TRUMP vs. ΚΙΝΑ ΚΙ ΕΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑΚΙ ΣΤΟ DETROIT

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Όπως όλα εξελίσσονται στο σινο-αμερικανικό θέατρο, η Προεδρία Trump δεν δίνει μία για την παγκοσμιότητα της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Ειδικότερα, δε, εκείνης που εκπροσωπεί το συντηρητικό Detroit. Είναι αυταπόδεικτο, πλέον, πως όταν ο Trump πιάνει στο στόμα του την Κίνα, η διαφορά δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλη σε σχέση με την καταστροφή που θα προκαλούσε ένας βομβαρδισμός εκ μέρους του NATO – όμως το αποτέλεσμα για το Detroit και τις Ford/GM είναι πάντοτε το ίδιο: η συρρίκνωσή τους. Μια σμίκρυνση που ο συντηρητικότατος Jim Hackett, CEO Ford, φροντίζει με τις απερισκεψίες του να την μετατρέπει σε πυρηνικό αφανισμό.

Οι πολιτικές συγκρούσεις με όσα διαδραματίζονται αυτές τις μεγάλες ώρες μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας αναδεικνύουν ότι pop αμερικανικά car brands & ιστορικοί κατασκευαστές διοικούνται από μικρούς ανθρώπους. Μικρούς CEOs και CxOs, με κλασματική διορατικότητα τόσο περιορισμένη όσο οι λογιστικές εκθέσεις. Και ενώ ο «πολιτικός κίνδυνος» μαζί με καμιά 15αριά ακόμα κατηγορίες κινδύνου είναι βασική πανεπιστημιακή γνώση που, θεωρητικά τουλάχιστον, οι CxOs την έχουν εξεταστεί επιτυχώς, γίνεται εμφανές ότι είναι διοικητικά ρακένδυτοι, με σημαντικό «έλλειμα ηγεσίας και διακυβέρνησης» στις τάξεις των θηριωδών αυτοκινητοβιομηχανιών τους.

Ακόμα και τις μέρες αυτές που οι αμερικανικές ταρίφες κλιμακώνονται κι ο Trump τις έχει πλέον επιβάλλει σε εισαγωγές αξίας $200 δις από την Κίνα, η Ford απασχολείται με την χρηματιστηριακή επίδοση της μετοχής της. Η οποία, πράγματι, κατέγραψε εντυπωσιακές αποδόσεις στο πρώτο τρίμηνο του έτους, επιστρέφοντας τέλη Απριλίου σε διψήφια νούμερα πάνω από τα 10 δολ/τμχ. Η μικρο-επενδυτική οπτική των CxOs εξασφαλίζει για την ώρα χαμόγελα στους μετόχους. Είναι ωστόσο βεβαιωμένο ότι πίσω από τις λευκές οδοντοστοιχίες τους υφέρπει πάντοτε ένας ανέκφραστος θυμός. Διότι οι μέτοχοι δεν συγχωρούν ποτέ την απουσία στρατηγικού σχεδιασμού, ειδικά εν μέσω της ανάλγητης Προεδρίας Trump που αποψιλώνει συλλήβδην την παγκοσμιότητα της αμερικανικής βιομηχανίας. Αν ο Jim Hackett επιμείνει στην προσέγγισή του σε 10 χρόνια δεν θα υπάρχει ούτε το F της θηριώδους μάρκας στη συλλογική μας μνήμη. Και τότε δεν θα φταίει ο Trump. Ούτε η Κίνα. Θα υπάρχουν μόνον οι μέτοχοι να τον θυμούνται για το πόσα έβγαλαν ή/και έχασαν από την Ford συζητώντας για τον Jim.. Πού θα τον συζητούν; Μέσα στα robotaxis της Tesla, στο car sharing της GM και στα διασυνδεδεμένα της FCA που ήδη μπαίνουν σε παραγωγή το δεύτερο εξάμηνο του έτους. Θα υπάρχει κι η ασύδοτη αβανγκαρντία της Volvo με το αυτόνομο 360c. Και κάπου στο βάθος οι ντανταϊστικές στρατηγικές του Jim που κλείνει εργοστάσια, κατεδαφίζει με λογιστικά προσχήματα το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο της εταιρίας, τους ανθρώπους της, εξορίζει τα sedan από το line up και επενδύει $500 εκ. στο ηλεκτροκίνητο φορτηγό της Rivian μαζί με καμία εκατοστή ακόμα στα ηλεκτροκίνητα scooters της Spin. Όλα μπορούν να συμβούν πλέον στην πολύ-σαλάτα-αλα-Jim κι όλοι να καταλήξουν ποιητές ή ρεμάλια, αλλά μάλλον προς το δεύτερο το βλέπω.

Δεδομένου του προβληματικού μακρο-οικονομικού περιβάλλοντος και της μικρο-μετοχικής βλεφαρόπτωσης, οι ανακόλουθες ακροβασίες του Hackett επιδεινώνονται στο πλαίσιο της ποινικής διερεύνησης που ξεκίνησε πρόσφατα το αμερικανικό Υπουργείο Δικαιοσύνης. Η διαδικασία πιστοποίησης εκπομπών αμφισβητήθηκε πρώτα από τους εργαζόμενους της εταιρίας του (αυτούς που απολύει) και μόνον τότε η Ford υποχρεώθηκε να αποκαλύψει «οικειοθελώς» την «διαδικασία παραποίησης» στις Αρχές, προφανώς αναγνωρίζοντας τον σκόπελο κι ανησυχώντας για ένα Carbon Gate αντίστοιχο της VAG.

Όπως όλα δείχνουν η παλαιότερη γενιά αυτοκινητο-κατασκευαστών, αυτή που δεν εξελίχτηκε με καινοτομίες παρά τερμάτισε τη διαδικασία «καινούργιο μοντέλο-μάρκετινγκ-PR-πωλήσεις-καινούργιο μοντέλο», δεν ταράζει πλέον κανέναν ούτε εκπαιδεύει κανέναν καταναλωτή -σχεδόν όλη η παλιά γενιά είναι ακόμα στραμμένη στη Μέκκα των ληγμένων προσφορών, παραγεμίζοντας τις εκθέσεις τους με νωθρές δημιουργίες του ποδιού. Βαθμηδόν, όπως συμβαίνει στην περίπτωση Hackett, κλείνεται στον εαυτό της και έχει πάψει να συνομιλεί με τους καταναλωτές τους. Ενώ τα καλιφορνέζικα και σε μικρότερη κλίμακα τα ευρωπαϊκά start ups, βλέπουν το εμπορικό διαζύγιο με την Κίνα ως ευκαιρία μικρών εκρήξεων δημιουργίας, το συντηρητικό Detroit σέρνεται -πηγαίνοντας από το κακό στο χειρότερο. Έτσι, ούτε δυνατά mainstream αυτοκίνητα έχουμε, ούτε alternative φωνές γεννιούνται. F-Τέλμα, F-Θάνατος και F-Τέρμα.



PIECH: Γονίδια Porsche με κινεζική καινοτομία

Η σχέση μου, όπως και πολλών άλλων, με τον Michael John Ward, από την εποχή που ήταν ακόμα στους επενδυτικούς βραχίονες των Nomura και Royal Bank of Scotland μόνο προβληματική ήταν. Ο «ξεπερασμένος» Ward -ξεπερασμένος για την ταχύτητα ανανέωσης του παγκόσμιου Investment Banking- πρώτα απέρριπτε τις επενδυτικές προτάσεις αποκαλώντας τες «cheap shots» και μετά τις άκουγε. Σταδιακά, η ξεπερασμένη του προσέγγιση ξέπεσε στην εκτίμηση των Τραπεζών κι αφού τον ευχαρίστησαν για την συνεισφορά του έβαλε ρότα για την ελεύθερη αγορά στα μέσα του 2018.

Στη Nomura η επενδυτική του εξειδίκευση ήταν η αυτοκινητοβιομηχανία στην περιοχή EMEA (Ευρώπη – Μέση Ανατολή). Όμως περισσότερο από εξειδικευμένο θα τον χαρακτήριζες παθιασμένο, γεγονός που παρά τις προβληματικές επαγγελματικές του σχέσεις τελικά μας έφερνε να μιλάμε για brutal GT2, ευγενείς Aston Martin, την εθνο-καρτελοποίηση της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας στην ΕΕ αλλά και τις προοπτικές της Tesla. Τον τελευταίο καιρό διαπίστωνα την επενδυτική του προτίμηση στα ηλεκτρικά.

Σήμερα ο Michael Ward έχει ξεπεράσει το σοκ της απομάκρυνσης κι έχει ξαναβρεί τον εαυτό του. Πλέον, βρίσκεται στην απέναντι όχθη, στην πλευρά των επενδυόμενων, υποστηρίζοντας διοικητικά το οικογενειακό, γερμανο-ελβετικό start-up Piech Automotive. Σωστά κατάλαβες, η Piech συνδέεται σε γραμμή αίματος με τον Ferdinand Porsche. Η «δυστροπία» του Michael είναι μάλλον το πολυτιμότερο εργαλείο στα meeting tables της Piech. Το εξωτικό Mark Zero Sports Car ισχύος 3x150 kW που παρουσιάστηκε στο πρόσφατο Σαλόνι της Γενεύης έρχεται με πολλές απαντήσεις στα επενδυτικά ερωτήματα που θα θέσουν οι πρώην εργοδότες του και μελλοντικοί επενδυτές της Piech. Πρωτίστως, έχει αντιμετωπίσει τον εφιάλτη αυτονομίας για κάθε καθαρόαιμο GT η οποία κατά WLTP βρίσκεται στα 500 km. Ακόμα, τον χρόνο φόρτισης που ανέρχεται σε 4Ω:40 για το 80% της ενέργειας. Με τη χρήση χημικής τεχνολογίας αιχμής στα στοιχεία μπαταριών έχει καταργηθεί το σύστημα υγρόψυξης, κάνοντας το Piech Mk0 κατά τουλάχιστον 200 kg ελαφρύτερο, μαζί με αρκετά ενδιαφέροντα ακόμη.

Αναμφισβήτητα, η προέλευση των πολύ καινοτόμων μπαταριών του Desten Group είναι κινεζική. Καταγωγή που είμαι βέβαιος ότι ο Michael δεν θα αποκαλέσει ποτέ ξανά «cheap shot».



ΠΡΟΓΝΩΣΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ

PIAGGIO ADVANCED BUSINESS MANAGEMENT: Την ημέρα του 2003 που οι Morgan Grenfell Private Equity μεταβίβαζαν στον Roberto Colannino ιδιοκτησία και χρέη της Piaggio ύψους τότε 577 εκ Ευρώ, οι αναλυτές δίσταζαν να καταλήξουν αν η πράξη ήταν σχιζοφρενική ή παρανοϊκή. Ήταν όμως business-as-usual, με στόχο του Colannino να φερθεί ευγενικότερα και να περιποιηθεί αποτελεσματικότερα ιταλικό brand κι εργαζομένους. Σήμερα, το Piaggio Group είναι εισηγμένη, δουλεύει με Kaizen και Kanban, απολαμβάνει οικονομίες κλίμακας σε επτά σήματα και το κυριότερο βελτιώνει από τρίμηνο σε τρίμηνο τα αποτελέσματά του. Το EBIT του Group στο Q1 2019 (κέρδη προ τόκων και φόρων) έφτασε στο 6% και τα κέρδη διπλασιάστηκαν στα 14.2 εκ Ευρώ συγκριτικά με το αντίστοιχο του 2018. Μοναδικό του πρόβλημα ο διογκωμένος δανεισμός που εμφανίζεται επί τα χείρω εξαιτίας του υποχρεωτικού λογιστικού προτύπου IFRS16. Η λύση όμως έρχεται πάλι από ιταλικό ΡΕ και θα είναι οριστική.

Η JLR ΠΩΛΕΙΤΑΙ, ΑΛΛΑ ΟΧΙ ΣΤΗΝ PSA: Ο αφηνιασμένος διεθνής Τύπος σηκώνει κάθε μέρα κι από μια καινούργια πέτρα αναζητώντας τον αγοραστή της JLR. Πρόσφατα 'ανακοινώθηκε' το ενδιαφέρον της PSA, το οποίο πράγματι υπήρχε από τα τέλη της προηγούμενης χρονιάς. Όμως το συνοικέσιο με την TATA Motors (ιδιοκτήτης JLR) είχε ήδη ξεφουσκώσει στα μάτια των μετρημένων (σπαγγοραμένων) Γάλλων, όταν οι ιδιοκτήτες αξίωσαν την χρηματο-οικονομική αποτίμηση ύψους $25 δις. Όπως διαμορφώνονται οι μέχρι τώρα παρασκηνιακές εξελίξεις κανένα deal δεν πρόκειται να προκριθεί αν πρώτα δεν ξεκαθαρίσει το τοπίο του BREXIT. Όπως αναφέρεται στο προτεινόμενο Industrial Strategy εκ μέρους Theresa May, είναι σαφές ότι αν η χώρα εξέλθει της ΕΕ η JLR θα επιδοτηθεί, πρωτίστως για να μην διαταραχθεί η εσωτερική αγορά εργασίας. Στην αντίθετη περίπτωση, παραμονής εντός ΕΕ, η JLR θα περιμένει απλώς στωϊκά, αναζητώντας τον πλειοδότη και μαζί την ανάκαμψη της κινεζικής αγοράς (που ως γνωστόν φταίει για όλα).