מעריב on-line

עסקים רכב

מהפכת הרכב בישראל: הענף בהתאוששות וצופן לנו שינויים משמעותיים

כלי הרכב שלנו אולי לא יהיו אוטונומיים, אך ישנן מערכות אוטונומיות שמעורבות בתהליך הנהיגה, בדרך אל המהפכה הזו. בינתיים צפוי להימשך הגידול במכירות של כלי רכב היברידיים וחשמליים

טליה לוין 20/11/2020 20:03 8 דק' קריאה

עתיד עולם הרכב (צילום: אינג אימג')

צניחה של כמעט 50% ביבוא מכוניות, אחוזי אבטלה גבוהים ושימוש מופחת בכלי רכב הן רק כמה מהצרות שגרמה הקורונה בחודשים האחרונים. ולמרות זאת, אחרי הירידה הדרסטית במכירות בחודשים מרץ ואפריל, בחודש מאי נרשמה התאוששות קלה בענף, לאחר פתיחת המשק בפעם הראשונה. בחודשי הקיץ, שהם גם כך חודשים רגועים יחסית בתחום, לא נרשמה התעוררות מיוחדת. אולם ברגע שייפתחו שוב אולמות התצוגה והמשק יחזור פחות או יותר לתפקוד רגיל, יבואני הרכב מאמינים שתהיה התאוששות נוספת ושהכסף הפנוי שיישאר למשקי הבית בגלל ההוצאות שלרוב היו מוקדשות לנסיעות משפחתיות לחו"ל יגרום להם לא לדחות את רכישת הרכב שתכננו כבר זמן רב.

"למרות ההאטה בשוק בחודשים הראשונים של הסגר, ברגע שנפתח השוק, ראינו פחות או יותר חזרה למכירות רגילות, ובחלק מהקטגוריות אף מכרו יותר רכבים ממה שהיו נמכרים בשנה רגילה", אומר אופיר דואק, עיתונאי רכב, "ההגבלה היחידה כרגע היא עניין הייצור בחלק מהדגמים. צריך להבין שתפוקת הייצור העולמית ירדה, יש גם מלאים קטנים יותר כתוצאה מכך, וייתכן שצריך להמתין הרבה יותר זמן לרכבים מסוימים, על אחת כמה וכמה כשמדובר ברכבים היברידיים שקשה יותר להשיג בארץ, מכיוון שרוב המלאי מיועד לאירופה".

דואק מסביר שרוב היצרניות מוכרות יותר לאירופה, שם הרגולציה דורשת לעמוד יותר בתקני איכות הסביבה מאשר פה בארץ. "הרגולציה באירופה מחמירה מאוד ומחייבת את היצרנים לעמוד בתקני זיהום אוויר מחמירים, שאם חורגים מהם, הם נאלצים לשלם קנסות. ככל שהרכב מזהם יותר, כך הקנס גדל ולכן זה משתלם פחות - וזאת הסיבה שהם עושים מאמצים אדירים כדי למכור מכוניות חשמליות והיברידיות ולהכניס אותן לשוק".

אופיר דואק (צילום: צילום פרטי)

ומה קורה בישראל?

"פה, בישראל, המגמה של רכבים היברידיים ממשיכה להתרחב. רכבים היברידיים שנטענים בבית נוסעים 50־60 קילומטרים על אנרגיה חשמלית ואחר כך יש לך מנוע בנזין. בעיקרון יש הנחות מס על רכבים היברידיים, אבל לא בכל המקרים הן אטרקטיביות לחלק מהאנשים. כדאי לזכור שאנשים אוהבים טרנדים, והיברידי זאת המילה האחרונה בטכנולוגיה.זה בדיוק כמו שאדם מוציא את האייפון או את המחשב הכי מתקדם. יש כאן עניין של חיסכון כספי, אבל גם של איכות סביבה ומודעות.
כשמסתכלים על ההיבט החסכוני, מדובר בהשקעה משתלמת בהחלט. כל עוד המדינה לא ממסה את החשמל, אפשר להטעין את הרכב בעלות של שקל וקצת לקילוואט בהשוואה ל־5.5 שקלים לליטר דלק. מגמה נוספת שצפויה להתחזק בישראל הם הרכבים החשמליים, שהמחירים שלהם יורדים בהדרגה, וזה דור העתיד".

האם הקורונה גרמה לירידת מחירים ניכרת?

"לא ממש. חזרו לעשות מבצעים כמו בכל שנה, וברגע שהשתחרר שסתום הסגר - אנשים חזרו לקנות".
מגמה נוספת שצפויה להימשך היא השימוש ברכבים שיתופיים. "הקורונה העצימה את הצורך בשימוש ברכבים שיתופיים", אומר דואק, "יש יותר שימוש בהם. לאנשים אין רכב פרטי ואין תחבורה ציבורית נגישה. יכול להיות שכשנחזור לשגרה, תהיה ירידה בביקוש ואנשים יחזרו לנסוע בתחבורה ציבורית".

האם אתה צופה מגמה בשינויים בהרגלי הקנייה? יותר משפחתיות ופחות רכבים פרקטיים לעבודה מכיוון שרבים עובדים מהבית?

"אם יש מגמה כזאת, היא שולית בעיניי או זמנית. למזלנו, כל הסגר הזה התפרש על פני תקופה קצרה. לא מדובר בחצי שנה שנה רצופה. משהו שהיה אולי גורם לאנשים לעשות שינוי דרסטי בחיים. מעט מאוד אנשים ימכרו את הרכב שלהם בשביל שלושה חודשים של סגר. מה שכן, קרה מצב שבו אנשים שקנו רכבים חדשים בהלוואות גדולות גילו שמכיוון שאין להם עבודה, הם ייאלצו להחזיר את הרכב או להחליפו בזול יותר".

האם חזון הרכבים האוטונומיים שהבטיחו לנו מתקרב?

"העתיד הבדיוני של הרכבים האוטונומים נדחה קצת, ולאו דווקא בגלל עניינים של קורונה. יש היום מגבלות רגולטוריות שלא מאפשרות ליישם את המצב הזה וגם פיתוח הטכנולוגיות מתעכב קצת. כרגע התעשייה משקיעה בכך, אך היא הפנימה שזה לא הולך לקרות מחר בבוקר. מה שכן הולך לקרות זאת כניסה של יותר סייעני נהיגה ומערכות שעוזרות לנהוג ומתקנות את הנהיגה וכיו"ב. יש חמישה שלבים של נהיגה אוטונומית, משלב 1 - בכלל לא, ועד לשלב 5 - נהיגה מלאה. רוב המכוניות נמצאות היום ברמה 2, שפירושה הוא סיוע אקטיבי לנהג. אנחנו רוצים להגיע לרמה 3, שבה הרכב יוכל לנסוע לטווח קצר בעצמו ברגעים מסוימים. בנוגע לשלבים 4־5 - החלום נדחה בעוד כמה שנים".

מגמה ירוקה

אי אפשר לדבר על רכבים חשמליים בלי להזכיר את הראשון לזהות את המגמה, שגם קצת הקדים את זמנו, שי אגסי ו־BETTER PLACE. הרכבים החשמליים הפכו להיות לא רק טרנד, אלא מגמה שהעולם וגם ישראל למדו להיערך לקראתה אחרת. "עברו מאז המיזם של אגסי כמה שנים טובות, הטכנולוגיות התקדמו, ואם בעבר המכוניות היו מגיעות ל־100־150 קילומטרים, היום אנחנו מדברים על 300־400 ואפילו 500 קילומטרים", אומר ברק כהן, שעבד בעבר בחברת ב.מ.וו וכיום הוא מנכ"ל משותף ומייסד חברת B-EV Motors, שעתידה לייבא רכבים חשמליים מתוך תובנה שענף הרכב הישראלי צועד במהירות אל עבר העולם החשמלי בעקבות המגמה הגלובלית. "המניע הכי גדול מאחורי המגמה הזו היא הרגולציה", אומר כהן, "היא זו שדוחפת את היצרנים לייצר מכוניות שפחות מזהמות אוויר ובסופו של יום להקטין את כמות זיהום האוויר. זאת מגמה של השנים האחרונות שסיפור הקורונה דווקא האיץ. יצרני הרכב באירופה הם חלק משמעותי ומהותי מאוד בתעשייה, ובעקבות הפגיעה שחוו בקורונה, הממשלות האירופיות אמרו להם בפשטות: נזרים לכם כסף, אבל אנחנו מבקשים שתייעדו את ההשקעה רק לאנרגיה נקייה".

מה המצב בישראל מבחינת עידוד הצריכה הירוקה בעולם הרכב?

"גם בישראל הממשלה מעודדת את הקנייה של רכבים חשמליים, והמיסוי עליהם הוא משמעותית נמוך יותר ממכוניות שהן בנזין ודיזל, לכן אנחנו מבינים שהמהפכה היא עולמית וישראל צועדת בכיוון.
המדינה הוציאה קול קורא במטרה להגדיל את כמות התשתיות, ומסבסדת כל יזם פרטי שזכה במכרז שהם הוציאו שמוכן ללכת ולהתקין עמדות הטענה לצורך העניין. הפריסה של עמדות ההטענה צוברת תאוצה גדולה מאוד. גם שחקניות נוספות כגון תחנות הדלק פז סונול ודור אלון, שהן בעלות של חברות לעמדות הטענה, ואף על פי שהתשתית קטנה כרגע, היא צוברת תאוצה מהר מאוד".

מה ההבדל מבחינת הוצאות שימוש?

"בסוף יש דבר אחד ששווה להכיר ברכבים חשמליים והוא החיסכון לטווח הארוך. עלות ליטר חשמל היא שליש מליטר דלק, אז עלויות הנסיעה נמוכות יותר. כמו כן, הצורך בלהיכנס פעם בשנה למרכז שירות לא קיים, אז עלויות התחזוקה נמוכות הרבה יותר, ואנחנו גם עושים משהו טוב לסביבה. כל אוטו כזה שעולה על הכביש, הוא לא מזהם את האוויר. ממה שאני מכיר, במהלך השנים לקוחות שמתנסים בפעם הראשונה בתחום החשמל כבר לא הולכים אחורה".

כאחד שעבד עד לא מזמן בחברת רכב גדולה, עד כמה המשבר האחרון היה קשה לענף?

"בין ינואר לספטמבר חווה שוק הרכב בישראל ירידה של 20% לעומת השנה שעברה, וזאת ירידה לא מבוטלת מצד אחד, אך זאת עדיין ירידה סבירה מצד אחר. שוק הרכב העולמי חווה ירידה עוד יותר גדולה, ואין ספק שעולם הרכב הישראלי התמודד עם זה בסך הכל בצורה טובה מאוד. כשנצא מתקופות הסגר, נראה בחזרה את העלייה במכירות".

"רכבים חשמליים הם עדיין מוצר נדיר בחלק ממדינות העולם, וגם בישראל, והם אחוזים בודדים מכלל הרכבים שעולים על הכבישים מדי יום", אומר רונן יבלון, מנכ"ל חברת EV-Edge, המספקת פתרונות טעינה לרכבים חשמליים. "אני מאמין שחדירת הרכב החשמלי תתפוס תאוצה בשנים הבאות, שכן ישראל היא מקום אידיאלי לחדירה של רכבים חשמליים. טווחי הנסיעה הקצרים, עלויות החשמל הנמוכות והשאיפה לעצמאות אנרגטית והפחתת התלות בדלקים הם רק חלק מהסיבות לכך".

רונן יבלון (צילום: יח"צ)

מה יביא לדעתך להאצת השימוש ברכבים חשמליים בישראל?

"קודם כל, בעקבות המכרז של רשות האנרגיה בשנת 2019, התחילו חברות עסקיות ויזמים להשקיע השקעות מהותיות כדי לפרוש רשת רחבה של עמדות טעינה במרחב הציבורי, שתאפשר לצרכנים רשת ביטחון של טעינה בכל מקום וזמן. קידום מכרזים מסובסדים לעמדות טעינה, כפי שכבר הכריז משרד האנרגיה שיעשה טרם פרוץ הקורונה, ימשיך את המגמה הזאת. נוסף לכך, כפי שהוכרז, בחוק ההסדרים הקרוב מתכוונת הממשלה, בהובלת המנהלת לתחליפי דלקים, לקדם שינוי רגולטורי בחוק המקרקעין להקלה על הקמת עמדה פרטית בחניה במבנים משותפים, חסם שמניסיוננו בשטח הוא דרמטי. הכנה מראש חוסכת הרבה מאוד מהטרחה ומההוצאות הנדרשות כיום להקמת עמדות במבנים פרטיים ועסקיים שלא נבנו בתפיסה של רכב חשמלי. נוסף לכך, לדעתי, לארגונים ולגופים עסקיים וציבוריים יש תפקיד מפתח בהנעת המהפכה של הרכב החשמלי. מנהל צי בארגון שולט בעשרות או במאות רכבים ועל כן יש לו יכולת השפעה גדולה בהשוואה לצרכן פרטי. לגופים אלו יש בהרבה מקרים מוטיבציה גבוהה להנהיג מהלכים ירוקים, ויש לכך ערך שיווקי עבורם. מהלך רוחבי לתמרוץ כלכלי של ארגונים על פי שיעור הרכבים החשמליים בצי והמוכנות התשתיתית ועמדות הטעינה שהטמיעו בהחלט יכול להניע את החדירה של רכבים חשמליים לציי הרכב".

מה אנחנו הולכים לראות ב־2021?

"ב־2021 צפויות השקות רבות של דגמים חשמליים ופלאג־אין הייבריד באירופה ובישראל, כולל כאלו שנדחו בעקבות אירועי הקורונה ואולי גם את טסלה, שתמשוך הרבה תשומת לב. נוסף לכך יגדל מספר עמדות הטעינה המהירות בישראל בצורה ניכרת, והוא צפוי להגיע ליותר מ־100 עמדות עד סוף הרבעון הראשון. שילוב של היצע דגמים מגוון עם פרישת עמדות מהירות רחבה יעודד רכישה ויפחית את חסם טווח הנסיעה. לכן אני צופה שתהיה ב־2021 קפיצה גדולה במספר הרכבים החשמליים שיעלו הכביש, ובהחלט ייתכן שזאת תהיה שנת המפנה".