

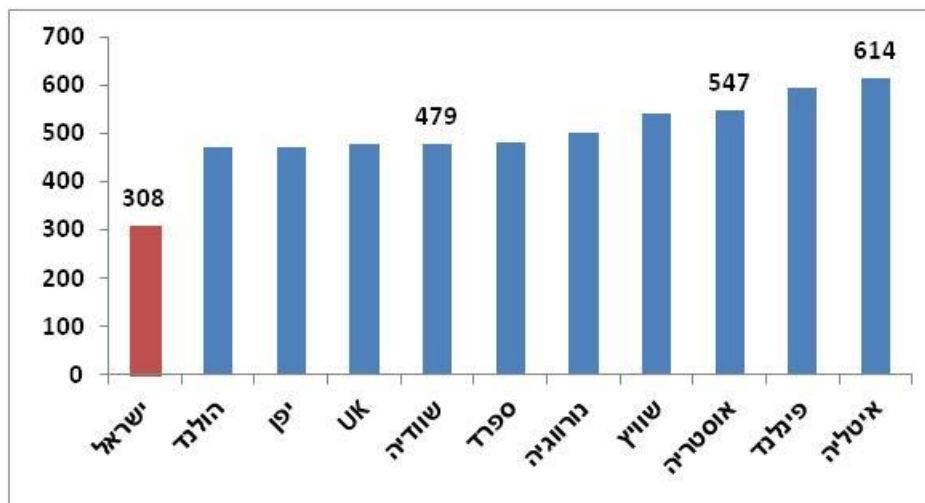
י' באייר תשע"ח, 25 באפריל 2018

## שוק הרכב בישראל - הרכב מתקדם השוק לא

- שוק הרכב החדש בישראל נהנה משילוב של סביבה מאקרו כלכלית תומכת, אשראי זמין ותמורות בענף עצמו אשר הובילו להאצה בצמיחה בשנים האחרונות.
- למרות ניסיונות הממשלה להגביר את רמת התחרותיות בענף הרכב, הריכוזיות בענף נותרה גבוהה והדומיננטיות של היבואנים הרשמיים אפשרה להם לנצל את השינויים על מנת לשפר את שיעור הרווחיות.
- תיאוריות שוק משוכלל אינן רלוונטיות בניתוח שוק הרכב המקומי, ובהינתן הסביבה המאקרו כלכלית התומכת ולמרות מגבלות האשראי במערכת הבנקאית, אנו מאמינים כי שוק זה ימשיך ליהנות מביקוש יציב עם צמיחה נאה גם בשנים הבאות.

שוק הרכב החדש בישראל נהנה מצמיחה משמעותית בשנים האחרונות והגיע לשיאו עם מכירתם של כ-287 אלף רכבים חדשים ב-2016 (כ-282 אלף ב-2017), לעומת 168 אלף ב-2006. נתוני הרבעון הראשון של 2018 מצביעים על רמה דומה לזו שנרשמה בתקופה המקבילה אשתקד. לצמיחה המרשימה מספר גורמים, ובראשם, העלייה ברמת החיים (אבטלה נמוכה, שכר עולה) והריביות נמוכות. אלו, בשילוב עם רמת המינוע הנמוכה בישראל, בהשוואה לעולם, מהווים בסיס איתן לביקושים החזקים בשוק הרכב המקומי.

רמת מינוע בישראל ובארצות נבחרות החברות ב-OECD, מספר כלי רכב ל-1,000 תושבים, 2015, מקור: הלמ"ס



אולם, הסביבה המאקרו כלכלית אינה מסבירה לבדה את הגידול הניכר בביקושים, ותמורות שחלו בענף, לצד ישומן של רפורמות ממשלתיות והתנאים הגלובליים שאפשרו ליבואנים לייבא יותר רכבים, תרמו גם הן לגידול בצד

המכירות. רפורמת ה"מיסוי הירוק" תרמה לירידה בשיעור מס הקנייה האפקטיבי, ויישום ההמלצה של ה"וועדה להגברת התחרותיות בענף הרכב" (ועדת זליכה, 2011) למכירת רכבים חדשים ("אפס קילומטר") על-ידי חברות הליסינג הגבירה את התחרות אל מול היבואנים הראשיים. נתח השוק המשמעותי של חברות הליסינג וההשכרה מקנה לפלח שוק זה הנחות בשיעורים משתנים ביחס למחיר המחירון. ההנחות מגולגלות, בחלקן, ללקוח הפרטי בעת קניית רכב "אפס קילומטר", ומהוות אלטרנטיבה מסוימת לקנייה ישירה מהיבואן הראשי. עם זאת, **חשוב לזכור שמדובר על התפתחויות שנשלטות על-ידי אסטרטגיית ניהול המלאי והקצאת הדגמים הספציפיים של היבואן הראשי**. על כן, למרות כל הניסיונות של הממשלה, ענף הרכב המקומי נותר ענף בעל ריכוזיות גבוהה, אשר נשלט על-ידי מספר מצומצם של יבואנים ראשיים, רובם פרטיים.

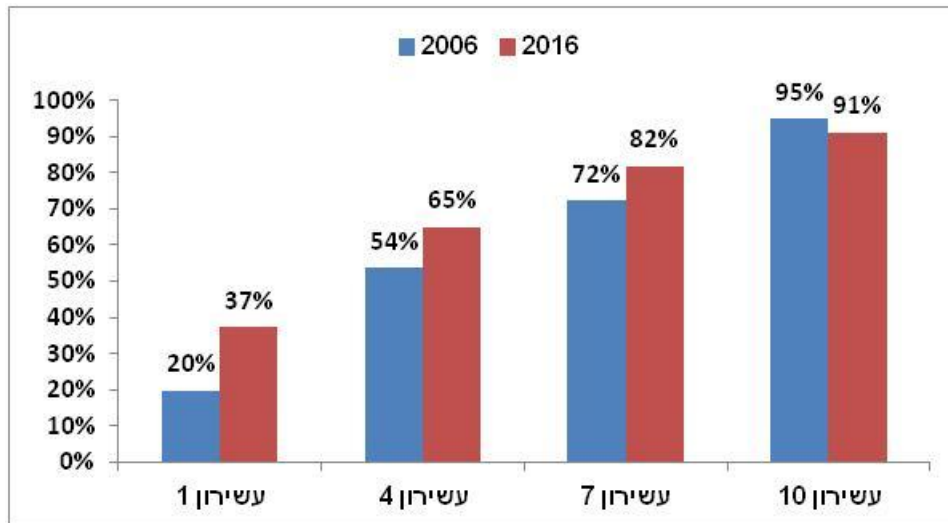
הריכוזיות בענף הרכב המקומי באה לידי ביטוי בכל המאפיינים של הענף, החל ממנגנונים לקביעת מחירים<sup>1</sup>, ויסות היצע, שליטה על שוק החלפים, אינטגרציה גוברת בין יבואני הרכב לבין חברות הליסינג וההשכרה ורווחיות חריגה. על-פי סקירה של משרד האוצר (מרץ 2017), ארבע החברות הגדולות בענף ריכזו כ-55% מסך המחזור של יבואני הרכב. כמו כן, מהממצאים עולה, כי קיים מתאם שלילי גבוה (-46%) בין שע"ח לשיעור הרווחיות. כלומר, העלויות המופחתות של יבוא הרכבים, כתוצאה מהתיסוף החד של השקל בשנים האחרונות, תורגמו בעיקר לרווחיות של היבואן. **במילים אחרות, ביכולתם של היבואנים הראשיים לווסת גם את הביקושים, ושולי הרווח יאפשרו להם להוזיל מחירים ולהעלות ביקושים כאשר ימצאו לנכון**.

#### אשראי לכולם ורכב לכולם

הפיתוח המהיר של צד האשראי בענף הרכב תרם גם הוא לצד הביקושים (וההיצע), והרחיב את מעגל הביקוש הפוטנציאלי (עלייה של עקומת הביקוש). בעוד שבעבר, בעת קניית רכב חדש, נדרש הון עצמי בשווי הרכב (או קרוב לזה), הרי שכיום, שוק האשראי מאפשר רכישת רכב חדש בתשלומים (ליסינג, הלוואה וכו'). מתן האשראי פתח את שוק הרכב החדש לעשירונים נמוכים יותר, שאין ביכולתם להעמיד הון עצמי בשווי הרכב, והפך, לפחות פסיכולוגית<sup>2</sup>, את חלום הרכב החדש לאפשרי. בהתאם, **נרשם גידול בשיעור משקי הבית שברשותם לפחות מכונת אחת, משיעור של 60.4% ב-2006 לשיעור של 70.3% ב-2016. הגידול המשמעותי ביותר נרשם בעשירונים התחתונים**, כאשר בעשירון הרביעי עלה שיעור הבעלות על רכב אחד לפחות מ-53.6% ב-2006 לשיעור של 64.7% ב-2016.

<sup>1</sup>ועדת זליכה, לבחינת התחרותיות בענף הרכב, טענה כי קיים חשש ממנגנונים שונים של תיאום מחירים.  
<sup>2</sup>אפשרויות המימון השונות הפכו לדוגמא רכב בשווי של 130 אלף ₪ לרכב בעלות של 2,200 ₪ לחודש ב-36 תשלומים, וההפרש בתום התקופה.

**שיעור הבעלות על רכב אחד לפחות, לפי עשירוני נטו לנפש, מקור: הלמ"ס**



בשוק האשראי זיהו את הפוטנציאל הטמון במתן הלוואה עם בטוחה הוגנת לענף בצמיחה, ובשנים האחרונות בנקים, חברות כרטיסי אשראי וגופים מוסדיים הגדילו באופן ניכר את החשיפה לענף הרכב. על-פי דוח היציבות הפיננסית של בנק ישראל (יוני 2017), סך החשיפה של המערכת הפיננסית לענף הרכב עמד על כ-40 מיליארד ש"ח נכון ל-Q32016, כ-60% מזה אשראי עסקי למסחר בכלי רכב, וכ-30% - אשראי צרכני בשעבוד כלי רכב (מבנקים ומחברות כרטיסי אשראי)<sup>3</sup>. בחודשים האחרונים בנק ישראל הביע חשש מהגידול המהיר בהיקף האשראי, ובמערכת הבנקאית התחילו להגביל את מתן האשראי לטובת קניית רכב חדש.

לסיכום, שוק הרכב המקומי אינו שוק שניתן לניתוח על בסיס תיאוריות היצע וביקוש בשוק משוכלל. השוק המקומי מאופיין בדומיננטיות של היבואנים הראשיים וביכולתם לווסת את ההיצע, ובהינתן סביבה מאקרו כלכלית יציבה ביכולתם לווסת גם את צד הביקוש (הורדת מחירים ומתן אשראי). כמו כן, חשוב לזכור שבהיעדר אלטרנטיבות אמיתיות של תחבורה ציבורית יעילה באמצע השבוע ותחבורה ציבורית בכלל בסוף השבוע, רכב (לפחות אחד) ימשיך להוות מצרך הכרחי בכל משק בית. על כן, רמת המינוע הנמוכה בישראל צפויה להמשיך ולהוות בסיס איתן לביקושים לרכבים חדשים, זאת על אף הפקקים המחמירים והעלויות הנלוות לתחזוקה השוטפת של הרכב.

הסקירה הוכנה על ידי מחלקת מאקרו כלכלה, בנק דיסקונט

נכתב על ידי: שי גוילי, אנליסט מאקרו ושווקים [shay.gvily@dbank.co.il](mailto:shay.gvily@dbank.co.il)

מנהלת המחלקה: נירה שמיר, כלכלנית ראשית, [nira.shamir@discountbank.co.il](mailto:nira.shamir@discountbank.co.il)

<sup>3</sup> לבנק ישראל אין בשלב זה נתון עדכני יותר באשר לסך החשיפה של המערכת הפיננסית לענף הרכב. עם זאת, קיימות אינדיקציות חלקיות: יתרת האשראי העסקי לענף הרכב עמדה ב-Q22017 על 23.5 לעומת 24.9 מיליארד ש"ח ב-Q32016, ויתרת האשראי הצרכני בשעבוד כלי רכב עמדה על 13.3 ו-11.6 מיליארד ש"ח, בהתאמה.

**הערות ואזהרות כלליות מטעם בנק דיסקונט לישראל בע"מ:**

הניתוח הכלול בסקירה זו הינו למטרת אינפורמציה בלבד ואין לראות בו המלצה, תחליף לייעוץ אישי המתחשב בנתונים ובצרכים המיוחדים של כל לקוח או הזמנה לייעוץ כאמור או הצעה להחזיק/לקנות/למכור ני"ע או נכסים פיננסיים או התחייבות של בנק דיסקונט לישראל בע"מ (להלן: "הבנק") לייעוץ ללקוחותיו בהתאם לאמור בו.

הניתוח מתפרסם בהתבסס, בין היתר, על נתונים ומידע גלויים לציבור שהונחו כמהימנים מבלי שנבדקו עצמאית, העשויים להיות חסרים, בלתי מדויקים, בלתי מעודכנים ואינם מתיימרים להוות ניתוח מלא של כלל הנושאים המפורטים בה או להחליף את שיקול דעתו העצמאי של הקורא. הדעות המובאות בסקירה מייצגות את עמדת מחבריה והן אינן זהות בהכרח לעמדת יועצי ההשקעות בבנק. הדעות האמורות נכונות ליום פרסומן לראשונה והן יכולות להשתנות בכל עת ללא הצורך בהודעה מוקדמת. הניתוח מופץ כחלק מתפוצה רחבה, וגם אם במסגרת תפוצה רחבה זו, הוא מגיע אליך אישית באמצעות הדוא"ל או בכל דרך או מדיה אחרת, אין לראות בו משום ניתוח או סקירה המותאמים לצרכיך ולנתונים האישיים שלך, לא מבחינת תוכן הניתוח, לא מבחינת סוגי הני"ע והנכסים הפיננסיים הנזכרים בו, ככל שיהיו ולא מכל בחינה אחרת. עשוי להיות למחברי הסקירה ו/או לבנק עניין אישי בנושא הסקירה. הבנק וכל חברה קשורה אליו ו/או בעלי מניותיו ו/או עובדיו ו/או מי מטעמו אינם לא יהיו אחראים לכל אי דיוק, שגיאה או כל פגם אחר בסקירה זו, לרבות ביחס לנתונים ו/או לכל נזק, ישיר או עקיף, שייגרם, אם ייגרם, כתוצאה מהסתמכות על סקירה זו, ואינם יכולים לערוב או להיות אחראים למהימנות המידע המפורט. אין להפיק, להעתיק, לפרסם או לעשות כל שימוש אחר בסקירה זו ללא אישור הבנק מראש ובכתב. העברת הסקירה ופרסומה במלואה או בחלקה, ללא קבלת אישור הבנק כאמור לעיל הינה אסורה בהחלט. הבנק ו/או חברות הבנות שלו ו/או החברות הקשורות עוסקות, בין היתר בניהול תיקי השקעות, מסחר בניירות ערך, ביצוע עסקאות בבורסה ובפעילות בנקאית לסוגיה, ועשויים להחזיק ו/או לבצע, בין היתר, עסקאות בנייר הערך ו/או נכסים פיננסיים הנזכרים בסקירה זו, ככל שנזכרים, בהתאם או שלא בהתאם לאמור בה. תיתכן אפשרות שבסקירה נפלו שיבושי הגהה, ניסוח, טעויות, אי דיוקים וכו' למרות שהבנק נוקט באמצעים ככל יכולתו למונעם. השימוש באינטרנט חשוף לתקלות וסיכונים הטבעיים ברשת האינטרנט ובמערכות ממוחשבות על אף שהבנק נוקט בכל האמצעים הסבירים למניעת תקלות וסיכונים, כאמור. לפיכך לא ישא הבנק באחריות לנזק ו/או הפסד ו/או הוצאה ו/או תוצאה שנגרמה כתוצאה משיבוש ו/או הפסקה בקווי התקשורת ו/או בהעברת הנתונים ככל שאלו נגרמו מתקלות שאינן בשליטת הבנק ושהבנק לא יכול היה למונען במאמץ סביר.