

תקציר

✓ המסירות של כלי רכב בישראל בשנת 2021 הפגינו ביצועים טובים יחסית לעבר ואף בהשוואה בינלאומית. במבט קדימה, להערכתנו, בשנת 2022 תחול ירידה בהיקף המסירות בישראל, זאת, בין היתר, בשל ההשפעה של השיבושים בשרשראות האספקה בעולם על משלוחי הרכבים לישראל וההיקף הגבוה יחסית של מסירות בשנת 2021. נראה כי השיבושים בשרשראות האספקה כבר הורגשו בישראל במהלך המחצית השנייה של 2021, במהלכה ירד היקף הפריקות של כלי רכב בנמלי ישראל מתחת לממוצע הרב שנתי.

✓ הייצור של רכבים בקרב המדינות עם משקל גבוה בייצור העולמי החל להתאושש בחודשים האחרונים, למעט בארה"ב, מה שעשוי להצביע על הקלה ברמת השיבושים על שרשראות האספקה. אולם, לפי מיטב ההערכות המחזור ברכיבים אלקטרוניים צפוי להימשך גם במהלך שנת 2022, ובכל מקרה הייצור העולמי של כלי רכב לא צפוי לחזור לרמתו מלפני הקורונה בשנה זו.

✓ מדדי הפעילות של חברות הליסינג, שנפגעו במידה מתונה ביחס למצופה בעיצומה של המגיפה, חוו צמיחה מרשימה בשנת 2021. עדות לכך מתקבלת מנתוני הדוחות הכספיים, ומנתוני הצריכה הפרטית, המצביעים על גידול משמעותי בהיקף המכירות של כלי רכב משומשים, כפי הנראה, בין השאר, על רקע המחסור בכלי רכב חדשים. להערכתנו, מצבת כלי הרכב הפרטיים המצויים בבעלות ליסינג גדלה בשנת 2021, לאחר הירידה שחלה בשנה הקודמת, וכך גם רכבי השכרה, אם כי הרמה הכללית של הרכבים משני סוגי הבעלות הללו עודה נמוכה בהשוואה לשנת 2019.

✓ מחירי המכוניות בישראל זינקו בחדות בחודשים האחרונים. מההערכה המתבססת על נתוני הצריכה הפרטית עולה כי העלייה מאפיינת הן את הרכבים החדשים והן את המשומשים, אולם העלייה במחירי המשומשים הינה משמעותית יותר. העלייה במחירי הרכבים בישראל אינה חריגה בהשוואה בינלאומית-נמוכה יחסית לארה"ב וגבוהה ביחס לאירופה.

✓ ההערכות בקרב חברות המחקר והאסטרטגיה המובילות באשר למגמות שיעצבו את עתיד ענף הרכב לא השתנו בעקבות הקורונה. רכבים חשמליים ואוטונומיים, תחבורה שיתופית וחיבוריות ישנו את הענף משמעותית עד 2030.

החטיבה לשוקי הון < אגף כלכלה

גילי בן אברהם

Gili.Benavraham@BankLeumi.co.il



ענף הרכב

מרץ 2022

רקע

בתום הרביע השלישי של שנת 2021 הסתכמו סך כלי הרכב הפרטיים בישראל בכ-3.3 מיליון יחידות. כלי הרכב הפרטיים מייצגים כ-86% מכלי הרכב המנועיים בישראל, קבוצות כלי הרכב הבאות בתור הן משאיות (8%), אופנועים (4%) ואוטובוסים, מוניות ורכבים מיוחדים (2%). מדי שנה גדלה מצבת כלי הרכב הפרטיים הודות לשילוב של מגוון גורמים, ובהם: העלייה ברמת החיים בישראל, הצטרפות נטו של מורשי נהיגה בישראל ורמה בלתי מספקת של שירותי התחבורה בישראל. אלו ואחרים מובילים לסך רכישות כלי רכב חדשים העולה על הגריעה של הרכבים מן המצבה בעקבות בלאי, ירידה מהכביש עקב תאונות וכדומה. אף על פי כן, קצב העלייה של מצבת כלי הרכב בישראל מצוי בירידה בשנים האחרונות- שיעור זה התכווץ מכ-5.6% בתום 2016 לכ-2.9% בתום 2020, זאת, בין היתר, הודות לירידה בהיקף המכוניות החדשות שנמכרו בשנה זו בעקבות הקורונה. בתום הרביע השלישי של 2021 עלה קצב הגידול של כלי הרכב הפרטיים בישראל לכ-4.3%, זאת בשל ההשוואה לרמה הנמוכה יחסית שנרשמה בשנת 2020.

מקטעי הפעילות המרכזיים בענף הרכב הינם יבוא כלי רכב ומכירתם והחכרת/השכרת כלי רכב, כאשר ישנם שחקנים בענף הפועלים בשני המקטעים במקביל ולעיתים אף בתוספת מקטעי פעילות משניים בענף הרכב (מימון וביטוח, שירותי תיקון, מכירת חלפים ועוד).

יבואני הרכב חולשים על מרבית פעילות הייבוא לישראל (יבוא אישי קיים רק בכמויות קטנות), ומוכרים את המכוניות למשקי הבית, לחברות הליסינג וההשכרה, לתאגידים אחרים ולמגזר הממשלתי. חברות הליסינג וההשכרה פועלות במספר קווי פעילות: השכרת רכבים לפרטים ולתאגידים, החכרת רכבים (ליסינג) לפרטים ולתאגידים לתקופה קצובה של שנים, מכירת רכבים חדשים (ס ק"מ) ומשומשים ותחומי פעילות נוספים כגון ביטוח ומימון ועוד.

עלייה נאה בהיקף המסירות של כלי רכב בשנת 2021; הירידה בייצור העולמי צפויה להעיב על המסירות בשנת 2022

מסירות כלי הרכב בשנת 2021 הגיעו להיקף שיא בהשוואה לשנים האחרונות (ראה/י תרשים 1). בכך תמכו מגוון גורמים: עלייה בהכנסה הפנויה של חלק ממשקי הבית במהלך משבר הקורונה, הודות לתמיכה הממשלתית ולהוצאות שנחסכו במהלך הסגרים ובשל המגבלות על הפעילות; עלייה באפקט העושר של משקי הבית, בעיקר מצד גאות בשוקי ההון; ודחייה של רכישות משנת 2020 לשנת 2021 לאחר הפחתה משמעותית ברמת אי הוודאות, בין השאר, הודות לחיסון ולהסתגלות לחיים לצד הקורונה.

מלבד הרמה הגבוהה יחסית של היקף מסירות כלי הרכב בישראל בהשוואה היסטורית, היקף המסירות בולט לטובה גם בהשוואה בינלאומית. כפי שניתן ללמוד מתרשים מס' 2, לאחר שבשנת 2020 היקף המסירות של כלי רכב ירד במתינות יחסית למדינות ה-OECD, בשנת 2021 היה שיעור הגידול בהיקף מסירות כלי הרכב ביחס לשנת 2019 (לפני הקורונה) הרביעי בגובהו במדינות ה-OECD. תרשים זה מציג את נתוני הרישום של כלי רכב בכל מדינה, כאשר הנתונים בנוגע לקנדה, נורבגיה, ניו זילנד, איסלנד וסלובניה מעודכנים עד נובמבר 2021. כמו כן, יש לציין כי בישראל הנתונים כוללים מלבד מסירות של כלי רכב גם עלייה של רכבים שיצאו מכלל שימוש בעקבות השבתה או כאלו שהועברו מרשות צה"ל לידיים פרטיות, אך הפערים בהשוואה לנתונים של איגוד יבואני הרכב מזערניים¹. את הסיבות לביצועים הטובים יחסית במסירת כלי הרכב בישראל ניתן לתלות בביצועים כלכליים מוצלחים יחסית בהשוואה בינלאומית, בפריסה מוקדמת יחסית של החיסון ואף ייתכן שברמת המלאים ההתחלתית של יבואני הרכב.

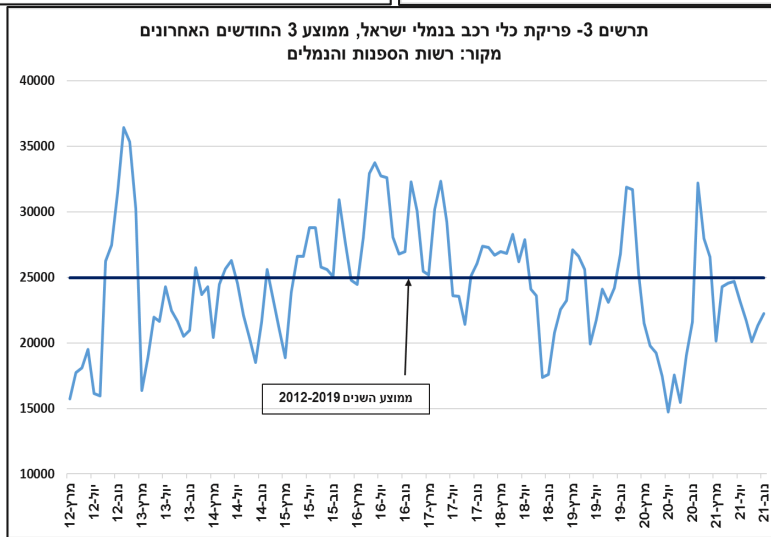
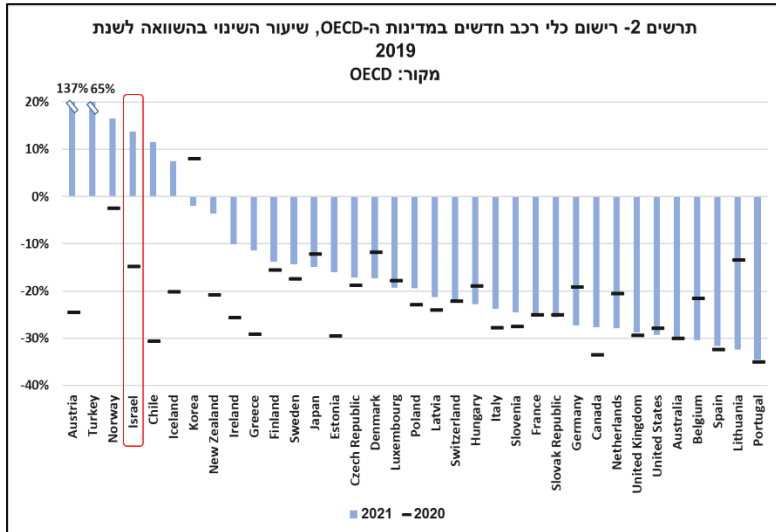
במבט קדימה, ההתפתחויות החיוביות בשוק העבודה, קרי, הירידה בשיעור האבטלה לצד הצמצום המשמעותי בהיקף המשרות שאבדו במהלך המשבר², נתון אשר לפני המשבר היה מתואם חיובית עם היקף המסירות של כלי הרכב, תומכים בעלייה בהיקף המסירות של כלי רכב. אולם, מאידך, המגבלות על הייצור העולמי של כלי רכב, ובפרט דגמים המיוצרים בארה"ב ואירופה, צפויים להכביד על היקף המסירות של כלי רכב בישראל בשנת 2022 (להרחבה ראה/י תיבה 1). בהקשר זה, יצוין כי לפי נתוני רשות הספנות והנמלים, החל ממרץ 2021 היקף הרכבים שנפרקו בנמלי ישראל נמוך מהממוצע

¹ לפי איגוד יבואני הרכב בשנת 2020 ירדו מסירות כלי הרכב בכ-15.5%, זאת לעומת ירידה ברישום כלי הרכב (לפי נתוני ה-OECD והתרשים) בשיעור של 14.8%. בשנת 2021 עלייה של 13.9% לעומת עלייה של 13.7%, בהתאמה.

² ההיקף של משרות השכיר (ישראלים בלבד, נתונים מנוכי עונתיות), כמעט שב לרמתו מטרם המשבר בנובמבר 2021- נמוך ב-0.2% בלבד מהרמה שנרשמה בפברואר 2020.

שנרשם בטרום המשבר (ראה/י תרשים 3), מה שנעשו להצביע על כך שהשיבושים באספקה העולמית הורגשו בישראל כבר במהלך המחצית השנייה של השנה שעברה.

נוכח המתואר לעיל, ובשל היקף השיא של מסירות בשנת 2021, נראה כי היקף מסירות כלי הרכב יפחת בשנת 2022. להערכתנו היקף הירידה צפוי לעמוד על כ-10%-20%, כך שהיקף המסירות יתקרב לרמה שנרשמה בשנת 2019, כאשר הסיכון לתחזית מוטה כלפי מטה, בעיקר מצד הפרעות להיצע העולמי ולמשלוחים לישראל. יצוין כי במהלך החודשים הראשונים של שנת 2022 חלה ירידה של 15% בהיקף המסירות של כלי רכב ביחס לתקופה המקבילה אשתקד. זאת, הורגשה בעיקר בינואר, ומקורה, כפי הנראה, בעיכוב שנוצר במשרד התחבורה ובהשלכות השיבושים באספקה על המלאים.



תיבה 1- השפעת השיבושים בשרשראות האספקה על הייצור העולמי של רכבים ועל האספקה לישראל

תעשיות רבות נפגעו מהשלכות הקורונה, כתוצאה מגורמים מגוונים, כגון המחסור ברכיבים אלקטרוניים ובתשומות ביניים אחרות, עיכוב במשלוחים, הן הימיים והן האוויריים, ומהתארכות זמני האספקה של ספקים. אולם נדמה כי התעשייה שספגה את הנזק הרב ביותר היא תעשיית הרכב. בשנים האחרונות, רכיבים אלקטרוניים הפכו לחלק מהותי בייצור של כלי רכב, כאשר כיום כלי רכב ממוצע מכיל מעל אלף שבבים, שכל אחד מהם אחראי על הליך אחר ברכב, דוגמת קירור המנוע, ניטור לחץ האוויר ועוד.

בפרוץ המגיפה חלה ירידה חדה בביקוש לרכיבים אלקטרוניים מצד יצרניות הרכבים, אשר ציפו כי הביקוש לרכבים ידעך משמעותית. יצרני הרכיבים האלקטרוניים הגיבו לירידה בביקושים מצד יצרניות הרכבים והסיטו את הייצור שלהם לטובת תעשיות אחרות שחוו צמיחה במהלך הקורונה כגון מחשבים, מצלמות אינטרנט ומוצרים אלקטרוניים אחרים, אשר גם כך מהווים את עיקר הביקושים בימים כתיקונם. כתוצאה מהסטה זו נוצר המחסור ברכיבים אלקטרוניים בתעשיית הרכב.

בשנת 2020 ירד הייצור של כלי רכב חדשים בקרב היצרניות הגדולות בעולם, למעט סין, בשיעור דו ספרתי, כאשר הירידה בארה"ב והאיחוד האירופי הייתה חמורה משל היצרניות האסיאתיות.

על אף ההשלכות השליליות של הקורונה על אמון הצרכנים ועל אי הודאות, הביקוש לכלי רכב נותר גבוה, אך משום שייצור כלי הרכב נפגע משמעותית ומלאי הרכבים שלא נמכרו היה נמוך, המכירות הגלובליות ירדו לשפל. כתוצאה מההתפתחויות הללו זינק מחירם של רכבים, חדשים ומשומשים כאחד, במדינות רבות בעולם. יצרני רכבים הגיבו למחסור ברכיבים אלקטרוניים ולהפרעות על הייצור בדרכים מגוונות, ובעיקר באמצעות העלאת מחירי המכירה והעדפת הייצור של דגמים רווחיים יותר וכאלה המכילים פחות רכיבים אלקטרוניים.

נתוני הייצור בקרב יצרניות הרכבים הגדולות בעולם מלמדים כי בחודשים האחרונים חל שיפור בהיקף הרכבים המיוצרים, מה שעשוי לרמז כי השיבושים המשפיעים על הענף מתחילים להיחלש. כך, בחודשים נובמבר ודצמבר (בקרב מי שפרסמה נתונים) עלה הייצור באיחוד האירופי, דרום קוריאה, יפן וסין בהשוואה לחודשים הקודמים (ראה/י תרשים 4). יתרה מכך, כיום, הייצור בסין כבר גבוה ביחס לייצור בתקופת טרום הקורונה (ממוצע 2019), ובדרום קוריאה ויפן הוא די קרוב לרמה זו. יוצאת דופן היא ארה"ב בה לא נרשם שיפור בחודשים האחרונים, והייצור בה עוד רחוק משמעותית מהרמה שנרשמה לפני הקורונה.

באופן דומה, לפי סקר החברות שנערך באיחוד האירופי, שיעור החברות בתעשיית הרכב המצביעות על כך שהמחסור בציוד וחומרים מכביד על הייצור שלהם הגיע ברביע הרביעי של שנת 2021. כלומר, בתחילת שנת 2022 חלה הקלה בשרשראות האספקה, אולם היא מתונה יחסית, והשיבושים באירופה עדיין משמעותיים מאוד (ראה/י תרשים 5).

נראה כי הפערים בין המדינות קשורים לזהות ספקי התשומות עבור היצרניות בכל מדינה, כאשר בענף הרכב, בדרך כלל, נוטות היצרניות להזמין את התשומות שלהן ממדינות באותה היבשת. לפיכך, בהמשך לאמור לעיל, אפשר שהשיבושים באספקת התשומות מורגשים עדיין באמריקה ובאירופה ופחות באסיה.

ומה ניתן להסיק מכך בנוגע להיצע כלי הרכב החדשים בישראל? לפי נתוני הלמ"ס, בשנים האחרונות עיקר כלי הרכב החדשים שעלו על כבישי ישראל יוצרו באיחוד האירופי, יפן ודרום קוריאה - נתח השוק המצרפי שלהן מהווה מעל 70% מכלי הרכב (ראה/י תרשים 6), כאשר חלקו של האיחוד האירופי הוא הגדול ביותר לשוק בודד. לפיכך, ההשלכה על השוק הישראלי מעורבת, שכן היבואנים הישראליים יוצאים נשכרים מהתלות הנמוכה בארה"ב, ומרמות הייצור הגבוהות יחסית ביפן ודרום קוריאה. ומנגד, הייצור הנמוך יחסית באיחוד האירופי, השוק הגדול ביותר במונחי כלי רכב מיוצרים שעלו על כבישי ישראל, צפוי להטיב על היבואנים שמייבאים דגמי רכבים המיוצרים במדינות אלו. מדובר בשלל מותגים, כאשר על העיקריים שבהם נמנים (מסודרים לפי סדר חשיבות מהגבוה לנמוך) - סקודה, סיאט, קיה, יונדאי, טויוטה, פיג'ו, פולקסווגן ומרצדס.

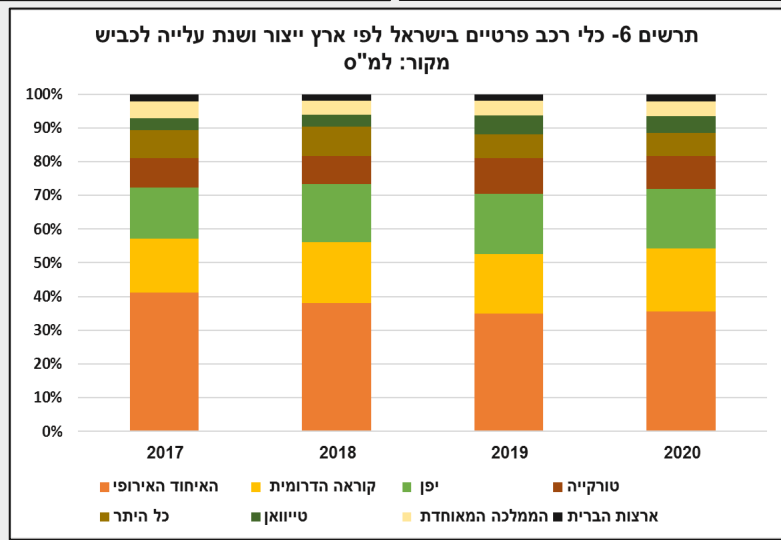
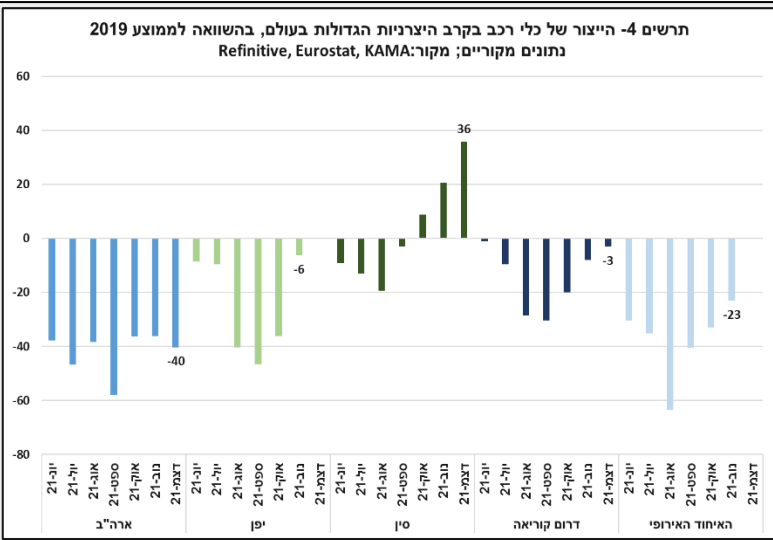
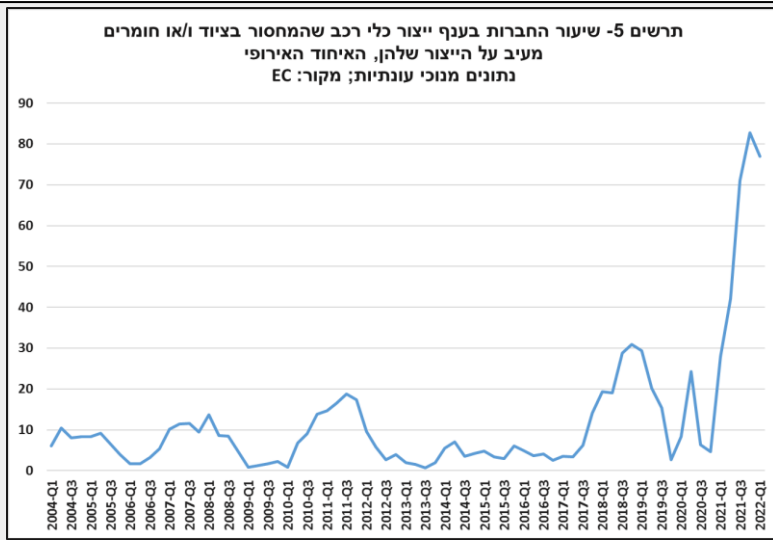
ראוי לציין כי המחסור ברכיבים אלקטרוניים צפוי להמשך גם לאורך שנת 2022, וזאת למרות הגידול המשמעותי בייצור של רכיבים אלקטרוניים בתקופה האחרונה, שכן צבר ההזמנות של יצרניות הרכבים נותר גבוה מאוד וייקח זמן עד שהן ידביקו את המחסור שהצטבר. כמו כן, על אף ההשקעות בהגדלת קיבולת הייצור של ענף הרכיבים האלקטרוניים, המימוש של השקעות אלו אורך זמן רב.

בהתאם להתפתחויות המתוארות מעלה, ההערכות בקרב סוכנויות הדירוג עדיין מצביעות על צפי לייצור הנמוך מרמתו בטרם המגיפה. כך, תחזית הייצור והמכירות של S&P עודכנה כלפי מטה באוקטובר 2021. לפי הערכת סוכנות הדירוג, סך המכירות הגלובליות של רכבים פרטיים עבור שנת 2021 יעלה בכ-2%-4% (חלף 8%-10% בתחזית מאי 21), ובשנת 2022 בכ-4%-6% (חלף 3%-5%, דהיינו, קצב הגידול עבור שנה זו עלה אך היקף המכירות יהיה נמוך יותר). עדכון התחזית כלפי מטה משקף את ההערכה כי ייצור כלי הרכב ימשיך לסבול משיבושים באספקת רכיבים אלקטרוניים, עד שישוּב לרמות נורמליות במחצית השנייה של 2022. התחזית המעודכנת מגלמת חזרה של המכירות הגלובליות לרמה שנרשמה בטרם הקורונה רק בשנת 2023, ורק תחת התממשות שיעורי הצמיחה הגבוהים בטווח התחזית.

גם סוכנות הדירוג Fitch מעריכה כי חוסר האיזון בין הביקוש להיצע כלי הרכב ימשך גם במחצית הראשונה של 2022, אך לאחר מכן האצה בייצור הגלובלי ובנייה מחדש של המלאים יפחיתו את חוסר האיזון בין הביקוש להיצע וידחקו את מחירי המכירה ואת הרווחים כלפי מטה. בכל מקרה, להערכת Fitch היקף המכירות הגלובלי בשנת 2022 יוותר נמוך מרמתו בשנת 2019 בכ-6%.

חשוב להדגיש כי על אף ההערכות כי השיבושים בשרשראות האספקה יתמתנו משמעותית במחצית השנייה של 2022, ברור כי ישנם סיכונים רבים העלולים להוביל לתוצאה שונה לחלוטין. אחד הסיכונים המרכזיים הוא הפרעה נוספת לשרשראות האספקה של היצע הרכיבים האלקטרוניים, הנתון לתנודתיות רבה, לאור התפוצה של וריאנט האומיקרון במדינות דרום מזרח אסיה. בהקשר זה, רק לאחרונה הודיעה טויוטה על כך שהייצור החודשי שלה יהיה נמוך משמעותית מכפי שתכננה בפברואר 2022, בשל שיבושים שחלו בפעילות ההרכבה של רכיבים אלקטרוניים במלזיה בדצמבר 2021, על רקע ההצפות שנרשמו במדינה. באותו האופן, העלייה הניכרת בתפוצת הקורונה בפיליפינים (וריאנט האומיקרון) במהלך חודש ינואר 22, ובתוך כך הידוק המגבלות על הפעילות הכלכלית, עלולים להטיב על הפעילות של מפעלי בדיקה, הרכבה ואריזה של רכיבים אלקטרוניים המצויים במדינה זו, ולהגביל את המכירות של רכיבים אלקטרוניים בהמשך השנה.

סיכון נוסף לשרשראות האספקה הגלובליות של ענף הרכב עלול להתפרץ כתוצאה מהעימות הצבאי בין רוסיה לאוקראינה. מספר יצרניות רכב עולמיות עצרו את הייצור ברוסיה על רקע הסנקציות. נוסף על כך, רוסיה היא יצרנית גדולה יחסית במונחים עולמיים של פלדיום ושל גזים מסוימים המשמשים, בין היתר, לייצור ממירים קטליטיים ומוליכים למחצה, ולכן מחסור בתשומות אלו עשוי בסופו של דבר להכביד על הייצור העולמי של כלי רכב. מלבד זאת, גם הפסקת הייצור במפעלים לייצור כבלי חשמל המצויים באוקראינה צפויה להטיב על ייצור כלי הרכב באירופה, בדגש על גרמניה.



מקורות:

1. IHS Markit, Flash Risk Warning on Semiconductor Supply for H1 2022, January 2022.
2. OECD Economic Outlook, Volume 2021 Issue 2, Box 1.1. The impact of supply-side disruptions on the automotive sector, December 2021.
3. Fitch Rating, Global Auto Conditions to Improve in 2022, Supply Chain Risk Exists, December 2021.
4. S&P Global Ratings, Global Auto Sales Forecasts: Supply Disruption Slows Recovery, October 2021.

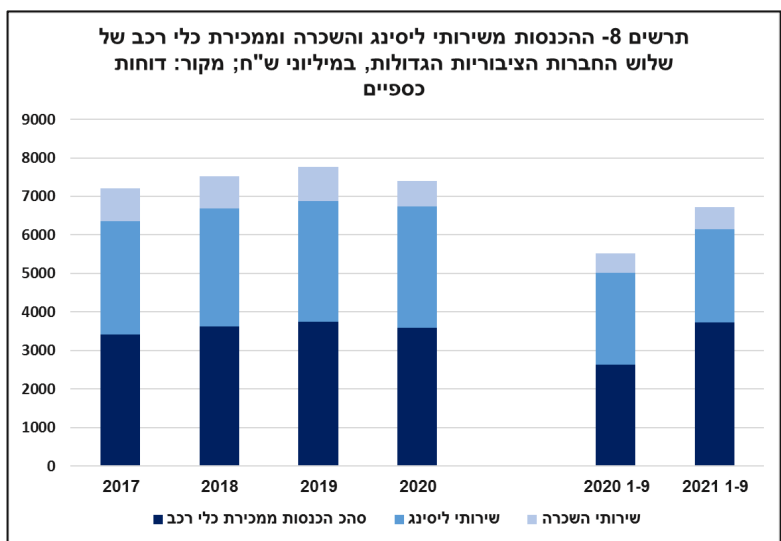
חברות הליסינג חוות תקופה טובה יחסית

נתוני הצריכה הפרטית של כלי רכב מלמדים כי במהלך שנת 2021 עלו בעוצמה הרכישות של כלי רכב על ידי משקי הבית מן היבואנים, במונחים ריאליים, אם כי עלייה זו מגיעה לאחר ירידה ניכרת בשנת 2020 (ראה/י תרשים 7). לעומת זאת, הרכישה של כלי רכב משומשים מהסקטור העסקי (כלומר, מחברות הליסינג, סוחריו הרכב ויתר החברות בסקטור העסקי) לא נפגעה כלל בשיא הקורונה, כאשר במהלך כל שנת 2020, היקף כלי הרכב שנמכרו על ידי הסקטור העסקי למשקי הבית נותר ללא שינוי. יציבות זו מיוחסת בעיקר לביקוש לכלי רכב משומשים בעיצומה של מגפת הקורונה, לאור הירידה בשימוש בתחבורה ציבורית, כתוצאה מהחשש מהידבקות והמגבלות שהושתו על אמצעי התחבורה. בהמשך לביצועים החזקים יחסית של מכירת כלי הרכב המשומשים בשנת 2020, הרכישות של כלי רכב משומשים על ידי משקי הבית מהסקטור העסקי עלו בשנת 2021 בשיעור של 7%, זאת,

בעיקר הודות למחצית הראשונה של שנת 2021 שהייתה חזקה מאוד. ניתן לשער כי עלייה זו באה על רקע אותם הגורמים המתוארים למעלה, וייתכן שאף כתוצאה מירידה בזמינות של רכבים חדשים, נוכח השיבושים בשרשראות האספקה הגלובליות. בסיכום השנה רמת המכירות של רכבים משומשים מהסקטור העסקי, במחירים קבועים, הייתה הגבוהה שנרשמה מאז שנת 2017.

מגמות זהות משתקפות מן הדוחות הכספיים של שלוש החברות הגדולות בתחום הליסינג³, ומשלימות את התמונה המלאה בנוגע לענף. בשנת 2020, בה התפרצה הקורונה, סך ההכנסות של החברות הללו מפעילויות הליבה (שירותי ליסינג והשכרה ומכירת כלי רכב מכל הסוגים) ירדו בשיעור של 4.5%, שהינו מתון יחסית בהתחשב בהשלכות השליליות של המגיפה (ראה/י תרשים 8). ירידה זו נבעה מירידה בהכנסות ממכירת כלי רכב (בשיעור של כ-8%) ובהכנסות משירותי השכרה לטווח קצר (כ-22%), בעוד שההכנסות משירותי ליסינג עלו במתינות (כ-0.9%). ואילו, בשלושת הרבעים הראשונים של שנת 2021, עלו ההכנסות מפעילויות הליבה בעוצמה, בכ-22%, ופיצו לחלוטין על הירידה בשיעור של 6% בתקופה המקבילה בשנת 2020, והן אף היו גבוהות מהיקף ההכנסות באותה התקופה בשנת 2019, לפני מגפת הקורונה.

במהלך שלושת הרבעים הראשונים של 2021, זינקו ההכנסות המצרפיות ממכירת כלי רכב בחדות בשיעור של 41%, ההכנסות המצרפיות משירותי ליסינג צמחו בכ-1.9%, וההכנסות המצרפיות משירותי השכרה עלו גם כן בחדות בשיעור של 14%, אם כי רכיב זה הינו היחיד שנותר נמוך בהשוואה לתקופה המקבילה ב-2019. יתרה מכך, עדות נוספת לפעילות החזקה של חברות הליסינג בתחום מכירת כלי הרכב המשומשים ניתן לקבל מהיקף ההכנסות של תחום זה בשלושת הרבעים הראשונים של 2021, אשר היה גבוה מהיקף ההכנסות השנתי בכל אחת מהשנים האחרונות. בדוחותיהן הכספיים, מציינות החברות כי הן התמורה על מכירת כלי רכב משומשים והן התמורה הממוצעת לרכב מושכר בליסינג עלתה בהשוואה לתקופה המקבילה בשנת 2020. כמו כן, החברות מציינות כי השיבושים בשרשראות האספקה העולמיות עשויים להעיב על זרם הרכבים החדשים שהן צפויות לקבל מיבואני הרכב לטובת העמדת שירותיהן.



לאורך השנים 2013-2020 נע היקף כלי הרכב הפרטיים הרשומים בבעלות ליסינג בין 215-220 אלף רכבים (ראה/י תרשים 9). בשנת 2020, בעקבות הקורונה, ירד היקף הרכבים בבעלות ליסינג בכ-4%, וכך גם היקף הרכבים תחת יתר סוגי הבעלות (השכרה ורכב חברה). ניתן להעריך כי הירידה בהיקף הרכבים בבעלות ליסינג חלה על רקע פיטורין של שכירים וצמצום מסוים של שירותי הליסינג בשנה זו, וגם בשל התייעלות בניצולת הציים של חברות הליסינג.

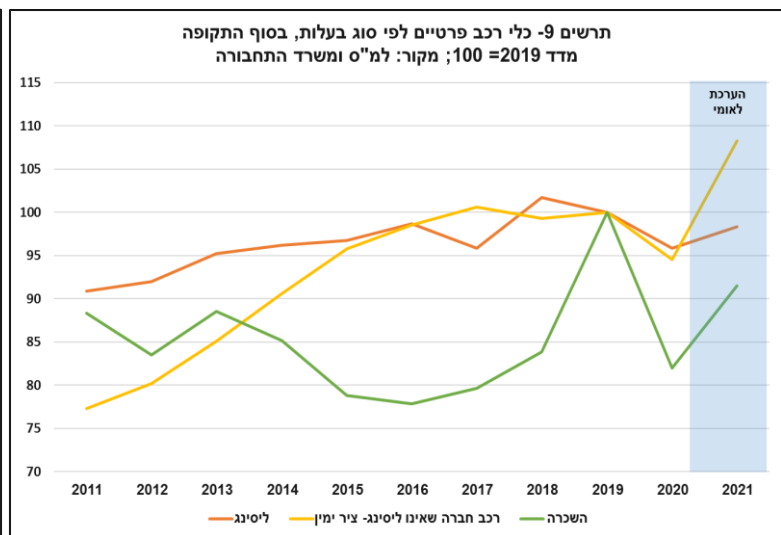
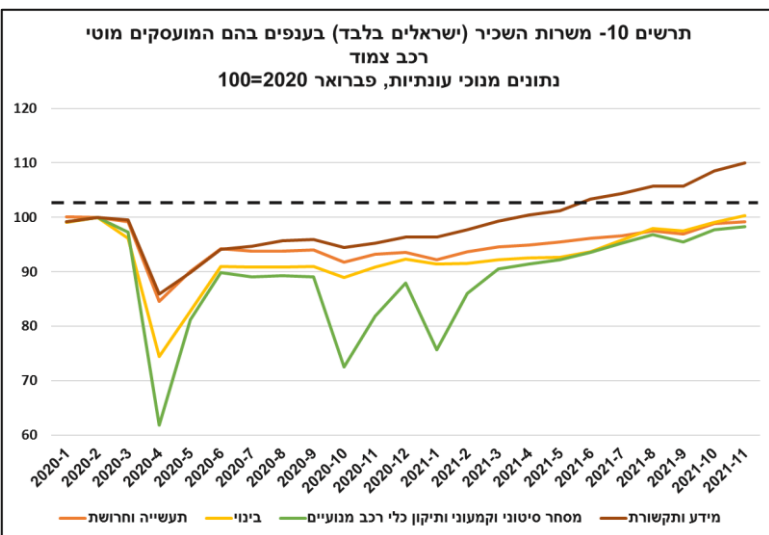
לפי הערכתנו, המבוססת על חילוץ הנתונים מקובץ רכב של משרד התחבורה (קובץ המכיל את כל כלי הרכב הרשומים בישראל ומתעדכן באופן יומיומי) בתחילת שנת 2022, היקף כלי הרכב הרשומים בבעלות ליסינג עלה בחזרה במהלך שנת 2021, בכ-2.6%, אולם הוא עדיין נמוך במעט מרמתו בשנת 2019, לפני פרוץ המגיפה.

³ מדובר בשלמה, אלבר ואלדן, המחזיקות יחדיו במחצית מצי רכבי הליסינג בישראל נכון לשנת 2019. נתוני יוניברסל פתרונות תחבורה (AVIS) לא הוצגו מכיוון שהחברה אינה מפרידה בדוחותיה בין מכירת כלי רכב לשירותי השכרה/ליסינג.

כמו כן, להערכתנו, גם היקף כלי הרכב הרשומים תחת בעלות של חברה שאינה ליסינג, עלה במהלך שנת 2021, ובשיעור גבוה יחסית של 14%, זאת לאחר ירידה של 5.5% בשנת 2020, והוא כעת מצוי ברמה הגבוהה בעשור האחרון. באותו אופן, גם היקף הרכבים המצויים תחת בעלות של השכרה עלה בשנת 2021, בשיעור של 11%, זאת לאחר ירידה של 18% בשנת 2020, והוא עדיין נמוך מרמתו בטרם המגיפה, כפי הנראה בשל מיעוט התיירים במשק.

לסיכום, עם פתיחת המשק ופריסת החיסונים, עלה היקף כלי הרכב הפרטיים הרשומים בכל סוגי הבעלות, זאת לאחר הצמצום בשנת 2020. אולם, רק הרמה של כלי הרכב הרשומים תחת בעלות חברה חצתה את הרמה שנרשמה לפני הקורונה. אמנם סך כלי הרכב הפרטיים הרשומים תחת בעלות ליסינג הינו עדיין הגדול ביותר, אך הזינוק החד במספר הרכבים הפרטיים המצויים בבעלות חברה צמצם את הפער מול הרכבים בבעלות ליסינג. ניתן להניח כי הסיבות למגמה זו נובעות ממיצוי הצמיחה של תחום שירותי הליסינג, העדפה של יותר חברות לעבור למודל של בעלות על רכבים במקום שימוש בשירותי ליסינג ועוד.

בהמשך לעלייה בהיקף כלי הרכב המצויים בבעלות חברות הליסינג, יצוין כי המגמה החיובית בשוק העבודה, בדגש על הענפים שבהם המועסקים הינם מוטי שימוש ברכב צמוד, תומכת בכיקוש לשירותי ליסינג, כך, היקף המועסקים בענפים מידע ותקשורת ובינוי גבוה מזה שנרשם לפני פרוץ מגיפה הקורונה, בכ-10%-0.3%, בהתאמה (ראה/י תרשים 10). ואילו, בענפים מסחר סיטוני וקמעוני ותעשייה וחרושת היקף השכירים אמנם עדיין נמוך מרמתו בטרם המשבר, אך מאוד קרוב אליה.



העלייה במחירי המכוניות בישראל הינה רוחבית, אך משמעותית יותר בקרב רכבים משומשים

מחירי היבוא הדולריים של כלי הרכב המיובאים לישראל ירדו בפרוץ המגיפה, אך מאמצע שנת 2020 ועד תחילת שנת 2021 עלו במעל 10%, ולאחר מכן, בחודשים אפריל-ספטמבר 2021, חלה נסיגה נוספת במחירי היבוא. כך שלפי הנתון האחרון שפורסם (ספטמבר 2021), מחירי היבוא של כלי רכב גבוהים רק ב-1% מרמתם במרץ 2020, לפני המגיפה, ובהשוואה לקטגוריות צריכה אחרות, בפרט צריכה שוטפת, מדובר בעלייה מתונה יחסית (ראה/י תרשים 11).

השינוי של מדד מחירי היבוא הדולריים של כלי תחבורה לצריכה פרטית מתואם שלילית עם השינוי בדולר אינדקס (שער החליפין של הדולר ביחס לסל מטבעות, ראה/י תרשים 12). ניתן לשער כי מתאם זה נובע מהעובדה שמרבית עסקאות היצוא של כלי רכב בעולם מבוצעות בדולרים. לפיכך, היחלשות של הדולר ביחס לסל המטבעות מקטינה את ההכנסות של יצואני הרכב שאינם אמריקאים במונחי מטבע מקומי, ואלו מעלים את מחיר הרכב במונחים דולריים על מנת לפצות על כך.

במבט קדימה, בהתבסס על המתאם המתואר לעיל, ניתן להעריך כי קצב העלייה של מחירי היבוא התמתן בחודשים האחרונים. לפי קונצנזוס התחזיות בבלומברג, בטווח הקרוב יוסיף הדולר להתחזק, מה שצפוי לתרום להיחלשות עליית מחירי היבוא של כלי רכב במונחים דולריים, עד תום המחצית הראשונה של שנת 2022.

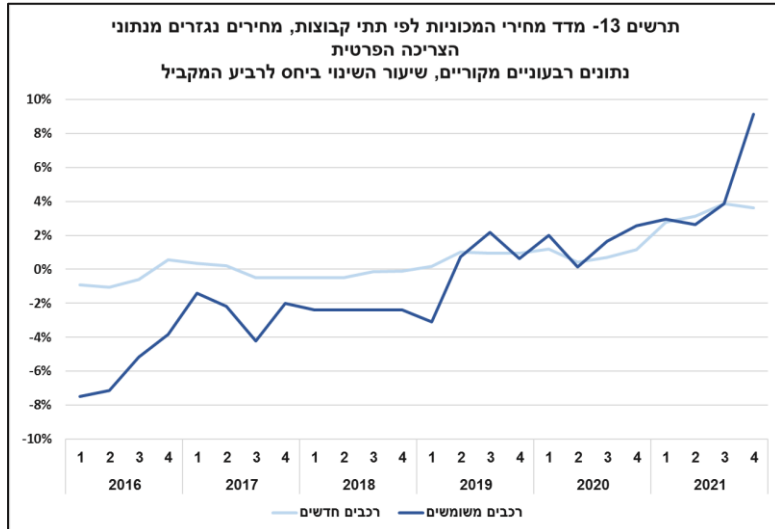
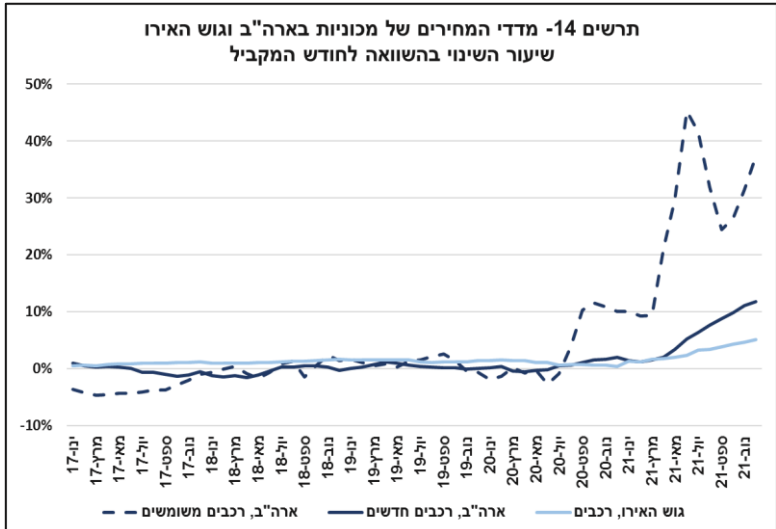
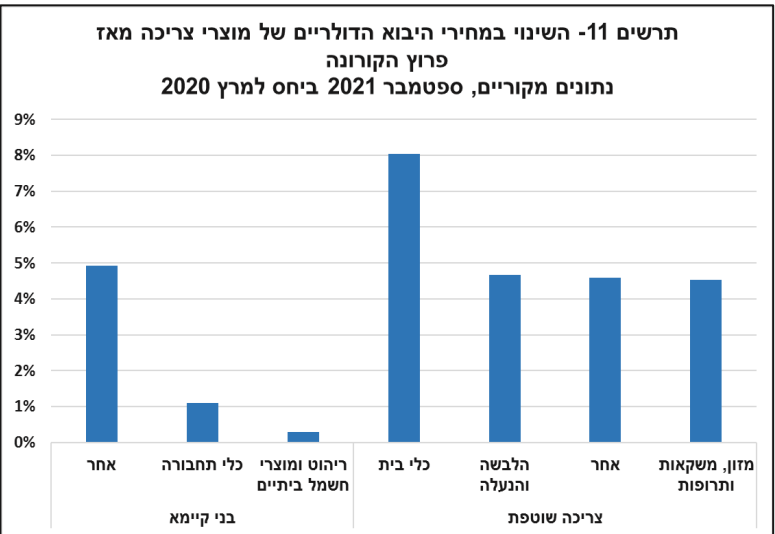
מחירי המכוניות שמשלמים הצרכנים, כמתבטא במדד המחירים לצרכן, זינקו בחדות בחודשים האחרונים. בכל אחד מהחודשים בחצי השנה האחרונה עלה מדד מחירי המכוניות במעל 1% (שיעור

שינוי חודשי, וקצב העלייה השנתי בינואר 2022 הגיע לכ-8%, הקצב הגבוה ביותר בעשרים השנים האחרונות לפחות.

מדד מחירי המכוניות מורכב ממחירי המכוניות החדשות ומחירי המכוניות המשומשות, כאשר משקלה של הקבוצה האחרונה במדד גבוה יותר. מדדי המחירים של תתי הקבוצות אינם מפורסמים על ידי הלמ"ס, אולם, מאומדן שחולץ מנתוני החשבונאות הלאומית עולה כי מאז התפרצות הקורונה, הן מחירי הרכבים החדשים והן מחירי הרכבים המשומשים, עלו בקצב גבוה יותר בהשוואה לעבר. ברביע הרביעי של שנת 2021 זינקו מחירי הרכבים המשומשים בחדות, מעל העלייה במחירי הרכבים החדשים, והם אלו שהובילו לגידול המשמעותי בקצב עליית סעיף המכוניות במדד המחירים לצרכן (ראה/י תרשים 13).

העלייה במחירי הרכבים בעולם, וכך גם בישראל, נובעת מהירידה בייצור כלי הרכב החדשים בשנה האחרונה, על רקע השיבושים בשרשראות האספקה של רכיבים אלקטרוניים וחומרי גלם נוספים, המהווים תשומות בייצור כלי רכב. הירידה בהיקף הייצור של כלי הרכב החדשים, לא רק ליבתה את העלייה של מחיריהם, אלא גם הובילה לגידול בביקוש לכלי רכב משומשים, ובאופן דומה תרמה גם לעלייה במחירי הרכבים המשומשים. בהשוואה למדינות אחרות בעולם נראה כי עליית מחירי המכוניות בישראל מעט גבוהה יותר מזו שנרשמה בגוש האירו, אך נמוכה משמעותית ביחס לארה"ב, שם עלו מחירי המכוניות המשומשות בסדר גודל חסר תקדים שאף חצה את ה-40% בשלב מסוים (ראה/י תרשים 14). נראה כי ההסבר לעלייה החריגה בארה"ב טמון בעובדה כי הייצור המקומי של כלי רכב ירד בחדות יחסית וטרם הציג סימנים של חזרה לשגרה.

במבט קדימה, להערכתנו, מחירי כלי הרכב המשומשים יוסיפו לעלות במהלך המחצית הראשונה של שנת 2022. למעשה, לפי מחירון "לוי יצחק" גם בחודש פברואר מחיריהם של כלי רכב משומשים רבים הוסיפו לעלות, מה שצפוי לקבל ביטוי במדד המחירים לצרכן עבור חודש זה. עם זאת, בהנחה שהתחזית בנוגע להקלה בשיבושים בשרשראות האספקה של כלי רכב תתממש, ותחול עלייה ביבוא של כלי רכב חדשים לישראל, הרי שהגורם המרכזי שדחף לעליית מחירי המכוניות ייחלש. על רקע זה, ומכיוון שמדדי המחירים במחצית השנייה של שנת 2021 היו גבוהים מאוד, צפוי כי קצב עליית מחירי המכוניות ייחלש בחדות במהלך המחצית השנייה של שנת 2022.



תיבה 2- מגמות עתידיות בענף הרכב

בשנים עברו, עוד לפני הקורונה, סופקו הערכות ותחזיות רבות בנוגע לעתיד ענף הרכב, ובנוגע למגמות הצפויות לשנות אותו מהקצה אל הקצה. נראה היה, כי ישנה תמימות דעים בנוגע לזהות המגמות המרכזיות שיעמדו בבסיס השינוי שיעבור ענף הרכב העולמי בעשור הקרוב. את המגמות הללו נהוג לסמן באותיות EASC המסמלות: רכבים חשמליים (Electrification), רכבים אוטונומיים (Autonomous vehicles), תחבורה שיתופית (Shared mobility), וחיבוריות (Connected vehicles).

מצדו של הצרכן, התועלות מן המגמות הללו ברורות. רכבים חשמליים יפחיתו משמעותית את זיהום האוויר, הפגיעה בסביבה והרעש. רכבים אוטונומיים ייצרו אפשרויות ניידות חדשות, יפחיתו את הצורך ברישיון נהיגה, ויגבירו את הכדאיות הכלכלית של פתרונות תחבורה שיתופית. והחיבוריות, שמשמעותה תקשורת בין כלי רכב, או בין כלי רכב לאמצעים אחרים בדרכים (לדוגמה רמזור), ובין צרכן הנסיעה לעולם החיצוני (אינטרנט, שירותי פנאי וכו') בזמן שהוא מקבל את השירות, תגביר משמעותית את הנוחות בזמן הנסיעה.

אך כיצד יראה ענף הרכב בעוד כעשור, ובפרט מה תהיה ההשפעה על המגזר העסקי?

לפי הערכת חברת המחקר PWC, המגמות המתוארות לעיל יובילו למספר שינויים מרכזיים בשוקי הרכב הגדולים (אירופה, ארה"ב וסין):

- ברגע שהסוגיות החוקיות והטכנולוגיות יפתרו, הנתח של התחבורה השיתופית והאוטונומית מסך התנועה בכבישים יגדל משמעותית, עד כדי 33% בשנת 2030, וילחץ כלפי מטה את הנתח של התנועה ברכב פרטי בנהיגה עצמית.
- סך הנסועה בעולם תוסיף לעלות, לכך יתרמו הגידול באוכלוסייה והגידול בביקוש לניידות.
- ניצולת השימוש בכלי הרכב תגבר משמעותית, משום שהרכבים האוטונומיים יהיו רוב הזמן בתנועה ולא בחנייה. על כן, כלי רכב מסוג זה ייסעו בממוצע הרבה יותר מדי שנה, ויחלפו בתדירות גבוהה יותר עקב שחיקה מהירה יותר.
- על רקע הניצול המוצלח של הרכבים, הצורך בבעלות על כלי רכב יפחת, ובארה"ב ואירופה, מצבת כלי הרכב צפויה לרדת מרמתה הנוכחית בעשרות אחוזים. אולם, חרף הערכה זאת, סך המכירות של כלי רכב בשווקים אלו יוסיפו לעלות, מפני שכאמור לעיל, השחיקה של כלי הרכב האוטונומיים והשיתופיים תהיה גבוהה יותר.
- יצרנים וקמעונאיים של כלי רכב ידרשו להגדיל את השקעותיהם במחקר ופיתוח, ובפרט בתחומי התכנה והשירותים, ושיעורי הרווחיות שלהם ילחצו כלפי מטה עקב כניסה של עוד ועוד שחקנים חדשים לענף, למשל מתחום הטכנולוגיה.

גם חברת המחקר והאסטרטגיה McKinsey העריכה עוד לפני מגיפה הקורונה כי המגמות המוזכרות לעיל ישפיעו על המכירות של כלי רכב חדשים ומשומשים, ומשכך גם על סוחר הרכב. כל זאת, כאשר רווחיהם של סוחר הרכב גם כך מצויים תחת לחץ בשנים האחרונות בשל שני גורמים מרכזיים: הראשון, העלאת מחירים מצד ספקיהם המרכזיים, יצרני הרכב, המצויים בעצמם בעיצומה של תחרות גוברת. והשני, התגברות השקיפות בכל הקשור למחירי המכירה בענף מכיוונו של אמצעי מכירה דיגיטליים של כלי רכב (אתרים ואפליקציות), המאפשרים לצרכנים לבצע השוואות בצורה טובה יותר.

לפי הערכת חברת המחקר, ארבע המגמות שהוזכרו לעיל יכבידו על ההכנסות של קמעונאות הרכבים. כך למשל, החדירה של התחבורה השיתופית תעיב על ההכנסות ממכירת כלי רכב חדשים, מפני שמגמה זו תפחית את הבעלות על כלי רכב פרטיים, ומשום שהמכירה של כלי רכב לצייים של מפעלי התחבורה השיתופית תתאפיין בשיעורי רווחיות נמוכים יותר ביחס למכירה לצרכנים פרטיים. השפעות אלו יורגשו בעיקר באזורים בעלי צפיפות אוכלוסין גבוהה, בהם התחבורה השיתופית תאומץ במידה הרבה ביותר. גם ההכנסות ממכירת כלי רכב משומשים יפחתו, מפני שרכבים אוטונומיים או רכבים ששימשו בתחבורה שיתופית ייגרטו בסוף חייהם, מה שיפחית את היצע הרכבים המשומשים אותם יציעו השחקנים העוסקים בתחום זה. וכמו כן, המכירה של כלי רכב חשמליים תניב הכנסה נמוכה יותר מכיוון שהפחת שלהם יהיה גבוהה יותר.

נוסף על אלו, יהיו גורמים נוספים שישפיעו על קמעונאות הרכבים כגון דיגיטליזציה של תהליך המכירה, שיבוצע יותר ויותר בעזרת אמצעים דיגיטליים, ולכן צפוי לדחוק את הרווחיות כלפי מטה בשל הגברת השקיפות. וכניסה של שחקני הייטק לענף אשר יציגו מודלים עסקיים חדשים שיקשו על קמעונאות הרכב.

כדי להמחיש את ההשלכות של השינוי הצפוי על הענף, ביצעה PWC הערכה בנוגע לתמהיל ההכנסות העתידי של יצרניות הרכב בעקבות התממשות מגמות אלו. לפי הערכה זו, בעוד שבשנת 2018 ההכנסות מהפעילויות המסורתיות כגון מכירת רכבים (לצרכנים וחברות) וחלקי חילוף היוו כ-77% מההכנסות, בשנת 2030 הם יהיו כ-59% בלבד, כאשר הגורמים המרכזיים לכך הם הגידול הצפוי בחלקה בהכנסות של פעילות המכירה של רכבים לצייים של מפעלי התחבורה השיתופית והאוטונומית, וירידה בחלקה בהכנסות של פעילות מכירת החלפים, לאור התפוצה הגבוהה של רכבים חשמליים, המורכבים מפחות חלקים.

גם תחזיות והערכות חדשות שפורסמו לאחרונה מצביעות באותו הכיוון

ההתפרצות של מגפת הקורונה זעזעה את ענף הרכב, על רקע הירידה הפתאומית בהכנסות בתחילת המגיפה, והסגירה של מפעלי ייצור בעקבות השיבושים בשרשראות האספקה. המגפה הציפה למוקד סוגיות בנוגע להעדפות הצרכנים ואילצה לפתח אמצעי מכירה חדשים. כך לדוגמה, במהלך תקופת המגפה, התחדד בקרב הצרכנים הרצון להיזהר מהדבקות בניגוף ולהקפיד על ריחוק חברתי, מה שתמך

בביקוש לכלי רכב פרטיים. נוסף על כך, נוכח המגבלות על הפעילות והסגרים שהונהגו במדינות רבות, נאלצו קמעונאים, בלית ברירה, להציע אפשרויות מכירה באמצעים דיגיטליים, אפשרויות שלא היו נהוגות לפני כן בענף הרכב. אך למרות שהקורונה אולי הסיטה את תשומת הלב מן המגמות המרכזיות, תחזיות עדכניות עדיין מצביעות על כך שאנו ניצבים בפני שינויים משמעותיים בענף הרכב:

לפי הערכת McKinsey, המעבר לרכבים חשמליים אף צבר תאוצה במהלך מגפת הקורונה, כמשתקף מהעלייה בחדירה של כלי רכב חשמליים במחצית השנייה של שנת 2020 במספר אזורים בעולם, חרף ההשפעות השליליות של הקורונה. אירופה הינה המובילה בתחום זה הודות לרגולציה מחמירה על היצרנים בנושאי פליטות מזהמים וסובסידיות נדיבות לצרכנים. מדינות רבות בעולם המערבי הקדימו את המועד בו תיאסר המכירה של רכבים עם מנוע בעירה פנימי, וגם ההעדפות של הצרכנים נעו לכיוון קיימות ושמירה על הסביבה. להערכתה, תחת התרחיש הנמוך ביותר, המכירות של כלי רכב חשמליים יהוו כ-45% מסך המכירות בשנת 2030 בשווקים המרכזיים. כתוצאה מהתפתחות זו השוק של חלפי הרכב ישתנה מהקצה אל הקצה, ההכנסות מהחלפים של רכבי בנזין ודיזל יפחתו ומנגד השוק של סוללות לכלי רכב וגלאי אור וחיישנים יתרחב.

מהערכה שפרסמה לאחרונה חברת המחקר והאסטרטגיה, BCG, עולה כי:

1. עד 2035 יותר מ-70% מהמכירות של כלי רכב חדשים במדינות המפותחות יהיו של כלי רכב חשמליים. בכך יתמכו שלושה גורמים מרכזיים: הראשון, עד לשנת 2025, סך ההוצאות בכל תקופת הבעלות על הרכב, עבור כלי רכב חשמליים, יהיה נמוך ביחס לרכבים עם מנוע בעירה פנימי, בין השאר, הודות לירידה בעלות הסוללה. השני, הידוק התקנות בשווקים רבים בנוגע לפליטות פחמן המגיעות מתחום התחבורה, כאשר בחלק מהשווקים אף תיאסר מכירה של רכבים חדשים עם מנוע בעירה פנימי החל משנת 2025. השלישי, עד לשנת 2025 כבר יהיו כ-400 מודלים של רכבים חשמליים, שיהיו זמינים בכל הסגמנטים של הרכבים.
2. כל כלי הרכב החדשים שיימכרו בשנת 2030 יהיו בעלי חיבוריות, תעבורת הנתונים מענף הרכב תגדל דרמטית, ועדכוני תכנה לרכבים בשיטת ה-OTA (Over the air), שמבוצעים מרחוק, יהיו הנורמה. המכירות השנתיות בתחום התכנה לרכב יסתכמו בכ-150 מיליארד \$, עליהם יתחרו יצרניות רכב וספקיות תכנה.
3. הרכבים האוטונומיים ישנו את התחבורה השיתופית כפי שאנו מכירים אותה כיום. ציים של רכבים אוטונומיים יהוו אמצעי תחבורה מרכזי, בעיקר באזורים עירוניים.

גם סקרים שנערכו בקרב שחקנים מרכזיים בענף הרכב מבהירים כי התחושות של הפועלים בענף תואמות את ההערכות כי הענף ניצב בפני שינוי. כך לדוגמה, מנהלים בענף הרכב מעריכים כי עד 2030 רכבים חשמליים ימכרו בתפוצה רחבה, סביב כ-50% מהמכירות במדינות המפותחות. עוד הם מעריכים, כי רוב המכירות של כלי רכב יערכו באמצעים דיגיטליים, כאשר יצרניות הרכב יבצעו מכירות ישירות לצרכן, ללא מתווך דוגמת קמעונאי, בשיעור גבוה משמעותית.

לסיכום, לפי התחזיות של גופי מחקר ואסטרטגיה מובילים, עד סוף העשור הנוכחי ענף הרכב ישתנה לבלי היכר, על רקע עלייתן של ארבע מגמות מרכזיות (EASC). ההשלכות המרכזיות של מגמות אלו צפויות להשפיע על הפעילות של השחקנים המרכזיים בענף הרכב-יצרנים, קמעונאיים, וספקי שירותים. מחד, מגמות אלו עשויות להניב מקורות הכנסה חדשים, דוגמת ההכנסה ממכירת תוכן ומידע, וממכירת חיישנים וסוללות עבור הרכבים של העתיד. אולם, מאידך, הכניסה של שחקנים מתחום הטכנולוגיה לענף, והגידול הצפוי במכירה של רכבים לצי רכב של תחבורה שיתופית ואוטונומית, צפויים ללחוץ כלפי מטה על הרווחיות של היצרנים בענף. כמו כן, התפוצה הגבוהה של הרכבים החשמליים צפויה להעיב על ההכנסות ממכירת חלפים.

מקורות:

1. KPMG, Global Automotive Executive Survey 2021
2. BCG, Moving the World Forward, 2021
3. McKinsey, Why the automotive future is electric, 2021
4. PWC, The impact of COVID-19 on the European automotive market, 2020
5. McKinsey, As dramatic disruption comes to automotive showrooms proactive dealers can benefit greatly, 2019
6. PWC, Five trends transforming the Automotive Industry, 2018