DRONES ΤΟΥ ΧΑΟΥΣ

ΠΟΛΕΜΟΣ ΠΑΤΗΡ ΠΑΝΤΩΝ ΣΤΗ ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤΗ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Πετώντας για Σαουδική Αραβία, λίγες ώρες συμπτωματικά μετά την επίθεση με drone, αναλογίζομαι τι παραπάνω και πόσο νωρίτερα γνώριζαν οι κατασκευαστές για την εκτόξευση των τιμών πετρελαίου ώστε να απέχουν από το φετινό Σαλόνι της Φρανκφούρτης. Πράγματι, ενώ στην πάροδο των προηγούμενων μηνών όλοι παρακολουθούσαμε την υποβάθμισή του σε κατηγορία «παζάρι της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας», τελικά δεν πρέπει να ήταν και τόσο τυχαία η απουσία ιαπωνικών, αμερικανικών και κινεζικών δυνάμεων. Εκτός της φαινομενικά μη-προβλέψιμης επίθεσης στην Aramco, ο αλλοτινός πυρετός προετοιμασιών ενόψει του Show έχει τα τελευταία χρόνια ανοίξει πόλεμο χαρακωμάτων με τις ξαπλώστρες της Μεσογείου. Εκεί όπου όλη η Ευρώπη (της γερμανικής συμπεριλαμβανομένης) κάνει παρατεταμένες διακοπές, ξαπλωμένη σε πετσέτες, αραχτή κάτω από τα δέντρα, παρασιτώντας κι ενίοτε αντιγράφοντας πολλά από τα χαρακτηριστικά αντι-παραγωγικότητας των Νοτίων. Τα οποία κατά βάση τα ξορκίζουν το υπόλοιπο έτος. Η μη-γερμανική λίγκα ήταν ολοκληρωτικά απούσα (Aston Martin, Tesla, Fiat, Jeep, Alfa Romeo, McLaren, Rolls Royce, Volvo, Peugeot, Citroen, DS, Mitsubishi, Mazda, Subaru, Suzuki, Toyota και Nissan), ενώ ακόμα κι η γηγενής Porsche προτίμησε να παρουσιάσει το Taycan εντός εκθεσιακού χώρου αλλά εκτός ημερομηνιών και πάντως πριν την έναρξη του Show.

Πέραν του πολεμικού timing με τις καλοκαιρινές διακοπές, το φετινό Show επιβεβαίωσε το φαινόμενο της πεταλούδας, δηλαδή την ποιητική μεταφορά στη θεωρία του χάους για το φαινόμενο της ευαίσθητης εξάρτησης ενός συστήματος από τις αρχικές συνθήκες. Σύμφωνα με μια από τις διατυπώσεις, λέγεται ότι «αν μια πεταλούδα κινήσει τα φτερά της στον Αμαζόνιο, μπορεί να φέρει βροχή στην Κίνα». Διαφορετικές παραλλαγές εκφράζουν ουσιαστικά την ίδια ιδέα: μια απειροελάχιστη μεταβολή στη ροή των γεγονότων οδηγεί, μετά από την πάροδο αρκετού χρόνου, σε μια εξέλιξη της ιστορίας του συστήματος δραματικά διαφορετική από εκείνη που θα λάμβανε χώρα, αν δεν είχε συμβεί η μεταβολή.

Η υπ' αριθμόν ένα αβεβαιότητα για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία σήμερα είναι ασφαλώς το Brexit. Για λόγους Brexit η ινδική Tata καθυστερεί την πώληση της Jaguar Land Rover (JLR), η Aston Martin την μεγέθυνση της παραγωγής, η BMW την αγορά της JLR, η Geely την κτήση των Alfa Romeo/Maserati και μπορούμε να υποψιαστούμε πόσα δις κινήσεις πεταλούδων αντιστοιχούν και πόσο χάος παράγουν αυτές οι αβεβαιότητες. Δίπλα στο Brexit προστίθεται παγίως η γεωπολιτική αστάθεια στη Μέση Ανατολή, ιδιαίτερα με την διακύμανση στις τιμές πετρελαίου. Ναι μεν το ίδιο παρουσιάζει ανελαστική ζήτηση ως προϊόν, ωστόσο αλλοιώνει δραματικά την ζητούμενη ποσότητα αυτοκινήτων στην Ευρώπη άρα και την διάθεση των παγκόσμιων κατασκευαστών για εκθεσιακές συμμετοχές σε μια περιοχή όπου οι πωλήσεις υποχωρούν διαρκών. Ανεξαρτήτως Ford που αισιοδοξεί ότι μέχρι το 2022 θα διαθέτει περισσότερα ηλεκτρικά απ' όσο θερμικά, η μαζική ηλεκτροκίνηση ειδικά στην Ευρώπη εννοείται πως αργεί πολύ ακόμα.



Ένα νέο φεγγάρι, περίπου ματωμένο, με παράπλευρες απώλειες ξεκινά για την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία παραμονές 2020. Σ' έναν πόλεμο με πολλά μέτωπα από παντού που μόνο ακήρυκτος δεν είναι. Για πρώτη φορά έπειτα από 40 χρόνια ευδαιμονίας η αίσθηση ότι σχεδόν τίποτα δεν πάει πρίμα δυτικά της Άπω Ανατολής και ανατολικά της Άπω Δύσης και κάποια επιπλέον καταπακτή θ' ανοίξει εκεί που απλώς δεν το φαντάζεσαι είναι το μοναδικό σημείο στο οποίο συγκλίνουν όλοι οι ευρωπαίοι κατασκευαστές. Που κατά τ' άλλα απολαμβάνουν τις μεσογειακές ξαπλώστες ενώ ξεπωλούνται στην Κίνα σε ανθρώπους ευγενείς ή απλώς κορόιδα για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, οι οποίοι ενώ φαινομενικά αγοράζουν ζημιογόνες επενδύσεις στην ουσία αποκτούν κοψοχρονιά τεχνογνωσία δεκαετιών. Και αποδεκατίζουν τις βιομηχανικές δυνάμεις του Γερμανικού Άξονα που τι τους απομένει δεδομένου ότι έχουν χάσει το τρένο της ηλεκτροκίνησης; Οι περικοπές θέσεων εργασίας, η αλαζονεία της φυλής, η συν-εξάρτηση από το πετρέλαιο και το μεγαλείο του παρελθόντος.

ΠΡΩΤΟ ΕΠΙΣΗΜΟ BID ΓΙΑ ΤΗΝ JLR;

Όταν ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος υποθέτει μια συμφωνία οι Υπουργοί την έχουν μάλλον ολοκληρώσεις. Αφού λοιπόν ο Natarajan Chandrasekaran, Πρόεδρος στο ΔΣ της μητρικής TATA, παραδέχτηκε δημοσίως ότι αναζητούνται νέα κεφάλαια από partnerships με επενδυτικούς Οίκους ήρθε η Bernstein Research να υποθέσει (όπως ένας Κυβερνητικός Εκπρόσωπος) πως αν η BMW αγόραζε την JLR για $11.2 δις η πρώτη θα βελτίωνε την κερδοφορία της κατά 20% και θα συνεισέφερε σχεδόν 25% στους όγκους πωλήσεων των Βαυαρών. Όπως έχει επανειλημμένως καταγραφεί σε αυτές εδώ τις γραμμές η Tata δεν έχει πολλές επιλογές μιας και το επενδυτικό ενδιαφέρον στο City είναι μηδενικό (κυριολεκτικά), στα υπόλοιπα οικονομικά κέντρα απλώς «άλλο ένα deal στο συρτάρι» και απομένει ένας φιλόδοξος κατασκευαστής να προσέλθει στο deal. Η απόσταση ωστόσο μέχρι τα $25 δις που χωρίζει τους ενδιαφερόμενους είναι υπολογίσιμη.

Η ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΔΕΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΓΕΡΜΑΝΟΥΣ

Η υποκριτική συμπεριφορά προς έναν πλανήτη που υπερθερμαίνεται ξεχειλίζει στην Γερμανία. Όχι μόνο δεν προωθείται ουσιαστικά η απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα, όχι μόνο οι κατασκευαστές δεν συνεννοούνται στρατηγικά μεταξύ τους ως προς το ποιες τεχνολογίες θα προκρίνουν (ηλεκτροκίνηση VW ή υδρογόνο BMW) αλλά ταυτόχρονα ξεσπαθώνει σε πωλήσεις ενεργοβόρων SUVs. Η κυρίαρχη σκέψη είναι ότι «τα κέρδη από τα SUVs να επενδυθούν σε ανάπτυξη πράσινων λύσεων». Σοβαρά!