



המרכז הבינתחומי הרצליה בית ספר טיומקין לכלכלה

מרקאפ על רכבים ורכיביהם בישראל- המלצות למדיניות "מחיר הבלעדיות בשוק הרכב"

מנחה : פרופ' יונה רובינשטיין

מגישים : מתן ישראלי- 204065718

רומי כהן -313374506

תוכן עניינים

3.....	תקציר
4.....	שאלת המדיניות ומטרות הנייר (1/2 עמוד)
5.....	עקרי ההמלצות (עד 2 עמודים)
6.....	רקע: חשיבות השאלה, ההקשר המקומי, מיקוד השאלה ופירוק למרכיביה
8.....	ניתוח
8.....	א. שיטה (איך ננתח את השאלה)
8.....	ב. מסגרת החשיבה הכלכלית המודל הכלכלי (ברקע)
9.....	ספרות מדעית בסוגיות הספציפיות
11.....	ניסיון מדיניות קודם מהארץ ומן העולם והתאמות למקרה הישראלי
12.....	ניתוח ותרומה מקוריים
12.....	א. חישוב המרקאפ על הרכישה
13.....	ב. חישוב המרקאפ על חלקי חילוף מקוריים וחליפיים
14.....	ג. חישוב ההפרש בין חלפים מקוריים ותחליפיים בישראל לעומת בחו"ל
15.....	ממצאים
15.....	א. חישוב המרקאפ על רכישת רכבים
16.....	ב. חישוב המרקאפ על מחירי חלפים לרכב
20.....	ג. השוואה בין מרקאפ על חלפים מקוריים ותחליפיים
22.....	המלצות
23.....	ביבליוגרפיה

תקציר

במסגרת עבודה זו נעשה שימוש בחישוב מרקאפ והפסד רווחה על מנת להציג את הבעייתיות הגלומה בשוק הרכב בישראל. הטענה המרכזית במחקר היא כי שוק הרכב בישראל מזכיר מאוד התנהגות של ענף מונופוליסטי, ולפיכך שולי הרווח (מרקאפ) גבוהים מאוד ומייצרים הפסד רווחה שנופל בעיקר על האזרחים. את טענה זו הוכחנו באמצעות ניתוח נתונים וחישוב מרקאפ בתחומים שונים בענף הרכב: א. מרקאפ על רכישת רכבים והפסד הרווחה. ב. מרקאפ על חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים. ג. השוואה בין מחירם של חלקי חילוף מקוריים מול תחליפיים, בישראל ובחו"ל. וכן, חישוב ההפרשים ביניהם. בחינה זו נעשתה באמצעות ניתוח של המרכיבים לעיל עבור שלושה רכבים נפוצים בישראל: מאזדה 3 (שנת 2012), טויוטה קורולה (שנת 2014) וקיה פיקנטו (שנת 2014). הממצאים מלמדים כי המרקאפ על רכישת רכבים נמוך יחסית, אולם הוא מייצר למשק הפסד רווחה שנתי בגובה של למעלה מ 405 מיליוני שקלים. בנוסף נראה כי המרקאפ על חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים גבוה מאוד בהשוואה לכלל העולם, והוא מייצר ליבואני הרכב תזרימי מזומנים ניכרים על חשבון ציבור הלקוחות. לפיכך בנייר זה, עיקרי המלצותינו הינן לפתוח את שוק הרכב הישראלי לתחרות וזאת באמצעות מתן היתרי ייבוא עבור יבואני רכב נוספים (מלבד מאזדה, טויוטה או קיה שהזכרנו בעבודתנו), לצד הדרכה כיצד ניתן לרכוש חלקי חילוף לרכב מאתרי אינטרנט בחו"ל על מנת להוזיל עלויות ולהגביר את התחרות במשק.

שאלת המדיניות ומטרות הנייר (1/2 עמוד)

החל מהקמתה של מדינת ישראל רשם המשק הישראלי צמיחה מרשימה והשווקים והענפים השונים שבו התקדמו וצברו תאוצה אל מול העולם והמעצמות המובילות. בד בבד, ניתן לאפיין את מבנה המשק הכלכלי בישראל כמשק בעל ניגודים רבים הנובעים מאופייה של המדינה החל מהקמתה ועד לימינו (כגון הפרטות אשר החלו בסוף שנות ה-80). כלומר, משק בו מצד אחד קיימים ענפים תחרותיים מאוד, ומנגד קיימים ענפים המתנהגים כמונופול בהגדרתו הכלכלית. המונופול, כפי שיודגם בהמשך, מייצר הפסד רווחה למשק הבא בעיקר על חשבון האזרחים.

שאלת המדיניות בנייר זה היא:

מהו מרקאפ על רכבים ורכיביהם בישראל?

ובהגיענו לחישוב מרקאפ, נבחן:

מהו הפסד הרווחה בישראל הנגרם כתוצאה מקיומו של מונופול בשוק הרכב?

המטרה אשר עמדה לנגד עינינו בכתיבת נייר מדיניות זה הינה להוכיח כי הפסד הרווחה הנגרם למשק הישראלי כתוצאה מקיומו של המונופול בשוק הרכב גבוה מאוד. ועל כן יש להמליץ על הצעדים הבאים:

עקרי ההמלצות (עד 2 עמודים)

- שוק הרכב בישראל איננו תחרותי. כיום ישנן 14 קבוצות רכב המחזיקות בבעלותן כ 41 מותגי רכב שונים. חוסר התחרות בא לידי ביטוי בכל שרשרת האספקה של השוק, החל ממכירת הרכבים לצרכן, ועד למכירת חלקי החילוף במוסכים השונים. ועל כן, יש לפתוח את שוק הרכב לתחרות, ובייחוד את שוק חלקי החילוף המקוריים לרכב.
- למרות קיומם של חלקי חילוף תחליפיים רבים, יבואני הרכב השונים נוהגים בגישה אותה ניתן לכנות "הסדר כובל" באמצעותו הם מייצרים תלות בין אחריות לרכב ובין רכישת חלקי חילוף מקוריים. יש הסבורים שתופעה זו גורמת ללקוחות להיות כמעין "לקוחות שבויים". על אף שזיקה זו נאסרה על ידי משרד התחבורה בעבר, בפועל נראה כי השוק עדיין עושה שימוש בהסדר זה באמצעות מתן הנחות ושיווק אגרסיבי של עליונות חלקי החילוף המקוריים בהשוואה לתחליפיים. על מנת למגר את התופעה, בוצעו מספר מהלכים בשוק הרכב: ניתוק הזיקה בין חלקי החילוף המקוריים ובין האחריות, הקמת רשת מוסכים מקצועית מתחרה במוסכים הרשמיים של היבואן והגברת הייבוא האישי לרכב אשר לא צלחה על אף חקיקתו של "חוק רישוי שירותי רכב".¹

לאור האמור לעיל, יש להגביר את התחרות בענף הרכב ע"י נקיטת מספר פעולות:

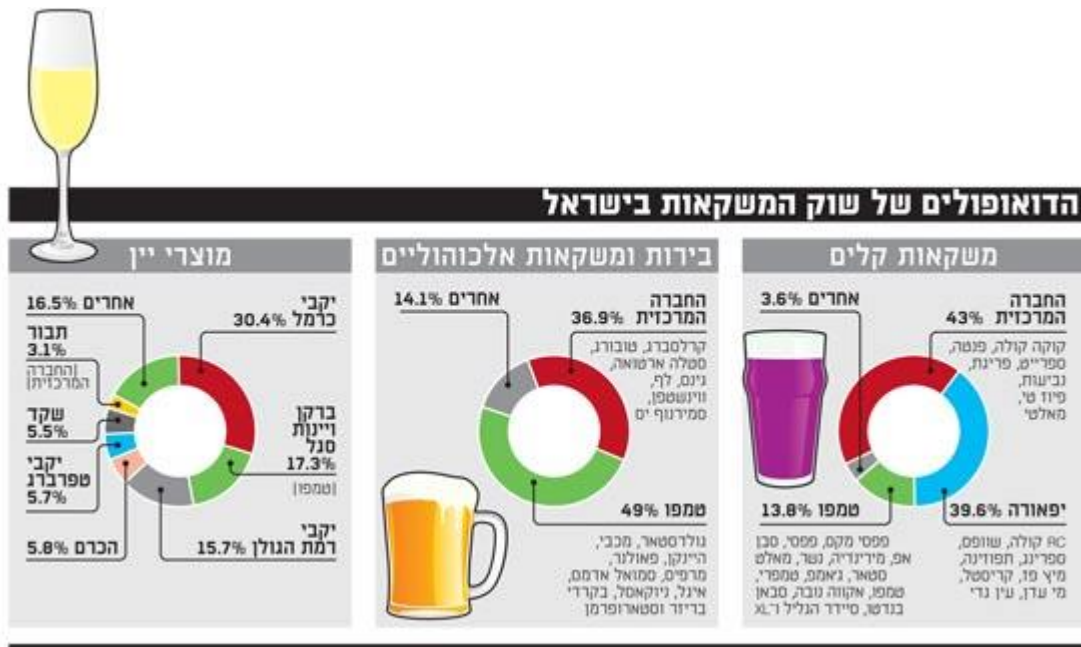
1. מתן רישיונות ייבוא לרכבים מאותו יצרן עבור יבואנים נוספים, בדומה לשוק הרכב בארה"ב בו כל יצרן עובד עם מספר דילרים (Dealers) ואין יבואן אחד רשמי.
2. יצירת קמפיין הסברה המעודד רכישתם של חלקי חילוף באינטרנט. במסגרת נייר המדיניות נערכה השוואה של חלקי חילוף נפוצים וכן גם כאלו שלא, לצורך ביצוע השוואה. מחירי חלקים אלו נאספו מתוך אתרי סחר בינלאומיים. חשיפה של הקהל הרחב לאתרים אלו והדרכה כיצד לעשות בהם שימוש, תוביל לעלייה ברכישת חלקי החילוף ממקורות אלו ולחיסכון כספי (בדומה לתחומים רבים בהם הרכישה האינטרנטית במגמת עלייה בשנים האחרונות).

¹ <https://www.chamber.org.il/sectors/1238/1246/13508/13539/65245>

רקע: חשיבות השאלה, ההקשר המקומי, מיקוד השאלה ופירוק למרכיביה

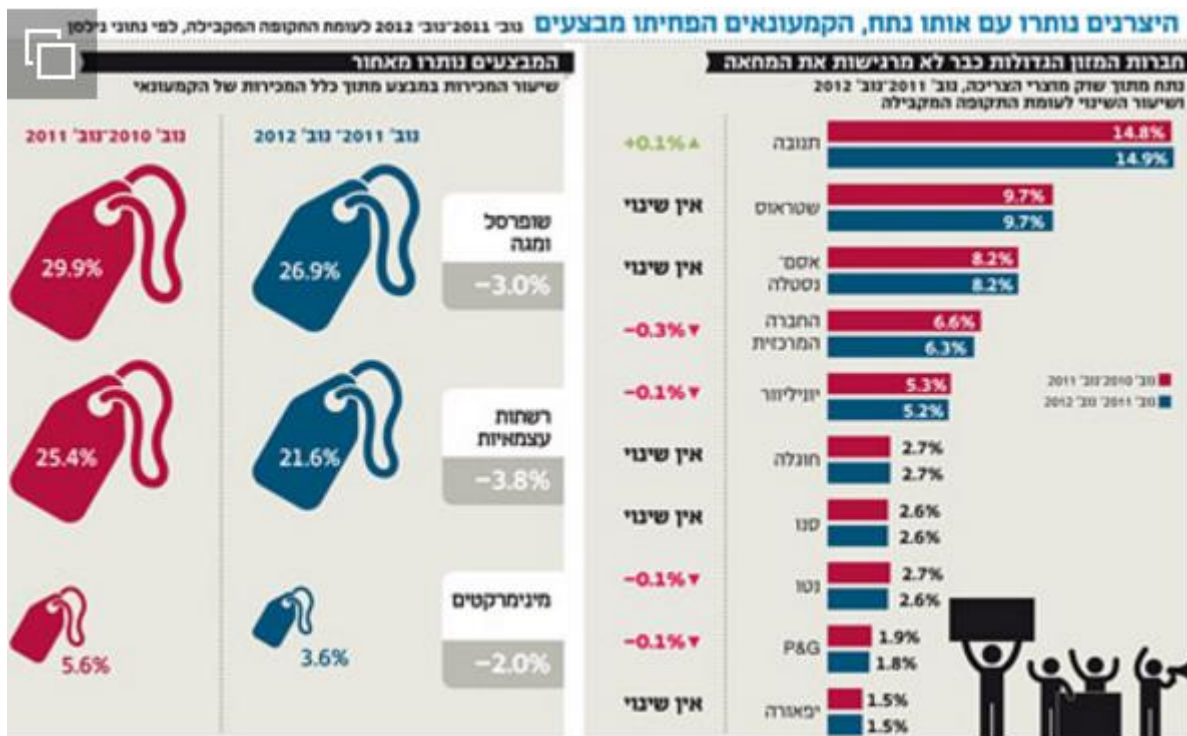
מרקאפ (Markup) מייצג את השיעור בו המחיר גבוה מהעלות השולית. כלומר, ההפרש בין העלות השולית ובין מחיר המכירה של מוצר או שירות מסוים. ככל שערך זה גדול יותר פירוש הדבר כי שיעור הרווחיות על המוצר גבוה יותר, ושהשוק רווחי וכדאי יותר לפעילות עבור השחקניות בו. מבחינה חשבונאית, ניתן להגדיר את המרקאפ כשיעור הרווח התפעולי או הנקי מתוך ההכנסות של החברה.

המבנה המשקי של המשק הישראלי מאופיין בניגודיות שתוארה תחת מטרות הנייר. מצד אחד, קיימים ענפים כמו ענף הקמעונאות בו התחרות גבוהה מאוד, כשמנגד קיימים ענפים בהם התחרות נמוכה יחסית ולפיכך המרקאפ בהם גבוה ומוביל להפסד רווחה למשק. דוגמא לענפים כאלו הם ענף הבנקאות, שוק הסלולר עד לפני רפורמת כחלון, ושוק הרכב.



איור 1- שוק המשקאות בישראל, ריכוזי, מקור:

<http://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1000884797>



איור 2- השוואת הקמעונאים אל מול הספקים ממחיש את זו הקוטביות בישראל, מקור:

<https://www.calcalist.co.il/marketing/articles/0,7340,L-3590707,00.html>

איורים 1-2 ממחישים את הניגודיות המאפיינת את המשק הישראלי. בעוד שהקמעונאים (רמי לוי, יינות ביתן, שופרסל ועוד) מתחרים ביניהם בתחרות אגרסיבית השוחקת את המרקאפ שלהם, היצרנים של המשקאות הקלים וספקיות המזון הגדולות כמו תנובה והחברה המרכזית, משמרות את המרקאפ הגבוה שלהן בשל כוחם הרב, ומיעוט התחרות בשוק.

בדומה לשוק המזון, ניסיונות שונים לפתוח את שוק הרכב הישראלי לתחרות החלו לקראת שנת 2010. קובעי ההחלטות הבינו את הבעייתיות הכרוכה במבנה הפעילות של שוק הרכב ועל כן הוצעו מספר חלופות על מנת להגביר את התחרות.² כך למשל, הוצע כי חברות בעלות מערך פעילות כלל ארצי כמו חברות השכרת רכב או ליסינג יקבלו רישיון יבוא מקביל של רכבים וזאת על מנת לאפשר הגברת תחרות. בפועל, הייבוא האישי של הרכבים נחל כישלון היות ורק ברכבי היוקרה ניתן להבחין בייבוא בעל משמעות כלכלית גבוהה יחסית.³ בשל כך נחשב את המרקאפ על רכבים ואת הפסד הרווחה הנגרם למשק כתוצאה ממבנה השוק הנוכחי.

² <http://www.haaretz.co.il/misc/1.1189384>

³ <https://www.calcalist.co.il/local/articles/0,7340,L-3602355,00.html>

א. שיטה (איך ננתח את השאלה)

הטענה המרכזית בנייר מדיניות זה היא כי שוק הרכב בישראל מאופיין בתחרות בין מונופולים ועל כן נגרם לאזרחים הפרטיים הפסד רווחה משמעותי. על מנת להוכיח זאת, המחקר יציג שלושה ניתוחים המשלימים זה את זה: חישוב הפסד הרווחה למשק בגין רכישת כלי רכב, חישוב המרקאפ על מחירים של חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים, והשוואה בין הפרשי המחירים בין חלקים מקוריים ותחליפיים בארץ ובחו"ל.

על מנת לנתח את השאלה, יערך שימוש בניתוח מדגמי של נתונים עבור הרכבים הנפוצים ביותר בישראל. הליך הניתוח המפורט יוצג בפרק העוסק בניתוח ותרומה מקוריים.

ב. מסגרת החשיבה הכלכלית המודל הכלכלי (ברקע).

ניתן להסביר את המרקאפ הגבוה בשוק הרכב באמצעות ההבדל בין המודלים הכלכליים של תחרות ושל מונופול. על פי המודל הכלכלי, שיווי משקל בשוק תחרותי מתקיים כאשר חל שוויון בין עקומת ההיצע, המייצגת את העלות השולית של המוצר לבין הביקוש למוצר, המייצג את המחיר ($MC=P$).

על פי המודל הכלכלי, בהינתן הנחת שוק תחרותי בו קיים היצע רב של יצרנים וכמות גדולה של צרכנים, וכאשר קיים מוצר אחד בלבד וקיימת אינפורמציה מלאה של היצרנים והצרכנים, הרווחה החברתית המוגדרת כסכום של עודף הצרכן ועודף היצרן מגיעה לנקודת מקסימום (מישר, 2009).

לעומת השוק התחרותי, כאשר קיים יצרן אחד ויחיד, הוא מסוגל למקסם את הרווח שלו המוגדר כפדיון פחות ההוצאות ($TR-TC$). גזירה של פונקציית הרווח תוביל לנקודת האופטימום המתקבלת בהשוואת הפדיון השולי והעלות השולית ($mr=mc$).

בנקודה זו המונופול קובע מחיר גבוה יותר, כמות קטנה יותר, רווחיו גבוהים יותר והוא גורר אחריו הפסד רווחה למשק.

נציג את המציאות הכלכלית בישראל ובעולם באמצעות ספרות מדעית וניסיון קודם תוך כדי סקירה היסטורית:

ספרות מדעית בסוגיות הספציפיות

אחת המחלוקות המרכזיות הנוגעות לגישות שמאל וימין מצויות בשדה הכלכלי (Becker & Watts, 2001). על פי הגישה השמאלנית, למדינה יש חובה להתערב בשווקים וזאת כדי לייצר צדק חברתי ושוויון לאזרחים. ולכן על המדינה לחוקק חוקים, להקים ועדות פיקוח ובקרה, ולייצר מנגנונים שונים. כדוגמא לכך ניתן למנות את העבודות היזומות בעת כהונתה של גולדה מאיר כדי לייצר משכורות ותעסוקה להמוני העולים (מדזיני, 2008). גישה זו הושתתה על פי תפיסתו של קיינס. תפיסתו של ג'ון מיינארד קיינס הושפעה מהמשבר הכלכלי החריף שפקד את ארצות הברית בשנת 1929. על פי המודל, המיוחס להשקפה שמאלנית כלכלית, כדי לשפר את המצב הכלכלי בשווקים, מומלץ לבצע מדיניות פיסקאלית מרחיבה (קליין, 1976). מדיניות פיסקאלית מרחיבה פירושה התערבות ממשלתית בשווקים מתוך הנחה כי לממשלה יכולת לשפר את המצב הכלכלי באמצעות מעורבותה בשוק. המדיניות הפיסקאלית המרחיבה באה לידי ביטוי באמצעות הגדלת הוצאות הממשלה וכן הגדלת ההשקעה של הממשלה בתשתיות וכדומה. לחלופין, המדינה יכולה להפחית מיסים כדי להגביר את הצריכה הפרטית ואת הפעילות של החברות במשק, ובכך להגדיל את התוצר ולהביא להפחתת האבטלה (נחמיאס, עופר ורוזנברג, 2005).

לעומת גישה זו, הימין הכלכלי דוגל בהתערבות ממשלתית מינימלית ככל הניתן בשווקים. על פי תפיסת הימין הכלכלי, המיוצגת על ידי (Friedman 1970), היעילות החברתית מושגת במצב בו קיים בשווקים שוק תחרותי. כשמתקיים מצב של שוק תחרותי, נרשם שיווי משקל הממקסם את הרווחה החברתית במשק (כאשר הרווחה החברתית היא הסכום של רווחת הממשלה, רווחת הצרכנים ורווחת היצרנים). כפועל יוצא של גישה זו, תפקידה של הממשלה הוא ביצירת תנאים מיטביים לשוק תחרותי ולא ביצירת חוקים. לדוגמה, ניתן לראות ברפורמה שביצע שר האוצר כחלון להגברת התחרות בשוק הסלולר, שהובילה לירידת מחירים משמעותית, מבלי להזדקק לחקיקה.

יחד עם זאת, לא ניתן להתעלם מכך שקיימים שווקים או ענפים בהם התחרות איננה יכולה להתקיים או שהיא איננה מביאה למצב יעיל (רולס, 2010). כדוגמא לכך ניתן למנות מוצרים ציבוריים שונים כמו תאורת רחוב, שממנה נהנה הפרט גם אם אינו משלם עליה (FREE RIDERS). במצב שכזה, השוק התחרותי מוביל לאספקה בחסר של המוצר ולכשל שוק. במילים אחרות, לא תמיד השוק התחרותי מסוגל להביא ליעילות.

התפיסה הימנית דוגלת כאמור בכך שיעילות כלכלית בשוק תחרותי תוביל למקסום רווחה חברתית. מנגד, הימין הכלכלי מתייחס לרווחה המצרפית של כלל הצדדים במשק: יצרנים, צרכנים וממשלה, ואיננו בוחן סוגיות של צדק לאזרחים או שוויון לכולם. לעומת זאת, השמאל הכלכלי מבקש לחתור לצדק ולשוויון חברתי. תפיסה זו התבססה בימיה הראשונים על הרעיון הקומוניסטי אשר הוצג על ידי מרקס. מרקס, אבי התורה הקומוניסטית, ראה את ההשלכות של הקפיטליזם בתקופתו, את הדיכוי ואת ההשפלה שעוברים העובדים, וסבר כי הקפיטליזם מהווה דרך להעביר עושר מההמון לבודדים הנהנים ממנו. הרעיון המקורי של מרקס היה להעביר את הבעלות על הרכוש ועל הייצור מהעשירים אל העם, לו קרא פרולטריון. לדעתו של מרקס, רעיון זה יוביל לביטולו והיעלמותו של העושר והגזל בקרב העניים. במילים אחרות, מרקס ראה בשלטון העם ובשוויון חלק

מרכזי מהאידאולוגיה הקומוניסטית שערכים רבים שלה תואמים את התפיסה השמאלנית (רמבני, 1959).

מרקס וממשיכי דרכו, התייחסו לרעיון הקומוניסטי כאל רעיון משיחי. הרעיון היה לחבר ולצרף את תשומות הייצור ואת המשאבים השונים של המדינה לטובת השגת השוויון. לפי גישתו, השלב הראשון היה צירוף ושיעבוד של כלל המשאבים תחת שלטון מרוכז אחד שינהל את המשאבים הללו. ולאחר מכן, בשלב הגאולה הסופית, לא יהיה עוד צורך בשלטון מרכזי, והכוח יוחזר להמונים. מבחינת הקומוניזם של מרקס, הרעיון הוא להחזיר את השליטה להמון בתנאי לקיומו של שלב ביניים בו השלטון הריכוזי ידאג להגיע לשלב הסופי. עיקרון זה הנחה את לנין בברית המועצות, ואת צה טונג בסין (רמבני, 1959). מרקס סבר כי התהליך הקומוניסטי הוא תהליך טבעי, הצריך להגיע מתוך ההמון, ומתוך הכרה והבנה של הציבור כולו בחשיבות הרעיון. הוא ראה בהתארגנות ספונטאנית של ההמון ("פועלי כל העולם התאחדו") כמחולל המרכזי של המהפכה הקומוניסטית. בניגוד אליו, לנין בברית המועצות וצה טונג בסין, הבינו כי ללא פעולה יזומה ומתוכננת מראש, לא ניתן יהיה להנחיל את הרעיון (בכרך, 1980). בדומה לגישה המרקסיסטית לניניסטית, צה טונג סבר כי השחרור האמיתי יבוא לידי ביטוי בכך שליחיד לא תהיה דעה משלו ועמדה משלו, כפי שדוגלת בכך הדמוקרטיה. במקום זאת, על הפרט לתת את כוחו למען צבא חזק, למען מפלגה חזקה, וזו תתאמץ עבורו ותיצור עבורו את השוויון המיוחל. כחלק מהצעדים לביסוס השליטה בסין, הקימה המפלגה את הצבא האדום שכחלק מתפקידיו סייע ועזר לחקלאים בעיבוד אדמותיהם, ודאג לחלוקה מחדש של האדמות מידי בעלי האחוזות והאיכרים האמידים לעניים יותר (Meisner, 1999). ניתן לראות כי המדינה מבקשת ליישם שוויון וצדק חברתי באמצעות חקיקה, וזאת מתוך הבנה כי השליט מסוגל בכלים העומדים לרשותו לדאוג לצדק ושוויון, כל עוד הציבור איננו בשל או מסוגל לכך.

ניסיון מדיניות קודם מהארץ ומן העולם והתאמות למקרה הישראלי

במהלך השנים האחרונות ננקטו מספר פעולות לפתיחת שוק הרכב הישראלי לתחרות כגון:

- התרת ייבוא מקביל⁴ וייבוא אישי⁵
 - בשנת 2015 נמשכה המגמה של ירידה בכמות כלי הרכב המיובאים במסגרת היבוא האישי. ככל הנראה, הסיבות לירידה זו הן הגברת הפיקוח של רשויות המכס והתייחסות מחמירה יותר לתופעת הנמכת המחירים, והעלאת המיסוי על רכבי יוקרה. עם זאת, ייתכן שהחקיקה החדשה שאושרה ביוני 2016 (חוק רישוי שירותי הרכב) תביא לגידול משמעותי ביבוא אישי כבר בתקופה הקרובה.
 - הורדת המיסוי על רכבים בהתאם לדרגת הזיהום שלהם⁶
 - רפורמת המס הירוק שתפקידה ליצור תמריצי מס לעידוד רכישת רכב בדרגת זיהום נמוכה ע"י מתן זיכוי מס של עד 15 אלף ₪ על פי דרגת זיהום הרכב (זליכה, 2012).
 - התרת הקשר בין אחריות יצרן ובין חלפים מקוריים לרכב⁷
 - הקמת מערך מוסכים מקביל למוסכי היצרן בעל ידע ורמה טכנולוגית גבוהה⁸
- כל אלו לא הובילו נכון להיום לשינוי המצב בענף הרכב, וזאת כפי שהוצג לעיל.

⁴ <http://www.990.co.il/%D7%99%D7%91%D7%95%D7%90-%D7%A8%D7%9B%D7%91%D7%99%D7%9D-%D7%9B%D7%9C-%D7%9E%D7%94-%D7%A9%D7%90%D7%AA%D7%94-%D7%A6%D7%A8%D7%99%D7%9A-%D7%9C%D7%93%D7%A2%D7%AA-%D7%A2%D7%9C-%D7%99%D7%91%D7%95%D7%90>

⁵ [/https://taxes.gov.il/about/documents/dochoivaadot/vaada_misui2015.pdf](https://taxes.gov.il/about/documents/dochoivaadot/vaada_misui2015.pdf)

⁶ <http://www.themarker.com/dynamo/1.3000643>

⁷ <http://www.auto.co.il/%D7%9B%D7%AA%D7%91%D7%94-31517-%D7%9E%D7%93%D7%A8%D7%99%D7%9A-%D7%9B%D7%9B%D7%94-%D7%9C%D7%90-%D7%99%D7%A2%D7%91%D7%93%D7%95-%D7%A2%D7%9C%D7%99%D7%9B%D7%9D-%D7%91%D7%9E%D7%95%D7%A1%D7%9A.aspx>

⁸ <https://www.calcalist.co.il/local/articles/0,7340,L-3684086,00.html>

ניתוח ותרומה מקוריים

על מנת לבחון את הפסד הרווחה ואת המרקאפ בשוק הרכב בישראל, המחקר מבוסס על שלושה מרכיבים מרכזיים. המרכיב הראשון הוא חישוב המרקאפ על מכירת רכבים חדשים. להלן הליך החישוב:

א. חישוב המרקאפ על הרכישה

(1)

$$price_to_consumer = [(price_to_dealer) \cdot (1 + tax) - discount] + markup \cdot (1 + maam)$$

כאשר:

Price to consumer - מחיר הרכב לצרכן הישראלי.

Price to dealer - מחיר הרכישה של הרכב בחו"ל ליבואן הרכב הישראלי. ההנחה היא כי משתנה זה מייצג את העלות השולית של היבואן המונופוליסטי

Tax - אחוז המס על רכבים בישראל, העומד על 83%.

Discount - אחוז ההנחה בהתאם לדרגת הזיהום של הרכב (הטבת מס ירוק).

Maam - אחוז המע"מ על רכבים, אשר עמד על 17% בשנת 2012, ו18% בשנת 2014.

פתרון המשוואה כאשר הנעלם הוא המרקאפ יניב את הרווחיות ליצרן בישראל.

לאחר שיחושב המרקאפ על כל סוגי הרכבים בהם בחרנו להתמקד, נבצע חישוב של הפסד הרווחה למשק באמצעות הנוסחה:

$$burden_i = no_of_sales \cdot markup_i \quad (2)$$

כאשר:

Burden - מוגדר כנטל העודף (הפסד הרווחה) למשק כתוצאה ממכירת כלי רכב מסוג i

No of sales - מספר כלי רכב נמכרים מסוג i

בשלב הסופי ניסכום את כלל הפסדי הרווחה:

$$wealthlose = \sum burden_i \quad (3)$$

כאשר:

wealthlose - פירושו הפסד הרווחה למשק.

ב. חישוב המרקאפ על חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים

בשלב השני, נעשה חישוב של המרקאפ על חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים וזאת במטרה להראות כי כשל השוק בענף הרכב איננו תחום אך ורק למסגרת של רכישת הרכבים אלא גם לשוק חלקי החילוף.

על מנת לבחון זאת, נעשה שימוש בנוסחה הבאה:

$$markup_i = \frac{pricetocostumer_i}{mc_i} \quad (4)$$

כאשר:

$markup_i$ - המרקאפ על חלק חילוף i כלשהו (i =מראה, מגן קדמי חיצוני, מגן קדמי פנימי, מכסה מנוע, מסנן שמן, מסנן מנוע).

$pricetocostumer_i$ - מחיר התחליף i לצרכן ללא מע"מ

mc_i - עלות שולית: מחיר הרכישה של החלק בחו"ל.

הליך זה בוצע הן עבור חלקים חלופיים והן עבור חלקים מקוריים.

ג. חישוב ההפרש בין חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים בישראל לעומת חו"ל

בשלב האחרון, כדי להוכיח כי שיעור המרקאפ על חלקי חילוף תחליפיים גבוה יותר בישראל בהשוואה לחו"ל חושב ההפרש בשקלים ובאחוזים בין חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים.

נתונים

כדי לדלות את מספר הרכבים שנמכרו בשנה הרלוונטית לאותו יצרן נעשה שימוש בנתונים של איגוד יבואני הרכב.⁹ עבור מאזדה 3 שנת 2012 למשל, נרשם כי נמכרו 9,002 רכבים. הנתונים על מחירי החלפים התחליפיים נדלו מתוך אתרי סחר בחו"ל העוסקים במכירת חלקי חילוף לרכב ומהווים מקור מידע מהימן ולגיטימי לאור תעבורת הסחר הגבוהה בהם. במסגרת נייר זה נעשה שימוש במספר אתרים על מנת למצוא את מחירם של חלקי חילוף תחליפיים בישראל ובחו"ל. דלינו מידע רב באתר¹⁰ General parts, באתר¹¹ Online car parts ובאתר¹² Usa auto parts. בדיקת מחירם של חלקי חילוף מקוריים בחו"ל נעשתה דרך מספר דילרים כגון Grovebury cars¹³ ו- Brayley Kia Oxford UK עבור המכונית מסוג קיה. עבור המכונית מסוג מאזדה 3 שוחחנו עם מספר דילרים כגון QUIRK MAZDA ו- LIBERTY. עבור המכונית מסוג טויוטה שוחחנו עם מספר דילרים לדוגמת Toyota of Watertown MA. הנתונים על עלות החלקים המקוריים בישראל נדלתה מתוך האתרים הרשמיים של שלושת חברות הרכב: מתוך אתר KIA ישראל, אתר MAZDA ישראל וכן אתר TOYOTA ישראל.

<http://www.car-importers.org.il/statistics>⁹

<http://generalparts.co.il/parts.htm>¹⁰

onlinecarparts.co.uk¹¹

<http://www.usautoparts.net>¹²

https://www.google.co.il/search?q=Grovebury+Cars&oq=Grovebury+Cars&aqs=chrome..69i57.259j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8#q=Grovebury+Cars&rffq=1&rlha=0&rlag=51904950.-592379,4582&tbm=lcl&rdimm=2275102636261673791&tbs=lr:!2m1!1e2!3sEAE,lf:1,lf_ui:2¹³

ממצאים

א. חישוב המרקאפ על רכישת רכבים והפסד רווחה

כאמור, במסגרת זו נבחרו שלושה דגמי מכוניות מיצרניות רכב שונות, שהינם מהנפוצים ביותר בישראל בשנים האחרונות במרשמי איגוד יבואני הרכב. עבור כל אחד מן הרכבים חושב המרקאפ על מחיר הרכב באמצעות הנוסחאות שהוצגו לעיל. להלן הממצאים:

לוח 1- חישוב המרקאפ על מחיר שלושה דגמים של רכבים

ישראל	מאזדה 3 2012	טויוטה קורולה 2014	קיה פיקנטו 2014
מחיר לצרכן בשח	120,000	127,990	78,900
מעמ	17%	18%	18%
מס קנייה	83%	83%	83%
דרגת זיהום	6	4	4
הטבת מס ירוק	9,871	13,239	10,204
מחיר ללא מיסים (עלות הרכב פלוס רווחי היבואן)	65,916.96	72,510.09	46,741.93
מרקאפ על מחיר הרכב	8,156.96	6,010.09	8,728.43
מרקאפ על מחיר הרכב-באחוזים	1.82	1.765	1.68
מספר רכבים שנמכרים בשנה	9,002	24,407	21,278
הפסד הרווחה למשק (שקלים)	73,428,933.08	146,688,359.92	185,723,474.00

על פי הלוח שלעיל ניתן להתרשם כי הפסד הרווחה הנגרם למשק בשל היותו של שוק הרכב בישראל מונופוליסטי, עבור שלושת הדגמים שהוצגו לעיל, עומד על סך של 405,840,767.01 ₪.

הערה- היות ואין באפשרותנו לחשב את מרכיבי המחיר ללא מיסים (עלות הרכב ורווחי היבואן), המרקאפ שיצא אינו מדויק אך הוא קרוב דיו למצב בשוק.

ב. חישוב המרקאפ על מחירי חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים

כאמור, הטענה בנייר המדיניות הייתה לאורך כל הדרך ובהכוונתו של פרופ' יונה רובינשטיין הייתה כי הפסד הרווחה הנגרם למשק כתוצאה ממבנה שוק הרכב בישראל מובילה להפסד רווחה לא רק בעת רכישת הרכב, אלא גם בכל הנוגע למחירים של חלקי החילוף. על מנת להציג את המרקאפ על מחירי חלקי החילוף, נבחרו חלקי חילוף נפוצים ומדגמיים בהתאם לשיחות ובדיקות שערכנו עם מספר מוסכים ודילרים שהוזכרו לעיל. רשימת חלקי החילוף אליה הגענו שימשה אותנו להשוואה עבור כל אחד מכלי הרכב: מאזדה 3, טיוטה קורולה וקיה פיקנטו. (לא ניתן לחשב הפסד רווחה כתוצאה ממחירים הגבוה של חלקי החילוף היות ואין לנו בידנו נתונים כמותיים המצביעים על כמות החלקים שנמכרה)

להלן הממצאים:

לוחות 2-3 : קיה פיקנטו –

לוח 2- מרקאפ על חלקי חילוף נבחרים מקוריים, קיה פיקנטו

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
מקורי	1,201.60	1,189.80	1,622.00	1,722.90
עלות שולית (מחיר החלק בחו"ל ללא מיסים)	685.00	502.60	446.86	471.95
הפרש (מרקאפ בשקלים)	516.60	687.20	1,175.14	1,250.95
לרנר	42.99%	57.76%	72.45%	72.61%
מרקאפ חלקי חילוף מקוריים(אחוזים)	1.754	2.367	3.629	3.65

חישוב המרקאפ לרכבים בלוחות 2-7 מלמד עד כמה המרקאפ על חלקי חילוף גבוה מאוד והוא נע בטווח של 3-2349.1.754 לרכבי קיה פיקנטו למשל. על אותו הבסיס ניתן ללמוד כי שיעורי מרקאפ אלו זהים לרכבים האחרים:

לוח 3- מרקאפ על חלקי חילוף נבחרים תחליפיים, קיה פיקנטו

מכסה מנוע	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מראה	שם החלק
1,684.00	1,390.00	1,350.00	751.00	תחליפי
377.77	205.40	377.77	190.71	עלות שולית (מחיר החלק בחו"ל ללא מיסים)
1,306.23	1,184.60	972.23	560.29	הפרש (מרקאפ בשקלים)
77.57%	85.22%	72.02%	74.61%	לרנר
4.457	6.767	3.573	3.937	מרקאפ (באחוזים)

לוחות 4-5: מאזדה 3

לוח 4- מרקאפ על חלקי חילוף נבחרים מקוריים, מאזדה 3

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
מקורי	1,347.0 0	2,862.78	2,501.23	2,261.1 9
עלות שולית (מחיר החלק בחו"ל ללא מיסים)	925.10	1,047.28	593.92	1482.78
הפרש(מרקאפ בשקלים)	421.90	1,815.50	1,907.31	778.41
לרנר	31.32%	63.42%	76.25%	34.42%
מרקאפ (באחוזים)	1.46	2.73	4.21	1.52

לוח 5- מרקאפ על חלקי חילוף נבחרים תחליפיים, מאזדה 3

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
תחליפי	1,005.0 0	550.00	1,810.00	1,190.0 0
עלות שולית (מחיר החלק בחו"ל ללא מיסים)	263.90	455.88	212.00	606.85
הפרש (מרקאפ בשקלים)	741.10	94.12	1,598.00	583.15
לרנר	73.74%	17.11%	88.29%	49.00%
מרקאפ (באחוזים)	3.808	1.206	8.537	1.960

לוחות 6-7: טיוטה קורולה

לוח 6- מרקאפ על חלקי חילוף נבחרים מקוריים, טיוטה קורולה

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
מקורי	2,843.89	3,379.52	2,345.72	4,500.00
עלות שולית (מחיר החלק בחול ללא מיסים)	612.65	901.00	679.60	1,238.44
הפרש (מרקאפ בשקלים)	2,231.24	2,478.52	1,666.12	3,261.56
לרנר	78.46%	73.34%	71.03%	72.48%
מרקאפ (באחוזים)	4.64	3.75	3.45	3.63

לוח 7- מרקאפ על חלקי חילוף נבחרים תחליפיים, טיוטה קורולה

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
תחליפי	2,315.36	960.00	1,318.00	3,710.00
עלות שולית (מחיר החלק בחו"ל ללא מיסים)	250.90	377.00	223.00	455.25
הפרש(מרקאפ בשקלים)	2,064.46	583.00	1,095.00	3,254.75
לרנר	89.16%	60.73%	83.08%	87.73%
מרקאפ (באחוזים)	9.22	2.546	5.910	8.149

ג. השוואה בין הפרשי המחירים בין חלקים מקוריים ותחליפיים בארץ ובחול

לאחר שהוצגו הממצאים אודות רכישת רכבים וכן על מחירי חלקי החילוף לרכב, ניתן להציג כעת סוגיה נוספת והיא העובדה כי בישראל קיימים פערים ניכרים במחירים של חלקי החילוף המקוריים למחירים של חלקי החילוף התחליפיים. הפרשים אלו מוצגים עבור כל חלק חילוף בנפרד:

לוח 8- הפרשים בין חלקי חילוף מקוריים ובין חלקי חילוף תחליפיים, קיה פיקנטו :

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
הפרש בין מקורי ותחליפי בישראל	450.60	-160.20	232.00	38.90
הפרש באחוזים	37.50 %	-13.46%	14.30%	2.26%
הפרש בין מקורי ותחליפי בחול	494.29	124.83	241.46	94.18
הפרש באחוזים	72.16 %	24.84%	54.03%	19.96%

לוח 9- הפרשים בין חלקי חילוף מקוריים ובין חלקי חילוף תחליפיים, מאזדה 3

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
הפרש בין מקורי ותחליפי בישראל	342.00	2,312.78	691.23	1,071.19
הפרש באחוזים	25.39%	80.79%	27.64%	47.37%
הפרש בין מקורי ותחליפי בחול	661.20	591.40	381.92	875.93
הפרש באחוזים	71.47%	56.47%	64.30%	59.07%

לוח 10- הפרשים בין חלקי חילוף מקוריים ובין חלקי חילוף תחליפיים, טיוטה קורולה

שם החלק	מראה	מגן קידמי חיצוני (פגוש קדמי)	מגן קידמי פנימי (חיזוק פגוש קדמי)	מכסה מנוע
הפרש בין מקורי ותחליפי בישראל	528.53	2,419.52	1,027.72	790.00
הפרש באחוזים	18.58%	71.59%	43.81%	17.56%
הפרש בין מקורי ותחליפי בחול	361.75	524.00	456.60	783.19
הפרש באחוזים	59.05%	58.16%	67.19%	63.24%

המלצות

לסיכום, הממצאים במסגרת הניתוח הם:

1. המרקאפ על רכישת רכבים בישראל איננו גבוה בהשוואה למרקאפ על חלקי החילוף אך הוא עדיין גבוה בהשוואה עולמית. העובדה כי רכבים אלו נרכשים בכמויות גדולות מאוד מובילה לכך שלמשק נגרם הפסד רווחה משמעותי של כ-405 מיליוני שקלים.
2. המרקאפ בישראל על חלקי חילוף מקוריים ותחליפיים גבוה מאוד בהשוואה לעולם, ומציאות זו יוצרת הפסד רווחה נוסף לצרכנים. כמו כן, מצאנו כי בישראל, יבואני חלקי החילוף התחליפיים נהנים ממרקאפ גבוה בהרבה מזה של יבואני הרכבים המייבאים חלקי חילוף מקוריים.
3. בהשוואת הפערים בין חלקי חילוף מקוריים לתחליפיים בין ישראל ובין העולם נמצא כי הפער ברווחיות גבוה מאוד ותומך בטענה כי שוק הרכב בישראל ריכוזי למדי ומתנהג כמונופול.

להלן המלצות למדיניות: ההמלצה הראשונה הינה לפתוח את שוק הרכב לתחרות. למרות שנעשו ניסיונות רבים לפתיחת השוק לתחרות, כמו למשל התרת ייבוא מקביל או הקמת מערך של מוסכים מקצועיים שיהוו תחליפיים ראויים לשוק הרכב.¹⁴

ולכן, התחרות בשוק הרכב צריכה להיעשות באמצעות בניית מערך יבואנים שיעבדו מול היצרנים הישירים (ככל שיתאפשר), וזאת על מנת להגדיל את היצע היבואנים לאותו סוג רכב, ובייחוד לרכבים פופולריים כמו קיה פיקנטו, טויוטה קורולה ומאזדה 3.

המלצה נוספת היא להדריך ולהסביר לצרכנים על החשיבות של רכישת חלפים לרכב בשוק הפתוח באמצעות אתרי סחר. כיום, צרכנים רבים מבצעים רכישות של ביגוד והנעלה באתרי סחר עולמיים, והפערים התרבותיים והידע הנדרש איננו משמעותי. קמפיין הסברה של משרד התחבורה יוביל לעלייה בשימוש באתרים אלו ולהגברת התחרות באמצעות שימוש בטכנולוגיות קיימות ובעלות נמוכה יחסית.

סוגיה נוספת אליה יש להתייחס היא כי למשק נגרם הפסד רווחה כתוצאה ממיסוי גבוה על רכבים ועל חלפים לרכב. מלבד העובדה כי שוק הרכב בישראל מתנהג באופן מונופוליסטי, לא ניתן להתעלם מחלקה של הממשלה בכך שלצרכנים בעיקר קיים נטל עודף משמעותי אשר בא לידי ביטוי גם בדמות מיסוי גבוה על כלי רכב.

¹⁴ <https://www.calcalist.co.il/local/articles/0,7340,L-3684086,00.html>

Becker, W. E., & Watts, M. (2001). Teaching economics at the start of the 21st century: Still chalk-and-talk. *American Economic Review*, 446-451.

Friedman, M. (1970). A Friedman Doctrine- The Social Responsibility of Business is to Increase Its Profits. *New York Times*, September, 13.

Meisner, M. (1999). *Mao's China and after: A history of the People's Republic*. Simon and Schuster.

בכרך, צ., (1980), *אידאולוגיות במאה ה-20*, ירושלים: משרד הביטחון

גרוס, ב., (2008), *עולם לא מושלם – למען חירות אחראית*, ירושלים: ראובן מס.

הובס, ת., (2009), *לוינתן, או החומר, הצורה והכוח של מדינה כנסייתית ומדינתית* (תרגום: אהרון אמיר), ירושלים: שלם.

זליכה, י., (2012), *דו"ח הוועדה הציבורית להגברת התחרותיות בענף הרכב*, ירושלים: הוגש לשר התחבורה והבטיחות בדרכים, ח"כ ישראל כץ.

מדזיני, מ., (2008), *גולדה – ביוגרפיה פוליטית*, תל אביב: ידיעות אחרונות.

מישר, י., (2009), *המקרו כלכלה של ישראל*, פרדס (מהדורה מתוקנת).

נחמיאס, א., עופר, ג., רוזנברג, י., (2005), *מבוא למקרו כלכלה*, האוניברסיטה הפתוחה.

עמית אהרון, ע., (2011), *החלטות הורים שלא ליחסן את ילדיהם- עבר והווה*, איפיון התופעה ותולדותיה, *כתב עת ישראלי לחינוך וקידום הבריאות*, 32-40.

קיינס, ג'י. מ., (2008), *התיאוריה הכלכלית של תעסוקה, ריבית וכסף* (תרגום: יצחק טישלר), ירושלים: מאגנס ומוסד ביאליק.

רולס, ג'י., (2010), *צדק כהוגנות- הצגת מחודשת (תרגום: דפי אגם-סגל)*, תל אביב: ידיעות ספרים.

רמבני, ח. (1959). *הקומוניזם כדת אוניברסאלית חדש, מאזנים*. 6-10.