



התפתחויות מרכזיות בעולם הרכב

מרץ 2019



אירופה: אישור רגולציות פליטה ובטיחות עתידיות

בשלהי מרץ אישר הפרלמנט האירופאי רגולציות פליטות רכב חדשה לשנים הבאות, שהיא המחמירה ביותר שהוכרזה עד כה בעולם. על פי החלטת הפרלמנט עד סוף העשור הבא (2030) יחויבו יצרני הרכב, שמשווקים רכב חדש באירופה, להפחית את פליטת ה-CO2 הממוצעת של צי הדגמים שלהם ב-37.5% לדגמים פרטיים וב-31% לדגמים מסחריים.

כשלב ביניים יופחתו הפליטות עד 2025 ב-15% לכל קטגוריות הרכב. ערכי הפליטה הושגו בתום מאבק לובי ממושך בפרלמנט שבו לקחו חלק תעשיית הרכב ומדינות, בהן קיים ייצור רכב, והם מחמירים הרבה יותר ממה שקיוותה התעשייה.

המשמעות היא השקעה כבדה מאד של תעשיית הרכב במנועים וברכיבים ירוקים ודחיפה משמעותית לפיתוח כלי רכב "מחושמלים" ובעלי הנעה אלטרנטיבית אחרת. יצוין כי למרות, שמדובר באופק תכנון ארוך יחסית, בפועל יצטרפו יצרניות הרכב להקצות כבר כעת משאבים לפיתוח כלי הרכב הירוקים של הדור הבא.

כיום, ממוצע הפליטה הנדרש מצי דגמי הרכב הפרטיים של היצרנים באירופה הוא כ-118.5 גרם לקילומטר וב-2021 הוא אמור להגיע לכ-95 גרם לקילומטר בלבד - הרמה הנמוכה ביותר אי פעם. תעשיית הרכב טוענת, שאפילו הערכים הללו הם מוגזמים, לא ריאליסטים ויאלצו את יצרני הרכב לקצץ בכוח אדם ולפגוע בתעסוקה. נציג בולט של התעשייה אף אמר בפרלמנט כי דרישות דומות, או אפילו קרובות, לא קיימות כיום בשום מקום בעולם".

לדברי נציגי התעשייה, "כדי לעמוד בדרישה הזו, כ-40% מכלי הרכב שיימכרו באירופה יצטרפו להיות חשמליים". נציגי הפרלמנט הגרמני התבטאו בנושא בצורה חריפה במיוחד ואמרו כי "מדובר בתקנות, שפוגעות בתעסוקה בקרב היצרנים והספקים".

בחזית הבטיחות קיבל החודש הפרלמנט סט חדש של החלטות, שמטרתן להפוך את כלי הרכב לבטוחים יותר ולהפחית את תאונות דרכים באמצעות חיוב היצרנים, שמוכרים כלי רכב באירופה, להתקין בהם מערך של מערכות אלקטרוניות מתקדמות לסיוע לנהג. זהו המשך להצעת החלטה שהוגשה לפרלמנט האירופאי בשנה שעברה ולפיה כל כלי רכב חדש לחלוטין, שיושק באירופה החל מ-2022 יחויב להגיע עם לפחות תשע מערכות מתקדמות לבטיחות וסיוע לנהיגה.

ביניהן מערכות שכבר מוצעות כיום על ידי חלק מהיצרנים כמו סיוע בשמירה על נתיב הנסיעה, בלימה אוטונומית, התרעה מפני תנועה חוצה מאחור, התרעה על עקיפה, זיהוי אוטומטי של תמרורים ועוד. בנוסף יחויבו כנראה היצרנים להתקין גם מערכות שנויות במחלוקת מבחינה ציבורית כמו מקליט נתונים אוטומטי למקרה של תאונה ("קופסה שחורה"), זיהוי רמת האלכוהול של הנהג לפני התנתת הרכב ואפילו מערכת מבוססת GPS, שפועלת בשילוב עם זיהוי תמרורים ומונעת מהירות מופרזת.

סין: נמשכת הירידה במכירות, היצרנים נערכים להקטנת הסובסידיות על רכב חשמלי

שוק הרכב הסיני המשיך להתקרב בתחילת 2019 כהמשך למגמה, שהחלה במחצית השנייה של 2018. על פי נתוני איגוד יצרני הרכב של סין בחודש פברואר נמכרו כ-1.481 מיליון מכוניות, ירידה של כ-14% לעומת התקופה המקבילה אשתקד.

הירידה נובעת במידה רבה ממלחמת הסחר עם ארצות הברית, שמביאה להתייקרות של חומרי גלם מיובאים, פריטים אלקטרוניים ועוד, ויש לה השפעה רוחבית על כלל הכלכלה הסינית. כמעט כל יצרני הרכב בסין רשמו מתחילת השנה נסיגה דו-ספרתית במכירות כולל יצרנים זרים, שחלקם נפגעו משמעותית. חברות מובילות כמו "סאייק" ו"דונגפנג", למשל, שבעשור האחרון רשמו עלייה רצופה במכירות, ספגו מתחילת השנה ירידות בהיקף של כ-21% ו-18% בהתאמה.

הסקטור היחיד, שהמשיך לשמור על צמיחה במכירות, היה סקטור "רכבי אנרגיה חדשה" (NEV), כלומר חשמליות ופלאג-אין, שהביקוש להם נותר חזק מאד. בשנה שעברה נמכרו בסין מעל מיליון כלי רכב כאלה.

פרשנים בסין דיווחו החודש שההאטה המתמשכת בשוק הרכב הסיני, שמגיעה לאחר יותר מעשור של זינוק, יוצרת מוטיבציה מחודשת לייצא כלי רכב לשווקים רווחיים כמו אירופה. במקביל, מתקררת המוטיבציה להשקיע בארצות הברית, שבה החל ממשל טראמפ להגביל את צעדיהם של המשקיעים הסיניים.



חברת GEELY, למשל הודיעה במהלך מרץ כי היא מקפיאה את התוכניות המוקדמות שפורסמו בעבר לשוק בארצות הברית. את מותג הפרמיום שלה "לינק אנד קו", שמבוסס על פלטפורמות של וולבו, ואת התוכניות להקים מפעל חדש בדרום קרוליינה. עם זאת היא הודיעה כי היא ממשיכה בתוכניות שלה להתחיל את שיווק המותג באירופה החל מהמחצית הראשונה של 2020. גם GAC החליטה לדחות למועד בלתי ידוע את תחילת השיווק והייצור של כלי הרכב שלה בארצות הברית. למגמה זו קיימות כמובן דוגמאות נוספות.

הממשל הסיני החל לנקוט החודש צעדי המרצה, שמטרתם לחדש את הצמיחה בתעשייה הסינית ובסקטור הרכב בפרט. **ב-14 במרץ הודיעה הממשלה הסינית כי מקצצת את המע"מ** שמוטל על הסקטור התעשייתי מ-16% ל-13% וזאת החל מה-4 באפריל. כתוצאה מכך, מספר יצרני רכב, בדגש על יצרני פרמיום, החלו לפרסם מחירוניהם עם מחירים נמוכים יותר משמעותית - עד כדי אלפי דולרים.

עוד מהלך המרצת-שוק שהבשיל בחודש מרץ הוא אישור **החוק החדש לעידוד השקעות זרות בסין, שהתקבל בקונגרס העם של סין ב-15 לחודש**. החוק, שיכנס לתוקף רשמית ב-1 בינואר 2020, נועד ליצור סביבת השקעה הרבה יותר ידידותית למשקיעים זרים, במיוחד מתעשיית הרכב, ולמשוך למדינה השקעות זרות.

החוק יאפשר בין השאר ליצרני רכב זרים, שיש להם אופרציות ייצור משותפות בסין, להגדיל את חלק הבעלות שלהם עד כדי שליטה על חשבון נתח הבעלות של המקומיים. חלק מהיצרנים המערביים כבר החלו להיערך למהלך לפני מספר חודשים. ב.מ.ו., למשל, הודיעה כי תאריך את חוזה השת"פ של עם היצרנים הסינית בריליאנס וכי בכוונתה להגדיל את חלקה במיזם מ-50% לכ-75%. גם פולקסווגן הודיעה החודש כי בכוונתה להגדיל את אחוזי השליטה במיזמי הרכב השונים שלה בסין החל מתחילת השנה הבאה.

בינתיים ממשיכים לחצים פנימיים על הממשלה הסינית להאריך את תוקף מתן הסובסידיות לרכב חשמלי מעבר למועד הפקיעה המתוכנן שלהן בתחילת 2020. הסובסידיות הממשלתיות לרכב חשמלי ונטען, בהיקף של עד כ-7500 דולר לרכב, נחשבו לאחד הגורמים, שסייעו להפוך את שוק הרכב הסיני "למחושמל" ביותר בעולם בעשור האחרון.

אולם עלותם לממשלת סין נאמדת בעשרות מיליארדי דולרים עקב הביקוש הגואה לכלי רכב חשמליים על סוגיהם. ביטול הסובסידיות יכתוב רציולניזציה בשוק הרכב החשמלי בסין, שכולל כיום עשרות מותגים, ובשוק הסוללות, שבו פועלים כ-90 יצרנים. על פי הערכות רק 30%-40% מהיצרנים הקיימים בתחום ישרדו את ביטול הסובסידיות והשאר יאלצו להתמזג.

כלי תקשורת בסין העריכו החודש כי **הקטנת הסובסידיות תעניק דחיפה משמעותית לניסיונות הייצוא למערב של יצרני רכב חשמלי סיניים**. מכיוון שמחסומי הסחר בשוק האמריקני גבוהים כיום מתמיד, אירופה נמצאת על הכוונת ובשנה הבאה ינחתו בה לפחות שלושה מותגים סיניים "מחושמלים" שיציגו תקינה אירופאית מלאה.

יפן וקוריאה: טויוטה וסוזוקי מהדקות קשרים, יונדאי וסמסונג נערכות לעידן האוטונומי

ההתפתחות הבולטת ביותר בזירת תעשיית הרכב היפנית במרץ הייתה הודעה על הרחבת שיתוף הפעולה האסטרטגי בין **טויוטה לבין סוזוקי** – אחת מיצרניות הרכב העצמאיות הקטנות האחרונות ביפן. במסגרת השת"פ תספק טויוטה לסוזוקי באירופה את הטויוטה קורולה סטיישן החדשה, שמיוצרת בבריטניה. בנוסף תספק טויוטה לסוזוקי גרסה ממותגת של הרב-4 החדש.

שני הדגמים יעברו שינויי עיצוב ומיתוג כדי להתאים אותם לעיצוב המשפחתי של סוזוקי ויסופקו עם הנעה היברידית. העיתונות האירופאית מעריכה כי המהלך נועד בעיקר להוריד את ממוצע פליטות ה-CO2 של ליין דגמי סוזוקי ולאפשר לה לעמוד בתקנות הפליטה האירופאיות המחמירות, שייכנסו לתוקף ב-2020. במקביל שתי החברות יפתחו במשותף מיניוואן קומפקטי עבור השוק ההודי וטויוטה תייצר במפעליה בהודו רכב כביש-שטח חדש שפיתחה סוזוקי.

בקוריאה ממשיך קונצרן יונדאי להרחיב בחודש החולף את נוכחותו בזירת "הרכב העתידי" ולסגור פערים עם המתחרים במערב. במהלך החודש הודיעה יונדאי מוטורס כי תשקיע כ-300 מיליון דולר בשירות זימון הנסיעות ההודי OLA, המקביל ההודי של GETT. בהודעה נמסר כי שתי החברות ישתפו פעולה בפיתוח רכב חשמלי ופתרונות תחבורה שיתופיים שמוותאמים לשוק ההודי. ההשקעה באה בהמשך להשקעה נוספת של יונדאי, בהיקף של כ-275 מיליון דולר, בחברת זימון הנסיעות הסינגפורית "GRAB".



ב-17 לחודש הודיע קונצרן יונדאי על כניסה לשת"פ עם חברת הנסיעות השיתופיות הרוסית "YANDEX", שמתחרה ב-"UBER". במסגרתו שתי החברות יפתחו במשותף אבות טיפוס של רכב ללא נהג. על פי ההודעה, את הפלטפורמה האוטונומית המשותפת שתפותח במסגרת השותפות ישווקו שתי החברות גם ליצרני רכב מתחרים ולחברות סטארט-אפ. יצוין כי "YANDEX" מבצעת כיום ניסויים לרכב אוטונומי פרי פיתוחה רק בשלושה מקומות בעולם: רוסיה, ארצות הברית (ניסויים התחלתיים) וישראל, שבה קיבלה לאחרונה רישיון רשמי לניסוי.

קונצרן סמסונג אלקטרוניקה ממשיך לפזר רמזים כי בכוונתו לבצע מהלך אסטרטגי בתחום הרכב האוטונומי. סמסונג מספקת כיום לקונצרן יונדאי רכיבים לרכב אוטונומי ובשנתיים האחרונות מבצעת השקעות אגרסיביות בחברות טכנולוגיה שפועלות בתחום, (כולל בישראל). העיתונות בקוריאה מעריכה כי היא עשויה להפוך את חברת-הבת "הרמן" אותה רכשה לפני כשנתיים לזרוע הביצועית לפיתוח הרכב האוטונומי. החודש שחררה סמסונג ליוטיוב סרטון פרסום שהוקדש לנהיגה אוטונומית. סמסונג אלקטרוניקה "יושבת" כיום על קופת מזומנים נזילה של מעל 90 מיליארד דולר ובענף מחכים למהלך התרחבות אסטרטגי שלה.

בישראל:

רגולציה:

בחזית הרגולציה הודיע משרד התחבורה במהלך חודש מרץ על כוונתו להחיל, כבר בטווח הזמן הקצר, נוהל "תקינה לכמויות רכב קטנות" בדגש על רכב חשמלי חדש. הנוהל אמור ליישר קו עם הקלות תקינה דומות שקיימות באיחוד באירופאי ובמיוחד במספר מדינות גדולות כמו גרמניה, צרפת ואיטליה.

התקנות הללו נועדו לסייע במקור לייבוא כלי רכב שפיתוחם על סף סיום ושעדיין לא עמדו סופית בתהליך תקינה אירופאי מקיף (WVTA) מלא. על פי האמור בהודעת משרד התחבורה, הנוהל המדובר יחול בישראל על כמויות של עד 400 כלי רכב בשנה לכל מותג, היקף כפול מאשר הצהרת הכוונות המוקדמת של משרד התחבורה בנושא. עדיין לא ברור אילו הקלות בדיוק מתכוונן משרד התחבורה להעניק לכלי רכב כאלה.

מיסוי:

בחזית המיסוי נמשכת כיום במשרד האוצר עבודתו של צוות שמטרתו לגבש רפורמה במיסוי הרכב בשנים הקרובות ובכללה מיסוי אגרת גודש וצמצום משמעותי של ההטבות לרכב חשמלי והיברידי.

בראיון שהעניק ערן יעקב מנהל רשות המיסים ל"כלכליסט" החודש, דיבר יעקב על מדיניות הולכת ומתגבשת כיום ברשות ביחס לרכב חשמלי ואגרת גודש. "רמת המינוע בישראל אמנם נמוכה בהשוואה למדדים מקובלים באירופה, אך אורך הכביש נותר מהקצרים בעולם. אנחנו מדינה קטנה וצפופה, ובעיית הגודש הפכה בה למוחשית במיוחד... אנחנו מבינים היטב שמדיניות המס העתידית תצטרך להתייחס לדומיננטיות הרכב החשמלי. כיום לא מוטל על טעינת חשמל בלו ונצטרך לבחון את נושא הרכב החשמלי בשיתוף משרדי הממשלה, כולל התייחסות לאגרות גודש... ישראל בוודאות לא מתמחרת גודש באופן ראוי, אף שבעולם יש מספר דרכים לעשות זאת. פתרון עתידי עשוי להתבסס על מס, שמתחשב בגודש, מידת זיהום, שעת הנסיעה, האזור ומספר האנשים ברכב. זה הכיוון וזה כמובן תלוי טכנולוגיה".

יעקב התייחס גם לתסריט של חדירת כלי רכב אוטונומיים בהיקף משמעותי. "בעתיד היותר רחוק ממתין לנו גם הרכב האוטונומי, ושם נידרש לשינוי תפיסתי. הכביש עצמו לא נתפס כיום כמשאב, אך הוא יהיה כזה בעידן הרכב האוטונומי.

אוטו-טק:

בחודש מרץ נרשמה פעילות ערה מאד בזירת האוטו-טק המקומית. המהלך הבולט ביותר היה הכרזה על סבב הגיוס הגדול ביותר בענף בשנתיים האחרונות – 132 מיליון דולר, שגייסה אינוויז, מפתחת רדאר הלייזר (LIDAR). על פי הערכות הגיוס בוצע על פי שווי שמתקרב לשני מיליארד שקל והחברה אף ציינה כי בשל ביקושים גבוהים מאד היא שומרת אופציה להרחבת



סבב הגיוס. המשקיעים הדומיננטיים בסבב הנוכחי היו קרנות השקה סיניות גדולות, בשיתוף עם המשקיעים הקיימים של החברה.

בתחילת החודש הודיע גם חברת הסטארט-אפ "BRODMANN 17", שמפתחת אלגוריתמים מתקדמים של בינה מלאכותית להאצת מעבדים של רכב אוטונומי, על גיוס בהיקף של 11 מיליון דולר. במקביל נחשף בעיתונות כי גם קרן "מניב מובילטי", אחת הקרנות הגדולות שמתמחות בתחום האוטו-טק, ערכה בישראל כנס משקיעים בין לאומי לקראת סגירת הקרן החדשה שלה שתהיה בהיקף של 100-150 מיליון דולר. על פי הפרסומים עשויים לקחת בה חלק קרנות הון-סיכון של כמה יצרניות רכב גדולות.

ביסוס מעמדה של ישראל בתחומי מחקר ופיתוח בתחום הרכב העולמי:

בצל האתגרים ההולכים ומתגברים בישראל, שהשתקפו בדו"ח מבקר המדינה מחודש מרץ, הולך וגובר העניין הבין לאומי בישראל כזירה לבחינת רכב אוטונומי ומערכות לרכב אוטונומי.

הסיבה העיקרית היא רצון של יצרני רכב, ספקי טיר 1 וחברות שיתוף רכב גלובאליות להיות קרובים למשאבי המחקר והפיתוח המתקדמים של חברות האוטו-טק בישראל, ולבחון את תפקוד הרכיבים שלהם באבות טיפוס אוטונומיים אותם הם מפתחים.

מדובר במערכות דוגמת סייבר סקויריטי לרכב, חיישני רדאר ולייזר, מערכות ניהול מרחוק ועוד, תחומים בהם נחשבת ישראל מובילה עולמית. הסיבה השנייה היא פתיחות של הרגולטור בישראל כלפי ניסויים כאלה ואף נכונות ממשלתית לקחת חלק פעיל בגיבוש רגולציה מקומית ובין לאומית, שתאפשר נסיעה של כלי רכב אוטונומיים בדרגה 4 ואפילו בדרגה 5 על כבישים ציבוריים, לצד כלי רכב סדרתיים.

יצוין שכיום רוב הניסויים בכלי רכב כאלה מתבצעים על קטעי כביש מיוחדים ופנויים שהוקצו לכך על ידי משרד התחבורה אולם, ניתנים גם רישיונות פרטניים לנסיעות אוטונומיות על כבישים ציבוריים, בהתניה של נוכחות נהג ברכב.

רשימת החברות שכבר מבצעות ניסויים ב"פלטפורמות ניסוי אוטונומיות" בישראל, או שמתכוננות לעשות זאת בחודשים הקרובים, הולכת ומתארכת.

הרשימה כוללת גם את מרכז המחקר והפיתוח של יצרני רכב מוכרים וידועים.

זו, כנראה, רק ההתחלה והכנה לקראת כניסה של שחקנים גלובליים כבדים עוד יותר.