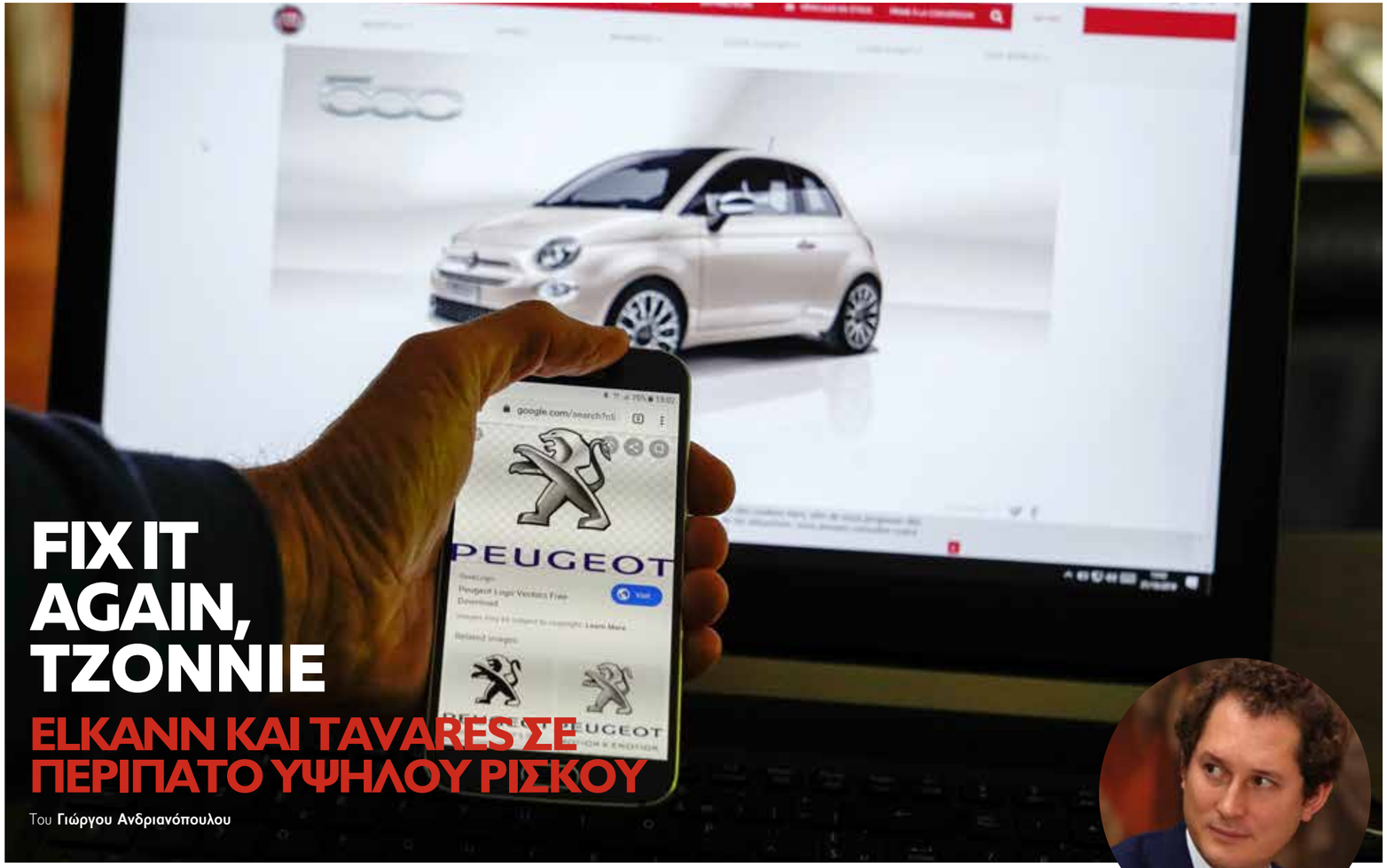


FIX IT AGAIN, TZONNIE

ELKANN ΚΑΙ TAVARES ΣΕ ΠΕΡΙΠΑΤΟ ΥΨΗΛΟΥ ΡΙΣΚΟΥ

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**

Δανείζομαι το σκηνικό από το blog του Motorcycle Boy και ξεκινώ την ιστορία με την εξής διευκρίνηση. Ενώ διαρρέεται πως το M&A (η συγχώνευση) μεταξύ FCA-PSA είναι «τελειωμένη υπόθεση» οι αρχές σε ΕΕ, Γαλλία και ΗΠΑ δεν έχουν λάβει καν σχετικό Μνημόνιο. Υπάρχει, λοιπόν, ένα πολύ ωραίο θεατρικό που λέγεται «Δυο Θεοί», το έχει γράψει, προ αμνημονεύτων χρόνων ο Λένος Χρηστίδης – ανατριχιαστικά ξεκαρδιστικό ας πούμε. Όπου δυο έγκλειστοι σε ψυχιατρείο (λόγω εθισμού στη χρήση υπολογιστών) σουφρώνουν ένα λάπτοπ και περνάνε τις τελευταίες τους μέρες πριν την καταστροφή του κόσμου (από κάποια μυστήρια βόμβα) ξαναγράφοντας την ανθρώπινη ιστορία. Το αστείο βέβαια είναι ότι διαστρέφουν την ιστορία δίνοντας στους εαυτούς τους πρωταγωνιστικούς ρόλους σε όλα τα σπουδαία γεγονότα και (για να εξασφαλίσουν κάποια προνόμια) πετάνε κάποια ιστορικά ξεροκόμματα στους φύλακες και τους συγκρατούμενους. Πριν την μεγάλη έκρηξη θάβουν το λάπτοπ για τις επόμενες γενιές. Τι διδάσκει αυτή η παραβολή; Ότι μ΄ένα λάπτοπ ξεχνιέσαι και νομίζεις πως γίνεσαι κομμάτι της ιστορίας!

Δύο αντίστοιχοι «Θεοί» στη σημερινή αυτοκινητοβιομηχανία μαζί με πολλά λάπτοπς επιχειρούν να (ξανα)γράψουν τη δική τους ιστορία γύρω από ένα mega-deal συγχώνευσης. Οι θεοί ενσαρκώνονται από τον Tzonnie (John) Elkann, τον εγγονό του Agnelli CEO του ομίλου FCA (FIAT – Alfa Romeo – Lancia - Maserati – Jeep – Chrysler – Dodge – RAM) και τον Carlos Tavares, τον γκαφατζή COO που τελικά έγινε CEO στην PSA (Citroen – Peugeot – DS – Opel). Ποια ήταν η γκάφα του θεού Carlos; Το 2013, όταν ήταν ακόμα COO και δεύτερο βιολί στην Α' Εθνική Γαλλίας, δηλαδή στην Renault του Ghosn, δήλωσε δημοσίως και με αγνή αφέλεια ότι ήθελε να γίνει CEO στη θέση του προϊσταμένου του. Αφού αρνήθηκε να ανακαλέσει, τελικά «απολύθηκε οικειοθελώς» εντός 15ημέρου. Την επόμενη χρονιά έκανε το όνειρό του πραγματικότητα καταφεύγοντας στην PSA, στη Β' Εθνική Γαλλίας.

Ομόλογη γκάφα ο Elkann δεν έχει. Έχει κάνει όμως ανάλογη και μάλιστα πολύ πιο πρόσφατη. Τον περασμένο Μαϊο, ενώ υποτίθεται πως η FCA ήταν στο παραπέντε της συγχώνευσης με την Renault και ενώ όλα ήταν «τελειωμένα και προσυμφωνημένα» τελικά, ένα βήμα πριν το στεφάνωμα, έλαβε δημοσίως την ηχηρή απορριπτική απάντηση της νύφης. Μεγάλη η δυστυχία του Elkann να πίνει νερό εκεί όπου συναντιούνται ο Νάρκισσος, ο Μακιαβέλι κι ο Ρίπλεϋ (από την κινηματογραφική ταινία) και στο τέλος να αποκαλύπτεται ότι είναι κουκκίδα (ανθρωπάκι) του παππού του χωρίς γνήσιες στρατηγικές ιδέες, χωρίς αυτό το θερμό κύμα αισθημάτων που φουσκώνει από μέσα προς τα έξω και το οποίο συμβατικά ονομάζουμε ψυχή. Ναι εντάξει, γνωρίζω πολύ καλά τον αντίλογο - ποίημα που αναπαράγουν τα (ημιμαθή) γηγενή ΜΜΕ και τα (κατευθυνόμενα) διεθνή με τις αναλύσεις. Τα M&As αποτελούν, άλλωστε, κομμάτι του επαγγελματικού μου βίου. ΘΑ μετασχηματιστούν σε 4η παραγωγική δύναμη παγκοσμίως, ΘΑ εξασφαλίσουν οικονομίες κλίμακας, ΘΑ μειώσουν κοστολόγια ανάπτυξης και ΘΑ ενισχύσουν αμοιβαία και συμπληρωματικά την παρουσία των εταιριών σε καινούργιες αγορές. Δηλαδή η PSA πάει Αμερική (από την οποία κάποτε αποχώρησε) κι ο Elkann θα ισχυροποιήσει την FCA στην Ευρώπη (από την οποία επίσης αποχώρησε). Ανόητα πράγματα! Αν ένας από τους δύο εταίρους δεν βρίσκεται ήδη «μπετοναρισμένος» στην κινεζική αγορά το μόνο που θα καταφέρουν μετά το M&A είναι το πολύ-πολύ να αυξήσουν μερίδιο στην αγορά ελαφρών φορτηγών.

Αλλά ας υποθέσουμε ότι μέχρι εδώ αντιμετωπίσαμε τους «Δύο Θεούς» με ιλαρότητα, λίγο αυστηρά και κάπως καχύποπτα. Δηλαδή πώς θα το δει η γαλλική κυβέρνηση, εφόσον (ένα) έχει ήδη δείξει τις προθέσεις της (περί του αντιθέτου) από την πρόσφατη ακύρωση του deal με την Renault; Και (δυο), δεδομένου ότι η FCA έχει μεγαλύτερη χρηματιστηριακή αξία, πώς θα δικαιολογήσει στους Γάλλους ψηφοφόρους την απαιτούμενη εισφορά σε μετρητά προκειμένου να αποκτήσει μετοχικό πακέτο 50% στην εταιρία που θα προκύψει μετά το M&A; Επίσης, τώρα που πλησιάζουν οι αμερικανικές εκλογές πώς θα υποδεχτεί η Προεδρία Trump το γεγονός ότι η κινεζική Dongfeng Motors έχει μερίδιο 12.2% στην PSA και 19.5% στα δικαιώματα ψήφου;

Σε λειτουργικό επίπεδο ίσως και πάλι χρειαστεί λίγο λάπτοπ για να τακτοποιηθούν οι προκλήσεις προς τους «Δύο Θεούς». Η FCA έχει για παράδειγμα ένα σχετικά μικρό εργοστάσιο στη Σερβία κι η PSA ακόμα δύο στην Βρετανία. Όλα κατασκευάζουν οχήματα Segment A και B. Όμως, το μερίδιο αγοράς των δύο segments αναμένεται να έχει συρρικνωθεί στο 38% μέχρι το 2021. Συνεπώς, αν δεν τα κλείσουν, όπως υποσχέθηκαν στα συνδικάτα, μάλλον δεν θα είναι κόπος να τα κάνουν «delete» στο λάπτοπ. Και το πρόβλημα πάει, σαν να μην υπήρξε ποτέ. Αυτά για αρχή. Όμως ας κρατήσουμε ότι στην Αμερική η FIAT υπήρξε το στερεότυπο του κακοφτιαγμένου αυτοκίνητου. Τόσο αρνητικό (το στερεότυπο) που τα αρχικά κατέληξαν σε «Fix It Again Tony» προς τιμήν της ιταλικής επισκευαστικής μαστοράντζας. Αν τελικά ο Elkann (ξανα)γράψει ιστορία με δικό του λαπτοπ και τον Tavares αγκαλιά θέτει σοβαρή υποψηφιότητα τα αρχικά να γίνουν Fix It Again Tzonnie. FORZA FIAT!

John Elkann (CEO FCA)



Carlos Tavares (CEO PSA)

TESLA MADE IN GERMANY

Η Άμεση Ξένη Επένδυση (FDI) της Tesla ήταν καταχωρημένη εδώ και αρκετούς μήνες στις προβλέψεις του γερμανικού Κρατικού Λογιστηρίου. Κι ο Elon Musk είχε περιέργως κρατήσει το Tweeter του άμωμο ανακοινώσεων επί του θέματος, το οποίο τελικά επέλεξε να το γνωστοποιήσει στα ετήσια βραβεία αυτοκινήτου της Bild. Διαψεύδοντας τους πόθους του Άδωνη Γεωργιάδη που ίσως έβλεπε την Tesla να στήνει Gigafactory στην Ελλάδα, ο Musk επιβεβαίωσε ότι το ευρωπαϊκό εργοστάσιο της μάρκας πρόκειται να κατασκευαστεί στο Βερολίνο. Πρόσθεσε, επίσης, ότι στο FDI συμπεριλαμβάνεται δημιουργία Κέντρου Τεχνολογίας & Σχεδιασμού, βάζοντας οριστικό τέρμα στις φιλόδοξες προσδοκίες του Υπουργού αλλά και του ΕΚΕΦΕ Δημόκριτος.

ΣΤΑ ΔΕΛΤΙΑ ΤΥΠΟΥ ΚΑΠΟΙΟΙ ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ ΠΟΛΛΑ· ΣΑΝ ΤΑ ΠΑΡΑΜΥΘΙΑ

Καλύτερα να μασάς παρά να μιλάς. Εκεί όπου η μακροοικονομική σου αντίληψη συμφωνεί με τις επί τα χείρω αναθεωρήσεις των οικονομικών αποτελεσμάτων ελέω ύφεσης στην Κίνα, εμφανίζονται κατασκευαστές όπως BMW και SEAT που ισχυρίζονται αλλόκοτες επιτυχίες. Πώς γίνεται τώρα η ανακοίνωση για «τον καλύτερο Οκτώβριο» στην ιστορία του BMW Group να μην λαμβάνει υπόψη της ότι το EBIT (κέρδη προ φόρων & τόκων) του αμέσως προηγούμενου 9-μήνου έχει μειωθεί κατά 29.1% σε σχέση με το 2018; Ότι τα κέρδη προ φόρων (EBT) είναι επίσης στο.-3%; Κι ότι τα κέρδη ανά κοινή μετοχή είναι στο -37,7%; Από την άλλη η SEAT εστιάζει στις μηνιαίες αυξήσεις πωλήσεων, που είναι πράγματι εντυπωσιακές. Και περνά στα ψιλά γράμματα του επικοινωνιακού show τις χαμηλές μονοψήφιες μεταβολές στο περιθώριο λειτουργικού κέρδους (4.2% το δεκάμηνο IAN-ΟΚΤ'19). Ford, Daimler, Hyundai και Volvo σας ευχαριστούμε που όταν δεν μιλάτε για κάτι ουσιαστικό απλώς μασάτε.

SUZUKI FULL HYBRID

Σε μια έκρηξη μετρημένων κινήσεων, ιαπωνικής αβρότητας, αποτελεσματικής λήψης αποφάσεων και ιδιαίτερα χαμηλών επικοινωνιακών τόνων η Suzuki Motors, χωρίς καθόλου να απασχολήσει τα πρωτοσέλιδα, ανοίγει την δεκαετία με την πιο πράσινη στρατηγική γραμμή: εφεξής, η μάρκα εστιάζει αποκλειστικά σε hybrid μοντέλα, συνδυάζοντας θερμικούς κινητήρες με συστήματα ήπιας ηλεκτροκίνησης. Την ίδια στιγμή, καταργεί οικειοθελώς τις οικογένειες κινητήρων που από μικρό κυβισμό απέδιδαν δυσανάλογα υψηλή ισχύ και εκτόξευαν τις εκπομπές CO2. Ας σημειωθεί ότι η Suzuki Motors είχε δημιουργήσει δικό της κλιματικό πρωτόκολλο προτού ακόμα υπογραφεί η Συνθήκη των Παρισίων το 2016. Η νέα περιβαλλοντική της επιταγή αφορά ολόκληρη τη σειρά μοντέλων η οποία μετασχηματίζεται άμεσα και αποκλειστικά σε hybrid. Συγκεκριμένα, αναστέλλονται οι εκδόσεις 1.0 λίτρων των Vitara, τα S-Cross αποκτούν ήπιο ηλεκτροκινητήρα τόσο στις αυτόματες όσο και στις χειροκίνητες εκδόσεις, ενώ ακόμα και το ολοκαίνουργιο Jimny τίθεται εν αμφιβόλω.