

Tesla в Казахстане: впечатляющий успех или величайший провал?

Авторы: Есенгазиева Карина, Лукманов Мади, НИШ ФМН г.Уральск.

Редактор: Есенкызы Кундыз

Tesla является одной из грандиозных идей Илона Маска, который уже стал популяризатором науки и своего рода “иконой” молодежи. Практически все идеи американского инженера и предпринимателя были обречены на успех в первый год их запуска. Среди них PayPal, Hyperloop, SpaceX, Tesla, The Boring Company и OpenAI. Все эти проекты сопровождалась безупречной пиар компанией и имели большое будущее. Однако есть и обратная сторона медали. Илон Маск приобрел статус “Твиттер гая”, потому что склонен использовать свой аккаунт в социальной сети в виде новостного блога. Многие статьи на Reddit были основаны на твитах Илона Маска, которого уже называли “Железным человеком”.

Но не будем углубляться, ведь предмет нашего разговора - компания Tesla, которая была основана в 2003 году несколькими инженерами. Компания является чуть ли не монополистом в сфере электрокаров, так что большинство экологически дружелюбных машин производятся именно этой компанией. Существует несколько моделей машин, использующих электроэнергию в виде топлива, начиная от Tesla Roadster. Она считается первой машиной, которая выпущена компанией до Tesla Model X, являющейся последним пол-

номасштабным кроссовером на момент написания этой статьи. К слову, компания уже анонсировала новую Tesla Model Y, массовое производство которой будет начато к осени 2020 года.

4-го июня 2019 года Илон Маск объявил в Twitter о том, что до конца этого года в Казахстане откроются суперчарджеры и сервисные центры Tesla. После новости о новых дилерах и заправках для электрокаров в Казахстане, вице-министр индустрии и инфраструктурного развития Аманжол Ержанов встретился с представителями компании Tesla Motors и они обсудили возможности двустороннего сотрудничества, в частности, участие компании в инфраструктурных проектах Республики Казахстан, возможности открытия производства в сфере автомобилестроения и создания сети электрозаправок в Казахстане. Эта новость разделила общественность на два лагеря: одни считают, что приход Tesla станет фактором развития экономики и бизнеса страны, другие же думают, что идея обречена на провал. Почему мнение людей столь неоднозначно насчет этого события?

Начнем с того, что в Казахстане существует ряд причин как для ошеломительного успеха,

так и для неудачного провала Tesla. С одной стороны, внедрение электромобилей в Центральной Азии — нечто неизведанное, невиданное до этого времени. Да, в 2017 году в Алматы уже был открыт суперчарджер, который в результате пожара не смог работать, но и он был от этой же компании. Tesla не будет иметь никаких конкурентов, у компании есть все шансы стать монополистами в этой сфере. Кроме того, нужно учитывать тот факт, что электричество и сырье для производства электромобилей гораздо дешевле в нашей стране, чем в США и в Европе. По данным на март 2019 года, цена за кВт/час в Америке стоит 14 центов, в то время как в Казахстане всего лишь 4 цента. Если рассматривать данную новость с экономической точки зрения, то опять же Казахстан в плюсе. У нас корпоративный налог 20%, в США он составляет 21% от всего дохода (1%-немаленькая сумма, учитывая, что в 2018 году их доход составил \$21.4 млрд). После таких аргументов многие уверены, что будущее у Tesla в Казахстане есть.

Однако всё ли так радужно, как кажется на первый взгляд? Всегда есть две стороны одной медали, этот случай не исключение. Одним из самых главных факторов возможного провала проекта является уровень жизни населения. Стоит отметить, что рынок Казахстана, как страны Центральной Азии, не совсем подходит для довольно дорогостоящей машины по меркам местных цен на транспорт. С населением в 18 млн. человек и ВВП на душу населения в размере 8,762 доллара, количество потенциальных покупателей данного типа машины невелико, несмотря на то, что рынок автомобилей повы-

сился на 25% в прошлом году и увеличился на 52000 машины. Более того, инфраструктура в Казахстане совсем не адаптирована для езды на электрокаре. Будем честны: качество отечественных дорог оставляет желать лучшего, по ним иногда даже внедорожнику трудно проехать. К тому же машины, использующие электричество в качестве основного вида топлива, не могут ездить на длинное расстояние без подзарядки. Например, Tesla Model S может проехать в среднем до 500 км на одном заряде, учитывая протяженность территории Казахстана с востока на запад, которая составляет 2963 км, необходима установка как минимум 5-6 станций в разных областях.

Казахстан является сердцем Евразии, и как подчеркивает Илон Маск, «выполняет роль моста, связывающего Европу и Азию». Ясно, интерес компании Tesla к Казахстану вполне оправдан. В данное время благодаря долговременному планированию (Казахстан-2050) и поддержке бизнеса (Дорожная карта бизнеса -2020), индустрия переживает свои лучшие годы, так

что интегрировать электрокары на рынок необходимо. Но без увеличения доходов граждан, без уменьшения бюрократических проволочек, на которых Казахстан ежегодно теряет около 7 трлн. тенге и без улучшения качества дорог использование электрокаров может быть недоступно и невыгодно.

Таким образом, появление Tesla на рынке Казахстана и расширение её влияния в Центральной Азии зависит от государства, сотрудников Tesla и самих людей, которые должны оценить эффективность покупки и использования электрокаров и принять верное решение.

