

תקציר

- ✓ מצבת כלי הרכב בסקטור העסקי הצטמצמה משמעותית בשנת 2020 לאור, בין השאר, העלייה באי הוודאות והצמצום בהיקף השכירים. גורמים אלו ואחרים הובילו לירידה חדה ברכישות של רכבים חדשים על ידי הסקטור העסקי. את הירידה הגדולה ביותר רשם צי הרכבים להשכרה, כאשר הירידה בצי של רכבי הליסינג ורכבי החברה ביתר הסקטור העסקי הייתה מתונה יותר.
- ✓ ענפי המשק המשפיעים ביותר על הביקוש לכלי רכב צמודים בסקטור העסקי הם: תעשייה, מסחר סיטוני וקמעוני, בינוי ומידע ותקשורת. על רקע זה, ובמבט קדימה, הציפיות בנוגע להיקף התעסוקה בענפים אלו עלו משמעותית בחודשים האחרונים, אך זאת לאחר ירידה בהיקף השכירים בענפים אלו בתקופת הקורונה. השיפור בציפיות בנוגע לתעסוקה בענפים אלו תומך בהתאוששות הביקוש לכלי רכב מצד הסקטור העסקי.
- ✓ נתוני היבוא של מכוניות נוסעים לצרכים עסקיים לרביע הראשון של 2021 מלמדים כי היקף הרכישות של מכוניות נוסעים על ידי הסקטור העסקי היה זהה לרמה שנרשמה ברביע הראשון של 2020, שטרם הושפע לרעה מהקורונה.
- ✓ הירידה במסירות של רכבים פרטיים בישראל בשנת 2020 הייתה מתונה יחסית למדינות המפותחות, כאשר עיקר הירידה נרשמה בחודשים הראשונים של מגפת הקורונה. המסירות של כלי רכב בישראל ברביע הראשון של 2021 עלו משמעותית ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, אך זאת משום שבחודש מרץ 2020 נרשמה ירידה חדה במסירות. על אף זאת, המסירות ברביע הראשון של 2021 גבוהות אף בהשוואה לתקופה המקבילה בשנים עברו.
- ✓ בסיכום שנת 2020, הצריכה הפרטית של כלי רכב משומשים במונחים ריאליים עלתה, בעוד שהצריכה הפרטית של כלי רכב חדשים ירדה. לפי מדד אמון הצרכנים, הכוונה לרכישת מכונית בשנה הקרובה עלתה בחודשים האחרונים.
- ✓ קצב העלייה של מדד מחירי המכוניות צפוי להתמתן בחודשים הקרובים הודות לעלייה בקצב הגידול של סך הרכבים הפרטיים במדינה.



רכב

מאי 2021

החטיבה לשוקי הון < אגף כלכלה

גילי בן אברהם

Gili.Benavraham@BankLeumi.co.il

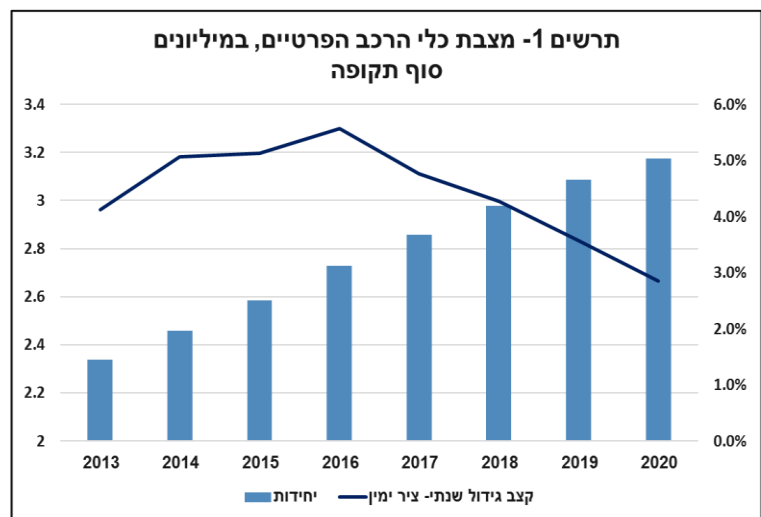
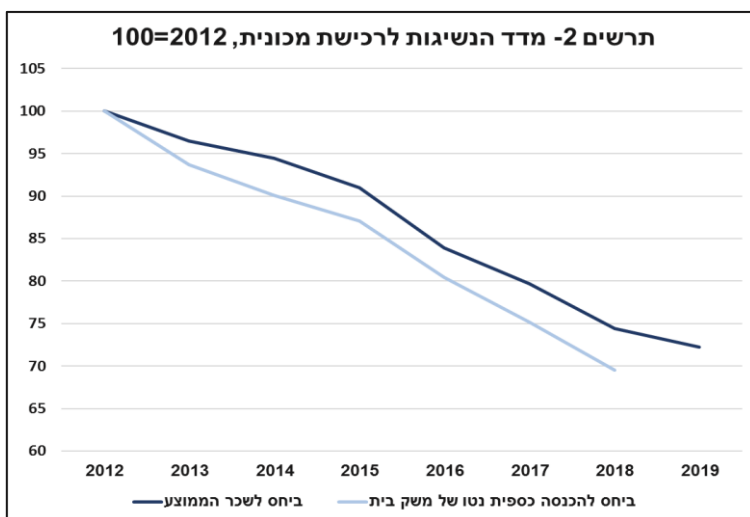
רקע

בתום שנת 2020 הסתכמו סך כלי הרכב הפרטיים בישראל בכ-3.17 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, עד לא מזמן מגמה חיובית בשוק העבודה 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 (ראה/י תרשים 1), זאת, בין היתר, הודות לירידה בהיקף המכוניות החדשות שנמכרו בשנה זו בעקבות הקורונה.

בשנים האחרונות הנשיגות (affordability) של כלי הרכב בישראל, דהיינו היכולת של האדם (או משק הבית) הממוצע לרכוש רכב, השתפרה משמעותית. את הנשיגות ניתן למדוד, בדומה למדד המקביל של נשיגות הדיור, באמצעות היחס בין מדד המחירים לצרכן של מכוניות לבין השכר הממוצע במשק, או לחלופין ההכנסה הכספית נטו של משק בית ממוצע. כפי שניתן לראות בתרשים מס' 2, היחס המוזכר לעיל, בשני הפרמטרים, ירד משמעותית מאז שנת 2012 הודות לשילוב של ירידה במחירי המכוניות במרבית השנים ועלייה של השכר הממוצע וההכנסה הכספית נטו של משק בית ממוצע במהלך השנים המוצגות¹. פועל יוצא של השיפור בנשיגות של כלי הרכב הוא תמיכה בביקוש לכלי רכב בישראל, זאת לפני שמתחשבים גם בעלויות המשלימות של אחזקת רכב (ביטוחים, אגרות, דלק, טיפולים וכו').

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 היבוא לישראל (יבוא אישי קיים רק בכמויות קטנות), ומכירים את המכוניות למשקי הבית, לחברות הליסינג וההשכרה, לתאגידי אחרים ולמגזר הממשלתי. חברות הליסינג וההשכרה פועלות במספר קווי פעילות: השכרת רכבים לפרטים ולתאגידי, החכרת רכבים (ליסינג) לפרטים ולתאגידי לתקופה קצובה של שנים, מכירת רכבים חדשים (0 ק"מ) ומשומשים ותחומי פעילות נוספים כגון ביטוח ומימון ועוד.

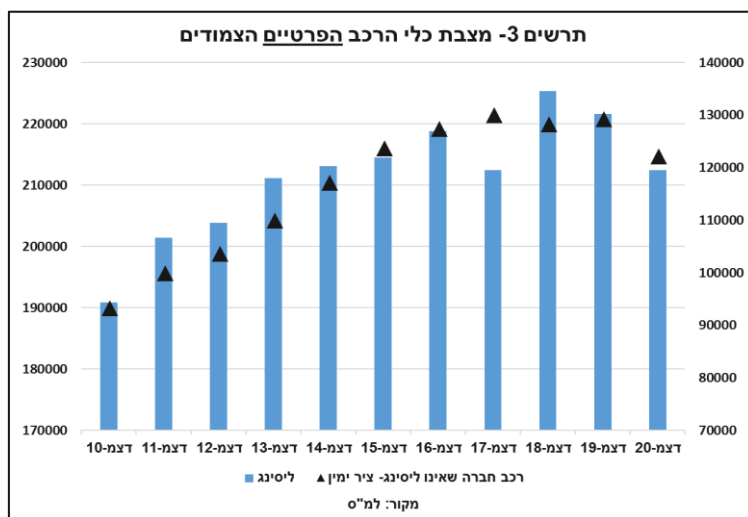


הביקוש לכלי הרכב בסקטור העסקי ירד משמעותית ב-2020 על רקע השלכות הקורונה

מצבת כלי הרכב הצמודים בסוף שנת 2020 מגלה כי החברות בסקטור העסקי נהגו, כצפוי, במשנה זהירות, ולכן צמצמו את הרכישות של הרכבים החדשים המשמשים לצרכיהן העסקיים. כך, ציי הליסינג

¹ התרשים אינו מציג את שנת 2020 במכוון משום שהשכר הממוצע במשק עלה בשנה זו באופן די מלאכותי, עקב היציאה המרובה של משתכרים בשכר נמוך יחסית משוק העבודה, עובדה אשר הובילה לעליית השכר הממוצע.

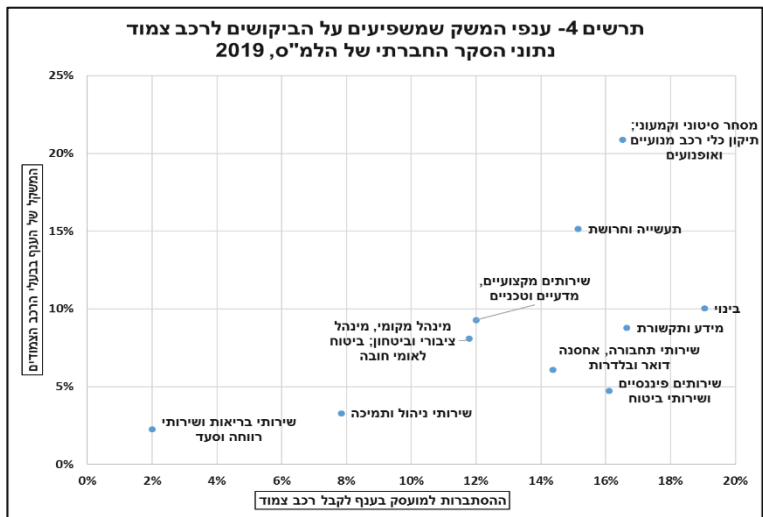
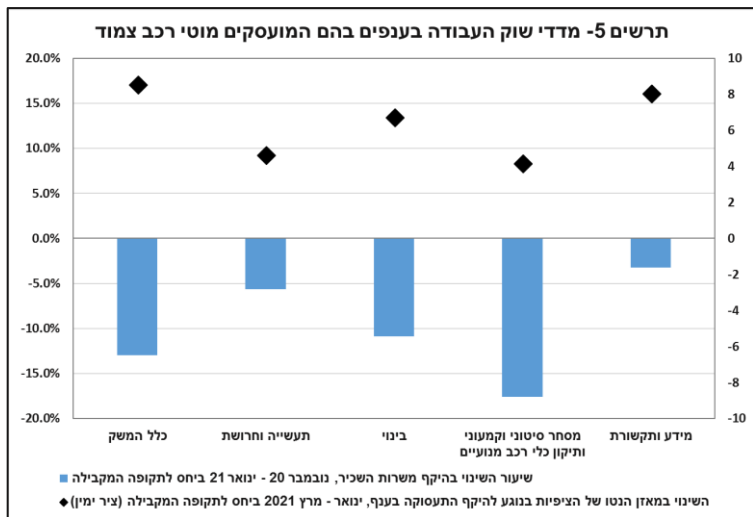
של חברות הליסינג התכווצו זו השנה השנייה ברציפות, כאשר בשנת 2020 נרשמה ירידה של 4% בהיקף הרכבים בציי הליסינג, זאת לאחר ירידה בשיעור של 2% בשנה הקודמת. נוכח ירידה זו עמד ההיקף של ציי הליסינג על רמה נמוכה יחסית, הדומה לצי המצרפי בשנים 2017 ו-2013 (ראה/י תרשים 3). צי כלי הרכב הצמודים של יתר החברות בסקטור העסקי (כלומר להוציא רכבים המוצעים לליסינג או השכרה) התכווץ אף הוא בשנת 2020, לאחר תקופה יציבה יחסית בת 4 שנים, בשיעור של 5.5%. לעומת אלו, באותה התקופה ירד משמעותית צי כלי הרכב המשמשים להשכרה בכ-18%, וזאת כפי הנראה בעיקר בשל סגירת השמיים בפני כניסת תיירים לישראל.



ישנם ענפים במשק להם השפעה מהותית על הביקוש לכלי רכב צמודים (כלי רכב הניתנים לעובד על ידי המעסיק, בין אם באמצעות חברת ליסינג ובין אם לאו). הסקר החברתי של הלמ"ס לשנת 2019 מלמד כי לענפים - תעשייה וחרושת, בינוי, מסחר סיווני וקמעוני ותיקון כלי רכב ומידע ותקשורת ההשפעה הרבה ביותר. ממצא זה מתבסס על נתח השוק של כל ענף בסך כלי הרכב הצמודים במשק, וגם על ההסתברות של כל מועסק בענף לקבל רכב צמוד, או במילים אחרות, שיעור בעלי הרכב הצמוד בתוך הענף. בתוך כך, לפי הסקר החברתי של הלמ"ס (2019) לענפי המסחר הסיווני וקמעוני והתעשייה והחרושת היה נתח השוק הגבוה ביותר מבין ענפי המשק בסך המועסקים עם רכבים צמודים (ראה/י תרשים 4). ואילו בענפי הבינוי, המידע והתקשורת ומסחר סיווני וקמעוני ההסתברות הגבוהה ביותר למועסק לקבל רכב צמוד - מאפיין זה עשוי להיווצר הודות לתנאים המקובלים בענף (דוגמת ענף ההייטק) או לצרכים של המועסקים בענף (כך למשל, סביר כי בענף המסחר סוכני מכירות יקבלו רכבים צמודים לטובת ביצוע עבודתם השוטפת).

בכל הנוגע להיקף משרות השכיר של הענפים המשפיעים על הביקוש לרכבים צמודים, בכל הענפים הללו חלה ירידה בהיקף משרות השכיר בשלושת החודשים האחרונים בעוצמות שונות - ירידה משמעותית בענף המסחר לצד ירידה מתונה יחסית במידע ותקשורת - על רקע השפעות מגפת הקורונה (ראה/י תרשים 5).

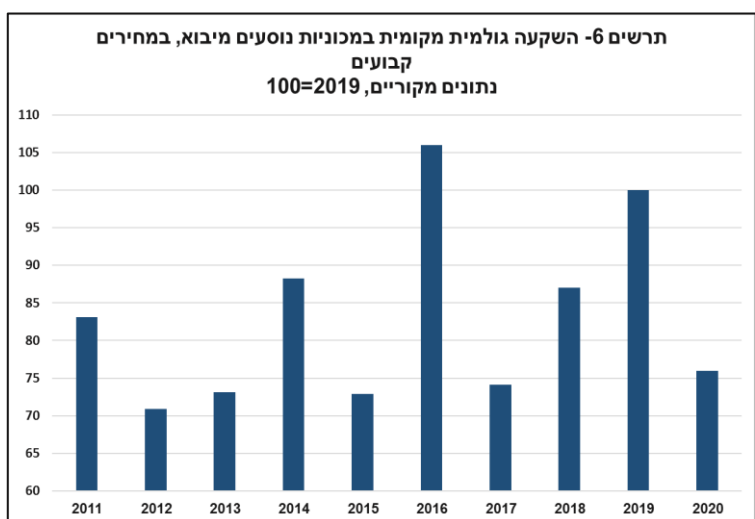
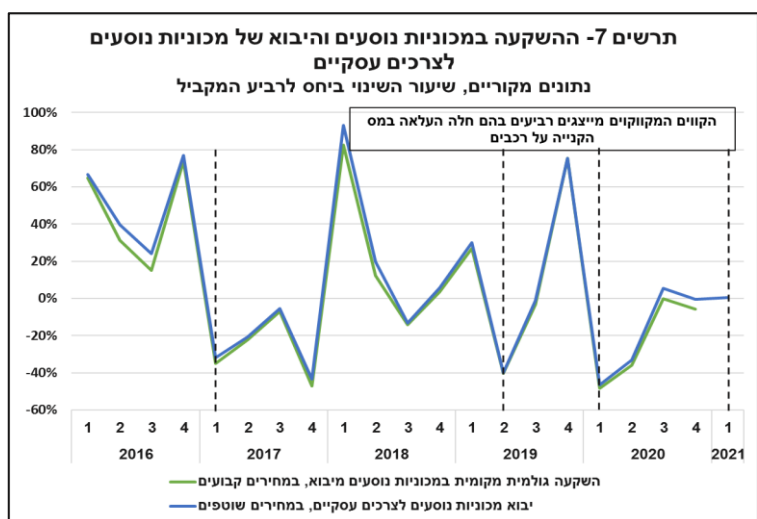
במבט קדימה, הציפיות של החברות בענפים הללו, ביחס להיקף התעסוקה בענף, עלו בשלושת החודשים האחרונים בהשוואה לתקופה המקבילה. לפי סקר הערכת המגמות בעסקים, החל מחודש פברואר 21, מאזן הנתו של התגובות (מספר המשיבים המעריכים כי יגדילו את היקף המועסקים פחות מספר המשיבים המעריכים כי יפחיתו) בכל הענפים, להוציא בינוי, היה חיובי ומאותת על צפי להגדלת היקף המועסקים. במרץ 21 גם מאזן הנתו של ענף הבינוי הפך לחיובי. בכל מקרה, מאזן הנתו של התגובות של הענפים השונים ברביע הראשון של 2021 גבוה ממאזן הנתו בתקופה המקבילה בשנת 2020. מגמה זו מתואמת עם העלייה שנרשמה בשיעור המשרות הפנויות במשק במרץ 2021, ועם הסרת המגבלות על הפעילות הכלכלית. המשמעות העולה מן האמור לעיל היא כי השיפור בצפי לגידול במספר המועסקים בענפים מוטי הרכבים הצמודים תומך בביקוש לרכבים צמודים.



נתוני ההשקעה הגולמית מקומית במכוניות נוסעים מיבוא, המשקפים את הרכישות של רכבי נוסעים חדשים על ידי הסקטור העסקי, ולפיכך את הביקוש של הסקטור העסקי לרכבים חדשים, מצביעים על ירידה חדה בהשקעה בשנת 2020, בשיעור של כ-24% (ראה/י תרשים 6). ירידה זו תואמת את הממצאים שהוצגו לעיל בדבר הירידה במצבת כלי הרכב הפרטיים של הסקטור העסקי (ליסינג, השכרה וחברה).

הירידה ברכישת רכבים בסקטור העסקי נבעה בראש ובראשונה מאי הודאות שיצרה מגפת הקורונה. בתקופות של אי ודאות גבוהה חברות בסקטור העסקי נמנעות מהשקעות שניתנות לדחייה על מנת לשמור על הנזילות גבוהה לטובת שירות החוב והכנה לקראת התממשותם של תרחישים פסימיים. תופעה זו חלה גם בהקשר של רכישת רכבים, כך שחברות הליסינג השתדלו להימנע מרכישת רכבים חדשים לציי הליסינג שלהן ונטו להאריך חוזי החכרה קיימים, הן בשל הרצון לנקוט במשנה זהירות ולשמור על נזילות גבוהה, והן כתוצאה מהקשחת תנאי המימון במהלך תקופת הקורונה. סביר להניח כי גם יתר החברות בסקטור העסקי נהגו באותו האופן משיקולים אלו.

נתוני סחר החוץ, המתואמים כמעט באופן מושלם עם נתוני ההשקעה הגולמית (רמת מתאם בגובה של 0.99), מצביעים על יציבות בהיקף הרכישות של רכבים חדשים על ידי הסקטור העסקי במהלך הרביע הראשון של 2021 ביחס לרביע המקביל אשתקד, שטרם הושפע מהקורונה (ראה/י תרשים 7). יצוין כי גם ברביע הראשון של שנת 2021 וגם ברביע הראשון של שנת 2020 חלו העלאות במס הקנייה על רכבים חדשים, כך שברביעים שכאלו היקף הרכישות של רכבים בדרך כלל נמוך יחסית משום שברביע שקודם להעלאת המס החברות בסקטור העסקי מבצעות רכישות בהיקף גבוה יחסית בכדי להימנע מהייקור האפקטיבי של הרכבים.



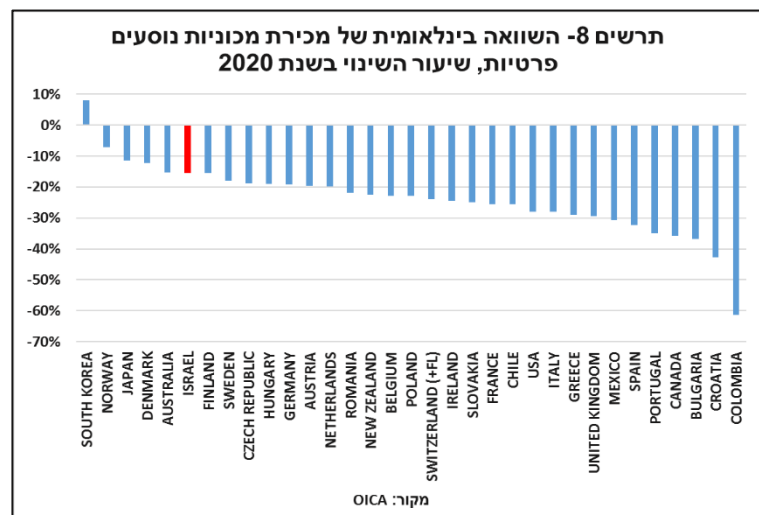
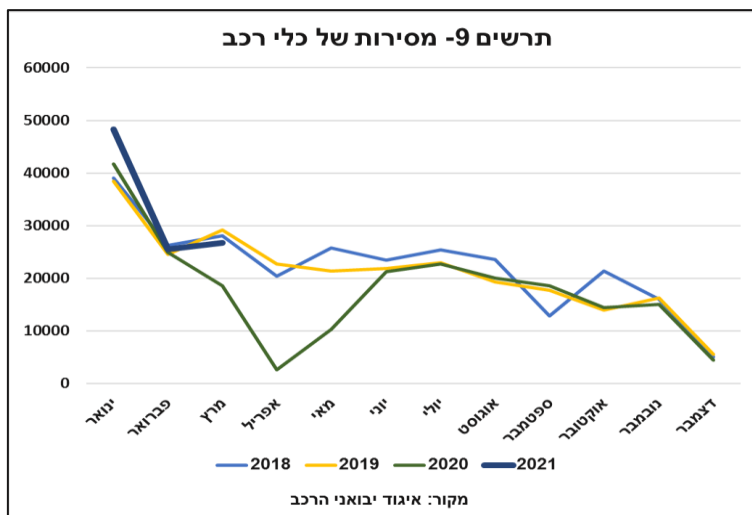
מסירות כלי הרכב בתחילת שנת 2021 מעודדות; הביקוש של משקי הבית לכלי רכב משומשים מהסקטור העסקי הפגין חוזק ביחס לביקוש שלהם לכלי רכב חדשים

סך המסירות של רכבים פרטיים בישראל ירד בשנת 2020 בכ-15% על רקע השפעות מגפת הקורונה. עיקר הירידה במסירות נרשמה בחודשים הראשונים של המגיפה, מרץ-מאי, בהם אולמות המכירה היו סגורים ואי הוודאות הייתה גבוהה מאוד בהתחשב בחוסר ההיכרות עם המגיפה, ואגב כך, חוסר מוכנות של העסקים לבצע מכירות בתנאי סגר. מצד אחד, הביקוש לכלי רכב נפגע בשל הזעזוע שספג שוק העבודה, בדמות עלייה חדה בשיעור האבטלה הרחב, וכאמור לעיל, הירידה בביקוש לרכבים חדשים מן הסקטור העסקי בשל השלכות הקורונה. אולם, מצד שני, גורמים אחרים קיזזו את הפגיעה בביקוש, וביניהם המגבלות על הפעילות הכלכלית אשר הובילו לירידה בהוצאות של משקי בית רבים (נסיעות לחו"ל; חופשה בארץ; מוסדות תרבות ומסעדות; חדר כושר; שירותים קוסמטיים ועוד) כך שלחלק ממשקי הבית נוצרו עודפים שניתן היה לנתב להוצאות אחרות. כמו כן, המגבלות על התחבורה הציבורית בשילוב החשש להידבק באמצעי נסיעה אלו תמכו בביקוש לכלי רכב (משומשים + חדשים) בקרב העובדים שהמשיכו לעבוד חרף הקורונה. לשם ההמחשה, לפי הלמ"ס, בחודשים אפריל-ספטמבר 2020 ירד היקף הנוסעים ברכבת ישראל בכ-85% ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019, כאשר במהלך אפריל-מאי הושבתה הרכבת כליל. אמנם באותה התקופה גם היקף המועסקים ירד, אך ודאי לא בעוצמה שכוז.

בהשוואה למדינות ה-OECD² הירידה במסירת המכוניות הפרטיות בישראל בשנת 2020 הייתה מתונה יחסית (ראה/י תרשים 8). החציון של שיעור השינוי של מסירות כלי הרכב במדינות ה-OECD בשנת 2020 עמד על ירידה בשיעור של 23%. ניתן לשער כי הירידה המתונה יחסית במסירות כלי הרכב בישראל בסיכום השנה נעוצה בפגיעה קלה יחסית בשכבה העליונה של הפרטים בישראל, הלא הם עיקר הרוכשים של רכבים חדשים מצד משקי הבית.

עד כה, נתוני המסירות לרבעון הראשון של שנת 2021 מצביעים על גידול, אם כי יש לקחת בחשבון כי בינואר 2021 חלה העלאה של המס הירוק, שלבטח תרמה לגידול במסירות בתחילת השנה. בפילוח לפי חודשים, ינואר 2021 היה ינואר החזק אי פעם, ואילו פברואר ומרץ כבר היו לכל היותר דומים לשנים עברו.

בסיכום הרביע הראשון של 2021 עלו סך המסירות של כלי רכב פרטיים בכ-18% ביחס לתקופה המקבילה אשתקד, אך עלייה זו מיוחסת בעיקר לחודש מרץ 2020 החלש בהשפעת תחילת התפשטות מגפת הקורונה. אולם, גם בהשוואה לשנים עברו נתוני הרביע הראשון מצביעים על עלייה-כ-9% ביחס לרביע הראשון של 2019, 7.5% ביחס ל-2018 ו-1.8% ביחס ל-2017.



בחינה של הצריכה הפרטית של רכבים, במחירים קבועים, לפי רכיביה השונים מעלה כי במחצית הראשונה של 2020 חלה ירידה ניכרת בצריכה הפרטית ביחס לתקופה המקבילה, ואילו המחצית השנייה של השנה התאפיינה בעלייה ביחס לתקופה המקבילה בשנת 2019 (ראה/י תרשים 10). חשוב

² טורקיה הושמטה במכוון מן התרשים משום ששנת 2020 הייתה בעבורה שנת יציאה ממשבר כלכלי, כך שמסירות כלי הרכב במדינה עלו בכ-57% על אף הקורונה.

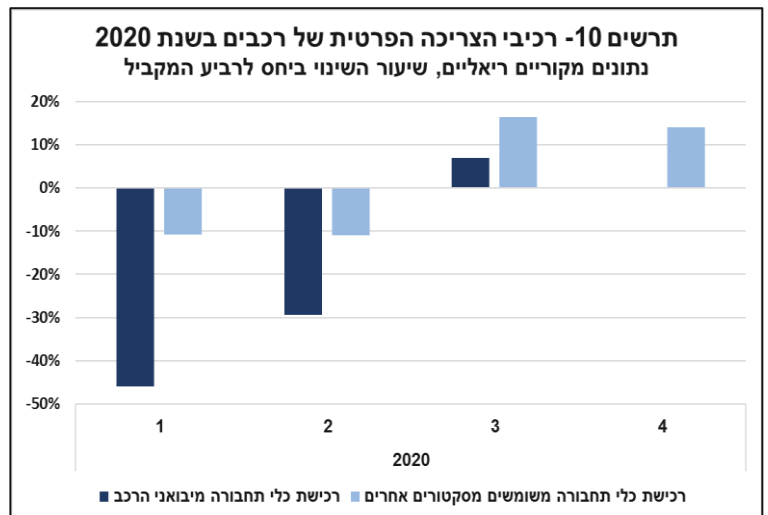
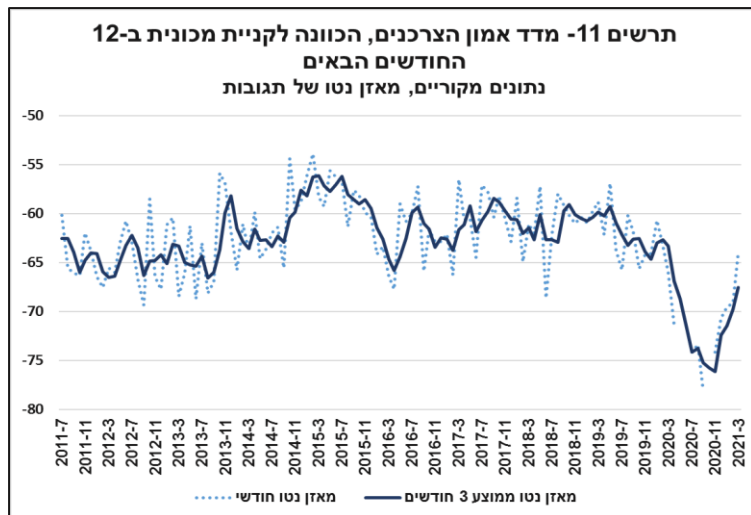
מכך, מנתוני הצריכה הפרטית ניתן ללמוד כי הרכישות של כלי תחבורה משומשים מן הסקטור העסקי (דהיינו מחברות הליסינג וההשכרה ויתר החברות בסקטור העסקי) נפגעו במידה פחותה מאשר הרכישות של כלי תחבורה מיבואני הרכב במהלך משבר הקורונה. המשמעות העולה מכך היא כי היכולת של חברות הליסינג לממש את רכביהן שסיימו חוזה חכירה נפגעה בצורה מתונה ביחס ליכולת המכירה של רכבים חדשים למשקי הבית על ידי יבואני הרכב. לא מן הנמנע כי ההסבר לכך טמון בפערי המחירים בין שתי אפשרויות הרכישה, בהתחשב במצב הכלכלי, כאשר רכישת רכב חדש יקרה בעשרות אלפי שקלים מרכב משומש שסיים חוזה החכרה הנע סביב 3 שנים.

בסיומו של שנת 2020, הצריכה הפרטית של כלי רכב חדשים מיבוא ירדה ב-19% לאחר שנתיים בהן נרשמו עליות בצריכה זו בשיעורים של 21% ו-14% בהתאמה, ומאידך, הצריכה הפרטית של כלי רכב משומשים מהסקטור העסקי עלתה ב-1% בשנת קורונה, לעומת ירידה בשנתיים הקודמות, בשיעור של 9% ו-4% בהתאמה.

במבט קדימה, אין ספק שההסרה המהירה של המגבלות על הפעילות הכלכלית בישראל, הודות לחיסונים שפעלו לצמצום ניכר של המגיפה, צפויה לתמוך באמון הצרכנים והעסקים, וכך בצריכה הפרטית ובשוק העבודה, כך שכל אלו תומכים בהתאוששות הביקוש לרכבים פרטיים חדשים, הן מצד הסקטור העסקי והן מצד משקי הבית.

בהקשר זה, בחודשים האחרונים ניתן לזהות עלייה בכוונה של משקי הבית לרכוש מכונית בשנה הקרובה, כמתבטא באחת השאלות הנשאלות במסגרת מדד אמון הצרכנים³. כפי שניתן לראות בתרשים מס' 11, מאזן הנטו של התגובות, כלומר, מספר המשיבים שהעידו כי בכוונתם לבצע רכישת מכונית, פחות המשיבים שהעידו כי אין בכוונתם לבצע רכישת מכונית, עלה משמעותית בתקופה האחרונה. הרמה של מאזן הנטו שנרשמה במרץ 2021 היא הגבוהה שנצפתה מאז פברואר 2020. כפי הנראה עלייה זו נתמכת בהשפעה החיובית של החיסונים על הפעילות הכלכלית ועל הציפיות של משקי הבית.

יצוין כי מחסור עולמי במוליכים למחצה עשוי להעיב על הייצור של רכבים ברחבי העולם בתקופה הקרובה, אם כי לא ברור האם האספקה של רכבים תשובש בעקבות זאת. המחסור ברכיבים האלקטרוניים נוצר על רקע הביקוש הגובר למוצרים אלקטרוניים בתקופת הקורונה, והוא הוחמר בעקבות מזג האוויר בעונת החורף בארה"ב ובשל שריפה באחד מהמפעלים החשובים לייצור שבבים לרכב במרץ 2021. עד כה, יצרניות כגון פורד, יונדאי, וולוו, טויוטה, פיאט וניסן הפחיתו את תפוקתן נוכח המחסור בשבבים אלקטרוניים.



העלאת מס הקנייה על רכבים חדשים תרמה לגידול בקצב עליית המחירים, אך זה צפוי להתמתן

מדד מחירי המכוניות, מתוך מדד המחירים לצרכן, מגלם את השינוי המשוקלל במחירי מכוניות חדשות ומשומשות, כאשר לפי הערכתנו המשקל של המכוניות המשומשות במדד גבוה מ-80% ולכן למחירי המכוניות המשומשות השפעה רבה יותר על המדד. לפי המתודולוגיה של הלמ"ס, מדד מחירי

³ יודגש כי מדד זה אינו מבחין בין מכונית חדשה למשומשת.

המכוניות החדשות מחושב באמצעות מדגם של מחירונים של יבואנים מרכזיים ומעקב אחר מספר דגמים בולטים. ומדד מחירי המכוניות המשומשות מחושב באמצעות מעקב אחר דגמי רכבים ושנים פופולריות על סמך מחירון לוי יצחק.

כפי שניתן לראות בתרשים מס' 12, בשנים 2015-2018 חלה ירידה במדד מחירי המכוניות, שהסתכמה במצטבר בכ-15% (דצמבר 18 בהשוואה לדצמבר 14). מאז, חלה עלייה מצטברת של כ-6%, הודות לגורמים כגון הירידה בקצב הגידול של סך כלי הרכב הפרטיים במשך בשנים האחרונות, ושלוש פעימות של העלאת מס הקנייה על כלי רכב חדשים בתקופה זו. ראוי לציין, כי בשונה ממשברים כלכליים קודמים, מדד מחירי המכוניות הפגין עמידות יחסית, ובלט גם בהשוואה לסעיפים אחרים במדד המחירים לצרכן שלרוב היו נמוכים ביחס לשגרה. ייתכן וזאת משום שהביקוש לכלי רכב במשבר הנוכחי נפגע רק במתינות ביחס למשברים כלכליים קודמים, הודות לגורמים כגון הירידה בשימוש בתחבורה הציבורית.

כשבוחנים את ההתפתחויות במדד מחירי המכוניות לפי תתי שווקים, ניתן לזהות כי מדד מחירי המכוניות המשומשות התנהג באופן דומה למדד הכללי, שכן כאמור לעיל, המשקל של תת המדד גבוה מאוד. לעומת זאת, מדד מחירי המכוניות החדשות, בניגוד למדד מחירי המכוניות הכללי, היה די יציב לאורך השנים 2015-2018, אך יחד עם זאת, החל אף הוא בעלייה מדורגת בתחילת שנת 2019.

במבט קדימה, להערכתנו, הקצב השנתי של עליית מחירי המכוניות, שעמד על כ-4% בינואר 2021 וירד לכ-2% במרץ 2021, צפוי להמשיך במגמת ההתמתנות בחודשים הקרובים על רקע העלייה בקצב הגידול של סך כלי הרכב הפרטיים במשך בחודשים האחרונים, שמשמעותה עלייה בהיצע הרכבים בישראל. בהמשך, לקראת סוף שנת 2021, יורגש גם אפקט הקצה של יציאת המדדים החודשיים שהושפעו מהעלאת המס הירוק בינואר 2021, כך שגם לאפקט זה צפויה להיות השפעה מרסנת על המחירים. מנגד, לאור האמור לעיל, בדבר הצפי לירידה בייצור הגלובלי של רכבים עקב המחסור במוליכים למחצה, ייתכן כי מחירי המכירה של רכבים חדשים יעלו בשל כך, ויפעלו לעליית מדד מחירי המכוניות.

