

איגוד יבואני הרכב – התפתחויות וחידושים בשוק הגלובלי

7-18 באפריל 2019



www.adkit.co.il

פקס 03-5617166

טל' 03-6194080

בית יפעת, דרך מנחם בגין 98-96, תל אביב-יפו

מסמך זה מהווה סוד מסחרי/עסקי של חברת אדקיט (ישראל) בע"מ.
העתקה ו/או הפצה ו/או שכפול ו/או מסירת מידע הכלול במסמך זה או חלקים ממנו לצד ג' כלשהו
ללא אישורה של אדקיט מראש ובכתב, אסורה בתכלית האיסור.

תוכן עניינים

3 סין מובילה בתחום המכוניות החשמליות בעולם ומתפתחת במהירות בתחום האוטונומי
5 בחינת שוק ייצור וייבוא מכוניות חשמליות והיברידיות בסין
7 התמתנות האטת שוק הרכב באירופה נותן תקווה להתאוששות קרבה
8 תעשיית הרכב בקנדה חווה ירידה בהשקעות
9 עתיד רכבי היוקרה באירופה
11 ניידות, חדשנות, תחרות והיווצרות האקו-סיסטם בארה"ב

סין מובילה בתחום המכוניות החשמליות בעולם ומתפתחת במהירות בתחום

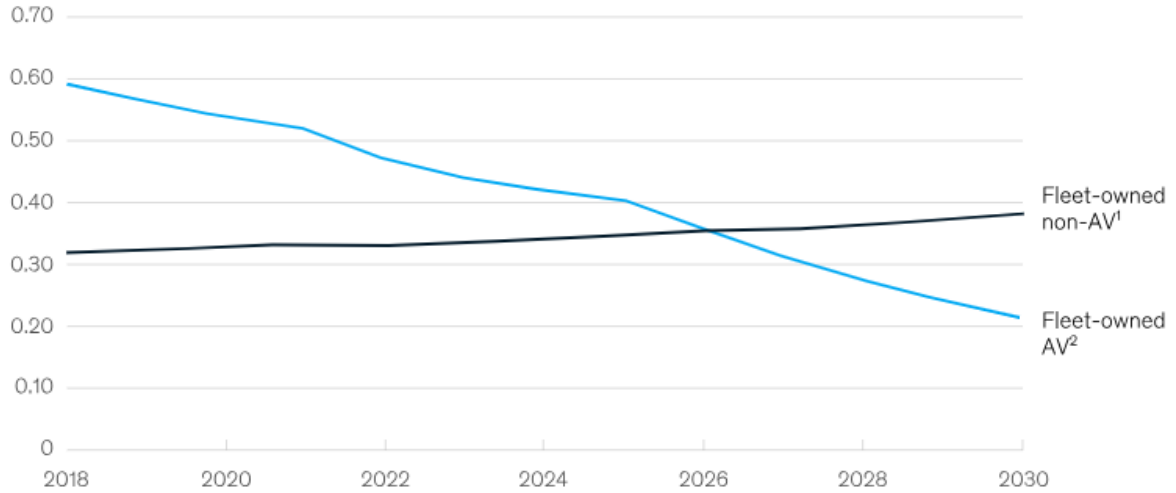
האוטונומי

- ❖ כבר יותר מעשור סין מהווה את השוק הגדול ביותר בעולם בתחום הרכב. ב-2018 נקנו בסין כמעט 30 מיליון רכבים קלים, כ-70% יותר מאשר בארה"ב.
- ❖ על פי מחקר שביצעה חברת מקינזי, סין עתידה להמשיך להוביל בתחום תעשיית הרכב, גם תוך כדי המעבר למכוניות חשמליות, אוטונומיות ומחוברות. במחצית הראשונה של 2018, 51% מכלל המכוניות החשמליות שנמכרו בעולם נקנו על ידי תושבי סין, ורוב הדגמים שנמכרו היו מייצור סיני כגון BYD, SAIC ו-Geely. במקביל, עד 2040, יתכן כי 55% מנסיעות הרכבים יתרחשו במכוניות חשמליות, אוטונומיות, מחוברות וברכבים משותפים.
- ❖ הסיבה העיקרית לשינוי שעוברת תעשיית הרכב בסין היא הזיהום; 3 מתוך 10 הערים המזוהמות ביותר בעולם נמצאות בסין. המעבר למכוניות חשמליות יועיל מאוד לצמצום פליטת הגזים הרעילים, למרות שרוב הזיהום בסין מקורו בתהליך הייצור עצמו.
- ❖ ממשלת סין הציבה לעצמה יעד כי ב-2025 אחד מכל חמישה רכבים שיימכרו יהיה חשמלי, וכבר פרסה רשת רחבה של נקודות הטענה למכוניות החשמליות. הרשת בנויה מ-266,000 תחנות, 43% יותר מאשר באירופה וארה"ב יחד.
- ❖ בנוסף, משקיעה סין בפיתוח רכבים אוטונומיים, במטרה להפחית באופן משמעותי את מספר הרכבים על הכביש, ואת זמן ההתניידות בדרכים. בתחום הרכבים האוטונומיים בסין הושקעו, בחמש השנים האחרונות, שבעה מיליארד דולר על ידי קרנות הון סיכון וחברות מרחבי העולם, תוך הצמחת תעשיית סטארט-אפים מבטיחים בתחום.
- ❖ על פי תחזיות מומחים, עד 2030, 13% מכל הנסיעות שיבוצעו ייעשו על ידי רכבים אוטונומיים, וכעבור עשור, שיעור הרכבים האוטונומיים עשוי להגיע מעבר ל-50%. שוק מסוג זה יהיה שונה מאוד מהשוק הקיים היום, תוך מעבר ממוצרי קצה, לפיתוח רכיבי טכנולוגיה ולשירותים המאפשרים קישוריות. אנשים יוציאו פחות כסף על מכוניות, ויותר על מנויים או תשלומים לפי מרחק, אשר ישולמו למכוניות שסייעו אותם בכל זמן לאן שיחפצו. בתחום רכיבי הרכב, טכנולוגיית רכבים אוטונומיים ואינטגרציית מערכות יהוו יותר מ-50% מכלל הרווחים.
- ❖ עם זאת, התפתחות תחום הרכבים האוטונומיים בסין מוגבלת בשל מספר אתגרים: תשתיות הכבישים בסין גדלות ומשתנות מדי יום, וסימוני הדרכים בסין אינם מוסדרים ומשתנים ממקום למקום. עובדות אלה מקשות מאוד על מיפוי כבישים מדויק ועל קיום תרבות נהיגה אחידה, החשובים מאוד לתפעול הרכבים האוטונומיים. בנוסף, חלק מן הטכנולוגיה הנחוצה לרכבים האוטונומיים נתקלת בהגבלות שמטילה הממשלה, במיוחד על חברות זרות, מה שעלול להגביל נגישות של טכנולוגיות מובילות בעולם לצרכנים הסיניים.

❖ [למאמר המלא: https://mck.co/2JnEmFT](https://mck.co/2JnEmFT)

Sometime in the mid-to-late 2020s, operating a safe autonomous robo-taxi in China should cost less than owning a traditional driven vehicle.

Mobility-service costs, \$ per km



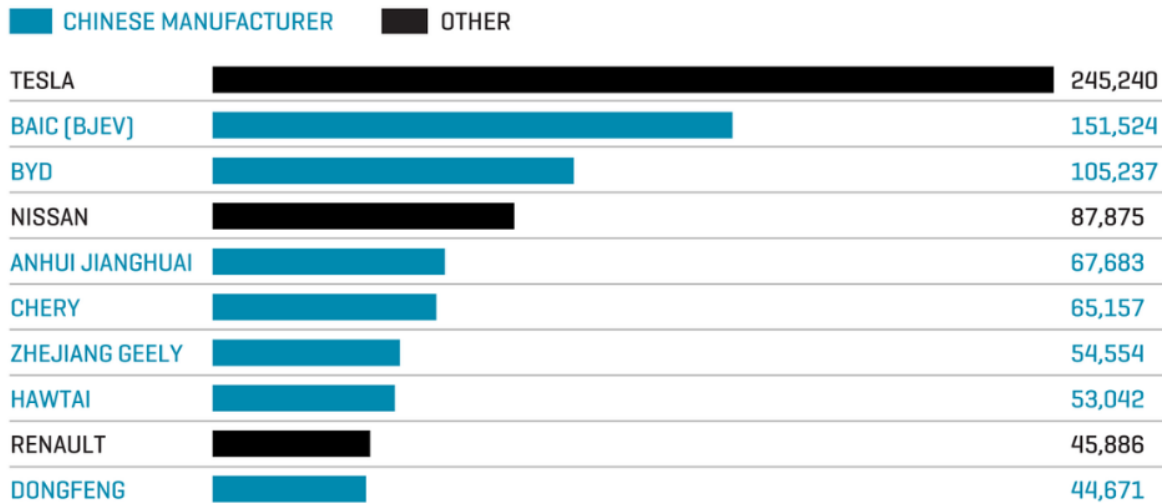
¹Assumes fast-adoption scenario; driver is still required for safety in this time frame; AV = autonomous vehicle.

²Assumes use of battery electric vehicle; cost includes depreciation, driver cost, maintenance, insurance, and fuel/electricity fees and excludes fleet-management fee.

בחינת שוק ייצור וייבוא מכוניות חשמליות והיברידיות בסין

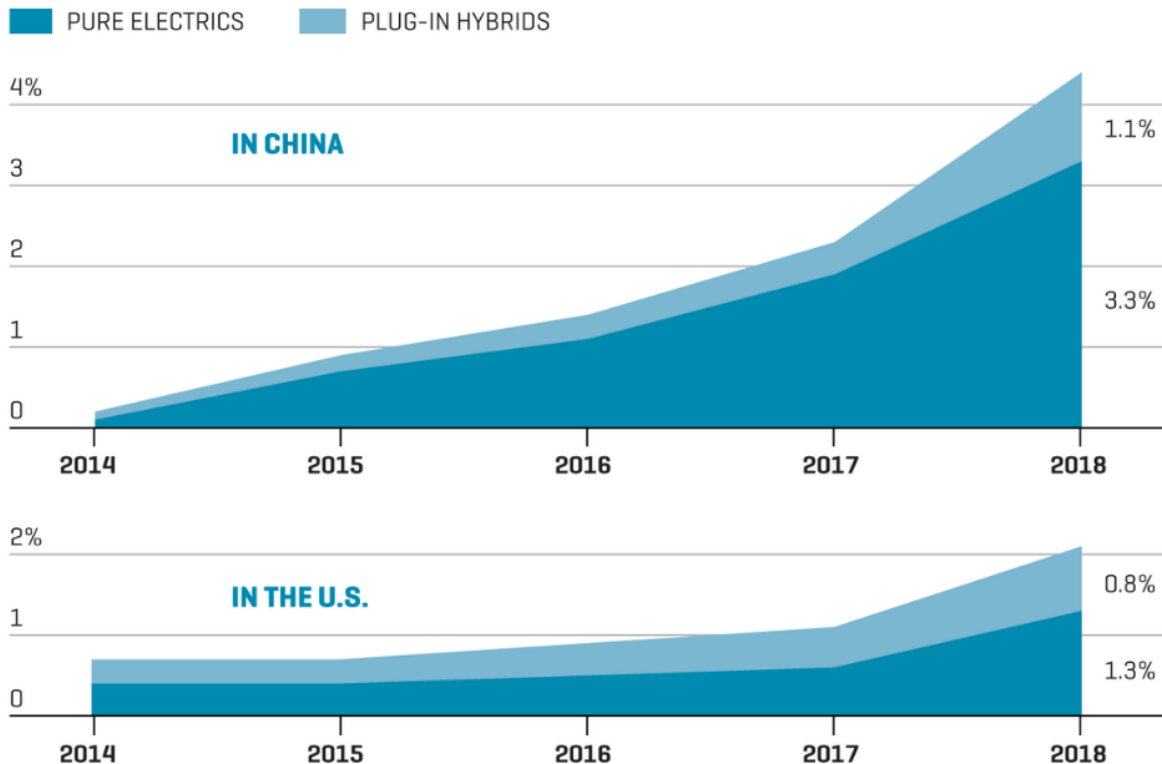
- ❖ בשנה שעברה היוותה סין 60% מכלל מכירות הרכבים החשמליים בעולם, העומדים על כמות כוללת של 1.3 מיליון ב-2018.
- ❖ כיום מובילה חברת BJEV (Beijing Electric Vehicle) בייצור המכוניות החשמליות בסין, והיא החברה השנייה בגודלה בעולם המייצרת מכוניות חשמליות אחרי Tesla. על פי בלומברג, BJEV מכרה 152,000 מכוניות חשמליות בסין ב-2018. כלומר, כמעט 50% יותר מאשר החברה השנייה בגודלה בסין, BYD, אשר מתמקדת יותר בייצור רכבים היברידיים (BJEV אינה מייצרת רכבים היברידיים), ואשר מכרה 248,947 רכבים מסוג זה בשנה שעברה.
- ❖ מכוניות חשמליות מהוות 3.3% מכלל הרכבים הפרטיים שנרכשו בסין ב-2018, צמיחה של 0.7% ביחס ל-2017, ויותר מפי 2 מנתח השוק של רכבים אלו בארה"ב המהווה 1.3% מכלל הרכבים החדשים שנקנו ב-2018, כך על פי פירמת ווד-מקינזי. יחד, מהווים מכוניות חשמליות ורכבים היברידיים נטענים 4.5% משוק הרכבים בסין ב-2018.
- ❖ עד היום קיבלה חברת BJEV תמיכה כלכלית ממשלת סין, שתרמה רבות למכירות החברה, אך זו עתידה להיפסק בקרוב בעקבות החלטתה של סין לפתוח את שוק הרכבים החשמליים במדינה לתחרות עם יצרניות רכב מערביות מובילות, ביניהן Tesla, Volkswagen, General Motors, ו-BMW. במסגרת זאת, סין תפסיק את סבסוד הרכבים החשמליים של BJEV, ותעבור לסבסוד מכוניות בעלות מאפיינים של יעילות וחסכוניות גבוהים, גם מייצור שאינו מקומי. כך, VW הכריזה כי תמכור 400,000 מכוניות חשמליות והיברידיות בסין עד שנה הבאה, ביחס ל-8,000 שמכרה השנה, ואילו Tesla מסרה כי במפעל החדש שפתחה בשנגחאי ייוצרו 500,000 מכוניות חשמליות בשנה. חברת BJEV תיאלץ להפוך במהירות למתוחכמת ואיכותית יותר, ולכן היא מתכננת להעסיק מומחים מרחבי העולם, על מנת להצליח להתחרות בשוק החדש שיווצר.
- ❖ כחלק מרצונה של סין להגביר את השימוש במכוניות חסכוניות בדלק, הממשלה קבעה כי על כל יצרנית רכב למכור מספר מינימלי יחסי של רכבים חשמליים מכלל רכביה, או לקנות "נקודות זכות" בתחום זה מחברות רכב אחרות.
- ❖ לסיכום, נראה כי לסיין שאיפות משמעותיות בכל הקשור לרכבים חשמליים. כך, על פי האגודה הסינית למהנדסי מכוניות, עד שנת 2030 רכבים חשמליים והיברידיים יהוו 40% מכלל מכירות הרכבים הפרטיים במדינה.

GLOBAL PURE-ELECTRIC VEHICLE SALES, 2018



EXCLUDES COMMERCIAL VEHICLES AND HYBRIDS. SOURCE: BLOOMBERG, EXCEPT TESLA: NUMBER FROM MANUFACTURER

ELECTRICS AS SHARE OF TOTAL VEHICLE SALES



EXCLUDES COMMERCIAL VEHICLES; SOURCE: WOOD MACKENZIE

<https://bit.ly/2HH1qxV> : למאמר המלא מבית Fortune

התמתנות האטת שוק הרכב באירופה נותן תקווה להתאוששות קרבה

- ❖ שוק הרכב באירופה מראה לאחרונה סימני התאוששות לאחר הירידה שחלה בשוק הרכב בגוש האירו, ומומחים סבורים כי התפתחויות אחרונות עשויות להוביל לצמיחה יציבה בתמ"ג של אירופה בהמשך השנה.
 - ❖ על פי דו"ח חדש שפרסמה האגודה האירופאית של יצרני הרכב (EAMA), רישום מכונות חדשות ירד רק ב-0.9% בחודש פברואר. בתוך כך, מכירת רכבים באנגליה, גרמניה וצרפת גדלה לראשונה מאז ספטמבר האחרון, אך בספרד היא ירדה ב-8.8%.
 - ❖ הדו"ח מרמז כי יצרני הרכב הפנימו את הסיכונים שיוצרים חוקי פליטות המזהמים החדשים שפורסמו בספטמבר, ואשר גרמו לירידה במכירות. הרגולציות הסביבתיות החדשות יצרו אפקט שלילי בדרישה למוצרים באופן כללי בשוק, אך על פי הערכות מומחים, הירידה במכירות הרכבים היא זמנית בלבד.
 - ❖ על פי כלכלנים, הרגולציות החדשות תרמו לירידה בתפוקה התעשייתית של גרמניה בסוף 2018. עם זאת, דו"ח נפרד מצא כי התפוקה התעשייתית של גוש האירו כולו שבה לצמוח בינואר, וגדלה ב-1.4%, בהשוואה לירידה של 0.9% בדצמבר. העלייה לא נצפתה בגרמניה, שם יצרני רכבים כמו Volkswagen עדיין נאבקים לבצע הפחתת עלויות לצד הגברת התפוקה, לאור התקנות החדשות. כך, התפוקה בגרמניה ירדה ב-3.2% בדצמבר, וב-3.4% בינואר. עם זאת, התפוקה של גוש האירו בינואר האחרון לעומת מקבילו ב-2017 עדיין נמוכה ב-1.1%, אך זהו עדיין שיפור לעומת הירידה בדצמבר של 4.2% ביחס לחודש המקביל ב-2017.
 - ❖ לסיום, מומחים מאמינים כי השגת עסקת ברקזיט עם בריטניה והסכם סחר חופשי עם ארה"ב במהלך השנה הקרובה, צפויים לסייע לסקטור הפיננסי והתעשייתי באיחוד ולהפחית את הסיכונים העומדים בפני יצרניות הרכב, בדגש על אלה הגרמניות.
- ❖ למאמר המלא: <https://bit.ly/2v7cpYQ>

תעשיית הרכב בקנדה חווה ירידה בהשקעות

- ❖ על פי אנליסט בכיר בתעשיית הרכב, עתיד התעשייה בקנדה לא יתבסס על ייצור רכבים אלא על פיתוחים טכנולוגיים בתחום.
- ❖ מרכז מחקר אמריקאי בתחום הרכב (Center of Automotive Research) ערך מחקר על התפלגות ההשקעות בתעשיית הרכב בצפון אמריקה בשנים 2009-2018. המחקר מצא כי סכום כלל ההשקעות בתקופה זו הגיע ל-124\$ מיליארד, שמתוכם 73% התרחשו בארה"ב, 20% במקסיקו, ו-7% בלבד בקנדה.
- ❖ בעבר הייתה קנדה מקבלת 15-18% מההשקעות, והייתה בעלת אחוזי ייצור דומים מאוד לאלה של ארה"ב. ב-2018, היא הייתה בעלת 12.3% ייצור, ואילו היום קנדה זוכה ל-10% מההשקעות ועתידה לייצר את אותם אחוזים לערך מבחינת תפוקה. הייצור הקנדי הגיע לשיאו ב-1999 עם 17.3% ייצור מכלל ארצות צפון אמריקה.
- ❖ מצב ההשקעות ההולכות ומתמעטות הן תוצאה חלקית של הכרזת GM על סגירת מפעלם באושווה (Oshawa) שבקנדה בנובמבר האחרון. גם FCA קנדה צמצמה לאחרונה את המשמרות של עובדיה בווינדזור (Windsor), עקב האטה במכירת רכבי מיניוואן מסוג פסיפיקה, למרות שלפני שנתיים השקיעה החברה 2.6 דולר מיליארד בעיצוב ואבזור המפעל.
- ❖ על פי מחקר, לקנדה אין את הכלים למנף את ההשקעה תחת הסכמי הסחר הנוכחיים כפי שעשתה בעבר. בנוסף, לא ניתן לצפות מהעובדים לקצץ משכרם על מנת להתחרות בשיעורי העבודה המקסימליים. מחירי חשמל ודלק יקרים, תשתיות, מסים ורגולציות מהווים גם הם גורמים בהחלטות השקעה, ואלו אינם ניתנים לשינוי בן לילה.
- ❖ עם זאת, נראה כי עתיד תעשיית הרכב בקנדה נמצא דווקא בהייטק ולא בייצור. במסגרת כך, מסדרון ההייטק בדרום-מערב אונטריו (Ontario) ואיזור וינדזור (Windsor) יהיו בעלי חשיבות גדלה והולכת. דוגמה לחברת תכנה אשר יצרה עניין בקרב תעשיית הרכבים והסבה חלק ניכר מפעילותה לכיוון זה, הינה Blackberry המתבססת כיום באופן מובהק על מחלקת הטכנולוגיה/הגנת הרכבים שלה - QNX. סגן נשיא ניהול מוצר ואסטרטגיה בבלקברי QNX, סבור כי קנדה נכנסת לתקופת מעבר בתחום הרכב, מייצור לתעשייה מבוססת תכנה, וכי שם נמצאות היום ההזדמנויות האמיתיות. הוא הוסיף כי גם יצרניות רכב גדולות כמו פורד, GM ו-FCA, מחזיקות או מקימות היום מרכזי מחקר ופיתוח גדולים ברחבי קנדה.

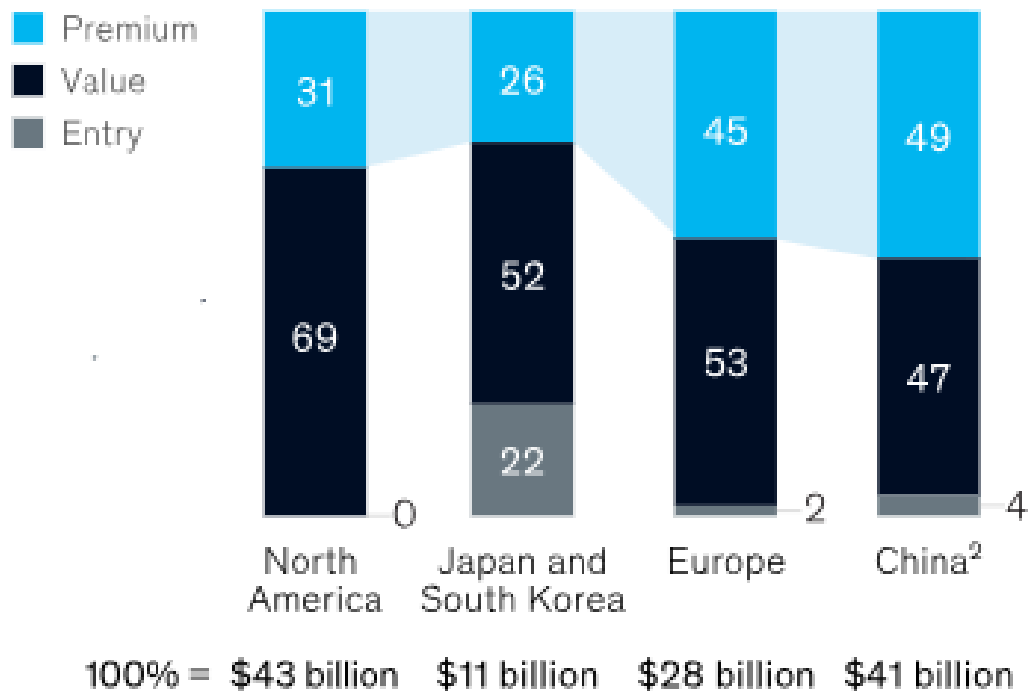
❖ למאמר המלא: <https://bit.ly/2VFWI6J>

עתיד רכבי היוקרה באירופה

- ❖ חלק גדול ממותגי רכבי היוקרה הבולטים בעולם הם אירופאיים, ורכיב היוקרה משחק תפקיד מרכזי יותר בכלכלה של חברות OEM (יצרניות ציוד מקורי) אירופאיות מאשר בקרב יצרני רכב באזורים אחרים. רווחים מרכבי היוקרה מהווים כמעט מחצית מכלל רווחיהן מתחום הרכב של מדינות אירופה וסין (שבה שולטים מותגים אירופאיים בתחום רכבי היוקרה), לעומת 30% בארה"ב, ו-25% ביפן ובדרום קוריאה.
- ❖ על פי מחקר שביצעה חברת מקינזי, נמצא כי למותגים השפעה רבה על הצרכנים. 45% מהמשתתפים בסקר השיבו כי מותגי מכוניות הם "מאוד חשובים" או "חשובים" בשיקולי רכישת רכב, לעומת 18% שהשיבו כי מותג הרכב הוא "לא חשוב" או "לא חשוב בכלל".
- ❖ עם זאת, מה שבעבר היה משמעותי לצרכני רכבי יוקרה עתיד להשתנות עם התקדמות הרכבים החשמליים, שבאמצעותם הופכים ביצועי רכב מרשימים, שבעבר היו נחלתם של רכבי היוקרה, לנפוצים יותר. טכנולוגיית הרכבים החשמליים מאפשרת יכולות כמו האצה מ-0 ל-100 ק"מ ברבע שנייה, מה שבעבר היה אפשרי רק ברמה הגבוהה ביותר של רכבי היוקרה.
- ❖ תשומת הלב הצרכנית עוברת לדגש על תכונות אחרות, כגון ביצועי סוללה, קישוריות ועיצוב. הקישוריות מגיחה באופן בולט עד כדי כך שניכר כי צרכנים מוכנים להחליף את מותג היוקרה שלהם על מנת להשיג את חווית הקישוריות שבה הם מעוניינים. על פי סקר שביצעה החברה, תכונת הקישוריות החשובה ביותר כוללת תקשורת של הרכב עם הכביש והדרך, עם שירותי התנועה ועם רכבים אחרים, בעיקר למטרות ניווט, כמו גם אינטגרציה מלאה עם העוזרים האישיים בטלפונים החכמים.
- ❖ עיצוב תמיד היה מרכיב חשוב בתהליך ייצור רכבי יוקרה, אך על פי המחקר, עיצוב פנים הרכב יהפוך למשמעותי יותר ויכלול התאמת המרחב לצרכים האישיים, מרכיבים לשיפור הסביבה כמו מטהר אוויר, ומאפייני נוחות כגון עיסוי בתוך המושבים.
- ❖ לסיכום, הדיגיטציה החדשה בתחום הרכבים מחייבת גישה חדשה של פרסונליזציה, שילוב בין חומרה לתכנה, ופיתוח של עיצוב ייחודי מעבר לגבולות מראה ותחושת הרכב.

Premium profits represent nearly half of OEM total profits in Europe and China.

Estimated share of 2017 OEM profits¹ by vehicle segment, %



¹Based on top 21 OEMs.

²Includes China joint ventures, local players, and imports.

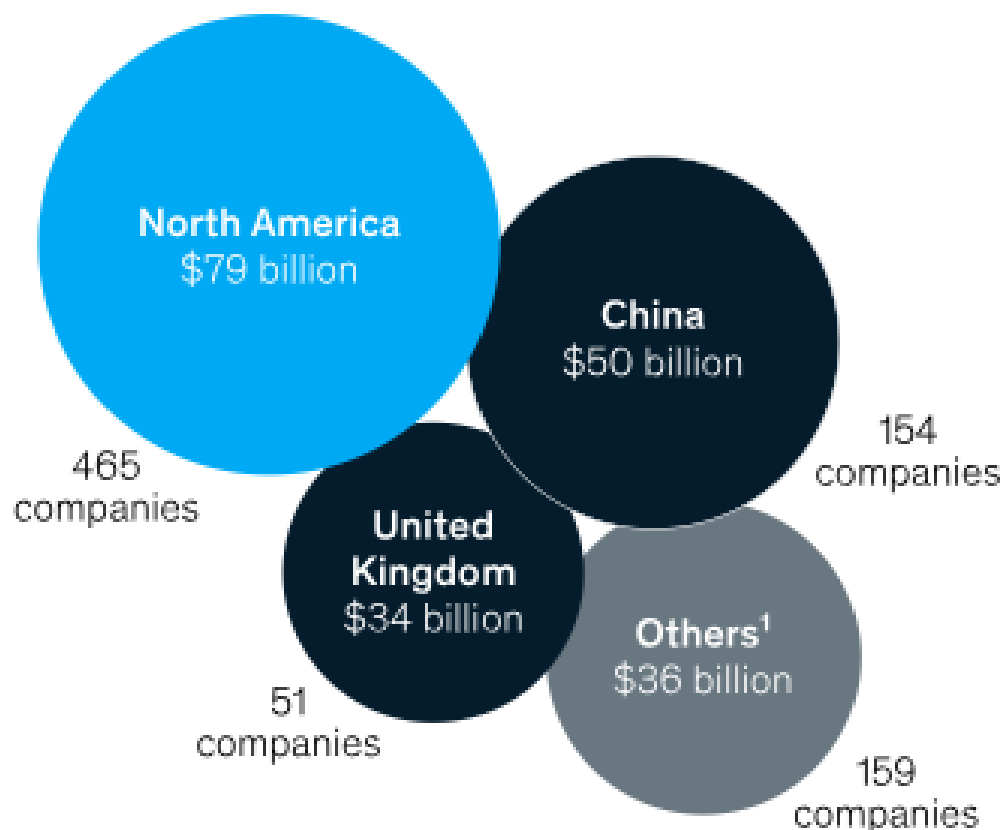
<https://mck.co/2JnEmFT>: למאמר המלא:

ניידות, חדשנות, תחרות והיווצרות האקו-סיסטם בארה"ב

- ❖ בימיה הראשונים של תעשיית הרכב בארה"ב, בתחילת המאה ה-20, הופיעו בשוק מספר עצום של יוזמות חדשות, אשר כללו מאות יצרני רכב, ואלפי יצרני חלקים ורכיבים אשר כולם ציפו לאחוז במה שכינה אלפרד סלואן, מנכ"ל GM דאז, "הזדמנות אדירה".
- ❖ הופעתה של התפנית השנייה בתחום ייצור הרכב, גרמה בשנית ליצירת מספר רב של מיזמים וחדשנויות, בעיקר בארה"ב. מאז 2010, יותר מ-1,000 חברות הפועלות בעולם לפיתוח רכבים אוטונומיים, מחוברים, חשמליים ומשותפים (ACES), קיבלו יותר מ-\$210 מיליארד בהשקעות חיצוניות. כ-40% מכלל החברות וכספי ההשקעות הללו התבצעו בארה"ב, והן נמצאות כיום במגמת גדילה. ממוצע ההשקעות בטכנולוגיות ACES גדל פי שבע בשנים 2014-2018 לעומת 2010-2013.
- ❖ בזמן התפנית הגדולה הראשונה בתחום הרכב בארה"ב התרחשו מיזוגים רבים בין חברות רכב אשר הובילו לשגשוג מהיר. האיחוד בין שלוש החברות המובילות בארה"ב (GM, פורד ופיאט קרייזלר) הוא הדוגמה המוכרת, אך מיזוגים נוספים נעשו גם בקנה מידה קטן יותר.
- ❖ חברות OEM (יצרניות ציוד מקורי) משקיעות היום בתחום פיתוחי הרכב, אך כ-90% מכלל ההשקעות שאותרו על ידי אנליסטים במקינזי, מקורם דווקא בגופים שאינם קשורים באופן עקרוני לתעשיית הרכב. את הזירה סובבות שחקניות השייכות למגזר רחב נוסף - חברות העוסקות בטכנולוגיה, כגון אלפאבית, מיקרוסופט, אמזון, אינטל וסמסונג. אלו משקיעות במאמצי פיתוח הרכבים האוטונומיים, קישוריות ועוד.
- ❖ אין ספק כי השילוב בין שלל חברות סטרט-אפ, ענקיות טכנולוגיות, וחברות OEM המעוניינות לפרוץ קדימה וליצור שיתופי פעולה, לצד היפרדות ויצירת תחרות, יהפכו את ארה"ב לחממה של חדשנות בשנים הקרובות בתחום הרכב.

Global investment in future mobility start-ups has been booming, with the United States in the lead.

Total disclosed investment in mobility start-ups since 2010, top 10 countries



¹In descending order by investment: Israel (\$18.5 billion), Singapore (\$6.0 billion), Japan (\$2.8 billion), India (\$2.5 billion), Canada (\$2.2 billion), Hong Kong (\$2.2 billion), and France (\$1.8 billion).

Source: Capital IQ; Pitchbook; McKinsey's Start-up and Investment Landscape Analysis (SILA)

<https://mck.co/2JnEmFT>: למאמר המלא: