

האם מותגי הרכב יהודו בדרך לכבוש את ישראל?

ב-2010 נמכרו בארץ 20 אלף כלי רכב שיוצרו בהודו • היבואנים מאמינים שההצלחה הזאת מרמזת על סיכוייהם של "טאטה" ו"מהינדרה"



(צילום: רויטרס)

י"ר טאטה הודית, רטאן טאטה. היום הוא גם הבעלים של יגואר וריינג'רובר



בשנים האחרונות עסק ענף הרכב הישראלי כמעט באובססיות בניסיונות לקבל זיכיונות של מותגי רכב מסין. אנשי קשר הפעילו קשרים בממשל הסיני, יבואני הרכב ומנכ"לים בכירים מהענף נמצאו באופן תכוף על הקו לסין ומשלחות של יצרנים סינים עלומי שם ביקרו בחשאי בישראל כאורחייהם של היבואנים וזכו לאירוח מלכותי. נכון לרגע זה, רוב המאמצים הללו עדיין לא הניבו פרי, ובשנה החולפת היבוא והשווק של כלי רכב מסין טרם חצה את שלב ה"פייילוט". אבל בשעה שהארגונים ותשומת הלב מופנות אל סין, מתחילה הודו, שכנתה ממערב, להפוך לגורם בעל משקל רב בישראל.

המסע להודו

מי שיעיין בנתוני המכירות של 2010 יגלה שבשנה החולפת נמכרו בישראל יותר מ-12 אלף כלי רכב מתוצרת הודו בשווי כולל (לצרכן הישראלי, אחרי מסים), שנע סביב 800-900 מיליון שקל. זוהי צמיחה כמעט ספונטנית ומרשימה במיוחד, כי עד לפני כמה שנים הביטוי "רכב הודי" היה בארץ סוג של בדיחה. מי שפתח בפני ההודים את הדלת לשוק הישראלי היו סווקי וינדאי, שניהם מותגים גלובליים עם תרמיים חסינה ועמידה בשוק הרכב הישראלי. המותגים הללו העניקו לכלי הרכב שלהם המיוצרים בהודו – יונדאי I20, I10 וסווקי אלטו – "מטריה" חסינה של תרמיים. השנה אף יורחב הייצע, בזכות ניסאן, שמתחילה לשווק בימים אלה בארץ את ניסאן "מייקרה", שמגיעה אלינו היישר ממפעל ניסאן בהודו ומיוצרת להתחרות בדגמי צי"ים מבוקשים כמו יונדאי I20. התהליך רק בתחילתו. דוד קינן, מנכ"ל חברת "i2i-BDO" הפועלת בהודו בתחומי בנקאות, השקעות

קוריאניים ויפניים, אפילו אם בסופו של דבר הם מיוצרים במפעלים שכנים, על-ידי אותם מפעלים ובסיוע אותם ספקי חלפים ורכיבים. ניסיון העבר מלמד שמותגים הודים שהגיעו לישראל תחת שמם המקורי זכו לקבלת פנים צוננת. יבואנית סווקי ניסתה להשווק בעבר בישראל את האלטו תחת שם המותג ההודי "מארוטי" ונכשלה כישלון חרוץ. גם המותג "טאטה", שניסה לצאת לשוק הישראלי כמה פעמים ב-15 השנים האחרונות, נאלץ לקפל גלגלים.

הימים המקומיים מענף הרכב שמנסים כיום לרכוש על גל ההצלחה של תוצרת הודו, בונים על יכולת הרכש של שוק הליסינג וההשכרה, שעד כה היה ידידותי מאוד כלפי תוצרת העולם השלישי והיה, בין השאר, אחד התורמים להצלחה של כלי הרכב היפנים והקוריאניים המיוצרים בהודו. לפחות אחת מהמעמדות להפוך ליבואנית של טאטה הודית היא חברת ליסינג גדולה בעצמה (אלדן) וגם ביבוא הארחה הסדיר של מהינדרה לישראל בוחשים כיום גורמים עם אינטרסים וקשרים לשוק הליסינג/השכרה. המקרה של טאטה מעניין במיוחד, מכיוון שהחברה היא כיום הבעלים של מותגי יוקרה – יגואר וריינג'רובר. היזכיונות עשויים להיות "בונוס" שיתמיק את הגלגלה ליבואן, שייקח על עצמו את הסיכון להשקעה במערך שיווק עצמאי לטאטה. גם העובדה שתעשיית הרכב ההודית עצמה מגלה עניין הולך וגובר בשוק המקומי – הרכישה של אליאנס על-ידי חברת השקעות הודית היא דוגמה – אין ספק שהוא כיוון שכראי לעקוב אחריו. בשנה האחרונה חל זינוק דרמטי של יותר מ-70% בהיקף הסחר בין שתי המדינות, והרבה כסף מסתובב כיום בהודו. אם לוקחים בחשבון שטאטה ומהינדרה הם קונגלומרטים שידם בכל, עשוי הזיכיון ההודי להעניק ליבואן בונוסים בתחומים רבים אחרים. ●

שמכיר היטב את "הברנדה" של אנשי העסקים שפועלים כיום מול תעשיית הרכב הודית, אומר שנעשים כיום מאמצים לא מבוטלים מאחורי הקלעים להשיג זיכיונות ולהרחיב את הייבוא של כלי רכב מהודו, בעיקר של מותגים מובילים כמו טאטה ו"מהינדרה מהינדרה".

מי יעבור בדלת

לאלה אין כיום כלי רכב רלוונטיים לשוק המקומי ולתקינה האירופית, אבל בתוך שנתיים-שלוש הם אמורים להשיק ליין של דגמים חדשים ורלוונטיים בסטנדרטים מערביים, או לפחות בסטנדרטים קוריאניים. מנגד, הייבוא של המותגים ההודיים העצמאיים לישראל, כאשר יהיה רלוונטי, לא צפוי בהכרח להיות מאותה הצלחה שלה זוכים כיום כלי הרכב ההודיים הממותגים תחת שמות

לאלה אפשר להוסיף ייצור מאסיבי של אופנועים וכלים דריגלגליים, שגם להם יש נוכחות גוברת בשוק הישראלי, וייצור המוני של צמיגים וחלקי חילוף, שרובם מגיעים לישראל תחת המיתוג של היצרנים הגדולים. השאלה הגדולה היא מי יעבור בדלת שפתחו ב-2010 כלי הרכב "הירוקים" בפני ההודים לשוק הישראלי, ובאיוו צורה הוא יעבור בדלת. דוד קינן,

וייעוץ עסקי, מעריך כי הודו נמצאת בדרך בטוחה להפוך בתוך חמש שנים ליצרנית הרכב השביעית בגודלה בעולם. כמעט כל יצרניות הרכב הגדולות מחזיקות כיום שלוחות ייצור/הרכבה בהודו וחלק מהן, דוגמת הונדה, טויוטה, פולקסווגן, רנו וג'נרל מוטורס, כבר הודיעו על כוונתן להפוך את הודו לשלוחה של ייצור וזל לצורך ייצוא למערב אירופה.

הודו וסין בשוק הרכב הישראלי - המספרים

דגם	ארץ ייצור	מכירות ב-2010
יונדאי I10	הודו	1,915
יונדאי I20	הודו	6,389
סווקי אלטו	הודו	3,685
MG550	סין	22

הסינים (עדיין) בדרך

לחצות את משותפת התקינה האירופית המחמירה עם כלי רכב כאלה, שאינם משתמשים במנועים קונבנציונליים. מנגד, אם הסינים לא באים אלינו, ייתכן בהחלט שאנחנו נבוא אליהם. בחודש שעבר נערך בישראל ביקור מקיף של 24 יום של משלחת של תעשיית הרכב הסינית בראשותו של צו פאנגשי, סמנכ"ל איגוד יצרני הרכב הסיניים. מרד"ח הביקור שלהם בארץ, שפורסם בתחילת החודש, עולה שהם נפגשו במהלך הביקור עם 25 ארגונים וגופים עסקיים בישראל, החל מספקי רכיבים ועד יזמים, מפתחי טכנולוגיות (וכמובן "בטר פלייס") והתרגמו מאוד ממה שהוצג בפניהם. ומה הרשים את הסינים יותר מכל? "הגמישות והנוכחות של הישראלים לבצע שיתופי פעולה בתחום הטכנולוגיה והפיתוח". האם נראה בסין כלי רכב סיניים עם טכנולוגיה ישראלית, עוד לפני שנראה בישראל כלי רכב סיניים עם טכנולוגיה סינית? ייתכן בהחלט. השאלה היא האם גם נראה מזה כסף, או רק שכפולים. ●

ב-2011 כנראה כבר לא נראה פריצות דרך בכל הנוגע לשיווק סדיר של כלי רכב סיניים בישראל, והצפי ל-2012 נראה גם הוא מעורפל. אז מתי הם יגיעו? ניב סופר, הבעלים של חברת "סופר גרופ הולדינגס (SGH)", שאחראית להשגת כמה מזיכיונות הייבוא של מותגים סיניים לישראל ששוכנים בכספות של יבואני הרכב, אומר כי לפחות על הנייר, הייצוג העסקי "הרדום" של תעשיית הרכב הסינית בישראל הוא כיום מלא ומקיף למדי. "בכל הנוגע להשגת זיכיונות סיניים חרישים היוזמים הישראליים מגדרים כיום את התחית החבית". לדבריו, הפעילות העסקית בתחום מתרחשת הרחק מעיני המתחרים והעיתונות. "נמצאים שם רוב יבואני הרכב הישראלים לצד חברות השכרת רכב, חברות ליסינג, אנשי עסקים פרטיים ומשקיעים". סופר מעריך כי קיימת סבירות שדווקא כלי רכב חשמליים יהיו הראשונים שיחצו את מחסום השיווק הסדיר בישראל, בשל הטבות המס המפליגות והעובדה שלסינים יהיה קל יותר

המודל של הצלחת החדירה כלי הרכב מתוצרת הודו לישראל מתווה במידה רבה גם את הדרך בה יעברו הסינים אם וכאשר יהיו להם כלי רכב בתקינה ראויה: מותג סיני עצמאי ייתקל במחסום של חסרונות, אך רכב סיני שיוצא תחת המטרייה של מותג מוכר, עשוי לצלוח את המהמורות המקומיות. אין זה מפתיע שמותג הרכב הסיני היחיד שבמכר כיום באופן סדיר בישראל, אם אפשר לקרוא לכמות מוגבלת של כ-300 כלי רכב בשם "יבוא סדיר", עושה זאת תחת שם המותג הבריטי לשעבר "MG", ולא תחת שם היצרנית המקורית "SAIC". במתווה פעולה הומה צפיה לנקוט גם "ג'ילי" הסינית שכניה היא הבעלים של וולבו. לא נופתע אם בתוך שנים ספורות ישוגרו לאירופה לישראל שלל דגמים מייצור סיני ומפיתוח עצמאי או משותף של ג'ילי תחת שם המותג "וולבו". בינתיים הייבוא הסיני לישראל מאחר להגיע, למרות אין ספור ציפיות והערכות מוקדמות. גם