



# התפתחויות מרכזיות בעולם הרכב

מאי 2019



## סין

### שוק הרכב הסיני ממשיך להתכווץ בקצב מואץ :

מהנתונים החודשיים האחרונים של איגוד יצרני הרכב הסיניים עולה כי גם בחודש אפריל נמשך השפל במכירות בשוק הרכב המקומי. המכירות צנחו באפריל בשיעור של 14.6% לעומת אפריל אשתקד וזהו החודש העשירי ברציפות של ירידות, ואחד משיעורי הצניחה החודשיים החריפים ביותר.

בחודש מרץ השנה ירדו המכירות ב-5.2% בהשוואה חודשית ואילו בפברואר הם ירדו ב-14%. ב-2018 כזכור, נרשמה הירידה השנתית הראשונה בשוק הרכב הסיני מאז שנות ה-90.

נתון שמדאיג אפילו עוד יותר את הסינים הוא העלייה החדה במדד מלאי כלי הרכב הבלתי מכורים, שמפרסם איגוד הדילרים לרכב של סין. המדד הזה שמשקף את יחס המלאי למכירות עלה באפריל ל-61%, עליה של 6.47% לעומת אפריל אשתקד. זהו החודש ה-16 ברציפות שהמדד הזה חורג מהסף הממשלתי המומלץ.

מלבד מלחמת הסחר עם ארצות הברית, שמשפיעה לרעה על מחירי חומרי הגלם והביקוש לרכב חדש בכל סין, מיוחס השפל גם לתקנות הסביבתיות המחמירות "צ'יינה 6", או CN6, שעשויות להיכנס לתוקף בחלק ממחוזות סין כבר ביולי השנה ועלולות להשפיע לרעה על המכירה של כלי רכב קיימים עם רמות זיהום גבוהות. בעיקרון התקינה החדשה והמחמירה, אמורה להיכנס בשני שלבים – ביולי 2020 וביולי 2023 אולם מספר מחוזות הקדימו את כניסתה לתוקף כבר ל-2019.

במקביל להתכווצות השוק "המסורתי" ממשיך שוק כלי הרכב "האלטרנטיביים" (NEV) של סין (בעיקר חשמליות והיברידיים נטענות), לשעוט קדימה. באפריל עמד היקף הייצור של כלי רכב כאלה על 102 אלף יחידות, עליה של 25% לעומת החודש המקביל אשתקד.

מתוך הכמות הזו מכירות כלי הרכב החשמליים "נטו" עמדו על כ-71 אלף יחידות – שיא חדש. גם גיוסי ההון של חברות סטארט-אפ שמפתחות כלי רכב חשמליים ונטענים הגיעו באפריל לשיאי חדש. בין השאר הודיעה חברת NIO כי זכתה למימון בהיקף של למעלה מחצי מיליארד דולר לטווח ארוך מקרן הון סיכון מבייג'ין.

Chery הסינית שריינה מימון בנקאי בהיקף דומה עבור פעילות הרכב החשמלי המתפתחת שלה ועוד מספר חברות השלימו גיוסים משמעותיים.



### **מחוזות סין נערכים בהדרגה לקראת הורדת רכבי בעירה פנימית מהכביש :**

הממשלה הסינית עדיין מהססת לפרסם לוח זמנים גורף לאיסור על מכירת כלי רכב חדשים עם בעירה פנימית (ICE) במדינה, אולם בינתיים המחוזות האזוריים והערים הגדולות מתחילות לנקוט בצעדים עצמאיים משלהם.

החלוץ בינתיים הוא מחוז האיין (HAINAN), שפרסם תכנית לאיסור מכירת רכבי בעירה פנימית במחוז החל מסוף 2019 ובמקביל הודיעה על כוונתו להאיץ את הפרישה של עמדות טעינה ציבוריות לכלי רכב חשמליים במדינה.

מחקר מקיף שפורסם החודש בסין מעריך כי כבר בשנה הבאה יאסרו עוד מגה-ערים גדולות בסין, דוגמת בייג'ין, על מכירה של אוטובוסים, רכבי לוגיסטיקה, מוניות וכלי רכב שיתופיים, שאינם חשמליים. עם זאת המחקר מעריך כי איסור ממשלתי גורף על מכירה ו/או שימוש בכלי רכב עם בעירה פנימית לא ייכנס .

סין היא השוק הגדול בעולם לרכבי בעירה פנימית – בנזין ודיזל – ויותר מ-200 מיליון כלי רכב כאלה נעים על כבישיה. היא מייבאת כיום כ-70% מכלל 625 מיליון טון נפט גולמי, שהיא צורכת בשנה, ומעל 40% מכך מופנה לתדלוק כלי רכב. צריכת הדלק הגבוהה מגדילה את התלות שלה בגורמי חוץ, דוגמת איראן, לצד עליה חריפה בזיהום האוויר, ונחשבת בעיני הממשל הסיני לאיום אסטרטגי על המדינה.

## **אירופה:**

**מחקר אירופאי חדש: יצרני הרכב לא יוכלו לעמוד ב"גזירות" הפליטה החדשות של האיחוד האירופאי.**

התוכנית לצמצום חד ביעדי הפליטה לרכב פרטי, שעליה הכריז באפריל האיחוד האירופאי, הוא האתגר הקשה ביותר עמו תצטרך תעשיית הרכב להתמודד בשנים הקרובות. כך מעריך מחקר חדש שפורסם באפריל על ידי מחלקת המחקר של Alliance הגרמנית, קבוצת הביטוח הגדולה בעולם.

המחקר טוען כי יעד הפחתת הפליטה הראשוני שנקבע על האיחוד, הפחתה של 20% CO2 בתוך שנתיים בלבד, הוא הדרמטי ביותר עמו נאלצה תעשיית הרכב להתמודד בעשור האחרון - והוא רק ההתחלה. היעדים שנקבעו ל-2025 ו-2030 יהיו אפילו עוד יותר מאתגרים.

החוקרים כותבים כי "היעדים הללו יאלצו את תעשיית הרכב להיכנס למרוץ נגד הזמן, ואין ודאות שהמרוץ יסתיים בהצלחה".



המחקר טוען כי אין כיום אף יצרן רכב, שעומד בדרישות ולפיכך יש להניח כי רוב היצרנים ייאלצו לשלם את הקנסות הכבדים על חריגה מהיעד, שעשויים להגיע במצטבר לכ-30 מיליארד יורו – כמחצית מהרווח של תעשיית הרכב האירופאית כולה.

במקביל עלויות הייצור של היצרנים עשויות לזנק ב-15% עד 2020 ואם היצרנים יגלגלו את מלוא ההתייקרות למחירי הרכב לצרכן, התוצאה תהיה ירידה של עד 9% במכירות הרכב החדש עד סוף 2020 ועוד 18% עד 2025. בצרפת ובגרמניה, למשל, התוצאה תהיה פגיעה של כעשירית האחוז בתל"ג הכולל ואיום על כ-160 אלף משרות. עם זאת המחקר מעריך כי השינוי עשוי ליצור הזדמנות משמעותית עבור יצרני הרכב החשמלי, באירופה ומחוצה לה, ולהאיץ משמעותית את הפיתוח של כלי רכב חשמליים ו"מחושמלים".

#### היצרנים האירופאים מתחילים לייצא מכוניות דרך היבשה

רוב האיחוד האירופאי עדיין בוחן בסקפטיות רבה את פרויקט "דרך המשי" של ממשלת סין, שבמסגרתו הוקם קו רכבת יבשתי מדרום מזרח סין דרך אסיה לטורקיה ומשם לאירופה. באיחוד האירופאי חוששים, שהסינים ינצלו את הקו היבשתי כדי להגדיל את השפעתם המסחרית באירופה ולהציף אותה בסחורות – ובראש ובראשונה בכלי רכב מתוצרת סין.

על רקע זה הודיעה פורשה החודש, כי החל מאפריל היא מתחילה להשתמש בקו הרכבת היבשתי החדש של דרך המשי כדי לייצא כלי רכב חדשים לסין וזאת כאלטרנטיבה להובלה ימית. לטענת פורשה הנתיב יקצר את זמן ההובלה ל-20 יום בלבד לעומת כ-50 יום בממוצע בהובלה ימית לאורך נתיב של כעשרת אלפיים מייל-ימי.

קו הרכבת יוצא משטוטגרט דרך פולין, בלרוס, רוסיה וקזחסטן ומגיע לאזור הסחר בעיר צ'ונקינג, שנחשב למסוף הרכבת הבין לאומי של סין. החברה לא נקבה בעלויות אולם ככל הנראה גם עלויות התובלה היבשתיות נמוכות משמעותית מהימיות. בשלב הראשון הודיעה פורשה כי היא תייצא דרך היבשה כ-11% מכלל כלי הרכב שהיא מייצאת לסין.

פורשה היא היצרנית הסדירה הראשונה שעושה שימוש בנתיב החדש לצד יצואנים של כלי רכב משומש מאירופה, שמנצלים את התקינה החופשית בסין ואת הביקוש לרכבי יוקרה זולים ומשומשים. עם זאת, יצרנים נוספים צפויים להצטרף לפורשה, למרות מערכת היחסים רבת השנים שלהם עם תעשיית הובלת המכוניות המסורתית.



## ארצות הברית:

### הטלת מכס על מקסיקו מאיימת על היצרנים האמריקנים

יצרני הרכב האירופאים, הקוריאניים והיפנים זכו במהלך אפריל לארכה זמנית מההשפעות המזיקות של מלחמת הסחר הגלובאלית לאחר שהנשיא טראמפ החליט ברגע האחרון לדחות בחצי שנה את ההחלטה על הטלת "מכסי מגן" על כלי רכב, שמיובאים לארצות הברית.

אבל ההשפעות של מלחמת הסחר מורגשות היטב ואף מחריפות כאשר הנפגעים התורנים הם דווקא יצרנים הרכב האמריקנים עצמם. זאת לאחר, שהנשיא טראמפ החליט בשלהי חודש מאי להטיל מכסים בשיעור גדל והולך על מוצרים, שמיובאים ממקסיקו.

המהלך נועד להפעיל לחץ על המקסיקנים לנסות ולבלום את הגל הגדל והולך של מהגרים בלתי חוקיים, שנמלטים מדרום אמריקה ומנסים למצוא מקלט בארצות הברית דרך הגבול עם מקסיקו. על פי החלטת טראמפ החל מתחילת יוני יוטל מכס בגובה 5% על כל התוצרת המקסיקנית שמגיעה לארצות הברית, כולל כלי רכב חדשים. השיעור הזה אמור לגדול ל-10% ביולי ולהמשיך ולצמוח מדי חודש עד שיגיע לתקרה של 25%.

הנפגעים המידיים והמשמעותיים ביותר הם שלושת יצרני הרכב האמריקנים הגדולים, שניצבים בפני זינוק משמעותי ובלתי מתוכנן בעלויות שלהם בשל ההסתמכות שלהם על מפעלים בעלי כוח עבודה זול במקסיקו. ג'נרל מוטורס מייבאת כיום ממקסיקו כ-29% מרכיבי הרכב בהם היא משתמשת בארצות הברית, קרייזלר מייבאת 24% ממקסיקו ופורד 17%. לרוב היצרנים יש גם תלות בייצור של כלי רכב שלמים במקסיקו, שחלקם נחשבים מובילי מכירות.

ג'נרל מוטורס, למשל, מכרה בשנה שעברה בארצות הברית כמעט רבע מיליון מכוניות מתוצרת מקסיקו כולל שברולט בלייזר החדש, את GMC סיירה, שברולט טראקס ועוד. וזאת בנוסף ללחץ גובר והולך של הממשל והאיגודים על היצרנים לחדש את הייצור בקווים שבהם הופסקה העבודה בשל חוסר רווחיות, בין השאר בשל מלחמת הסחר עם סין.



## ישראל:

### **מובילאיי הופכת לקבלנית שירותי תחבורה אוטונומיים, פורד פותחת מרכז מו"פ**

שתי התפתחויות מעניינות עמדו בראש רשימת החידושים של ענף ה"אוטו-טק" הישראלי בחודש מאי. הראשונה הייתה הכרזה רשמית של אינטל בארצות הברית כי מובילאיי, החברה-הבת הישראלית שנרכשה ב-15 מיליארד דולר, משנה את ייעודה - למעשה מתרחבת - והופכת לקבלנית הוליסטית של רכב אוטונומי עבור שירותי הסעות (MAAS) ללקוחות צד שלישי.

במסגרת הייעוד החדש החברה תספק ללקוחות פתרונות מושלמים של "טקסי רובוטי" ללא נהג על בסיס פלטפורמה של כלי רכב קיימים ומודרניים. הפתרונות יתבססו על מערכת חישה מקיפה ב-360 מעלות שבבסיסה מעבד-העל החדש של אינטל/מובילאיי.

חיישני המצלמה של מובילאיי שיפרשו מסביב לרכב ויעניקו כיסוי מלא ובנוסף תשלב החברה רכיבי גיבוי ממקורות חיצוניים דוגמת חיישני רדאר ולייזר (ליידאר). החבילה תכלול בהתאם לדרישה גם תמיכה מתקדמת בתקשורת בין כלי הרכב ובינם לבין תשתית הכבישים והתמרורים, תמיכה בנהיגה בתנאי מזג אוויר קשים ובחשכה, מערכת ניהול ציים, הגנת סייבר ועוד.

פתרון "המדף" של מובילאיי עתיד לשנות את המודל הקיים בתעשיית האוטו-טק ולפיו חברות ענק כגון יצרניות רכב וחברות IT דוגמת גוגל היו היחידות עד כה שביכולתן לעמוד במטלה.

יצוין כי למובילאיי כבר מעורבת כיום ב"פרויקט פיילוט" דומה עם פולקסווגן ועם צ'מפיון מוטורס בישראל, שמטרתו להקים בישראל בתוך כשלוש שנים שירות מסחרי של מוניות רובוטיות. עם זאת בינתיים לפחות מנסה הרגולטור בישראל למצוא פתרון שיאפשר לשלב שירות כזה בפקודות התעבורה הקיימות, שמחייבות שליטה מלאה של נהג אנושי בכל רכב סדרתי שנע על כבישי הארץ.

ההתפתחות השנייה היא ההודעה של קונצרן פורד על כוונתו לפתוח בישראל "מרכז חדשנות" שיתמקד בפיתוח רכב חכם ומקושר. מדובר למעשה בהרחבה של פעילות המו"פ הקיימת של פורד בישראל, שהתבססה על כה על הפעילות של חברת SAIPS הישראלית אותה רכשה פורד. המרכז אמור לשמש כחממה לחברות סטארט-אפ צעירות, להציע להן מימון ולשלב אותן במסלול מואץ בפרויקטים של פורד ברחבי העולם. לרגל ההכרזה ולרגל כנס האוטו-טק הישראלי "Ecomotion" שנפתח החודש, אמור להגיע לישראל לראשונה נשיא קבוצת פורד ביל פורד.



### מכרז רכבי הליסינג של צה"ל יוצא לדרך

אחד ממכרזי ההצטיידות הממשלתיים הגדולים ביותר בשוק הרכב הישראלי שוגר בשלהי חודש מאי. מדובר במכרז ליסינג של משרד הביטחון להחלפת כ-4000 עד 5000 כלי רכב מסוג מיצובישי "Attrage" לקציני צהל בדרגות סגן ורס"ן. ממסמכי המכרז עולה כי הוא יהיה לארבע שנים בלבד – במקום חמש שנים בעבר - ובשיטת "הכל כלול" כלומר כולל חוזה תחזוקה מלא, כולל רכיבי בלאי דוגמת צמיגים. על פי המכרז יאפשר משרד הביטחון להגיש הצעות לכלי רכב היברידיים במחיר של עד 105 אלף שקל ו/או לרכבי סופר מיני וג'יפונים קומפקטיים במחיר של עד 100 אלף שקל. המכרז אמור לתת משקל גדול יותר בשקלול הסופי לנתונים "ירוקים" כגון ציון ירוק ממוצע (פליטה) וצריכת דלק. המכרז נחשב אסטרטגי גם בקנה מידה בין לאומי וכבעבר צפויה בו מעורבות פעילה של יצרני רכב, שיגישו באמצעות היבואנים מחירים ייעודיים מיוחדים להתמודדות במכרז. יצוין כי בנפרד בוחן כיום צה"ל צעד הצטיידות בכלי רכב חשמליים סדרתיים, ככל הנראה לשימוש בתוך בסיסים גדולים ובסביבתם הקרובה. ההצטיידות מוגדרת בשלב הראשון בתור תכנית פיילוט אולם היא תכלול ככל הנראה גם חבילה של תשתית טעינה נלווית, שתותקן בתוך הבסיסים.



### סקירת ADKIT:

לסקירה הוספנו גם את סקירת חברת ADKIT עבור איגוד יבואני הרכב "התפתחויות וחידושים בשוק הגלובלי".

הסקירה עוסקת הפעם בנושאים הבאים:

- סטטוס מכירות הרכבים בסין בחודש אפריל
  - מכירות הרכבים החשמליים הגלובליות .
  - פעילות רגולטורית אמריקאית לפיתוח שוק ה-EV המקומי.
  - חברת Ford בעיצומם של תהליכי התייעלות אגרסיביים.
  - הדפסות תלת מימדיות חוסכות זמן וכסף ליצרניות הרכב.
- הסקירה תצורף בקובץ נפרד במייל זה.**