ΑΡΧΟΝΤΕΣ ΤΟΥ ΨΕΥΔΟΥΣ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Δύο άγνωστοι συζητούν σχετικά με τις σπουδές τους. Ποιο πανεπιστήμιο τελειώσατε ρωτάει ο ένας. «Την Οξφόρδη», απαντά ο άλλος. Ωωωω… θαυμάσια! Ποια Σχολή συγκεκριμένα, ξαναρωτάει ο πρώτος. Την «Σχολή Ψ.Ε.Υ.Δ.Ο.Σ.» ισχυρίζεται ο δεύτερος. Ο ισχυρισμός όμως μοιάζει απαράδεκτος μιας και ο πρώτος συνομιλητής δεν έχει υπόψη του την περίφημη Σχολή. Προκειμένου λοιπόν να τσεκάρει την αλήθεια της πρότασης, συμπληρώνει ότι μάλλον θα πρόκειται για κάποια απ' τις Σχολές που «βρίσκονται νότια του Τάμεση». Πράγματι ναι, αποκρίνεται ο «απόφοιτος», είναι μία απ' αυτές, καταλήγοντας να καίγεται κεχαριτωμένα εφόσον δεν υπάρχουν «Σχολές νότια του ποταμού».

Από τις ίδιες γραμμές εδώ τον περασμένο Οκτώβριο είχε ήδη επισημανθεί η πρόθεση της TATA να ξεφορτώσει μερίδιο της JAGUAR LAND ROVER ή ακόμα καλύτερα την μάρκα εξολοκλήρου. Ωστόσο, η TATA προτίμησε να εκτίθεται το ίδιο κεχαριτωμένα με τον «απόφοιτο Οξφόρδης», διαδίδοντας σε πείσμα των αρνητικών χρηματορών και των εξακολουθητικά ζημιογόνων αποτελεσμάτων της όχι μόνο ότι ΔΕΝ πρόκειται να πωλήσει αλλά και πως συνεχίζει «κανονικά» τις λειτουργίες της «Νότια του Ποταμού». Το Bloomberg επιβεβαίωσε την είδηση πέντε μήνες αργότερα. Και αντί η θιγόμενη διοίκηση της JLR να ζητήσει με εντονότατο διάβημα επανόρθωση του αρνητικού δημοσιεύματος, περιορίστηκε σε τυπική διάψευση, επιμένοντας πώς οι τεχνολογικές επενδύσεις στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα του μέλλοντος συνεχίζονται απρόσκοπτα (ωωωω….θαυμάσια) ενώ οι αποπληρωμές ομολογιακών δανείων ύψους $1.0 δις θα εξυπηρετούνται κανονικά στο προσεχές διάστημα 13 μηνών (ωωω… υπέροχα). Την ίδια στιγμή Moody's, S&P και Fitch Ratings έχουν όλοι υποβαθμίσει την πιστοληπτική ικανότητα της μητρικής TATA εξαιτίας των κινδύνων που αντιμετωπίζει ελέω JLR.

Ελαφρώς νοτιο-ανατολικότερα από το «ποτάμι της JLR» ένας άλλος σκανδαλώδης ψευδο-ισχυρισμός διανθίζεται. Αυτή την φορά γύρω από την αμφιλεγόμενη εισαγωγή της Aston Martin (AML) στο βρετανικό Χρηματιστήριο (LSE) και την απληστία του Andy Palmer, CEO. Το θέμα είχε πάλι εγερθεί στο αντίστοιχο editorial του περασμένου Σεπτεμβρίου γράφοντας επί λέξει ότι «η τιμή-στόχος δεν έχει κανέναν ισχυρό συσχετισμό με τα πραγματικά θεμελιώδη της AML, ειδικά αν συνυπολογιστεί ότι κάμπτεται ο υπ' αριθμόν ένα εμπειρικός κανόνας του LSE που θέλει τις προς εισαγωγή εταιρίες να εμφανίζουν αυξητική κερδοφορία επί τουλάχιστον τρία χρόνια. Αντιθέτως, η εταιρία του Palmer εμφάνισε ζημιογόνες χρήσεις το 2015 και 2016, ενώ το 2017 παρουσίασε καθαρά κέρδη μόλις £77 εκ. που στο α' εξάμηνο του 2018 κατρακύλησαν στα £12 εκ.»



Το κάλπικο IPO με το οποίο η AML εισήχθη στο LSE, αξίας σχεδόν £5.0 δις, βασίστηκε σε δύο εκ προοιμίου παραπλανητικούς κι αυθαίρετους ισχυρισμούς. Ότι η βιομηχανική παραγωγή θα υπερδιπλασιαζόταν στις 14'οοο μονάδες ως το 2023 (ωωωω…..θαυμάσια) και πως η αποτίμηση της μάρκας θα αντιστοιχούσε σε έκπτωση 30% συγκριτικά με την αντίστοιχη της Ferrari στο NYSE (ωωω… υπέροχα). Πλέον η μετοχή διαπραγματεύεται στα 3/5 της εισαγωγικής της τιμής και παρά τις αδιανόητες φιέστες για τα αυξημένα έσοδα 2018 οι καθαρές ζημίες χρήσης πλησίασαν τα £70 εκ. προ φόρων.

Κι αν τώρα ρωτήσουμε JLR και AML πως φτάσαν ως εδώ η απάντηση είναι μία: για όλα φταίει το BREXIT.

ΙΤΑΛΙΚΟΣ ΝΕΟ-ΙΜΠΕΡΙΑΛΙΣΜΟΣ

Εφόσον «αιτία» κάθε επιχειρησιακής δυσκολίας είναι το BREXIT, απορώ για ποιο λόγο ένα ιταλικό Private Equity Firm (PEF) τοποθετείται παραμονές αποχώρησης τόσο επιθετικά στη βρετανική αυτοκινητοβιομηχανία, εξαγοράζοντας το πλειοψηφικό πακέτο της Morgan Motors. Βεβαίως η είδηση πέρασε στα ψιλά των διεθνών ΜΜΕ που «απεύχονται» το BREXIT, δεδομένου ότι η προσέλκυση FDIs (Foreign Direct Investments) κάθε άλλο παρά εξυπηρετεί την τρομολαγνεία της εξόδου. Πολύ σωστά, η ιταλική InvestIndustrial διάλεξε την στιγμή (και το τίμημα) προχωρώντας στο κλείσιμο του deal και ταυτόχρονα επιτρέποντας συμμετοχή διοίκησης κι εργαζομένων στο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρίας.

Δεν είναι η πρώτη φορά που το συγκεκριμένο PEF ανοίγει αντίστοιχες θέσεις. Το 2008 εξαγόρασε το 100% της Ducati και αφού την εξυγίανε δια χειρός Gabriele del Torchio (πρώην Ferreti, πρώην Alitalia) έκανε έξοδο το 2012 μεταβιβάζοντας την μάρκα στο γερμανικό VAG. Εκείνη την ίδια χρονιά, το PEF άνοιξε θέση στην AML, όχι όμως με την επιτυχία της Ducati. Επτά χρόνια αργότερα παραμένει ακόμα επενδεδυμένο, γεγονός ιδιαίτερα ασυνήθιστο και κυρίως μακροπρόθεσμο για την οπορτουνιστική στρατηγική ενός PEF.

Από μία άλλη οπτική, το deal των Ιταλών επιβεβαίωσε αυτό που προσωπικά τουλάχιστον το αποκαλώ ελληνική χρηματοδοτική εσωστρέφεια με ρίζες στο οθωμανικό δόγμα «δεν-πουλάμε-μόνο-αγοράζουμε». Ενώ η τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας προσφέρεται για εκατοντάδες τοποθετήσεις μεγέθους Morgan (τα ετήσια έσοδά της δεν ξεπερνούν τα €40 εκ) και μάλιστα σε μια συγκυρία όπου τα PEFs διακινούν ετησίως περί τα €325 δις επενδύσεων σε real estate, είναι μόνο η οθωμανική εσωστρέφεια που μπορεί να δικαιολογήσει γιατί Ρόδος, Κρήτη, Αθήνα απέχουν από τα παγκόσμια FDIs.

ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

E-BUSES: Η Κίνα και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία των αστικών μεταφορών τους θα είναι ο ρυθμιστής εκπομπών CO2, όχι η Tesla και γενικά τα ηλεκτροκίνητα επιβατικά. Για κάθε 1.οοο Tesla-ειδή εξοικονομούνται μόλις 15 βαρέλια πετρελαίου ανά ημέρα όταν αντίστοιχα ανά 1.οοο ηλεκτροκίνητα λεωφορεία εκτοπίζονται 500. Μέχρι το τέλος του '19 ο κινεζικός παράγων θα αφήνει στα αζήτητα 270.000 βαρέλια την ημέρα, όσο περίπου η πετρελαϊκή παραγωγή της Αυστραλίας.

JLR CO2 GATE: Κι ενώ τον Φεβρουάριο η JLR αντιμετώπισε καθίζηση πωλήσεων στην Κίνα ύψους 48% εν μέσω χρηματοροϊκής στενότητας και ζημιών $4.0 δις το περασμένο τρίμηνο μόνο, η εταιρία έχει πια να διαχειριστεί το δικό της diesel/petrol gate. Σύμφωνα με τα αρχεία, 44.389 πετρελαιοκινητήρες (και ακόμα 9.653 βενζίνης) ανακαλούνται στην Βρετανία εξαιτίας υπερβολικών ρύπων CO_2. Το ανελαστικό κόστος της ανάκλησης υπολογίζεται στη Βρετανία σε τουλάχιστον £2.5 εκ.

ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΟ HB: Παραδοσιακά ο Φεβρουάριος αποτελεί ήπιο μήνα για πωλήσεις καινούργιων στην Βρετανία. Όχι όμως φέτος αφού έπειτα από πέντε μήνες ακατάπαυστης πτώσης ο Φεβρουάριος έγινε το φρένο της και σηματοδότησε άνοδο 1.4%. Δεδομένων ωστόσο των φορολογικών επιβαρύνσεων στην post-Brexit εποχή (29/3) οι πωλήσεις Μαρτίου αναμένεται να πενταπλασιαστούν.

FORD MOTORS: Ο ευρωσκεπτικισμός των Αμερικανών επιβεβαιώνεται με την περικοπή τουλάχιστον 5.000 μόνιμων και προσωρινών θέσεων εργασίας, στην Γερμανία (για αρχή). Ακολουθεί (και πάλι για αρχή) η Βρετανία. Όχι δεν φταίει το Brexit, αλλά η πρόθεση του κατασκευαστή να βελτιώσει το οικονομικό του αποτέλεσμα και να μειώσει ζημίες εντός ΕΕ.

LYFT: Οι κοινόχρηστες μετακινήσεις, είναι «ΤΟ ΘΕΜΑ» συζήτησης εδώ και χρόνια στις ΗΠΑ αλλά πλέον αναβαθμίζεται σε «ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ» μετά την ανακοίνωση της Lyft ότι το επερχόμενο IPO στοχεύει σε εγγραφές ύψους $2.0 δις. Τα έσοδά της για το 2018 έφτασαν τα $2.16 δις και οι ζημίες τα $911.3 εκ. όμως με μερίδιο αγοράς 39% το μέλλον τής ανήκει. Εντωμεταξύ, η GM που διαθέτει 7.8% των μετοχών, διαπιστώνει ότι οι μετακινήσεις με Lyft είναι πολύ πιθανό να γίνουν πιο κερδοφόρες από τις πωλήσεις αυτοκινήτων.