Mr. ISIS vs. Dr. CEO

ΑΠΟ ΤΑ ΑΘΩΑ ΧΑΣΤΟΥΚΙΑ ΣΤΑ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΚΡΟΣΕ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Ο CEO οποιασδήποτε εταιρίας -ειδικά μιας εισηγμένης- που κινείται ιδιοτελώς και χειρουργικά προς ίδιον όφελος δεν είναι CEO. Είναι ένας υβριδικός απατεώνας που χρησιμοποιεί την εταιρία του ως ιδιωτικό κοπρώνα και που στο τέλος θα πνιγεί κι ο ίδιος στα περιττώματα αφού συνήθως βυθίσει πρώτα την εταιρία του. Ο Dr. Andy Palmer, CEO της Aston Martin (AML), βρίσκεται μια ανάσα προτού βουτηχτεί ολόκληρος, κατηφορίζοντας προς ένα τέλος που από την αρχή φαινόταν δυσοίωνο. Η αλαζονική συμπεριφορά του Andy παραπέμπει στην αντίστοιχη του Jeffrey Epstein, χωρίς όμως τις σεξουαλικές κατηγορίες (προς το παρόν;).



Πέρσι τέτοια εποχή παρακολουθούσαμε με κομμένη την ανάσα το αυτοκρατορικό Management Roadshow και τα ηγεμονικά party της Aston Martin καθ' οδόν για την εισαγωγή της στο LSE, την Χρηματιστηριακή Αγορά του Λονδίνου. Ένα show που έκλεισε «επιτυχώς» τον Οκτώβριο του '18 με το IPO αξίας £4,3 δις.
Οι παλιές καραβάνες του City είχαν από την πρώτη στιγμή αμφισβητήσει την ικανότητα της AML να δημιουργήσει υπεραξίες για τους επενδυτές της, δίνοντας μερικά αθώα αλλά με νόημα χαστουκάκια στον καρπό του Dr. CEO που όμως εκείνος κομπορρημονούσε για την έμπρακτη στήριξη της Primewagon από το Kuwait. Κι όταν του έλεγαν «προσοχή στον προστατευόμενο από το Kuwait που γίνεται προστάτης στο City», ο Andy έκανε τον ανήξερο. Προσωπικά είχα τοποθετηθεί σε ανώτατο θεσμικό επίπεδο με επενδυτική σύσταση «θέση αναμονής», ενώ εξωθεσμικά από αυτές εδώ τις γραμμές είχα χαρακτηρίσει την προσέγγιση του Palmer «ΣΚΑΝΔΑΛΩΔΗ».
Μέσα Αυγούστου '19 και η μετοχή της AML διαπραγματεύεται υποτιμημένη κατά 75%, ρίχνοντας την κεφαλαιοποίηση στα £1.15 δις (από την αρχική των £4.3 δις). «Αρνητικότερη» επίδοση έχουν μόνο οι χρεοκοπημένες ελληνικές τράπεζες των Capital Controls. Κι όμως…ελέω της «περσινής επιτυχίας» ο τραπεζικός λογαριασμός του Dr. CEO είναι ήδη εμπλουτισμένος με τα επιπλέον £7 εκ. του floating bonus. Ατυχώς για τον ίδιο (κανείς δεν γνωρίζει πόθεν έσχες ο τίτλος «Dr.») επιβεβαιώθηκαν όσοι βρέθηκαν απέναντί του. Όχι μόνο τα πραγματικά θεμελιώδη της AML μετρήθηκαν κατώτερα της χρηματιστηριακής αξίας, αλλά και επιπλέον επιβεβαιώθηκε ο υπ' αριθμόν ένα εμπειρικός κανόνας του LSE που θέλει κάθε επιτυχημένο IPO να έρχεται έπειτα από μία τουλάχιστον τριετία αυξητικής κερδοφορίας. Η AML, αντιθέτως, εμφάνιζε ζημιογόνες χρήσεις και το 2015 και το 2016, ενώ το 2017 παρουσίαζε καθαρά κέρδη μόλις £77 εκ. που στο α' εξάμηνο του 2018 κατρακύλησαν στα £12 εκ.
Από τα προειδοποιητικά χαστουκάκια η κατάσταση στην AML έχει ξεφύγει προς τα θανατηφόρα κροσέ στο πρόσωπο του Dr. CEO. Με την ανακοίνωση της λειτουργικής ζημίας £80 εκ για το α΄εξάμηνο του '19, θεσμικοί και μικρο-επενδυτές πλάνταξαν την μετοχή στο -22% σε μία και μόνο συνεδρίαση, στις 31/7. Λίγες ημέρες νωρίτερα είχε χάσει 39% κατά την πτωτική αναθεώρηση του στόχου πωλήσεων. Ο Mark Wilson, CFO, μαθαίνω ότι έχει ξεκινήσει επαφές για εξω-τραπεζική χρηματοδότηση χωρίς καμία θετική εξέλιξη ως τώρα. Η Share-Soc, η Βρετανική Εταιρία (Σύνδεσμος) Μικρο-Επενδυτών, μιλάει πλέον ανοιχτά για «υπερτιμημένη αρχική αξία», εκθέτοντας τη συμπαιγνία αναδόχων Deutsche Bank/Goldman Sachs/JP Morgan. Την ίδια στιγμή ο Dr CEO αναγκάζεται να πωλήσει χαρτιά αξίας £36,5 εκ. ώστε να καλύψει υποχρεώσεις της AML μεταξύ των οποίων και £13 εκ. για τους παραπάνω αναδόχους IPO.
Και δεν τελειώσαμε εδώ. Η καθεστωτική αυλή της AML λούστηκε την απόρριψη από εκεί όπου μέχρι πρότινος ψώνιζε κύρος, δύναμη και λάμψη: από το Kuwait. Ο Najeeb Al Humaidhi, εκ των στρατηγικών επενδυτών της Primewagon και Μη-Εκτελεστικός Διευθυντής στην AML, μείωσε τη θέση του κατά 10% ρευστοποιώντας σε μόλις πέντε εβδομάδες μετοχές συνολικής αξίας £90 εκ. (πλέον των £550 εκ. που είχε ανταλλάξει κατά το IPO).
Τι απομένει μέχρι το επόμενο κροσέ προς τον Dr. CEO; Εκείνο το παλιό, γνωστό μάθημα ότι ο (Mr.) ISIS χτυπάει πάντα με τρομοκρατικές επιθέσεις.



VAG ΧΩΡΙΣ SEAT;

Είμαστε στο 2014 και κάποιος λέει ότι η VW πρόκειται σύντομα να κατηγορηθεί για Diesel Gate…τον χλευάζουμε. Περνάμε στο 2016 κι ένας άλλος ισχυρίζεται ότι BMW και MB σχεδιάζουν να συνεργαστούν σε ηλεκτροκίνηση/αυτόνομη οδήγηση…τον προσπερνάμε. Φτάνουμε στο 2019 και διαπιστώνουμε ότι η SEAT ενημερώνει ασταμάτητα και με κάθε ευκαιρία Τράπεζες, Επενδυτικούς Οίκους, Θεσμικούς, ΜΜΕ και κοινό για τις ολοένα αυξανόμενες πωλήσεις… τι κάνεις; Αναρωτιέσαι για το ποσοστό συμμετοχής 517.000 μονάδων στα 10 εκ. της μητρικής VAG. Διαπιστώνεις ότι οι ρήτρες CO2 πιέζουν αφόρητα την κερδοφορία στα μικρά segements. Αναλογίζεσαι ότι η Daimler ξεφορτώνεται το Smart στην Κίνα. Ρωτάς τον φίλο σου Max Warburton στους Bernstein Research αν μπορεί να σου πει εμπιστευτικά κάτι για το διαζύγιο VAG-SEAT. Και σίγουρα δεν τον αμφισβητείς.

ΤΕΛΙΚΑ, Η JLR ΠΩΛΕΙΤΑΙ;

Τεχνικά όχι (ακόμα). Πρακτικά, όμως, ο Natarajan Chandrasekaran, Πρόεδρος στο ΔΣ της μητρικής TATA, παραδέχτηκε ενώπιον της 74ης Γενικής Συνέλευσης για πρώτη φορά δημοσίως ότι αναζητούνται νέα κεφάλαια από partnerships με επενδυτικούς Οίκους. Παρασκηνιακά, η άκαρπη αναζήτηση έχει πάντως ξεκινήσει από τον περασμένο Ιανουάριο οπότε ολοκληρώθηκε η επτασφράγιστη αποτίμηση της JLR. Παρά την μετάθεση του BREXIT το ενδιαφέρον στο City είναι μηδενικό (κυριολεκτικά) και στα υπόλοιπα οικονομικά κέντρα απλώς «άλλο ένα deal στο συρτάρι».