



התפתחויות מרכזיות בעולם הרכב

יוני 2019



סי

המשבר בשוק הרכב הסיני מאיץ את מאמצי ייצוא הרכב של היצרנים הסינים העצמאיים:
יצרני הרכב הסיניים העצמאיים נמצאים בעיצומו של מהלך אסטרטגי להרחבת ייצוא הרכב שלהם, ובכלל זה גם למדינות המערב. כך העריך החודש מנכ"ל "האיגוד הלאומי של נתונים ומידע על שוק הרכב הפרטי בסין" – גוף שנתמך על ידי תעשיית הרכב והממשלה. על פי מחקר שפרסם החודש המהלך החל בעקבות ההאטה שנרשמה ב-2017 בקצב צמיחה שוק הרכב הסיני. ההאטה הפכה ב-2018 לנסיגה וזו הוחרפה במחצית הראשונה של 2019.

במאי 2019 המשיך שוק הרכב הפרטי בסין להתכווץ והמכירות הקמעוניות של כלי רכב פרטיים צנחו ב-17.4% לעומת מאי אשתקד. מתוך כלל השוק, מכירות המותגים הסיניים העצמאיים, כלומר ללא מיזמים משותפים עם יצרנים מערביים, צנחו ב-26.5%. אנליסטים העריכו החודש כי "ההתאוששות בטווח הזמן הקצר תהיה מאד קשה והתחרותיות של מותגי הרכב הסיניים העצמאיים הולכת מול היצרנים הגלובאליים ומתכווצת"

בעקבות שינוי המגמה החלו יצרנים רבים לבחון מחדש את הקצאת משאבי הייצור והפיתוח ולהתמקד בייצוא (אם כי בינתיים מדובר בעיקר בייצוא לשווקים, שאינם דורשים תקינה מערבית). בו בשעה שמתגברת מגמת יצרנים שמקימים בסיסי מו"פ וייצור במדינות זרות במחשבה על ייצוא רכב גם למערב.

האנליסטים מציינים כמה התפתחויות שנרשמו לאחרונה בחזית הזו: מפעל חדש שחנכה "Great Wall" במהלך יוני בעיר טולה שברוסיה, שבו עתידה החברה לייצר את רכב ה-HAVAL F7 SUV "לא רק עבור השוק הרוסי (על פי הצהרת יצרן), אלא, "עבור השוק הגלובאלי", כולל מערב אירופה".

מפעל שחנכה ביוני SAIC במצריים בשיתוף עם גורם מקומי, שאמור לספק לא רק את הביקוש בשוק המצרי, כמקובל במיזמים כאלה, אלא בטווח הארוך לפעול גם כבסיס לייצוא (כנראה לא בתקינה אירופאית); הצהרת כוונות של GEELY הסינית על התחלת ייצוא נרחב של כלי רכב חשמליים (מלאים) מסין תחת שם המותג שלה – ולא תחת שמות המותגים "המערביים" שבבעלותה שלה – החל מ-2020.

על פי נתוני הארגון, ב-2018 יוצאו מסין כ-1.041 מיליון מכוניות פרטיות, עליה של 16.8% לעומת 2017. היצואניות המובילות היו SAIC, JAC, CHERY.



ממשלת סין מורידה את שאלטר הטבות המס בשוק הרכב החשמלי:

עוד גורם, שדוחף כיום את הסינים "החוצה" הוא זעזועי הרגולציה האחרונים בתחום הרכב "המחושמל" – (חשמליות נטו ורכבי פלאג-אין).

כפי שעדכנו בסקירות הקודמות, בשלהי חודש מרץ הודיעה הממשלה הסינית על קיצוץ של כ-50% בהטבות המס על רכב חשמלי ועל רכבי פלאג-אין. במקביל אסרה הממשלה המרכזית על הממשל האזורי במחוזות השונים לסבסד רכישות מקומיות של כלי רכב כאלה.

כתוצאה מכך, נבלם בחודש מאי הביקוש לכלי רכב כאלה בצורה חדה. לאחר שברבעון הראשון נמכרו בסין כ-300 אלף כלי רכב חשמליים ופלאג-אין, זינוק דרמטי של כ-110%, ואילו באפריל, טרם כניסת הקיצוץ לתוקף, קפצו המכירות ב-18% על בסיס חודשי, במאי נרשמה צמיחה כמעט אפסית במכירות של 1.8% בלבד – הצמיחה שיעור הנמוך ביותר מאז החל השוק הזה לצבור תאוצה לפני שלוש שנים. את עיקר המכה ספג שוק הרכב החשמלי "נטו", שתפס כ-80% מכלל המכירות בפלח.

אנליסטים בסין מעריכים כי קלושים הסיכויים להתאוששות משמעותית של השוק הזה בעתיד הנראה לעין מכיוון, שהממשל הסיני נחוש בדעתו לבטל כליל את הסובסידיות לכלי רכב כאלה ב-2020. **המגמה הזו צפויה לדחוף את תעשיית הרכב הסינית לכיוון המערב**, בעיקר בשל הביקוש הער לכלי רכב "מחושמלים" וזולים יחסית במערב, שרוב היצרנים המערביים עדין לא יכולים לתת לו מענה בפלח העממי.

יצוין כי כחלק מתהליך הארגון מחדש של פלח הרכב החשמלי בסין פרסם ביוני הממשל המרכזי טיוטה לתוכנית רגולציה חדשה, שתצמצם משמעותית את מספר יצרני הרכב החשמלי בסין ואת מספר חברות הסטארט-אפ הצעירות בפרט באמצעות הצבת תנאי סף קשוחים לקבלת רשיון ייצור. בין השאר חברות רכב סיניות צעירות שפועלות בתחום הרכב החשמלי לא יוכלו "לשכור קיבולת ייצור" מיצרניות ותיקות – פרקטיקה שהפכה מאד מקובלת בשנתיים האחרונות - אלא אם כן הן יוכיחו את זכאותן לכך.

בין השאר ידרשו החברות הצעירות להציג הוכחות על יכולות מחקר ופיתוח עצמאיות כולל השקעה של 580 מיליון דולר לפחות בשלוש השנים האחרונות; להציג "קבלות" על מכירות של לפחות 15 אלף כלי רכב חשמליים בעולם בשנים האחרונות; ולהציג הון עצמי משמעותי. לסטארטאפים לא תנתן אפשרות לחתום על הסכמי ייצור עם יותר משני יצרנים והם יידרשו לייצר לפחות 50 אלף כלי רכב במפעל אחד במשך שלוש שנים. בתגובה זינקו המניות של יצרניות הרכב החשמלי העצמאיות, שהתקנות החדשות אמורות להקטין את התחרות שניצבת מולן.



נלחמים בהתלקחות החשמליות :

החודש פורסם בסין סט חדש של הוראות מנדטוריות לביצוע בדיקות בטיחות מחמירות נגד התלקחות בכלי רכב חשמליים חדשים. הן כאלה שנמצאים בשלב התכנון והייצור והן כאלה שכבר מיוצרים.

את ההוראה העביר משרד התעשייה והטכנולוגיה הסיני בעקבות מספר מקרים של דליקות בכלי רכב חשמליים שאירועו לאחרונה, כולל שני מקרים בחודש יוני. אחד מהם היה התלקחות של כלי רכב חשמלי של NIO מדגם ES8 שהתלקח ספונטנית בעת נסיעה והשני התקלחות של רכב מדגם טסלה לאחר תאונה. טסלה, אגב, ביצעה בדיקה מהירה ודיווחה רשמית כי ההתלקחות אירעה לאחר נזק לתא בודד בסוללות.

ב-2018 נרשמו בסין לא פחות מ-40 מקרי התלקחות בכלי רכב חשמליים ורכבי פלאג-אין. בסין מעריכים כי הדרישה הממשלתית עשויה לעכב את קצב המסירות של כלי רכב חשמליים חדשים ואף לאלץ יצרנים לבצע ריקול – הליך יקר ובעייתי לחברות במיוחד סטארט-אפ צעירות.



אירופה

מחקר חדש: עלות ההתאמה לתקנות הפליטה החדשות של 2021 באירופה תעמוד על מיליארדי דולרים לשנה לכל פלטפורמת רכב חדשה:

ככל שאירופה מתקדמת אל 2021, תאריך היעד שנקבע להפחתה של הפליטה הממוצעת של צי כלי הרכב החדשים של כל יצרן בכ-20% ל-95 גרם CO2 לקילומטר בלבד, הולכים ומתרבים הסימנים כי התעשייה צועדת לקראת אחד מאתגריה הקשים ביותר.

מחקר שפרסמה החודש באירופה חברת הייעוץ הגדולה ALIXPARTNERS על בסיס ניתוח הדו"חות הכספיים ותוכניות הייצור של מעל 300 יצרני רכב וספקי רכיבים, שפועלים באירופה, מעריך כי עלות התכנון והייצור המקבילה של דגמים עם מנועי בעירה פנימית (בנזין/דיזל) ועם הנעה חשמלית, עתידה להסתכם בכ-2.3 מיליארד דולר בשנה לכל פלטפורמת רכב חדשה, לכל יצרן.

בהתאם לתחזית הזו ולמצב הפיתוח של ליין הדגמים העתידי של כל יצרן ערכה החברה חיזוי לגובה הקנסות, שצפויים היצרנים לשלם בשל אי עמידה ברגולציה. על פי המחקר במרכז הכוונת ניצבת היצרנית הגדולה באירופה, שעשויה לשלם עד כ-1.83 מיליארד יורו בקנסות וזאת למרות, שהודיעה כי בכוונתה לעמוד בתקנות במועד.

מועמדת נוספת לספוג מהלומה היא קבוצת רכב אמריקאית/אירופאית גדולה, אשר עשויה להידרש לשלם על פי המחקר קנס של 746 מיליון אירו.

זו כבר הודיעה כי "תבחר באופציה הזולה ביותר לעמוד ברגולציה" - רמז לכך שהיא עשויה להעדיף לשלם את הקנס מאשר להשקיע הרבה יותר מכך פיתוח מבראשית של כלי רכב מחושמלים חדשים. על פי הערכות, זו הייתה אחת הסיבות העיקריות שבעטיין ניסתה היצרנית להתמזג עם יצרנית אחרת (מיזוג שעלה על שרטון במהלך חודש יוני).

המחקר קובע כי VOLVO ו-TOYOTA הן שתי היצרניות הגדולות היחידות שלא צפויות לשלם קנסות על פי נקודת המוצא הקיימת. יש להן אף "עודפים" של מכסות זיהום שליליות, שאותם הן יכולות למכור ליצרנים אחרים. על פי המחקר, הרווחיות הממוצעת לפני מס של תעשיית הרכב האירופאית צפויה לצנוח בשנים הקרובות לכ-4.6% - הנמוכה ביותר אי פעם.

בשילוב עם הסטגנציה בביקוש לכלי רכב באירופה וברוסיה ובלימת הצמיחה בשוק הסיני היצרנים האירופאיים "ניצבים לפני שנים של נדודים במדבר צחיח", כדברי כותבי המחקר.

המחקר גם מעריך, כי מנועי הדיזל עתידים להפוך לנישה זניחה למרות עליונותה הטכנולוגית וזאת לנוכח ההשקעות הכבדות שדורש פיתוחן וכעת יופנו לפיתוח הנעות חשמליות. על פי המחקר, עד 2025 הביקוש לדיזלים צפוי לצנוח ב-81% בצרפת (ביחס לנתח השוק ב-2015), ב-79% בבריטניה ובכ-73% בגרמניה.



יפן

תעשיית הרכב היפנית "מתחשמלת" ומתמזגת

טויוטה, יצרנית הרכב הגדולה ביפן ואחת משלוש הגדולות בעולם, נצמדה בשני העשורים האחרונים לטכנולוגיה ההיברידית שפיתחה וגילתה זהירות ביחס לפוטנציאל של כלי רכב חשמליים "נטו". אולם החודש הודיעה באופן רשמי כי היא מאיצה משמעותית את פיתוח ליין דגמי הרכב החשמליים שלה בשל "הזינוק הפתאומי בביקוש לכלי רכב חשמליים".

בהודעת החברה ביוני נמסר כי בכוונתה לייצר ולמכור עד אמצע העשור הבא כ-5.5 מיליון כלי רכב היברידיים, נטענים, חשמליים ומונעי מימן, אם כי בהודעה לא פירטה החברה מה יהיה היחס המספרי בין כלי רכב שיצוידו בטכנולוגיות השונות.

בשלב הראשון מתכננת החברה להתחיל לייצר מכוניות חשמליות בסין, בדרך להשקת כ-10 דגמי "מחושמלים" במהלך 2020. מדובר בכלי רכב חשמליים "נטו" (לא נטענים) על בסיס פלטפורמה חדשה, שאותה מפתחת כיום TOYOTA עם SUBARU בה היא מחזיקה בנתח משמעותי של המניות.

שתי החברות ישווקו את הרכב החשמלי החדש בנפרד תחת שמות המותג שלהן כאשר בשוק הראשון שוק היעד המרכזי הוא צפון אמריקה. הפלטפורמה המשותפת עתידה להניב בסופו של דבר שישה דגמים שונים ובהם SUV בגודל גדול, SUV בגודל בינוני, קרוסאובר בגודל בינוני, מיניוואן בגודל בינוני, מכונית קומפקטית וסדאן בגודל בינוני.

ואילו במסלול פיתוח עסקי-טכנולוגי אחר מהדקת TOYOTA את קשריה עם SUZUKI. החברה עתידה לפתח עם SUZUKI כלי רכב חשמליים עירוניים עממיים בעלי טווח קצר יחסית. TOYOTA הדגישה שאין בכוונתה לנטוש את הטכנולוגיה ההיברידית שלה, שתוצע כאופציה בכל דגם של TOYOTA ו-LEXUS עד 2025.

התחזית החדשה של החברה מקדימה בכ-5 שנים את התחזית הקודמת של החברה שחזתה ייצור משמעותי של כלי רכב חשמליים רק ב-2030. החברה הוסיפה כי בכוונתה גם להציג סוללות מתקדמות לרכב בטכנולוגיית מצב מוצק עוד לפני האולימפיאדה בטוקיו בשנה הבאה. הסוללות אמורות להיות קלות וחזקות יותר מסוללות הליתיום הנפוצות אולם החברה לא פירטה מה הפוטנציאל המסחרי שלהן ומה יהיו העלויות.



ארצות הברית

מכשולי רגולציה בדרך לאוטונומיה:

בעוד שיצרני הרכב נאבקים לשמור על רווחיות מכלי רכב מאוישים "נורמליים", נתקל גם מסלול הרכב האוטונומי, שייצר עניין רב בשוק ההון, בקשיי רגולציה לא פשוטים. ארצות הברית, למשל, אימצה רק לפני שנים את החידוש האוטונומי בתור התפתחות אסטרטגית וחיונית לעתידה תעשיית הרכב. אבל בפועל היא ממשיכה לגרור רגליים בכל הנוגע לרגולציה, שתאפשר נסיעה של מכוניות אוטונומיות ללא "נהג בטיחות" אנושי, וכלי רכב ללא הגה ודוושות.

המקרה הבולט ביותר הוא זה של GM שהגישה לממשל כבר לפני שנה בקשה לקבל רישיון, או לפחות החרגה מהתקנות, שיאפשרו לה להפעיל במקומות נבחרים בארה"ב את שירות זימון הנסיעות המסחרי האוטונומי "CRUZE", שיתבצע בכלי רכב ללא הגה, ללא דוושות וכמובן ללא נהג בטיחות אנושי.

בקשת GM "שכבה" במשרדי הרגולציה האמריקנית כמעט שנה ורק לאחרונה הודיעה מנהל הבטיחות האמריקני, NHTSA, כי בכוונתו לבצע בחינה לעומק של הבקשה ולבקש תגובות והערות מהציבור בנושא. זהו תהליך ממושך, שעשוי להוריד מהפרק את התחזית, ששחררה GM ב-2017 ולפיה כבר השנה (2019) ינועו על כבישי ארצות הברית שירותי זימון נסיעות בכלי רכב ללא נהג.

אם GM תקבל החרגה מהתקנות הקיימות, היא עשויה להציב על כבישי ארה"ב עוד השנה מאות ואולי אלפי כלי רכב כאלה, שכבר יוצרו ומוכנים לשיגור. לטעת GM הדור האחרון של כלי רכב שמיוצרים כיום בפרויקט "CRUZE" עונים על כל דרישות הרגולטור ליתירות ובטיחות, שנדרשות מכלי רכב ללא נהג מאויש.

חלק לא מבוטל מהטכנולוגיות המתקדמות שמשולבות בכלי הרכב הללו פותחו במרכז הטכנולוגי של GM בהרצליה.



ישראל

מסמך באוצר: ישראל צריכה לפתוח את השוק לשירותי שיתוף רכב נוסח "אובר" ובמקביל להטיל מס גודש מבוסס טכנולוגיות:

ישראל צריכה לפתוח את השוק לחברות שיתוף רכב מבוססות אפליקציה דוגמת "אובר" ו"ליפט", שמאפשרות הסעות בכלי רכב בבעלות פרטית. כך עולה ממסמך עמדה שכתרתו "עדכון הרגולציה בענף המוניות", שפרסם החודש אגף הכלכלן הראשי באוצר.

מחברי המסמך טוענים כי "התועלות העיקריות מפעילות האפליקציות ושינוי מבנה הרגולציה המסורתית נובעות מהתמחור הדינאמי שמאפשר התאמה טובה יותר בין ביקוש להיצע והגמישות שתיווצר לנהגים ביחס לשעות העבודה שלהם באופן המאפשר את הגדלת היצע הנהגים".

עם זאת מחברי המסמך אומרים כי עיקר החשש מפתיחת השוק נוגע להגדלת הגודש בכבישים, במיוחד ככל שהשימוש באפליקציות כאלה יבוא על חשבון הנסיעה בתחבורה ציבורית. בשורה התחתונה טוענים מחברי המסמך כי על המדינה לנקוט בפעולה משולבת: מצד אחד פתיחת השוק לתחרות ושינוי הרגולציה הנוכחית בענף המוניות, ובעיקר הפחתה משמעותית של עלות המספר הירוק ושינוי תקנות הביטוח כך שיאפשרו לנהגים פרטיים להוביל נוסעים; ומצד שני כינון מס גודש על נסיעות האפליקציות. בנוסף ממליצים עורכי המחקר לבטל את הטבות המס הניתנות כיום על מוניות – כלומר פטור מלא ממס קניה – מכיוון שאין להן הצדקה כלכלית.

האוצר טוען בהקדמה כי הנאמר במחקר הפרטי אינו בהכרח משקף את עמדת האוצר, אולם בפועל הוא משתלב היטב עם המלצות לפתוח את השוק בפני גופים דוגמת "אובר" ולבצע רפורמה בשיטת המספרים "הירוקים", שפורסמו על ידי הממונה על ההגבלים העסקיים לפני שנתיים. הם גם תאומים את המהלך לכינון מס גודש שעליו עובד בחודשים האחרונים צוות בין משרדי בהובלת האוצר.

החודש פורסם בעיתונות הכלכלית כי הצוות הבין משרדי מקדם את התוכנית להטלת מס גודש, במטרה להכניס אותה לתוקף תוך 18 עד 24 חודשים מיום אישורה על ידי הממשלה. התוכנית הייתה אמורה להיות מוצגת ככל הנראה לממשלה החדשה אולם פרסומה נדחה עקב הבחירות החוזרות. התוכנית כוללת המלצות לכינון מס גודש מבוסס מיקום, על בסיס ציפים או מודולים עם תקשורת אלחוטית, שהתקנתם תחויב בכל רכב חדש שיימכר בארץ ובכל רכב קיים כתנאי למעבר סטט שנתי. המטרה הסופית היא ליצור צעד מאוזן מבחינה פיסקאלית, כלומר שההכנסות ממס גודש יתאזנו על ידי הפחתה מדורגת במיסוי אחר, ככל הנראה אגרות הרישוי השנתיות.

ביום שלישי ה-11.7.19 מוזמן מנכ"ל רשות המיסים, מר ערן יעקב, לסקור בפני פורום מנכ"לים ובעלים של החברות האיגוד יבואני הרכב את עיקרי התכנית המוצעת.



סקירת ADKIT:

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

הסקירה עוסקת הפעם בנושאים הבאים:

- שוק מכירות הרכבים באירופה עולה לראשונה מזה תשעה חודשים.
- השפעות מלחמת הסחר בין ארה"ב וסין על שוק הרכב
- הפסדים כבדים של TESLA מעמידים את החברה בפני עתיד מורכב.
- חברת Ford בעיצומם של תהליכי התייעלות אגרסיביים.
- חברת AURORA האמריקנית מסתמנת כמובילה בתחום הנהיגה האוטומטית.

הסקירה תצורף בקובץ נפרד במייל זה.