ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΑ UFO ΣΕ ΤΡΟΧΙΑ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Παρακολουθώντας τις θεαματικές ανακοινώσεις του ΕΛΔΟ (aka, ελληνική NASA) για την αποστολή νοικιάρικου οχήματος στο Διάστημα αναρωτιέμαι τι να είναι άραγε πιο τριτοσκομικό. Το ότι η αριστερή διακυβέρνηση μιας πτωχευμένης Χώρας αποφασίζει παραμονές εκλογών να χορηγήσει το διαστημικό Πρόγραμμα της NASA ή ότι μια αναδυόμενη οικονομία της Νοτιο-ανατολικής Ασίας κάνει αθόρυβο πρωταθλητισμό στην προσέλκυση άμεσων ξένων επενδύσεων (FDIs) προσπερνώντας εδώ και μια δεκαετία τα ελληνικά UFO;
Τις εβδομάδες που έρχονται αναχωρώ για Dhaka, πρωτεύουσα του Bangladesh, συμμετέχοντας στο πρόγραμμα FDI, ΟΧΙ της Κυβέρνησης αλλά συγκεκριμένης ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Για την ακρίβεια μια μικρής για τα ευρωπαϊκά μεγέθη, οικογενειακής επιχείρησης που ακόμα κι η επικοινωνία στα αγγλικά τούς δυσκολεύει. Αλλά αυτά τα συγκεκριμένα ελαττώματα δίνουν ακόμα μεγαλύτερη αξία στην ιδιωτική πρωτοβουλία τους. Η επισήμανση «ΟΧΙ της Κυβέρνησης» είναι τουλάχιστον ενδεικτική του πόσο αποτελεσματικά μπορεί να προσελκυστούν FDIs από τον ιδιωτικό τομέα μιας «ανύπαρκτης» χώρας που συστάθηκε το 1971, μιλάει σπαστά αγγλικά και είναι Ισλαμο-φιλελεύθερη.
Αντιθέτως, το λίκνο του Δυτικού πολιτισμού, αφού υπέγραψε 3+1 MoUs (το κρυπτικό σύνθημα των μνημονίων όπως είναι το ιατρικό Ca για τους καρκίνους), αφού ακύρωσε τουλάχιστον 20 χρόνια ευρωπαϊκής ψευδο-σύγκλισης και τελικά εξοστράκισε 450 χιλ. νεανικούς εγκεφάλους με τη στάμπα τους δημιούργησε τους δύο κρισιμότερους «Κρατικούς Οργανισμούς» της Χώρας: τον ΕΛΔΟ και το ΤΑΙΠΕΔ-το-υπερ-ταμείο. Το πολύ επιτυχημένο Enterprise Greece είχε προηγηθεί. Ο μεν ένας για να «εξαγάγει» διαστημική τεχνογνωσία στην NASA ο δε άλλος για να «εισαγάγει» ξένα κεφαλαία ιδιωτικοποιώντας και διαχειριζόμενος την περιουσία της Ελληνικής Δημοκρατίας. Εννοείται προς όφελος των hoi-poloi. Χωρίς διορισμούς ημετέρων. Όχι μπαξίσια. Άνευ εκπτώσεων στο τίμημα (αυτό που άλλως οι κακοπροαίρετοι ονομάζουν εκποίηση ή/και ξεπούλημα). «Γελά δ' ο μωρός κάν τι μή γελοίον ή» και, ναι, γελά ο τρελός στ' αγέλαστα.
Το φιλμ με τις επιδόσεις του ΤΑΙΠΕΔ, ειδικά μετά την πρόσφατη επική «επιτυχία» των ΕΛΠΕ, συγκριτικά με τον πρωταθλητισμό του Bangladesh θα το προβάλλουμε προσεχώς. Όμως για τον ΕΛΔΟ ισχύει το όταν «είμαι καλός, είμαι πολύ-πολύ καλός, όταν όμως είμαι κακός, είμαι καλύτερος». Ακριβώς 51 χρόνια μετά το Apollo-11 ακόμα κι η ελάχιστη πιθανότητα δημιουργίας συγκριτικού πλεονεκτήματος στην εξερεύνηση του Διαστήματος εξαχνώνεται. Α-Γ-Ν-Ω-Σ-Ι-Α.

Ο Ελληνο-Κύπριος Πρόεδρος του ΕΛΔΟ (κατά τ' άλλα εξαίρετος και αριστούχος, συνάδελφος Μηχανικός από το ΕΜΠ) τοποθετήθηκε βιαστικά μετά την παραίτηση Κριμιζή, ο οποίος δεν έβγαλε ούτε μήνα. Τόσο πήρε στον ακαδημαϊκό Κριμιζή να απαρνηθεί το Διαστημικό Ουφίτσιο προκειμένου να διαφυλάξει την προσωπική του εγκυρότητα. Φεύγοντας, ισχυρίστηκε ότι ο ημέτερος, διορισμένος Μαγκλάρας στην ΓΓ Τηλ/νιών & Ταχυδρομείων «έχει αναλάβει, υπό την ανοχή του κ. υπουργού, τον ρόλο του "τσάρου του Διαστήματος" στην Ελλάδα, αν και δεν έχει καμία γνώση και εμπειρία σε αυτόν τον τομέα. Φαίνεται λοιπόν πως εγώ περισσεύω, εφόσον δεν δέχομαι να είμαι φερέφωνο κανενός», συμπληρώνει.
Για κάθε $1 εκ. που ξοδεύει ο ιδιωτικός τομέας του Bangladesh σε δυτικούς Investment Bankers και Υπηρεσίες Συμβούλων απολαμβάνει κατά μέσο όρο μεταξύ $80-$100 επενδυτικά εκ. και μαζί τα πολλαπλασιαστικά οφέλη στην ανάπτυξη της χώρας τους. Δεν διαθέτω αντίστοιχη την σχετική αναλογία για τα ελληνικά FDIs. Αμφιβάλλω ωστόσο για τον βαθμό απόδοσης των χιλιάδων ημι-κρατικοδίαιτων και δικαιωματικά τοποθετημένων ψηφοφόρων να ανταγωνιστούν την ισλαμο-φιλελεύθερη Dhaka.

Αν συνεχίσουν έτσι οι Ασιάτες, και ασφαλώς μόνο έτσι θα συνεχίσουν, η ανάδυση του Bangladesh θα βρει τα ελληνικά UFOs να ισχυρίζονται ότι για την μειωμένη ελκυστικότητα του Λίκνου ευθύνονται αποκλειστικά τα αυτοάνοσα των FDIs. Ίσως κι οι γενετικές τρισωμίες της Χώρας. Και θα βρίσκουν ότι οι παραγωγικές διαδικασίες της Χώρας του Λίκνου είναι ιδιαίτερα διακεκριμένες και μόνον ενισχύουν τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Αλλά δυστυχώς τα FDIs δεν τις εκτιμούν καθώς πρέπει. Όπως πάντα τα UFO θα υπερτονίζουν ότι το σημερινό οικονομικό μοντέλο θα δικαιωθεί μόνο με ακόμα ισχυρότερο κρατισμό, ο οποίος όπως όλοι γνωρίζουμε παραμένει απόλυτα συμβατός με τις άμεσες ξένες επενδύσεις και την ανάπτυξη.
Κι άμα χρειαστεί, παραμονές εκλογών, δεν θα διστάσουν να αγγίξουν το πρωτογενές πλεόνασμα και να χορηγήσουν μερικά διαστημικά οχήματα Made in Bangladesh.

ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

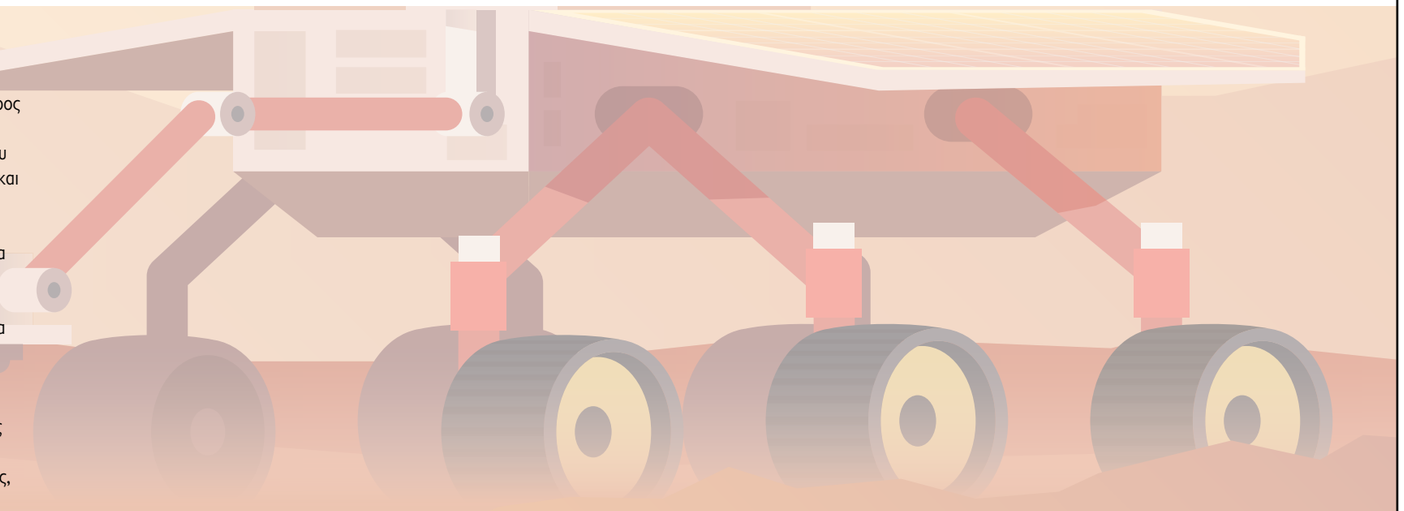
Ο ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ ELON: Κάν΄ το πρώτος (ακόμα κι αν δεν είσαι), κάν' το μόνος σου (ακόμα κι αν είσαι με κοπάδι) και συνέχισε να το κάνεις. Ενώ στην περίπτωση της Tesla ισχύει μόνο το τρίτο μέρος, κι αυτό με πενιχρά αποτελέσματα, ο κατ' εξακολούθηση υπεραισιόδοξος Musk ισχυρίζεται πως η τεχνολογία αυτόνομης οδήγησης βρίσκεται μπροστά από οποιονδήποτε άλλο. Το 2015 έλεγε πάλι τα ίδια, προβλέποντας πως η τεχνολογία του 'θα είναι έτοιμη σε δύο χρόνια' και πως το 'πρόβλημα είναι πολύ ευκολότερο απ' όσο πιστεύουν όλοι'. Το έξυπνο, καλιφορνέζικο χρήμα, πάντως, που τοποθετείται στη φήμη και πουλάει στην είδηση ισχυρίζεται ότι οι εξαγγελίες είναι ακόμα ένας θόρυβος-αλα-Musk και πως η Tesla μόλις τώρα περνάει από τις θέσεις που η Waymo έβαζε τα σημαιάκια της πρώτη έξι χρόνια πριν.

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΗ ΙΝΔΙΑ: Πίσω από την δύσκολη εξίσωση που πρέπει να φιλοξενήσει 200 εκ. οχήματα και να στριμώξει τις μετακινήσεις 1.3 δις πληθυσμού, με ταυτόχρονη διαχείριση CO2, αναδύεται η νέα επενδυτική ευκαιρία στην Ινδία. Τα ηλεκτροκίνητα scooters της ινδικής Ather έχουν προσελκύσει κεφάλαια $70 εκ. και πλέον ετοιμάζεται να τα βάλει σε παραγωγή, στοχεύοντας την γιγαντιαία εσωτερική αγορά +150 εκ δικύκλων. Απέναντι στην Ather τοποθετούνται ακόμα τρία start-ups: Okinawa Scooters, 22 Motors και Orxa Energies. Ταυτόχρονα, οι τοπικές αυτοκινητοβιομηχανίες Ashok Leyland, Mahindra και TATA Motors προωθούν την διάθεση ηλεκτροκίνητων επιβατικών, ειδικά μετά τις εξαγγελίες περί επιδοτήσεων $1.5 δις στα πάσης φύσεως EVs. Και ΔΕΝ βρίσκονται σε προεκλογική περίοδο.

ΚΑΡΒΟΥΝΟΚΙΝΗΤΗ ΕΕ: Πού ακριβώς χαράσσονται οι πολιτικές της ΕΕ για την ηλεκτροκίνηση; Πουθενά. Η λατρεία των Βρυξελλών στην αυτο-ρύθμιση των αγορών έχει αφήσει την πρωτοβουλία στους κατασκευαστές που δεν έχουν ασφαλώς κανένα λόγο να αντικαταστήσουν τους θερμικούς με ηλεκτροκινητήρες. Η Νορβηγία, πάντως, έπειτα από μερικές δεκαετίες προσήλωσης σε πολιτικές από-καρβονοποίησης βλέπει ολοένα και περισσότερα EVs στους δρόμους της, ξεπερνώντας πρόσφατα το στόχο του 50-50. Το 58% του νορβηγικού στόλου είναι ήδη ηλεκτροκίνητο.

KINEZIKO DAIMLER BEAT: Εντός των επόμενων ημερών, το αργότερο μέχρι τις 3 Μαΐου, αναμένεται να εγκριθεί από την ΕΕ ο δεύτερος φάκελος της Daimler-Geely. Αυτή τη φορά το θέμα δεν είναι η Smart αλλά η υπηρεσία TAXI BEAT που ετοιμάζονται να λανσάρουν στην Κίνα.

ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ: Care by Volvo, Book by Cadillac, Porsche Passport και Lincoln (ανώνυμο προς το παρόν) είναι τα συνδρομητικά πακέτα διάθεσης αυτοκινήτων που ήδη ξεκίνησαν στην Αμερική. Αν και συγκριτικά με το leasing ή την ιδιόκτητη κατοχή όλα σχεδόν τα πακέτα είναι ακριβότερα σε ετήσια βάση, εκείνο της Cadillac είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό. Ανεξαρτήτως, πάντως, εταιρίας, τα πακέτα προσφέρουν ελεύθερη πρόσβαση σε όλα μοντέλα του κατασκευαστή μαζί με πλήρη παραμετροποίηση στο στιλ και τις ανάγκες του χρήση (ετήσια χιλιόμετρα, ασφαλιστικές καλύψεις, θέσεις παράδοσης-επιστροφής κλπ.)



JAGUAR ΨΗΛΑ, LAND ROVER ΧΑΜΗΛΑ: Εξακολουθούν να μην χαμογελούν οι αριθμοί στην TATA Motors. Μοναδική εξαίρεση την Jaguar η οποία τα πηγαίνει περίφημα στις παγκόσμιες πωλήσεις της. Με αύξηση 3.2% συγκριτικά με το προηγούμενο έτος και συνολικό όγκο 180.198 οχήματα, η Jaguar ξαναγράφει τους όρους και τις προϋποθέσεις με τους οποίους η TATA αποτιμά τις μάρκες της. Την ίδια περίοδο οι πωλήσεις Land Rover υποχώρησαν κατά 9.3% και περιορίστηκαν στα 398.717 οχήματα. Βεβαίως, φταίει η Κίνα, ο κομμουνιστής Μao, η δρεπανοκυτταρική αναιμία στην Αφρική και το BREXIT.