

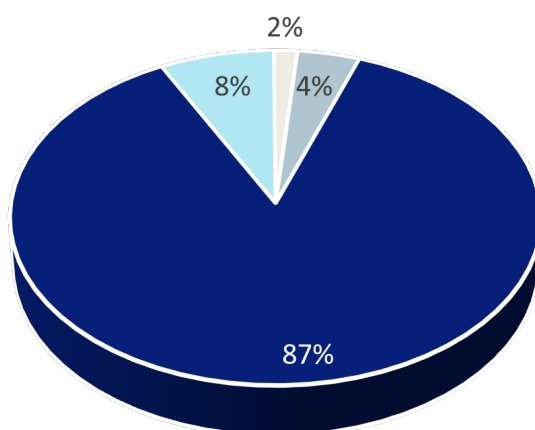
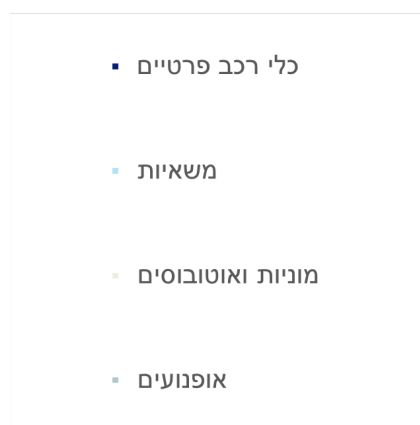
תמונת המצב  
בענף הרכב  
פברואר 2024





בשנים האחרונות, בהתאם לגידול האוכלוסייה בישראל, היעדר תשתיות מספקות ותחבורה ציבורית שאינה מהווה עדיין כתחליף, ענף הרכב מאופיין בפעילות ערה. שרשרת הערך בענף הרכב כוללת את יצרני הרכב הבינלאומיים, יבואני הרכב (כ-15 קבוצות יבוא רשמיות המייצגות בישראל יצרנים שונים ואחראיות על כ-97% מיבוא הרכבים לישראל, לצד כמה עשרות יבואנים מקבילים האחראים באופן מצרפי על כ-3% מהיבוא), חברות הליסינג וההשכרה (הכולל בעיקר 5-6 שחקניות עיקריות, לצד חברות קטנות יותר), סוחר רכב (למעלה מ-8,000 סוחר רכב מורשים), גופי מימון והמשתמשים הסופיים: משקי בית, פירמות עסקיות וגופים ציבוריים.

נכון לספטמבר 2023 נעו על כבישי ישראל כ-4.1 מיליון כלי רכב, כ-86% מתוכם הינם כלי רכב פרטיים (כ-6.3 מיליון רכבים פרטיים). כ-310 אלף הינם משאיות (המהוות כ-8% מסך כלי הרכב), כ-169 אלף אופנועים (המהווים כ-4% מסך כלי הרכב) וכ-64 אלף אוטובוסים ומוניות (המהווים כ-2% מסך כל הרכב).

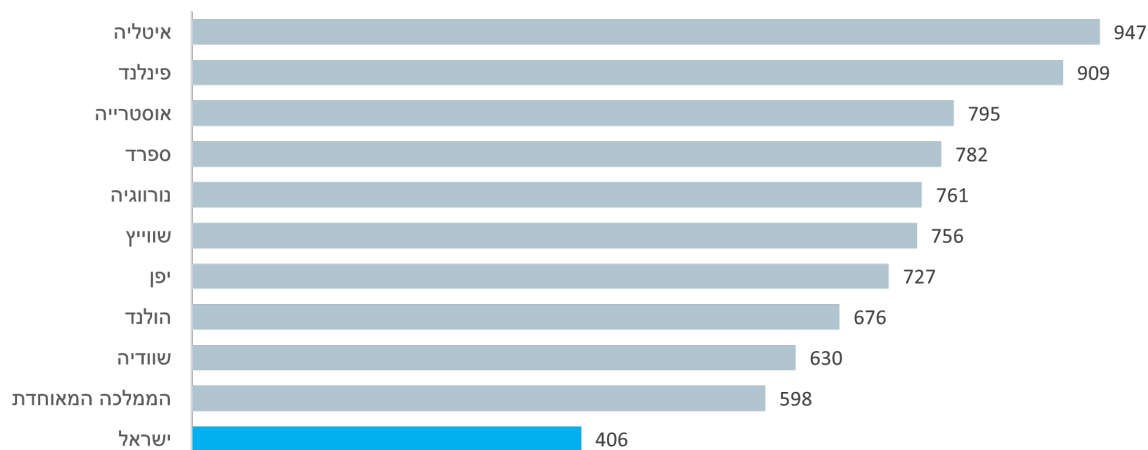


התפלגות כלי  
רכב בישראל  
לפי סוג, 2023

מקור: הלמ"ס\* - הנתונים נכונים לספטמבר 2023 (להערכתנו לא חלו שינויים משמעותיים בנתונים אלו בהמשך השנה).

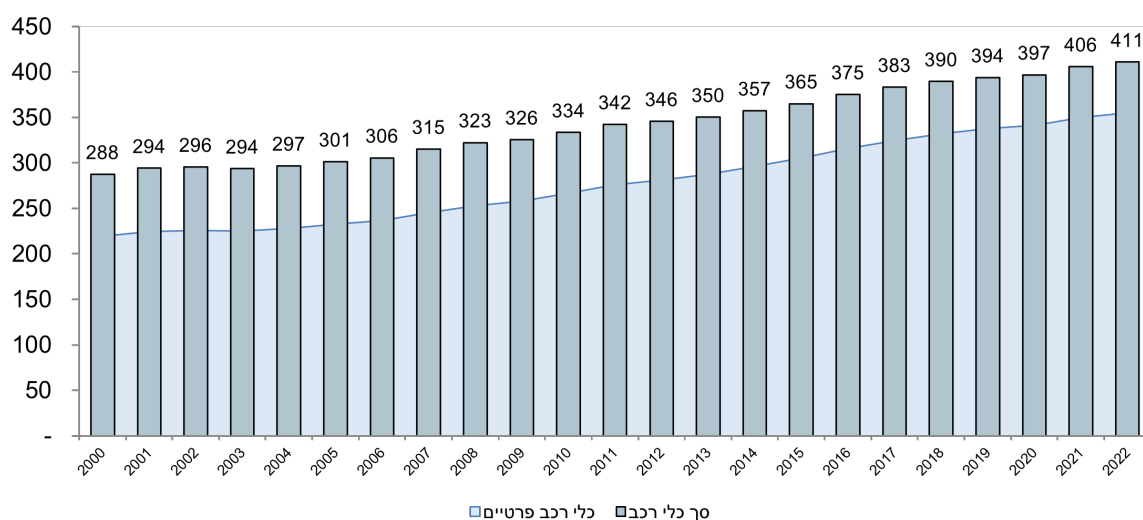
רמת המינוע בישראל (מס' המכוניות לכל 1,000 תושבים) נמצאת בעלייה מתמדת, אך היא עדיין נמוכה בהשוואה בינלאומית. כלומר, בישראל מעט מכוניות ביחס לעולם.





מס' כלי הרכב  
ל-1,000 איש,  
2021

מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.



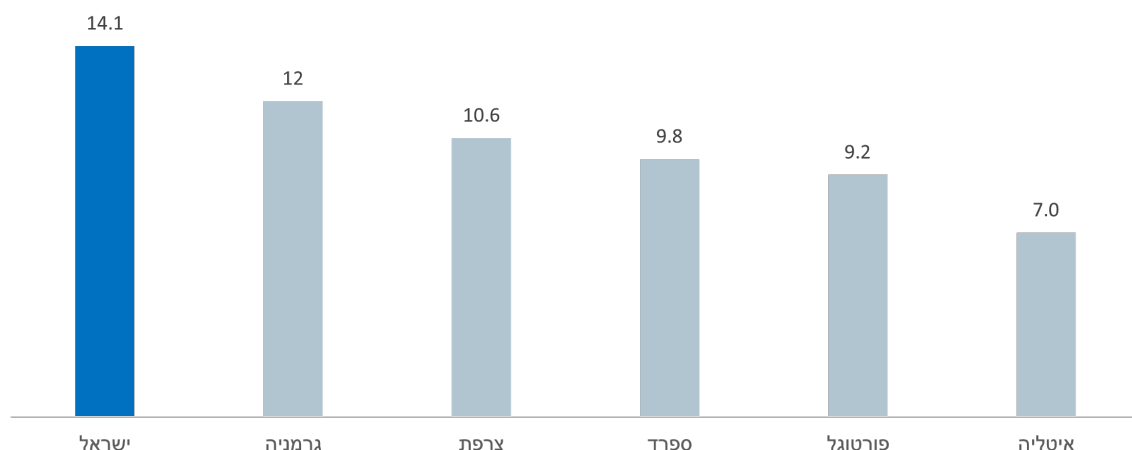
רמת המינוע  
וסך כלי הרכב  
בישראל,  
2022 - 2000

מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

ולמרות רמת מינוע נמוכה יחסית בישראל, צפיפות התנועה בישראל עדיין בין הגבוהות בעולם. בהסתמך על מחקרים שנעשו בשנים קודמות, הצפיפות גבוהה פי 3.5 מהממוצע ב-OECD. קצב הגידול בנסועה השנתית ובמצבת כלי הרכב גדולים מקצב הגידול באורך הכבישים ובשטחם. בשנים 2000-2022, הנסועה השנתית גדלה ב-81% ומצבת כלי הרכב גדלה פי 2.2. לעומת זאת, באותה תקופה שטח הכבישים גדל רק ב-61% ואורכם גדל ב-25% בלבד, ומכאן נובעים הפקקים בכבישי ישראל שכולנו חווים באופן קבוע.

הנסועה (קילומטראז') הממוצעת בישראל היא כ-16.6 אלף ק"מ. נתון זה כולל מכוניות בבעלות פרטית, שהן רוב כלי הרכב, אך גם מכוניות בליסינג, רכב חברה ורכבי השכרה ותיור שבאופן

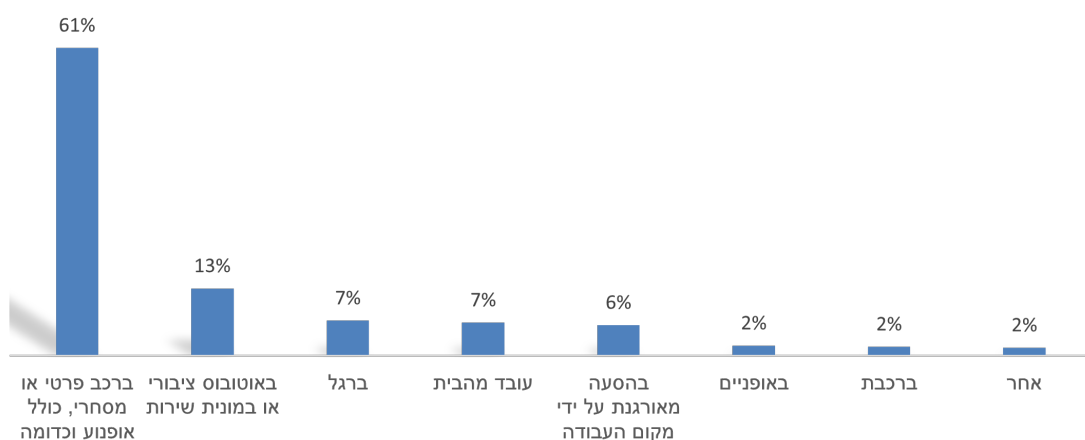
טבעי נוסעים הרבה יותר. עבור רכבים פרטיים בלבד נתון זה עמד בשנת 2021 על כ- 14.1 אלף ק"מ ובשנת 2022 על כ- 13.9 אלף ק"מ. בהשוואה למדינות אירופה, הנסועה הממוצעת בישראל גבוהה. לדוגמה – בגרמניה הנסועה הממוצעת בשנת 2021 עמדה על כ-12 אלף ק"מ, ובאיטליה, המדינה עם רמת המינוע הגבוהה ביותר, נתון זה עומד על כ- 7 אלף ק"מ בלבד. זאת בשל ריכוז



מקור: Odyssee-Mure \*\* נתונים לשנת 2021.

נסועה ממוצעת למכונית פרטית, באלפי קילומטרים, השוואה בין ישראל למדינות נבחרות באירופה

אוכלוסייה וצפיפות גבוהה במרכז הארץ, תחבורה ציבורית שאינה מפותחת דיו ועדיין לא מהווה כיום תחליף מספק להחזקת רכב וקצב סלילת כבישים שלא מדביק את הגידול באוכלוסייה. כמו כן, נראה שהצרכן הישראלי אוהב את הנוחות שבהחזקה ברכב פרטי, גם כסמל סטטוס, ומשקי בית רבים מחזיקים יותר מרכב אחד. כמו כן, הרכב הפרטי הוא אמצעי ההגעה לעבודה המוביל בישראל (כ-61% מהעובדים מתניידים לעבודה ברכב פרטי).



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

שימוש בכלי תחבורה כאמצעי הגעה לעבודה

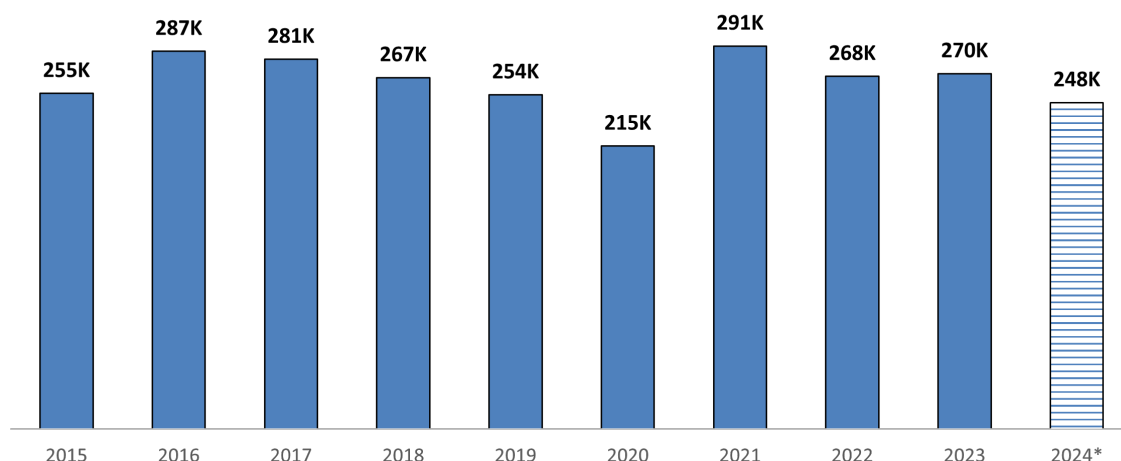
## היקף מסירות כלי רכב חדשים

לפני כארבע שנים התמודד ענף הרכב עם משבר פתאומי. מגפת הקורונה עצרה לחלוטין את מכירת המכוניות, והיבואנים נשארו עם מלאי גדול. במחצית השנייה של שנת 2021, וכן במהלך שנת 2022, המשק החל להתאושש מהשפעות המגפה, הסגרים נגמרו, הביקוש גאה, המלאי נגמר וזמני ההמתנה למכוניות חדשות היו ארוכים באופן חריג, גם בשל בעיות בשרשראות האספקה. במקביל נרשמה פריחה גם בענף המכוניות המשומשות באותה תקופה, כאשר מכוניות משומשות נמכרו מעל למחירי המחירון. באותה עת המשק היה בסביבת "ריבית אפס", מה שתרם בהחלט לביקוש ולתנאי מימון נוחים לרוכשי הרכבים. בהתאמה, היקפי מסירות הרכבים בשנים 2021 ו-2022 היו גבוהים ביותר (כ-291 אלף ב-2021 וכ-268 אלף ב-2022).

היקף המסירות הכולל של כלי רכב בשנת 2023 היה אף הוא בין הגבוהים ביותר שנרשמו בשנים האחרונות, ובמהלך השנה נמסרו כ-270 אלף כלי רכב ע"י יבואני הרכב. להערכתנו מספר זה כולל גם זליגה של הביקושים הגבוהים של שנת 2022. יש לציין כי בחלקה הראשון של השנה כמות המסירות הייתה דומה לשנת השיא, 2021, אך **החל מחודש יוני חלה התמתנות בהיקף המסירות**. ההתמתנות נובעת כתגובה לאירועים שפקדו את המשק בשנת 2023 והשפיעו לרעה על כוח הקנייה של משקי הבית: הריבית הגבוהה ששררה במשק בשנת 2023 והאמירה עד לכדי 4.75% במחצית השנייה של השנה שחקה את כוח הקנייה והן את יכולות המימון, הרפורמה המשפטית שיצרה אי ודאות רבה במשק ואיימה על דירוג האשראי של ישראל, וכן השפיעה על שער החליפין שקל-דולר וייקרה את מוצרי הייבוא, כולל הרכבים. וכמובן מלחמת 'חרבות ברזל' שפרצה ברבעון האחרון של השנה ועוררה חוסר ודאות בשווקים וסנטימנט צרכני מוחלש. בתחילת המלחמה עובדים רבים הוצאו לחל"ת, חברות רבות במגזר העסקי צמצמו כוח אדם או לכל הפחות עצרו גיוסים וזה כמובן הפחית את הרצון להצטייד ברכבים חדשים. בשל צמצום כוח האדם כמות העובדים השכירים במגזר העסקי המחזיקים ברכב צמוד מטעם המעסיק, המהווים לקוחות מרכזיים של שירותי הליסינג, מצוי בהאטה, וזו צפויה להכביד על הביקוש לשירותי ליסינג בשנה הקרובה.

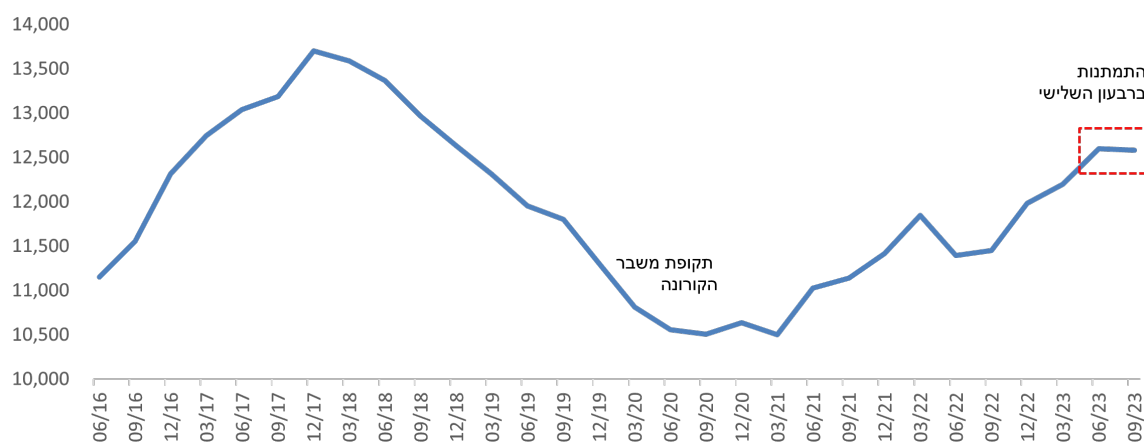
באופן דומה, ניתן לראות כי יתרת האשראי שהועמדה לציבור כנגד שעבוד כלי רכב ע"י הבנקים וחברות כרטיסי האשראי, אשר נמצאת בעלייה מתמדת מאז מרץ 2021, נמצאת נכון לרבעון השלישי של 2023 במגמת התמתנות, כלומר הציבור לוקח פחות הלוואות כדי לממן רכישת כלי רכב. להערכתנו ברבעון הרביעי של 2023, לאור השפעות המלחמה, יתרת האשראי אף תקטן.





מקור: איגוד יבואני הרכב ועיבודי d&b. \* נתוני 2024 מוערכים.

מסירות כלי רכב  
חדשים בישראל,  
2015-2023  
ותחזית לשנת  
2024



מקור: בנק ישראל.

אשראי  
בשעבוד כלי  
רכב בתאגידים  
בנקאיים  
ובחברות כרטיסי  
האשראי, נתונים  
רבעוניים,  
במיליוני ש"ח

בינואר האחרון, נמסרו כ-32.5 אלף מכוניות חדשות בלבד ע"י יבואני הרכב הישירים, לעומת כ-47 אלף מכוניות שנמסרו בינואר אשתקד (ירידה של כ-31%). חודש ינואר מאופיין באופן מסורתי כחודש החזק ביותר בשנה במסירת רכבים (מכיוון שהצרכנים מעדיפים לקבל את הרכב עם שנת מודל חדשה), אך על פי הנתונים, לא כך הוא השנה.

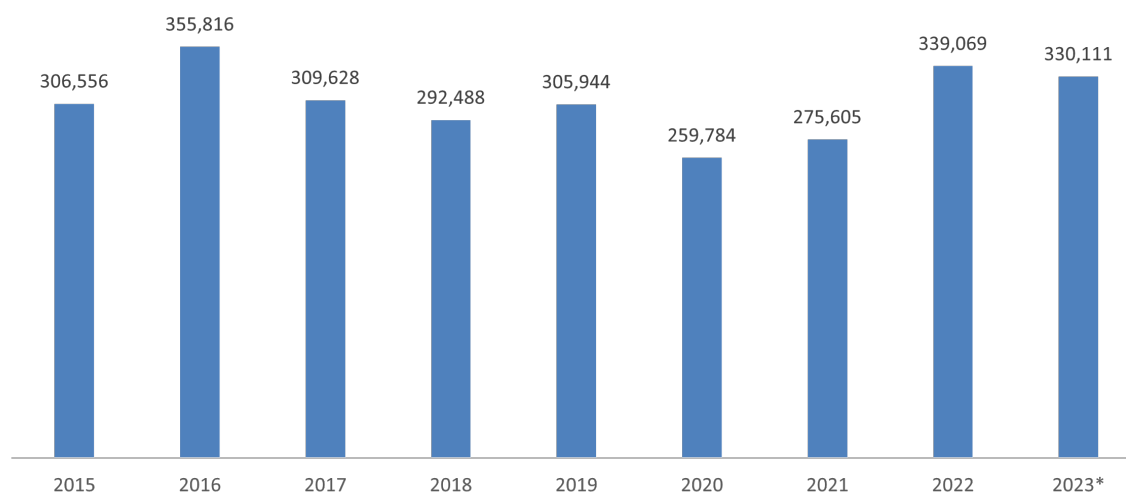
נתון זה מפתיע עוד יותר נוכח העלאת המס הקנייה על רכבים חשמליים שנכנסה לתוקפה בתחילת ינואר. לנוכח העלייה, היינו מצפים לראות ייבוא גדול של כלי רכב בחודשי סוף השנה, שחרורם ממכס בדצמבר ומסירות רבות בינואר, אך בפועל, כאמור, המסירות צנחו.

| 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | סוג ההנעה      |
|------|------|------|------|------|------|----------------|
|      | 83%  |      | 50%  | 45%  | 30%  | היברידית       |
| 83%  | 55%  | 40%  | 30%  | 25%  | 20%  | היברידית נטענת |
| 35%  | 20%  | 10%  | 10%  | 10%  | 10%  | חשמלית         |

מתווה עליית  
המיסוי על  
מכוניות פחות  
מזהמות

בבחינת מלאי כלי הרכב שבידי היבואנים נראה כי בשנת 2023 רמת המלאי של החברות גבוהה, בדומה לרמה הגבוהה בשנת שאפיינה את שנת 2022. עם זאת, **מרבית ההצטיידות בכלי רכב נעשתה במחצית הראשונה של השנה**, בטרם פרצה המלחמה, זאת בניגוד למגמה הכללית בשנים האחרונות, בהן דווקא הרבעון הרביעי הוא הרבעון הדומיננטי מבחינת ייבוא רכבים.

שילוב של מלאי גבוה בידי החברות מחד וביקוש נמוך מנגד, עשויות להביא לירידת מחירים, ואכן, בחודשים האחרונים של 2023 ובתחילת 2024 ראינו את החברות יוצאות במבצעי מכירות נרחבים, כנראה על מנת לצמצם את המלאי הקיים וכהכנה להעלאת מחירים בשנת 2024.

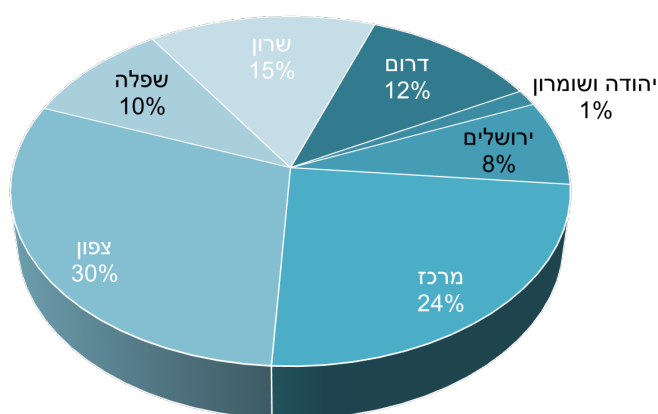


כלי רכב שנפרקו  
בנמלי ישראל,  
2015-2023

מקור: רשות הספנות והנמלים \* נתוני 2023 כוללים את החודשים 1-11.

חוסר הודאות הוא גדול, סימני שאלה רבים סביב מצב המשק, כוח הקנייה של הציבור והסנטימנט הצרכני, וכן התמשכות המלחמה ותוצאותיה, מביאים את היבואנים בשלב זה להקטין הזמנות לשנת 2024. מלאי נמוך יאפשר מכירה ברמת מחירים גבוהה יותר. ואכן, כיום אנו כבר רואים זמני אספקה ארוכים מאד בדגמים הפופולאריים (דגמי יונדאי, קיה או טיוטה לדוגמה).

בנוסף להאטה בביקושים, יבואני הרכב מתמודדים ב-2024 עם בעיה נוספת – פוטנציאל למשבר חדש בשרשרת האספקה. עקב המלחמה והאיום החות'י בים האדום, חלק מיצרני רכב גדולים במזרח כבר הודיעו על צמצום היקף משלוחים לישראל, אך גם אלו שלא יאלצו לשוט במסלול ארוך בהרבה סביב אפריקה, דבר שיוביל לזינוק בעלויות ההובלה הימית, ויתגלגל בסופו של דבר לצרכנים. הארכת נתיב השייט עשויה להוסיף למחיר של כל מכונית סכום של עד לכ-3,000 ש. עם זאת יש לזכור שלא כל היבואנים מייבאים מהמזרח הרחוק, כך שהעלאת מחירים רוחבית של כלל הרכבים אינה מחויבת בהכרח למציאות.



התפלגות מגרשי רכב ברחבי הארץ, לפי מחוז, 2024

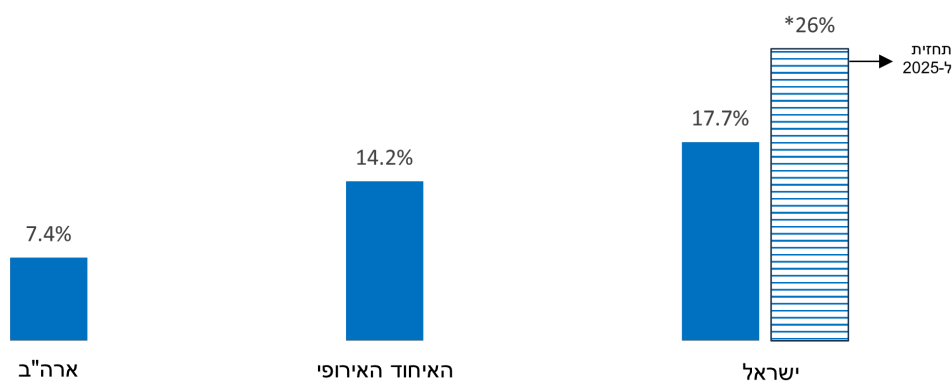
מקור: דן אנד ברדסטריט.

בבחינת התפלגות גיאוגרפית, על פי נתוני d&b מגרשי הרכב מתפלגים באחוזים הנ"ל על פני אזורים בארץ. ניתן לראות כי קיימים יחסית הרבה מגרשים באזור הצפון. השוק הנ"ל, שהתרחב מאוד בשנים האחרונות, לפי המדדים שלנו, מאופיין בהרבה עסקים קטנים מאוד, לעיתים של אדם אחד עם כמה מכוניות בודדות, ורגיש מאוד לשינויים. עסקים ללא גב כללי חזק, כמו שקיים ליבואניות הרכב, יתקשו לשרוד בשנים הקרובות לאור התמורות החלות בענף ובמשק כולו. על פי מדדי d&b, בין 200 ל-300 עסקים קטנים הפועלים בענף הרכב צפויים להיסגר במהלך שנת 2024.



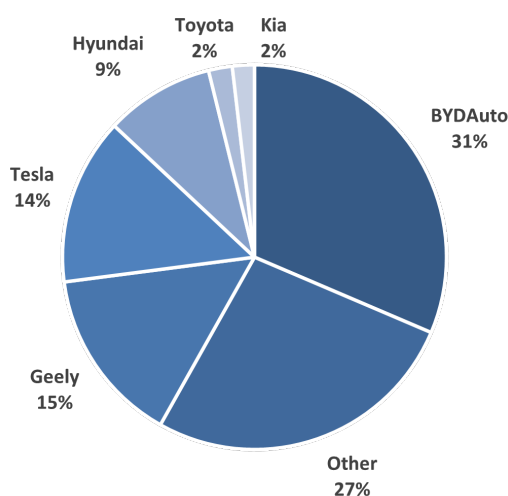
## כלי רכב חשמליים

פלח הרכב החשמלי בלט במיוחד בשנה החולפת. ב- 2023 נמסרו כ-48 אלף כלי רכב חשמליים בישראל, שהיוו כ-17.8% מהמכירות. זוהי צמיחה של כ-80% לעומת שנת 2022. שיעור החדירה של כלי רכב חשמליים לשוק הישראלי גבוה בהשוואה בינלאומית, וצפוי להימשך, אלא שכעת ניצבים בפנים אתגרים לא פשוטים – בעיקר במישור המיסוי. החל מ-2024 מס הקנייה צפוי לעלות ולעמוד על כ-35%. הוא ימשיך לעלות עד שיגיע למדרגה של כלי רכב עם מנועי בעירה פנימית, שעומד על 83%. בנוסף, החל משנת 2026 ישולם גם מס נסועה (מקביל לבלו, המס על הדלק ברכבי בנזין או סולר) על רכבים חשמליים, של כ-15 אגורות לכל ק"מ נסיעה.



שיעור החדירה של כלי רכב חשמליים ב-2023, ותחזית ל-2025

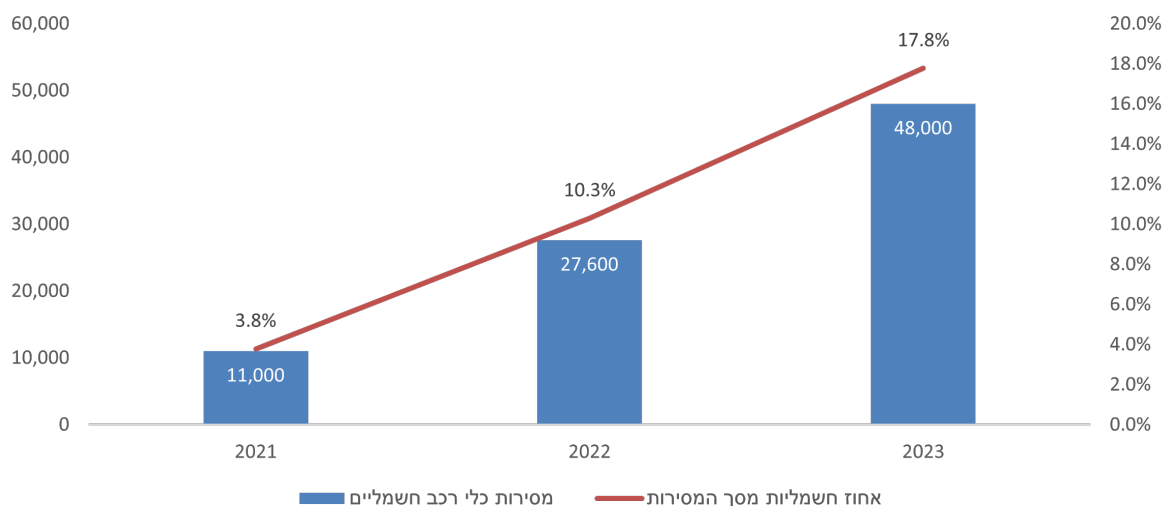
מקור: משרד האנרגיה ועיבודי d&b.



נתחי שוק מכוניות חשמליות לפי מותגים, 2023

מקור: איגוד יבואני הרכב.

כיום קטגוריית המכוניות החשמליות נשלטת בעיקר על ידי מותגים סיניים, כך BYD (המיוצגת בישראל על ידי קבוצת שלמה בשיתוף פעולה עם קבוצת אלייד, הבעלים של צ'מפיון מוטורס, לשיווק המותג) אחראית ל-31% מהמכירות ו-Geely (מקבוצת יוניון מוטורס) ל-15%. עוד ניתן לראות כי בתוך כך, בשנתיים האחרונות החל להתפתח בישראל שוק הרכבים החשמליים, שוק צעיר גם בקנה מידה עולמי. מנתוני הענף לשנת 2023, ניכר כי הטכנולוגיה החשמלית הוטמעה בשוק בשנה זו באופן נרחב, במהלכה נמסרו כ-48,000 מכוניות חשמליות, המהוות כ-17.8% מכלל מסירות המכוניות. זאת לאחר שבשנת 2022 נמסרו כ-27,600 מכוניות חשמליות (צמיחה של כ-74% בקטגוריה).



**מסירות כלי רכב חשמליים ושיעור מסך מסירות כלי רכב חדשים, 2021-2023**

מקור: איגוד יבואני הרכב ועיבודי d&b.

שנת 2023 התחילה בסערה מבחינת כמות מסירות של כלי רכב חדשים, במיוחד במהלך המחצית הראשונה של השנה, בה קצב המסירות היה דומה לקצב בשנת 2021, שהייתה שנת שיא. הנתון הגבוה יכול להעיד על המשך ביקושים מוגברים לרכב לאחר היציאה ממשבר הקורונה והשתחררות ה"פקק" בשרשראות האספקה. בנוסף, סביבת ריבית נמוכה בשנים 2021-2022, חיזקה את הביקושים וסיפקה תנאי מימון נוחים. החל מהמחצית השנייה של שנת 2023, קצב המסירות הואט. ברבעון האחרון, לאחר פרוץ מלחמת 'חרבות ברזל' הביקוש נפגע עוד יותר והסנטימנט הצרכני נחלש. מלאי הרכבים שבידי היבואנים נכון לכתיבת שורות אלה גדול, וכלי רכב רבים מאכלסים את מגרשי החנייה. עוד בטרם החלה המלחמה, המשק הישראלי התמודד עם שורה של אתגרים, שלא פסחו גם על ענף הרכב. במהלך שנת 2023 המשק התמודד עם אינפלציה גבוהה. על מנת לרסן את האינפלציה בנק ישראל החל בגל העלאות ריבית אגרסיביות שהתחילו במחצית השנייה של 2022 ונמשכו עד לסוף שנת 2023, אז עמדה הריבית על שיעור של 4.75%, שיעור שיא של שני העשורים האחרונים. בינואר האחרון הפחית בנק ישראל את הריבית ב-0.25%, ובכך אותה שתקופת העלאות הריבית כנראה הגיעה לסופה. בנוסף, במהלך 2023 התמודדנו עם משבר חוקתי - רפורמה משפטית שביקשה לבצע שינויים משמעותיים בשיטת המשפט וגרמה לחילוקי דעות בקרב הציבור, גל מחאה וסימני שאלה סביב דירוג האשראי של מדינת ישראל. ברבעון האחרון של השנה, פרצה מלחמת 'חרבות ברזל', מלחמה מכוננת בתולדות מדינת ישראל, שיש לה השפעות נרחבות גם על הכלכלה ועל תקציב המדינה – השפעות שיש להן השלכה על כלל ענפי המשק, וכמובן גם על ענף הרכב והביקוש לרכבים. נציין, כי על פי הערכות בנק ישראל הצמיחה במשק צפויה לרדת בשנת 2024 לכ-2% תמ"ג בלבד ואילו הצריכה הפרטית צפויה להיחתך לכדי 3% בלבד. האינפלציה הגבוהה התמתנה לקראת סוף השנה, וצפויה להתכנס ליעדה בשנת 2024 (1%-3%), בהנחה שלא יהיו התפתחויות בלתי צפויות הקשורות בהתמשכות המלחמה ו/או בתוצאותיה. ריבית בנק ישראל עומדת כיום על 4.5% וצפויה להערכתנו להמשיך ולרדת, אך לא תגיע שוב לסביבת "הריבית האפסית" שאפיינה את המשק עד לא מזמן. להערכתנו, הריבית תרד בהדרגה במהלך שנת 2024 ותתייצב על רמה של בין 3.75% ל-4%.

בענף הרכב, להערכתנו נראה ירידה בהיקפי הפעילות בענף בשנת 2024 על רקע הפגיעה בביקוש, אך השחקניות בענף ינצלו את הביקושים הקשיחים להעלאת מחירים, כדי לפצות פר עסקה (תחת כמות עסקאות נמוכה יותר).

בת ענף המכוניות החשמליות, להערכתנו נראה המשך גדילה בהדרגה על חשבון רכבים עם מנועי בעירה פנימיים. להערכתנו בשנת 2024 נתח השוק של המכוניות החשמליות יעמוד על כ-20%, ובשנת 2025 חלקן של המכוניות החשמליות משוק הרכב יעמוד כבר על כ-25%. זאת על אף מס הקנייה על רכבים חשמליים שיעלה בהדרגה, ועל אף מס הנסועה שצפוי לחול גם הוא בעתיד הקרוב. בטווח הקצר, נוכח היקפי המלאי שבידי היבואנים, ייתכן שנראה ירידות מחירים בדגמים מסוימים.

באשר לרמת הסיכון בענף הרכב, הענף על פי מדדי d&b מסורתית אינו נמנה בקרב הענפים המסוכנים

# מבט קדימה לשנת 2024 (המשך)

במשק, על רקע מבנה הענף הריכוזי (הענף נשלט על ידי מספר מצומצם של קבוצות הניחנות באינטנות גבוהה), המרווחים הגבוהים שמאפיינים אותו וביקושים גבוהים בשנים האחרונות, ועל כן לא צפוי לווות ככזה גם בשנת 2024. עם זאת בסקירה השנתית לשנת 2023 ציינו כי בענף חלה עלייה ברמת הסיכון השנה, לעומת שנים קודמות. המיתון, המלחמה והריבית הגבוהה על מימון הובילו למצב רוח צרכני שלילי, והפחיתו השנה משמעותית את הביקוש לרכב חדש מצד המגזר הפרטי והעסקי השנה. עסקים ללא גב כללי חזק, כמו שקיים ליבואניות הרכב, הפועלים בענף (מגרשי רכב, סוחר חלפים), מצויים בסיכון גבוה יותר לאור התמורות הנ"ל.

## לסיכום

להערכתנו שנת 2024 תתאפיין בביקוש נמוך יותר לרכבים ובהתאמה בכמות קטנה יותר של עסקאות, הן במכירת רכבים חדשים והן במכירת מכוניות משומשות, עם זאת להערכתנו לא נראה ירידת מחירים משמעותית.

הענף אינו מאופיין ברמת סיכון גבוהה, אך רמת הסיכון בו עלתה בהשוואה לשנתיים האחרונות. עסקים קטנים מצויים בסיכון גבוה יותר, ולהערכתנו בשנת 2024 ייסגרו בין 200 ל-300 עסקים בפועלים בענף הרכב.

נתח השוק של מכוניות חשמליות עולה בהדרגה, ולהערכתנו מגמה זו תימשך בשנים הקרובות. להערכתנו עד לשנת 2025 נתח השוק של מכוניות חשמליות מכלל הרכבים יעמוד על כ-25%.

על אף הצפיפות בכבישים, הצרכן הישראלי אוהב את הרכב הפרטי – בהיעדר אלטרנטיבה ראויה של תחבורה ציבורית, ככל הנראה נמשיך לעמוד בפקקים (ולשלם על זה) גם בשנה הקרובה.

אין לשכפל דו"ח זה, במלואו או בחלקו, בכל צורה שהיא.  
דו"ח זה נמסר לידיך ע"י דן אנד ברדסטריט (ישראל) בע"מ (דן אנד ברדסטריט), ומיועד לשימושך הבלעדי לסיוע בהחלטות עסקיות בלבד.  
דן אנד ברדסטריט אינה ערבה לדיוק המידע בדו"ח ואינה אחראית לכל הפסד או נזק אשר יגרם לחברה או נציגיה כתוצאה מתהליך איסוף המידע ומסירתו. מוצר זה נהנה מהגנת זכויות יוצרים וכל העתקה ו\או שימוש © בלתי מורשה מהווה הפרת זכויות. דן אנד ברדסטריט (ישראל) בע"מ 2024



**דן אנד ברדסטריט ישראל**

דרך השלום 53 גבעתיים | טלפון 03-7330330

info@dbisrael.co.il | www.dbisrael.co.il

d&b  
לדעת להחליט.



בקרר באתר שלנו  
[www.dbisrael.co.il](http://www.dbisrael.co.il)

dun & bradstreet  
לדעת להחליט.