



Движение к следующему кругу ада

Автомобильная компания Илона Маска стремительно приближается к финансовому кризису

The Economist

Перевод МАРИИ ИВАНИНОЙ

«Мы с грустью сообщаем, что Tesla целиком и полностью обанкротилась». Так 1 апреля написал в своем «Твиттере» Илон Маск, босс электромобильной компании. Он даже опубликовал свою фотографию, предположительно в пьяном и безутешном виде, в качестве доказательства. Это было задумано как первоапрельская шутка, но шутка вышла боком. Уж слишком близко оказалась она к истине. Ведущий производитель электромобилей в Америке находится в условиях жесткого давления. Маск сражается на многих фронтах, и все они усугубляют его главную угрозу: финансовые тиски, которые могут в конечном итоге подтолкнуть Tesla к краю.

Даже акционеры Tesla, которых не так-то просто напугать плохими новостями, нервничают. Акции компании упали на 16% с конца февраля. Наиболее сильно – после того, как 23 марта автомобиль Tesla, использующий автопилот, врезался в дорожное ограждение на дороге в Калифорнии, убив водителя и подняв вопрос о безопасности системы для полуавтономного вождения. Сейчас властями проводится расследование аварии.

Невзгоды компании продолжили наслаиваться друг на друга. 28 марта судья в американском штате Делавэр разрешил миноритарному акционеру подать иск против Илона Маска и совета директоров Tesla в связи с предпо-

лагаемым нарушением обязательств, связанным с поглощением в 2016 году компании SolarCity. Эта проблемная фирма занимается солнечной энергией и управляется двоюродными братьями Маска.

29 марта компания объявила об отзыве около 123 тыс. старых автомобилей, которые могут быть подвержены коррозии толкателя клапана рулевого механизма, который влияет на рулевое управление и парковку. Практика таких отзывов распространена среди других автопроизводителей мира. Но в случае Tesla это подкрепляет мнение о том, что у компании намного лучше получается развивать навороченную технологию, которая лежит в ос-

нове их автомобилей, чем справляться с рутинным делом массового производства.

До недавнего времени Tesla производила лишь небольшие партии дорогостоящих автомобилей с большой дальностью действия батареи. Цена седана Model S стартует от \$74 500, а кроссовер/универсал Model X еще более дорогой. Но Маск поставил будущее своей фирмы на массовое производство более дешевых автомобилей. Новая Model 3, меньший седан стоимостью всего \$35 тыс. долларов с диапазоном, все еще превышающим 220 миль, привлекла более 400 тыс. депозитов в размере \$1 тыс. от нетерпеливых клиентов. Значительная часть ожидаемой выручки фирмы и ее довольно высокая оценка (сегодня она составляет примерно \$49 млрд, даже после падения цены акций) зависит от быстрого увеличения производства.

МИМО ЦЕЛИ

Увы, компания Tesla неоднократно не выполняла своих собственных планов производства. В июле 2017 года Маск заявил, что его фирма к декабрю 2017 года будет печь как горячие пирожки по 20 тыс. Model 3 в месяц. По факту компании за последний квартал 2017 года удалось произвести менее 2500 автомобилей. Он торжественно пообещал выпускать 2500 единиц Model 3 в неделю в конце марта и поднять производство до 5 тыс. в неделю к концу июня. Несмотря на сверхчеловеческие усилия рабочих и менеджеров (Маск лично контролирует производство новой модели и заявляет, что спит на заводе), 3 апреля представители Tesla подтвердили, что компания производит только около 2 тыс. седанов Model 3 в неделю.

Ожидания среди аналитиков и инвесторов были настолько низкими, что сокращающаяся цена акций Tesla отскочила после этого объявления. Пытаясь как-то замаять тот факт, что компания в очередной раз не смогла достичь обещанной цели, она похвасталась тем, что конвейер Model 3 теперь обеспечивает «рост, который быстрее роста любой автомобильной компании в современную эпоху». Они заявили, что если темпы увеличения производства Tesla сохранятся, «это будет превышать даже уровень роста Ford и Model T».

Такое бахвальство не выдерживает никакой критики. Tesla с трудом справляется с проблемами в производстве аккумуляторных батарей на своей «гига-фабрике» в штате Невада, а также со сборкой Model 3 на своем заводе во Фремонте, штат Калифорния. Главная проблема заключается в том, что Маск усложнил и без того сложную задачу создания автомобиля для массового рынка. Вместо того чтобы полагаться на проверенные временем методы производства, используемые авторитетными конкурентами, он хочет, чтобы его автозавод был гиперавтоматизированной «машиной, которая делает машины». Маск вооружился до зубов роботами и свел человеческое вмешательство к минимуму.

Сотрудники завода во Фремонте описывают свою компанию как хаотическое рабочее место, в котором идеальные представления работников Силиконовой долины о быстрых инновациях и роботизированной автоматизации

сталкиваются со скучными реалиями автомобилестроения – от безопасного использования автопогрузчиков в цехе до установки пластиковых деталей в автомобильные интерьеры. Макс Уорбертон из исследовательской фирмы Berstein утверждает, что крупные глобальные автопроизводители осознали, что из-за горького опыта с предыдущими попытками автоматизации, разумное сочетание человека и машины предоставляет самый эффективный способ сборки автомобилей на данный момент.

Даже если мечта мистера Маска превратить свою фабрику в «инопланетный дреднот» автоматизированного массового производства действительно указывает на более хороший способ изготовления автомобилей, у него могут закончиться деньги, прежде чем он докажет свою правоту. Tesla потеряла более \$2 млрд в 2017 году. Задолго до того, как он подтвердил последнее невыполнение плана производства, инвесторы были обеспокоены коэффициентом окупаемости компании (скорость, с которой компания тратит деньги, доступные ей, когда она не зарабатывает больше денег, чем тратит) в 2018 году. Помимо капитала в размере \$2 млрд, или около того, который может потребоваться для расширения производства Model 3, у Tesla около \$1,2 млрд находятся в конвертируемых долговых обязательствах, подлежащих погашению к началу следующего года. 27 марта кредитно-рейтинговое агентство Moody's уменьшило задолженность Tesla, предупредив, что фирме «вероятно, потребуется увеличить дополнительный капитал во второй половине 2019 года». Банк Jefferies прогнозирует, что в этом году Tesla понадобится от \$2,5 до \$3 млрд.

ОБЛАКО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

Tesla утверждает, что не ожидает неизбежного финансового кризиса. В заявлении, опубликованном 3 апреля, фирма настаивала на том, что «в этом году она не потребует увеличения собственного капитала или долга, за исключением стандартных кредитных линий». Другие считают, что момент истины может наступить намного раньше. Возможно, летом. Когда бы он ни наступил, возникает вопрос: в какой среде Tesla будет привлекать средства? Растущие процентные ставки, колеблющая как желе цена акций и постоянная неспособность выполнить свои собственные производственные цели как будто сговорились, чтобы сделать дело привлечения капитала еще труднее. Также не играет на руку тот факт, что General Motors, Volkswagen и другие крупные соперники делают огромные инвестиции в электромобили.

Многие акционеры сохраняют свою веру в способность Маска перевернуть с ног на голову общепринятые представления. Но многие продавцы ценных бумаг, играющие на понижение, все еще держат пари на то, что компанию постигнет конец. А инвесторы в финансовые инструменты с фиксированным доходом, которые, как правило, больше заинтересованы в возврате своих денег, чем в изменении мира, становятся более взвинченными. Цена долговых бумаг Tesla с низким кредитным рейтингом значительно ниже уровня, на котором они были выпущены в прошлом году. В другом «Твитте» в начале апреля Маск подвел итог: «Автомобильный бизнес – это ад». На этот раз он не шутил. ❗