

The next circle of hell. Tesla is heading for a cash crunch. The road ahead for Elon Musk's car company is looking more perilous

Enviado por gregina en Sáb, 04/21/2018 - 00:10

Cita:

The Economist [2018], "The next circle of hell. Tesla is heading for a cash crunch. The road ahead for Elon Musk's car company is looking more perilous", *The Economist*, London, 7 de abril, <https://www.economist.com/news/business/21739981-road-ahead-elon-musks-c...> [1]

Fuente:

The Economist

Fecha de publicación:

Sábado, Abril 7, 2018

Revista descriptores:

Estudios de caso: actividades - empresas [2]

Formas de la competencia entre grandes empresas [3]

Fronteras del capital [4]

Tema:

El posible quiebre de Tesla

Idea principal:

Telsa, el principal fabricante estadounidense de vehículos eléctricos está bajo presión. Elon Musk, el jefe de la empresa, está librando con muchas dificultades, principalmente en las cuestiones financieras que eventualmente podrían empujar a Telsa al quiebre. Incluso los accionistas se muestran preocupados, sus acciones han caído 16% desde finales de febrero, más abruptamente después de que un carro Telsa usando el software piloto-automático se estrelló en un obstáculo el 23 de marzo en California, matando al conductor y cuestionando la seguridad de su sistema para autos semiautónomos.

Pero esto va acompañado de otros acontecimientos infortunios: el 28 de marzo un juez de Delaware permitió que un grupo de accionistas procediera contra la mesa directiva de Telsa por un presunto incumplimiento del deber que involucraba la adquisición de SolarCity en 2016, una empresa de energía-solar en aprietos, por 2.6 mil millones de dólares, empresa dirigida por los primos de Musk. El 29 de marzo, la empresa anunció el retiro de alrededor de 123,000 vehículos antiguos que podrían ser susceptibles a la corrosión de un perno que afecta la dirección del auto. Esto refuerza la opinión de que la compañía es mucho mejor en el desarrollo de la tecnología con la que construye sus automóviles que en el negocio de hacerlos en gran cantidad.

Hasta hace poco, Tesla fabricaba solo un pequeño número de carros caros de largo alcance. Sin embargo, ahora se ha apostado por el futuro de la empresa en la producción masiva de automóviles más baratos. Gran parte de los ingresos futuros esperados de su empresa y su alta

valoración (se estima en unos 49 mil millones de dólares depende de una escalada rápida de la producción). Sin embargo, logró producir menos de 2,500 modelos en todo el último trimestre de 2017, muy por debajo de lo que se afirmó en julio de 2017, diciendo que se producirían 20,000 modelos 3 por mes. Pero el 3 de abril Tesla confirmó que está produciendo solo alrededor de 2,000 automóviles del modelo 3 a la semana.

Las expectativas eran tan bajas entre los analistas e inversores que el precio de las acciones de Tesla se recuperó después de este último anuncio. Aunque no alcanzó su objetivo, la empresa se justifica con que ahora ofrece la línea de producción más rápida que cualquier otra compañía automotriz. No obstante, Tesla está luchando en la producción de paquetes de baterías en su fábrica en Nevada, así como con el montaje del Modelo 3 en su planta de automóviles en Fremont, California. El problema es que Musk no quiere confiar en los métodos de fabricación que utilizan los rivales, el cual todavía usan personas para realizar tareas donde las máquinas no son aptas, él quiere que su fábrica de automóviles sea una “máquina que fabrica máquinas” totalmente automatizada, con robots y manteniendo la participación humana al mínimo. Sin embargo, esto choca con las realidades de la fabricación de automóviles.

Max Warburton en Bernstein, una firma de investigación de acciones, argumenta que los grandes fabricantes mundiales de automóviles se han dado cuenta, debido a la amarga experiencia con intentos previos de automatización, de que una combinación sensata de hombre y máquina produce el ensamblaje de automóvil más eficiente por el momento. Y de hecho, este intento de automatizar toda la fábrica está llevando a Tesla a perder dinero, perdió 2 mil millones de dólares en 2017.

Tesla sostiene que no hay crisis, en un comunicado publicado el 3 de abril, la empresa insistió en que no requiere un aumento de capital o deuda este año, a parte de las líneas de crédito estándar. Sin embargo, factores como el aumento de las tasas de interés, el tambaleante precio de las acciones y la continua incapacidad para alcanzar sus propios objetivos de producción conspirarían para dificultar la búsqueda de capital por parte de la empresa.

Datos cruciales:

- Tesla fabricaba solo un pequeño número de carros caros. Su modelo S tiene un precio inicial de 74,500 mil dólares y su vehículo deportivo modelo X es más caro.
- El nuevo modelo 3 cuesta muy poco, alrededor de 35,000 mil dólares con un rango que aún excede las 220 millas, el cual ha atraído más de 400,000 depósitos de 1,000 mil dólares cada uno de clientes.
- Gráfico: En julio 2017 la empresa afirmó que produciría 20,000 modelos 3 por mes para diciembre de ese año. Lo que nos muestra la tabla es que logró producir menos de 2,500 en todo el último trimestre de 2017. En abril de 2018 está produciendo alrededor de 2,000 modelo 3 a la semana.
- Tesla perdió más de 2 mil millones de dólares en 2017, además tiene unos 1.2 mil millones de dólares en deuda convertible con vencimiento a principios del próximo año. En marzo, Moody's, una agencia de créditos, rebajó la deuda de Tesla y advirtió que la empresa probablemente necesite reunir capital adicional durante la segunda mitad de 2019.

Nexo con el tema que estudiamos:

Es importante la forma en que la empresa Tesla intenta ajustarse al mercado fabricando automóviles más baratos, buscando aumentar la producción y abandonar de cierta forma el producir pocos automóviles caros. Sin embargo, la poca producción nos habla de que existe un problema con la rentabilidad de utilizar fábricas totalmente automatizadas y sin presencia humana. Esto resulta trascendente si lo relacionamos con el papel de la sociedad y las empresas, porque en casos como este la sociedad se vuelve meramente consumidora, ya no existe como mano de obra, lo cual resulta preocupante si se piensa en la cantidad de mano de obra que sería retirada si cada vez más empresas decidieran automatizar por completo sus fábricas.

Source URL (modified on 23 Abril 2018 - 4:10pm): <http://let.iiec.unam.mx/node/1714>

Links

[1] <https://www.economist.com/news/business/21739981-road-ahead-elon-musks-car-company-looking-more-perilous-tesla-heading-cash>

[2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>

[3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/17>

[4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/18>