

## תקציר

- ✓ לפי נתוני החשבונאות הלאומית, במחצית הראשונה של השנה האטה הצריכה הפרטית של כלי רכב, זאת כאשר הצריכה של כלי רכב משומשים מהסקטור העסקי ירדה בחדות. האטה זו חלה, בין היתר, על רקע נתוני השוואה גבוהים יחסית בשנת 2021, וזמינות נמוכה יחסית של כלי רכב מיבוא. במבט קדימה, מגמת ההאטה צפויה להימשך לנוכח גורמים כגון השחיקה בכוח הקנייה של משקי הבית, העלייה בריבית והירידה באמון הצרכנים.
- ✓ הייצור העולמי של כלי רכב נותר נמוך יחסית בהשוואה לטרומ הקורונה - נכון ליולי 2022 הייצור בארה"ב, יפן וגוש האירו, נמוך בעשרות אחוזים ביחס למוצע 2019, ואילו בדרום קוריאה וסין חצה את הייצור את רמה זו. לאורך מרבית המחצית הראשונה של 2022 עמד היקף הרכבים שנפרקו בנמלי ישראל על רמה הגבוהה במקצת מהרמה הממוצעת בשנים 2019-2012, אך ביולי ירדה מתחת למוצע. לעומת זאת, המלאי של יבואניות הרכב הציבוריות ביחס להכנסות בשנה האחרונה נמוך משמעותית בהשוואה לתקופת טרום הקורונה, ומעיד על השפעת השיבושים בשרשראות האספקה.
- ✓ ההכנסות של חברות הליסינג הציבוריות במחצית הראשונה של 2022 ירדו בחדות, בעיקר לאור הירידה במכירת כלי הרכב, שבתקופה המקבילה הסתכמה להיקף גבוה יחסית בהשוואה שנתית. מנגד, ההכנסות משירותי ליסינג והשכרה תמכו בסך ההכנסות של החברות. התייצבות היקף השכירים בענפים מוטי שימוש ברכב צמוד, בחודשים האחרונים, לצד היחלשות הציפיות בנוגע לשינוי בתעסוקה בחודשים הבאים בענפים אלו, עשויות להכביד על הביקוש לשירותי ליסינג בתקופה הקרובה.
- ✓ לאחר שהגיע לשיא ביחס לשני העשורים האחרונים, התייצב קצב הגידול של מדד מחירי המכוניות בחודשים האחרונים, וזאת על אף שבחודשים אלו שוב נרשמו שיעורי שינוי חודשיים גבוהים יחסית. להערכתנו, הלחצים לעליית מחירי הרכבים לנוכח היצע העולמי המצומצם יחסית עודם קיימים, אם כי ברמה פחותה בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד. העדכון המתוכנן של ה"מס הירוק" בינואר 2023 צפוי להוביל לעלייה נוספת בקצב עליית מחירי המכוניות בראשית שנה זו.

החטיבה לשוקי הון < אגף כלכלה

גילי בן אברהם

Gili.Benavraham@BankLeumi.co.il



# ענף הרכב

אוקטובר 2022

## רקע

בתום הרביע הראשון של שנת 2022 הסתכם סך כלי הרכב הפרטיים בישראל בכ-3.4 מיליון יחידות. כלי הרכב הפרטיים מייצגים כ-86% מכלי הרכב המנועיים בישראל, קבוצות כלי הרכב הנוספות 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-3.8% במרץ 2022, בשל הירידה ההדרגתית במסירות כלי הרכב בשנים האחרונות.

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, 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.

### במחצית הראשונה של 2022 האטה הצריכה הפרטית של כלי רכב, האטה זו צפויה להימשך

לפי נתוני החשבונאות הלאומית של הלמ"ס, הצריכה הפרטית הכוללת של כלי תחבורה עלתה במחצית הראשונה של שנת 2022 בקצב נמוך יחסית לזה שנרשם בשנת 2021 כולה, וזאת כאשר הצריכה הפרטית של כלי רכב חדשים מיבוא הוסיפה לעלות, ומנגד הצריכה הפרטית של כלי רכב שנרכשו מסקטורים אחרים (כלומר כלי רכב משומשים) ירדה בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד (ראה/י תרשים 1).

כפי הנראה, הירידה הריאלית בצריכה של כלי רכב משומשים נבעה בעיקר משום שתקופת ההשוואה בשנה שעברה התאפיינה במכירות גבוהות יחסית- לשם ההמחשה, היקף המכירות ברביע הראשון של 2021 היה הגבוה שנרשם מאז הרביע השני בשנת 2017. אולם גם בהשוואה לשנים שקדמו להתפרצות הקורונה, היקף המכירות של כלי רכב משומשים למשקי הבית, במונחים ריאליים, במחצית הראשונה של 2022 היה נמוך יחסית. נוסף על כך, לא מן הנמנע כי גם לחולשה בייצור העולמי של רכבים יש חלק בירידה הריאלית של צריכת כלי רכב משומשים, שכן אם חברות בסקטור העסקי (כולל חברות הליסינג) התקשו לחדש את ציי הרכב שלהם, הרי שהן היו יכולות להעמיד פחות רכבים משומשים למכירה.

העלייה בביקוש לכלי רכב חדשים, הגם שתוך כדי האטה בקצב, מוסברת כפי הנראה על ידי הביקושים הגבוהים שנרשמו בשנה שעברה ולא זכו למענה הולם בעקבות המחסור העולמי בכלי רכב שנוצר במהלך שנת 2021, בעקבות בעיות בשרשראות האספקה של תשומות מרכזיות, דוגמת שבבים אלקטרוניים, אשר הובילו לרשימות המתנה ארוכות ולהתארכות זמני האספקה.

במבט קדימה, להערכתנו, בטווח הזמן הקרוב, קצב הגידול של הצריכה הפרטית של כלי רכב צפוי להתמתן, ועשוי אף להפוך לשלילי. הערכה זו מבוססת על מספר גורמים:

- אחד הגורמים המרכזיים ביותר שמשפיעים על הצריכה הפרטית של כלי רכב (ועל הצריכה הפרטית בכלל) הוא ההכנסה של משקי הבית. כפי שניתן לראות בתרשים מס' 2, עד לשנת 2013 התקיים מתאם חיובי (ברמה של 0.6) בין קצב הגידול של הצריכה הפרטית של כלי רכב וקצב הגידול של סך כל השכר<sup>1</sup> של שכירים ישראלים. אולם החל משנת 2013 נחלש באופן משמעותי המתאם בין קצבי הגידול, זאת בעיקר, כפי הנראה, בשל התנודתיות הרבה שגרמו השינויים במדיניות המס הירוק, שהתעדכנו מדי שנתיים החל משנת 2013. סך השכר של שכירים משפיע על הביקוש לכלי רכב משני כיוונים בולטים- ראשית, הוא משקף את כוח הקנייה של משקי הבית, וכזשה גדל הוא תומך בביקוש לכלי רכב, ושנית, כאשר משתנה זה גדל בעקבות הגידול בהיקף

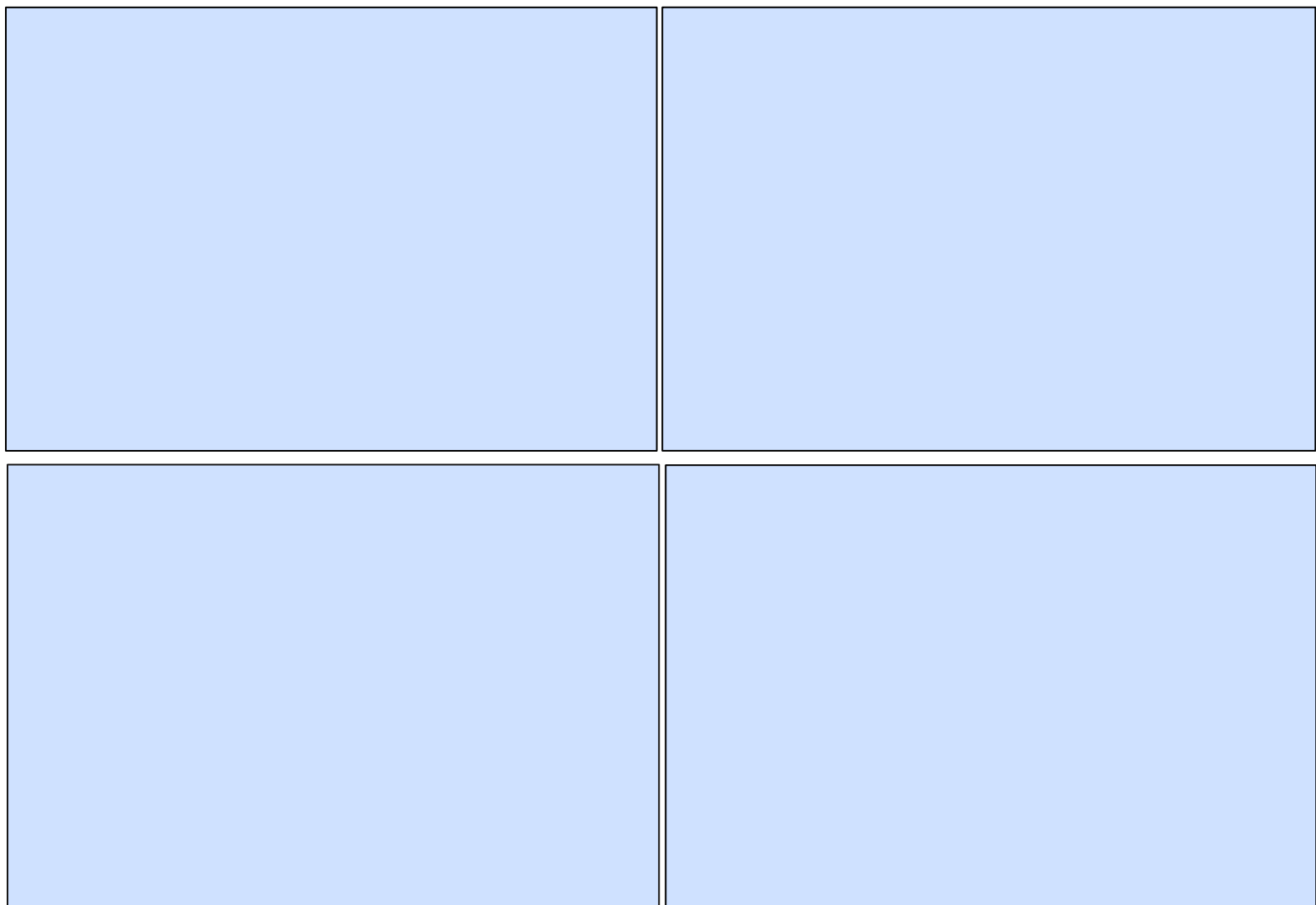
<sup>1</sup> סך ההכנסות של השכירים- מתקבל מהמכפלה בין היקף השכירים לשכר הממוצע במשק.

השכירים הוא תומך בביקוש לכלי רכב מפני שהנסיעה לעבודה בכלי רכב היא שיטת הניידות המרכזית בישראל.

כיום, בעקבות השפעות הקורונה (יציאה של שכירים בעלי שכר נמוך מהמוצע משוק העבודה, ובהמשך חזרתם לשוק העבודה), הבחינה של קצב הגידול של משתנה זה הופכת סבוכה, משום שרק בתחילת שנת 2022 שב שיעור התעסוקה במשק לרמתו טרום הקורונה. יחד עם זאת, מהתבוננות על הרמה של סך השכר מתחילת השנה הנוכחית, ניתן ללמוד כי בתחילת השנה כמעט הצטמצם לחלוטין הפער בין סך השכר של השכירים לבין הרמה שהיה ניתן לצפות שאילו יגיע מדד זה, לפי מגמת הצמיחה בתקופת טרום הקורונה (ראה/י תרשים 3). ממש לאחרונה, בחודש יוני, ירד סך השכר, ושוב התרחב הפער ממגמת הצמיחה בתקופת טרום הקורונה. להערכתנו, בשל הרמה הגבוהה של האינפלציה, שצפויה ללוות אותנו לפחות בחצי השנה הקרובה, וכן לאור הקיפאון בהיקף השכירים שחל מתחילת השנה, מדד סך השכר יתמיד בשהייה מתחת לרמה הפוטנציאלית שלו, מה שצפוי להעיב על הביקוש לכלי רכב.

■ העלייה המהירה יחסית של ריבית בנק ישראל צפויה להכביד על ההקצאה של אשראי צרכני חדש, המשמש, בין היתר, גם לטובת רכישת כלי רכב. כידוע, מוצרים בני קיימא (רכבים, רהיטים, תכשיטים, מוצרי חשמל ועוד), הם מוצרים שהעלות שלהם גבוהה יחסית, ולכן השימוש באשראי לטובת רכישת מוצרים אלו גבוה יותר. כמו כן, הצריכה של מוצרים אלו בדרך כלל תנודתית יותר וחשופה יותר לשינויים במחזורים הכלכליים, בין השאר, מפני שצריכתם ניתנת לדחייה בקלות יחסית. לאור האמור לעיל, ולנוכח הצפי כי ריבית בנק ישראל תוסיף לעלות בחודשים הקרובים, צפוי כי הירידה באשראי הצרכני החדש תכביד על הביקוש לכלי רכב.

■ השחיקה בכוח הקנייה של משקי הבית, בצוותא עם התגברות הפסימיות בקרבם בנוגע למצבם הכלכלי בעתיד הקרוב, הובילו לירידה באמון הצרכנים. ירידה זו נרשמה גם במדדים המשקפים את הכוונות של משקי הבית בשאלות בעלות חשיבות מכרעת לשוק הרכב, כגון הלך הרוח בנוגע לרכישות גדולות בשנה הקרובה, ובנוגע לרכישת רכב (ראה/י תרשים 4). מדדים אלו ירדו בחודשים האחרונים לרמות נמוכות יחסית לתקופת טרום הקורונה.



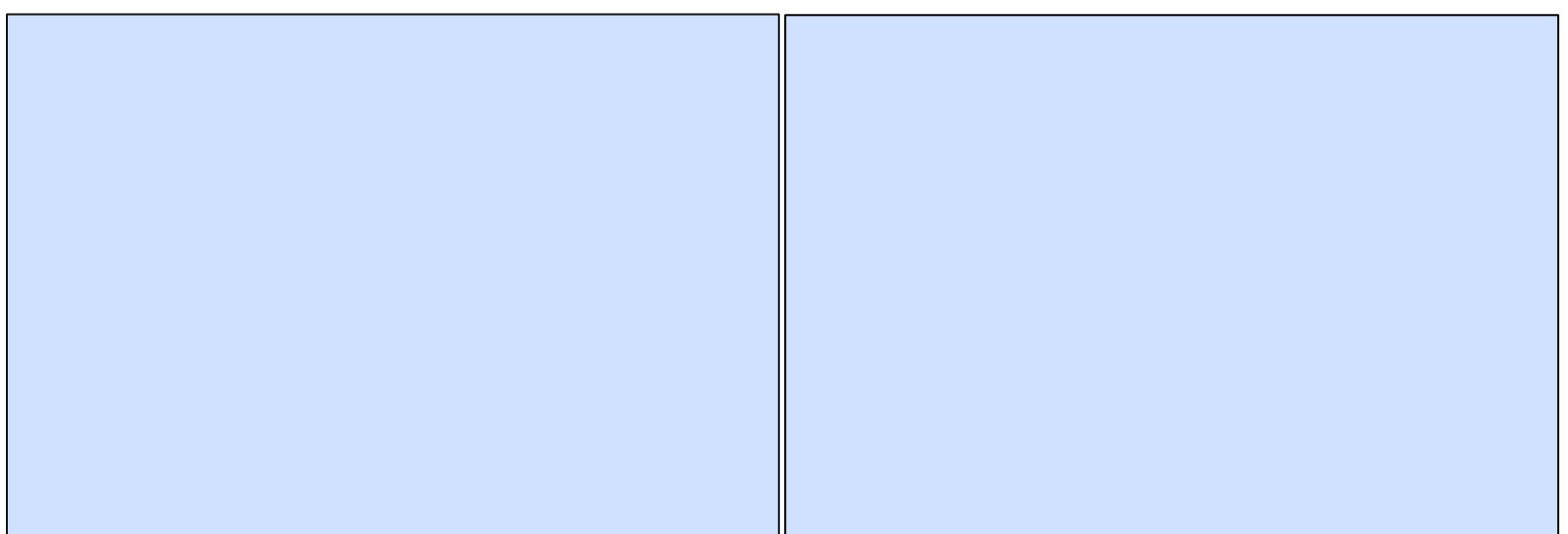
מתחילת השנה ועד כה, ירדו המסירות של כלי רכב בתלילות בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד (ראה/י תרשים 5). ירידה חדה זו, בשיעור של 15%, חלה, בראש ובראשונה, משום שבשנה שעברה נרשם היקף שיא של מסירות, בין היתר, מפני שבשנה זו חל פיצוי משמעותי על היקף מסירות נמוך יחסית בשנת 2020, שנת התפרצות הקורונה. רמת המסירות בשנת 2022 עד כה דומה לרמה שנרשמה בשנת 2019, טרום הקורונה, ונמוכה מהשנים החזקות יחסית בהשוואה היסטורית, 2017-2016, וגם משנת 2018.

יצרניות הרכב הגדולות עדיין מרגישות את השיבושים בשרשראות האספקה העולמיות. לפי הערכת אחת מיצרניות השבבים הגדולות לתעשיית הרכב, Infineon Technologies, ההקלה במחסור בשבבים בתעשיית הרכב צפויה להימשך בהדרגה ככל שיחלפו החודשים. ואילו, יצרניות הרכב הגדולות חלוקות בדעתן, כך לדוגמה General Motors העריכה לאחרונה כי המחסור בשבבים יימשך לתוך שנת 2023, בעוד ש-Volkswagen העריכה כי תחול הקלה משמעותית במחסור בשנה זו.

בחינה של ייצור הרכבים במדינות האחראיות על הנתח המרכזי בעולם מעלה כי רק סין ודרום קוריאה הצליחו להשיב את ייצור הרכבים לרמות שנרשמו בתקופת טרום הקורונה, בעוד שבארה"ב, גוש האירו ויפן, הפערים נותרו בשיעור של עשרות אחוזים (ראה/י תרשים 6). המשמעויות הנובעות מכך לפעילות של היבואנים הישראליים נוגעות הן למחיר והן להיקף היבוא. באשר להיקף היבוא, מכיוון שעיקר היבוא לישראל מגיע מאירופה, יפן ודרום קוריאה (מעל 70% בשנת 2020), הרי שהייצור הנמוך יחסית בשתי הראשונות מעיד על קושי אפשרי ביבוא הרכבים לישראל. ובגזרת המחיר, לנוכח הייצור הנמוך יחסית של כלי רכב בעולם, מחירי היבוא צפויים להישאר ברמות גבוהות יחסית.

מנתוני הפריקה של כלי רכב בנמלי ישראל, המשקפים את ההזמנות של יבואני הרכב, עולה כי החל מדצמבר 2021 רמת הרכבים שהגיעו לישראל מדי חודש, להוציא מרץ 2022, הייתה גבוהה מן הממוצע הרב שנתי בתקופת טרום הקורונה (2019-2012), עובדה העשויה להצביע על הקלה מסוימת במחסור בהיצע הרכבים. אם כי ביולי 2022 שוב ירד היקף הפריקה מתחת לממוצע הרב שנתי (ראה/י תרשים 7). יחד עם זאת, נראה כי לפחות חלק מהיבואנים עדיין סובלים מהשפעתם המתמשכת של השיבושים בשרשראות האספקה. כך לדוגמה, בחינה של המלאי ביחס להכנסות בקרב יבואניות הרכב הציבוריות (קרוסו, יוניברסל ודלק רכב), המייצגות כ-20% מסך כלי הרכב שיובאו לישראל בשנת 2021, מעלה כי יחס זה מצוי ברמה נמוכה מאוד בהשוואה היסטורית, על אף שעלה ברביעים האחרונים (ראה/י תרשים 8).

במבט קדימה, להערכתנו, הגורמים שהוזכרו לעיל, השחיקה בכוח הקנייה של משקי הבית, העלייה בסביבת הריבית והירידה באמון הצרכני, צפויים להכביד על המסירות של כלי רכב, המשקפות הן מסירות למשקי הבית והן לעסקים (כולל חברות הליסינג).

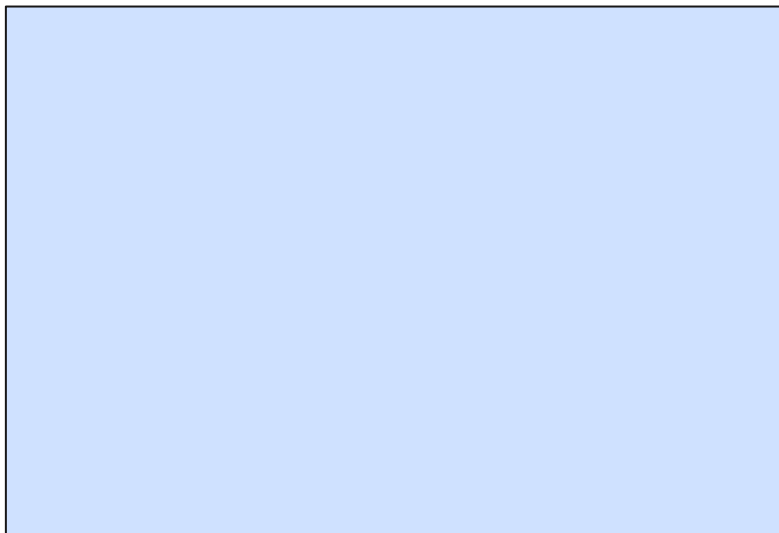


**ההכנסות של חברות הליסינג הציבוריות נחלשו במחצית הראשונה של 2022; שוק העבודה מרמז על היחלשות אפשרית בביקוש לשירותי ליסינג**

ההכנסות של חברות הליסינג הציבוריות (אלבר, אלדן ושלמה) במהלך המחצית הראשונה של 2022 ירדו בשיעור של 7%, זאת לאחר שנת שיא בשנה שעברה, שהסתכמה בעלייה בשיעור של 16.5% בהכנסות המצרפיות, ונבעה בעיקר מגידול מהותי בהיקף המכירה של כלי רכב, משומשים ו-0 ק"מ (ראה/י תרשים 9). עיקר הירידה בהיקף ההכנסות במחצית הראשונה של 2022 נבעה מירידה בהכנסות ממכירת כלי רכב, שכאמור לעיל, היו גבוהות מאוד בשנת 2021. לעומת זאת, ההכנסות משירותי ליסינג ושכירות עלו בשיעור גבוה משיעור העלייה בשנת 2021, וקיזזו חלקית את השפעת הירידה של מכירת כלי הרכב. ההכנסות משירותי הליסינג עלו, בין השאר, על רקע עליית מדד המחירים לצרכן, שכן חוזי הליסינג מוצמדים למדד, וההכנסות מהשכרת כלי רכב השתפרו, בין היתר, הודות לגידול בהיקף התיירות הנכנסת לישראל.

שלוש החברות הציבוריות דיווחו בדוחותיהן הכספיים על עלייה במחיר הממוצע של הרכבים הנמכרים על ידם, ועל עלייה בתעריפי ההשכרה וההחכרה הממוצעים. מנגד, בקרב כולן חלה ירידה בהיקף כלי הרכב שנמכרו, כאשר אחת מן החברות ציינה כי השיבושים בשרשראות האספקה העולמיות מכבידים על היכולת שלה לרכוש רכבים חדשים מהיבואנים לטובת מכירה לצרכנים, ולחידוש הציים שלה.

בחודשים האחרונים נבלמה העלייה בהיקף השכירים בענפים בהם השימוש בכלי רכב צמוד הינו רווח (ראה/י תרשים 10). בחלקה האחרון של שנת 2021 חצתה רמת השכירים בכל הענפים לעיל את הרמה שנרשמה לפני מגפת הקורונה, אך החל מהחודשים מרץ-אפריל 2022 פסק היקף השכירים בענפים אלו לעלות. במבט קדימה, סקר הערכת המגמות בעסקים שעורכת הלמ"ס מלמד כי בענפים, מידע ותקשורת, שירותים עסקיים ותעשייה, שהתאפיינו בתחילת השנה בצפיפות גבוהות יחסית בהשוואה לעבר בנוגע לגידול במספר המועסקים, חלה ירידה בצפיפות (ראה/י תרשים 11). עם זאת, בענפים מידע ותקשורת ותעשייה הצפי בנוגע לתעסוקה עדיין גבוה ביחס לממוצע בשנים 2019-2018. דהיינו, הגידול בהיקף השכירים בענפים מוטי שימוש ברכב צמוד בחודשים הקרובים צפוי להתמתן, עובדה התומכת בהאטת הביקוש לשירותי ליסינג.



## **בחודשים האחרונים נרשמו שוב עליות חודשיות גבוהות יחסית במחירי המכוניות, אך קצב הגידול אינו צפוי לעלות מרמתו הנוכחית**

קצב עליית מחירי המכוניות, לפי מדד המחירים לצרכן, התייצב בשלושת החודשים האחרונים על כ-11%, הקצב הגבוה ביותר שנרשם בשני העשורים האחרונים (ראה/י תרשים 12). גם בהשוואה ליתר המוצרים והשירותים במשק עלה תת הסעיף מכוניות בעוצמה חריגה, והוא נמנה על ארבעת תתי הסעיפים שקצב עלייתם בחודש אוגוסט 2022 היה הגבוה ביותר.

בתחילת שנת 2022 נראה היה כי עליית מחירי המכוניות החלה להתמתן כאשר בחודשים פברואר-מאי 2022 עלה מדד מחירי המכוניות בממוצע בכ-0.4% בכל חודש (בהשוואה לחודש הקודם), זאת לעומת ממוצע של 1.2% בחודשים אוגוסט 2021-ינואר 2022. אולם, בחודשים האחרונים התגברו מחדש העליות החודשיות, כך שביוני-אוגוסט 2022 עלה המדד בכ-0.9% בממוצע חודשי. ניתן להעריך כי מקורן של העליות בחודשים האחרונים בעדכון המחירוים שביצעו חלק מיבואני הרכב.

על אף התגברות העליות החודשיות של מדד מחירי המכוניות בחודשים האחרונים, סביר להעריך כי קצב העלייה של המדד ייעצר ברמתו הנוכחית וייתכן שאף יישחק במידה מסוימת עד תום השנה, וזאת בשל העליות החודשיות הגבוהות יחסית שנרשמו במהלך המחצית השנייה של שנת 2021, כמתואר לעיל. לאחר מכן, בתחילת שנת 2023 צפוי קצב עליית המחירים לעלות מחדש לנוכח העדכון של מדיניות המס הירוק המתוכנן להתרחש בינואר 2023.

אמנם, הלמ"ס אינה מפרסמת את מדד מחירי המכוניות בחלוקה לתתי קבוצות, כלומר למשומשות וחדשות. אולם, מאומדן שחולץ מנתוני החשבונאות הלאומית עולה כי ברביע השני של 2022 נחלש קצב עליית מחירי המכוניות המשומשות משמעותית, אם כי נותר גבוה יחסית לעבר (ראה/י תרשים 13). קצב העלייה של מחירי המכוניות החדשות נחלש עוד קודם לכן, אולם גם הוא נותר גבוה יחסית לעבר.

במבט קדימה, הלחצים לעליית מחירים צפויים להימשך בתקופה הקרובה, זאת על רקע הימשכות השיבושים בשרשראות האספקה העולמיות בתחום הרכב, כמתבטא בייצור הנמוך יחסית בקרב מרבית היצרניות הגדולות, וכפועל יוצא, המלאי הקיים והיבוא לישראל הנמוכים יחסית, כמוצג לעיל. יחד עם זאת, להערכתנו, לחצים אלו מתונים יחסית בהשוואה לתקופה המקבילה אשתקד, בשל ההרעה בסנטימנט הצרכנים בעולם וההקלה המסוימת במחסור שנוצר בענף הרכב ובשיבושים בענף התובלה הימית.

