

zelf een inschatting maken van de toekomstige financiële resultaten en bepalen of het aandeel goedkoop of duur is.

BUITENBEENTJE

Tesla heeft de auto-industrie volledig op zijn kop gezet. Het is geen geheim dat de traditionele autobouwers al decennia worstelen met hun verdienmodel. Een lage omzetgroei, magere winstmarges en een hoog kapitaalbeslag – denk aan alle fabrieken en voorraden – maken het een onaantrekkelijke sector.

Maar in deze industrie is Tesla duidelijk het buitenbeentje. Het onderscheidt zich van de concurrentie op twee aspecten die cruciaal zijn om de hoge waardering te kunnen verklaren. Tesla is in de eerste plaats winstgevender dan concurrenten. Dit komt bijvoorbeeld doordat het een direct distributiemodel heeft, zonder gebruik te maken van een dealernetwerk. Verder ontwikkelt het de voor de auto's gebruikte batterijen in eigen 'gigafactories' (schaalvoor- delen) en heeft Tesla geen dure reclames nodig om zijn modellen aan de man te brengen.

Een andere unieke eigenschap is de hoge kapitaalproductiviteit (omloopsnelheid). Deze productiviteit wordt berekend door de omzet te delen door het geïnvesteerde kapitaal dat nodig is om al die auto's die verkocht worden te produceren. Dit verhoudingsgetal ligt bij Tesla een stuk hoger dan bij andere autobouwers.

Het geïnvesteerde kapitaal van Tesla van bij elkaar 30 miljard dollar bestaat vooral uit machines, fabrieken en het netto-werkkapitaal (nog te innen rekeningen plus voorraden minus leveranciers die nog betaald moeten worden).

De afgelopen jaren heeft Tesla veel nieuwe fabrieken gebouwd, waaronder recent in Texas (Austin) en Duitsland (Berlijn). Hiervoor was veel minder geld nodig dan Musk had ingeschat.



De nieuwe fabrieken zijn bovendien stukken efficiënter dan de eerste fabriek die in 1962 door General Motors in Californië werd neergezet (Fremont) – en in 2010 werd overgenomen door Tesla.

OMZETVERGEZICHT

De tientallen analisten op Wall Street die het aandeel Tesla volgen, verwachten (gemiddeld) dat Tesla in 2030 6,9 miljoen auto's zal verkopen. Dat zijn er nu 1,3 miljoen. Topman Musk zet overigens hoger in. Hij wil tegen die tijd twintig miljoen Tesla's per jaar verkopen. Als de analistenverwachting uitkomt, zal Tesla zijn marktaandeel bijna verviervoudigd hebben. Het wereldwijde marktaandeel van

**VOORMALIG
VOLKSWAGEN-
CEO
HERBERT DIESS
MOEST TANDEN-
KNARSEND
TOEGEVEN
DAT TESLA
DE NIEUWE
EFFICIENCY-
BENCHMARK
IS**

Tesla moet toenemen van minder dan 2 procent in 2022 naar 7 procent in 2030 (zie grafiek op pagina 9).

Dit zou betekenen dat Tesla tegen 2030 het huidige wereldwijde marktaandeel van vrijwel alle gevestigde merken overtreft, waaronder BMW (2021: 2,7 procent), Ford (5 procent) en Volkswagen (6,4 procent). Alleen het Japanse Toyota heeft nu met 10,5 procent een hoger marktaandeel dan Tesla naar verwachting in 2030 zal hebben.

Als de verkoopprognose van analisten uitkomt, kan de omzet van Tesla in 2030 stijgen naar 346 miljard dollar (2021: 54 miljard dollar). In dit bedrag is ook een trits aan andere opbrengsten meegenomen. Denk aan de