είτε συμφωνούμε αιτιοκρατικά είτε διαφωνούμε διαισθητικά και πάντως επηρεασμένοι από την τρομο-υστερία των ΜΜΕ, το Brexit ανοίγει πολλαπλές ευκαιρίες στην βιομηχανική ανασυγκρότηση της Βρετανίας, χωρίς μάλιστα την γενικευμένη αβεβαιότητα που θα διέθετε ένα αντίστοιχο Grexit. Και μόνο το γεγονός ότι η Βρετανία δεν έγινε μέλος της Ευρωζώνης της εξασφαλίζει απαλλαγή από τα αποσταθεροποιητικά φαινόμενα που συνήθως εμφανίζονται κατά μήκος της καθοδικής φάσης ενός οικονομικού κύκλου σαν κι αυτόν που τελικά την οδηγεί εκτός ΕΕ. Πολύ απλά, ένα τέτοιο ατού στα χέρια των Βρετανών ισοδυναμεί με την απόλυτη ελευθερία άσκησης ανεξάρτητης οικονομικής πολιτικής για (α) Αύξηση ΑΕΠ/Μείωση Ανεργίας, (β) Μείωση Δημοσιονομικού Ελλείμματος, (γ) Μείωση Εξωτερικού Ελλείμματος και (δ) Αύξηση πραγματικών μισθών.

Πολύ κομψά, με σύγχρονες στρατηγικές, η επόμενη μέρα του Brexit βρίσκει τον κλάδο του αυτοκινήτου με επιλεκτικές βιομηχανικές πολιτικές που εντός ΕΕ θα εκλαμβάνονταν ως κρατικός παρεμβατισμός και φυσικά θα απαγορεύονταν. Όσο σκληρότερο δε το Brexit τόσο ισχυρότερες οι επιλεκτικές πολιτικές που ευνοούν την δημιουργία μακροπρόθεσμου συγκριτικού πλεονεκτήματος της χώρας. Ναι, το ΑΕΠ τους αναμένεται να συρρικνωθεί τα πρώτα χρόνια όπως και το κεκτημένο επίπεδο ζωής. Όπως ακριβώς μειώθηκαν οι επενδύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία τους το 2018 στα $769 εκ, μια συγκυριακή μείωση εξαιτίας της αβεβαιότητας που σαφώς δεν χάνεται απλώς μετατίθεται. Όμως, η «μονοτροπία» του βρετανικού σκαντζόχοιρου είναι και το πλεονέκτημά του, ανάγοντας τα πάντα σ' έναν κεντρικό στόχο, σε ένα αποκλειστικά δικό του σύστημα αξιών, σε μια συγκεκριμένη κοσμοθεωρία ή βιοθεωρία ή ιδεολογία κι έτσι ζει, σκέφτεται, δρα και αναπτύσσεται με ορίζοντα πολύ την μακρο-οικονομική ευημερία των επόμενων γενεών πέρα από την προσωρινή καλοπέραση των σημερινών γονέων τους. Αν η post-Brexit «Κοινωνία της Κινητικότητας» έχει μια ευκαιρία να λάμψει με βρετανικά χρωματα πάνω από την οπισθοδρομική γερμανική και την αδύναμη γαλλική λαμαρινο-βιομηχανία αυτή είναι τώρα. Well done, Theresa!

ΜΕΤΡΗΣΑΜΕ 50, ΔΕΝ ΒΡΗΚΑΜΕ ΚΑΝΕΝΑΝ

Με ή χωρίς Brexit, παγκόσμια κι ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία είναι οι Πελοποννήσιοι αιχμάλωτοι στους Αθηναίους νικητές του σύγχρονου Πολέμου Κινητικότητας με όπλα Τεχνητής Νοημοσύνης, Διασυνδεσιμότητας, Ηλεκτροκίνησης και Κοινόχρηστης Μεταφοράς. Στις τοπ-50 παγκόσμιες εταιρίες του πλανήτη υπάρχει μόλις μία αυτοκινητοβιομηχανία, η «Toyota με τ' όνομα» –θέση 37. Που όμως αποκλείεται να πρωτοστατήσει στην παραγωγή καινοτομίας, άρα θα την δούμε να πέφτει ακόμα χαμηλότερα τα επόμενα χρόνια.

Ήδη, το παιχνίδι της αυτόνομης κινητικότητας έχει περάσει οριστικά και αμετάκλητα σε αυτούς που παράγουν τεχνητή νοημοσύνη και που αντιλήφθηκαν νωρίς ότι η συναρμολόγηση αυτοκινήτων είναι παραγωγική διαδικασία χαμηλής προστιθέμενης αξίας. Google, Apple, Amazon, Intel, Baidu, Bosch. Πρώτη και καλύτερη η Waymo, δηλαδή η Google, η οποία έχει διανύσει τα περισσότερα αυτόνομα οχηματο-χιλιόμετρα διαθέτοντας τον χαμηλότερο δείκτη απεμπλοκής των συστημάτων νοημοσύνης (η στιγμή που αναλαμβάνει ο χειριστής).

Αν τώρα αναρωτιέσαι σε ποια θέση της κούρσας βρίσκεται η Ευρώπη η εύκολη απάντηση είναι πως βρίσκεται ψηλά. Η δύσκολη είναι πως BMW, VAG, Daimler και Renault-Nissan, ελέω χαμηλών επιδόσεων στο AI, καταντούν κοινοπράκτες με την ελπίδα να εμπνευστούν από την τεχνογνωσία των συνεργατών τους (π.χ. Bosch ή Intel).

ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

AMAZON + GM: Τέλος Φεβ/19 ανακοινώνουν συμμετοχή στην Rivian Automotive, με προοπτική να δηλώσουν παρών στην εμπορική διάθεση του πρώτη ηλεκτροκίνητου ημιφορτηγού στις ΗΠΑ

GM Cruise Division: Ένα τμήμα, το Τμήμα Αυτόνομων Οχημάτων της GM αξίζει αθροιστικά περισσότερο από τα ελασματουργεία, τα λαμαρινοσυγκολλητήρια και τις γραμμές παραγωγής ολοκλήρης της GM. Η σημερινή του αποτίμηση ξεπερνά τα $14.6 δις, διαθέτει ρευστότητα ύψους $6 δις και ετοιμάζεται για IPO, ίσως και μέσα στο 2019. Είναι ο μοναδικός παίκτης στις ΗΠΑ με άμεση δυνατότητα κατασκευής αυτόνομου οχήματος και σίγουρα πριν από την Tesla η οποία ακολουθεί με σημαντική απόσταση ως προς τα συστήματα AI.

Ford σημαίνει Scooter: Στο πλαίσιο της επονομαζόμενης «μικρο-κινητικότητας», η Ubero-ποίηση των μεταφορών αφορά εκτός από κοινόχρηστα αυτοκίνητα και ηλεκτροκίνητα scooters H Lime που παγκοσμιοποιείται (πλέον και στην Αθήνα), αποτελεί σημείο αναφοράς για την Ford η οποία εξαγόρασε την Spin αντί $100 εκ. Σταδιακά, τα scooters γίνονται μάρκες αυτοκινήτων και τα αυτοκίνητα εκτοπίζονται από τον αστικό ιστό με σύγχρονες περιβαλλοντικές κατηγορίες όπως οπτική μόλυνση, κατάχρηση χώρου και χρονοκαθυστερητική συμπεριφορά.

Tata Motors: Τρίτο σε σειρά αλλά όχι το πλέον φαρμακερό τετράμηνο για τους Ινδούς που πληρώνουν ακριβά την «εκδίκηση» στο Στέμμα διατηρώντας στην κατοχή τους την Jaguar Land Rover. Απώλειες $3.9 δις μεταξύ Σεπ-Δεκ 18, αχρεωστήτως καταβληθείσες στην βρετανική μάρκα. Ο Fitch υποβαθμίζει ολοένα περισσότερο την Tata σε «σκουπίδι» κι η Tata ολοένα περισσότερο εξυγιαίνεται με προγράμματα εθελουσίας, απολύσεις και περιστολές δαπανών πλησιάζοντας προς την έξοδό της.

Κρύες Μπαταρίες: Ας μαντέψουμε ποιο ήταν το σαφές μήνυμα του Polar Vortex στην αμερικανική βαρυχειμωνιά. Οι μπαταρίες Li-Ion είναι τόσο άσφαιρες στις χαμηλές θερμοκρασίες ώστε ακινητοποιούν το οικοσύστημα της ηλεκτροκίνησης. Tesla, Nissan και JLR είδαν την αυτονομία τους να μειώνεται κατά 30%. Το αποτέλεσμα έρχεται στην καταλληλότερη στιγμή για την Tesla η οποία εξαγοράζει την Maxwell Tech με προοπτική να συντομεύσει τους χρόνους επαναφόρτισης των Li-Ion μέχρι ότου η σκυτάλη να παραδοθεί το 2022 στις μπαταρίες στερεάς κατάστασης.