

סיפור על שני גלגלים

לאחרונה הסתיים רומן בן 26 שנה בין הונדה היפנית להירו, שותפתה ההודית. אבל בהודו שבה קטנועים הם רכב משפחתי, עתידן של שתי החברות נראה דווקא מבטיח

מאת **עו"ד ענת ברנשטיין-רייך**



תצלום: JANETANDPHIL

רכב משפחתי במומביי

קבוצת הירו שצמחה לצידה של הונדה עוסקת היום גם בביטוח, מימון ושירותי תוכנה, אך עיקר התמחותה הוא עדיין תחום הרכב הדרו-גלגלי. הירו מודאגת ממעמדה בשוק המקומי, אך השוק הבינלאומי אשר היה סגור בפניה, מהווה הזדמנות עסקית חדשה שנחשמה עד היום על ידי הונדה. כבר עכשיו מדברת הירו על יצוא לאפריקה ואמריקה הלטינית, שם תוכל למכור רכב דו-גלגלי במחיר נמוך כמו שהיא מסוגלת להציע. בהסכם הפרידה נקבע כי הירו תמשיך להשתמש בטכנולוגיה של הונדה, אך הירו כבר הודיעה על פתיחת מרכזי פיתוח חדשים ואין לה כוונה לסמוך באופן מלא על השותפה לשעבר. הונדה, מצידה, הודיעה על כניסה לפלחי שוק חדשים ועממים יותר ומסתכלת על הודו הכפרית כפוטנציאל ההתרחבות שלה. כל מי שדיבר על הפרידה של הירו והונדה לא יכל שלא להיזכר בפרידה דומה שארעה לפני עשר שנים בין זוג מעורב אחר, חברת סוויקי היפנית וחברת TVS ההודית. אם מסתכלים כיום על שתי החברות האלו נראה ששתיהן ידעו למצוא מקום בשוק והן היות בשלום זו לצד זו. לישראל עשו עלייה לפני שנה אופנועי רויאל אנפילד ההודים עם החזות הקלאסית והצטרפו אל מכוניות מתוצרת יונדאי וסוויקי, המיוצרות בהודו, שכבר נוסעות בכבישי ארצנו. נראה שבקרוב יצטרפו אליהן עוד מכוניות "מייד אין אינדיה". אני כבר סקרנית לראות איך תתקבל אצלנו הנאנו ומה יהיה מחירה. ■

שלמה, בת שש נפשות לעתים, רכובה על קטנוע מקרטע. כאשר מכונית הנאנו של טאטא - שנועדה להיות מכונית המיני הזולה בעולם - עלתה לכביש לפני שנתיים היה חשש כי היא תנגוס בנתח השוק הדרו-גלגלי. הנאנו תומחרה בכ"2,000 דולר, אך לא הצליחה להפוך לתחליף ראוי. קטנוע חדש עולה בהודו בממוצע פחות ממחצית הנאנו, כלומר 800-1,000 דולר; קטנוע יד שנייה נמכר ב"300-300 דולר, והאחזקה והדלק זולים בהרבה מהמכונית הזולה ביותר. בשנים האחרונות אני רואה יותר אנשי עסקים שמחזיקים בדרך כלל מכונית ונהג, מוותרים על הכבוד ומתניידים ברכב דו-גלגלי. כמו שוק המכוניות אצלנו, גם שוק הקטנועים בהודו מפולח לקטנועים זולים ולאופנועים וקטנועים לאנשי עסקים. אם התקציב מצומק במיוחד, אפשר לקנות גם מופד (Moped) - רכב דו-גלגלי פופולרי שהוא למעשה אופניים עם מנוע. נחזור לסיפור האהבה בין הונדה להירו, שגווע לאחר 26 שנה. הירו נהנתה מהטכנולוגיה והחדשנות שהונדה הביאה, והונדה נהנתה מיתרון המקומיות שהיה להירו. כששוחחתי עם חבר הודי על הפרידה הוא אמר שהירו צריכה עתה למצוא שותף טכנולוגי בינלאומי. "אנחנו ההודים לא מאמינים לטכנולוגיה של עצמנו", הוא אמר להפתעתי. ההודים אוהבים מתגים וטכנולוגיה בינלאומית, זו הסיבה לדבריו שטאטא למשל לא הוסיפה את שמה למותגי היוקרה הזרים שרכשה, בהם לנדרובר ויגואר. "למי שיש כסף", הוסיף, "קונה מרצדס, הונדה או ב.מ.ו ולא מותגים הודים".

1 חודש שעבר הגיע לסימו רומן סוער שנמשך 26 שנה. לא, אינני מתכוונת לעלילת סרט בוליוודי סוחט דמעות, אלא לפרידה של חברת הונדה היפנית מהשותפה המקומית שלה, חברת הירו (Hero). במשך שנים ארוכות נהנו השתיים משליטה בשוק הרכב הדרו-גלגלי בהודו ומהצמיחה שחוה בשנים האחרונות. נהוג לדבר על מספר המכוניות החדשות שנוספות לכבישי הודו מדי שנה, אך הסיפור האמיתי הוא דווקא השוק הדרו-גלגלי. אל מול כמיליון מכוניות חדשות, עולים על הכביש ההודי מדי שנה 9 מיליון רכבים דו-גלגליים. זהו השוק השני בגודלו בעולם הן בייצור והן במכירות המקומיות. הרכבים הדרו-גלגליים משרתים את מעמד הביניים הצומח. אנליסטים בהודו טוענים כי כל עוד שירותי הרכבת התחתית והתחבורה הציבורית לא ישתפרו, השוק הזה ימשיך לצמוח באחוזים ניכרים. מי שבילה בכבישי הודו בשנים האחרונות לא יכול להתעלם משטף הקטנועים השועטים קדימה כשהרמזור מתחלף. (ולמעשה - גם כשהוא עדיין ארום). ואני בטוחה שאם הייתם תקועים בפקק מורט עצבים במרכז דלהי הייתם מוכנים, על אף הפיח המאיים, להמיר את הרכב הממוזג בקטנוע זריז שישא אתכם למחוז הפצצם. הקטנוע הזול הוא התחליף האולטימטיבי למכונית המשפחתית. למי שביקר בהודו יש בוודאי תמונה אחת לפחות של משפחה



הכותבת היא חנ"לית משותפת ב-A&G Partners סגנית יו"ר לשכת המסחר ישראל-הודו, נשיאת אגודת הידידות ישראל-הודו. לתגובות: anata@angp.net