

טור דעה מספר 22 -  
מ-"תדלק קח קפה וסע" ל-"הטען  
ושב למנוחה ולקפה"

אוגוסט 2023

© כל הזכויות שמורות לחברת צ'מנסקי בן שחר ושות' בע"מ.  
כל שימוש ו/או התבססות על המידע הכלול בדו"ח זה ללא קבלת רשות  
מראש ובכתב מחברת צ'מנסקי בן שחר ושות' בע"מ, אסור בהחלט.

שוק הרכב החשמלי "מתחמם". משנת 2018 ועד היום היבואנים מוסרים יותר ויותר רכבים חשמליים (חשמלי + פלאג אין), היקף חדירתם עומד כיום על למעלה מ-20% מסך הרכבים שנמכרים בישראל, מגמה שרק תתעצם ובהכרח תשנה את הרגלי הצריכה במרכזי הדרכים. עמדות הטעינה צצות בכל מקום כ"פטרויות אחר הגשם" - מרביתן לא בתחנות התדלוק המסורתיות כי אם בבית, בעבודה, במרכזי המסחר ועוד. זמן טעינה מהירה לסוללה ריקה אורך בממוצע כ-30 דקות ויתקצר. מצבת כלי הרכב הפרטיים עומדת כיום על כ-3.5 מיליוני רכבים וצומחת בשיעור של 3%-4% מדי שנה. רמת המינוע עולה והמשמעות היא שנמשיך לחוות את התעצמות הגודש בכבישים וממילא את התארכות משכי הזמן שאנו נושה בדרכים ונדרש למנוחה / ריענון.

מגמות אלו יידרשו ממרכזי הדרכים להיות מותאמים ולשרת מגוון של קהלי יעד - יותר תנועה עוברת, הרבה פחות מתדלקים - יותר מטעינים שיידרשו "להתעכב". כיצד ישפיע הצורך בהטענה על תחנות התדלוק ה"ישנות", מה יהיו הרגלי הצריכה החדשים במרכזי הדרכים שישתנו? ובכלל האם תחנות הטעינה העתידיות יראו כמו תחנות התדלוק ומה צפויה להיות כמותן ופריסתן?

הטור שלהלן מציג את המצוי, הרצוי והמשתנה בשוק מרכזי הדרכים לסוגיהם, ויתאר את הצפוי והמיוחד בהתחשב בחדירתו של שוק הרכב החשמלי לשוק.

**הגדרה - חברת צ'מנסקי בן שחר ושות'** מבחינה בין 2 סוגים של מרכזי דרכים: תחנות תדלוק / מסוף הטעינה ושטחי מסחר מצומצמים בלבד (לעיתים רק עם חנות נוחות) ו**מרכז דרכים** הממוקם בסמיכות גם ליישוב בינוני ו/או במרחב הכפרי שמהווה קהל יעד נוסף לשטחי המסחר ואחרים;

**קהלי היעד של מרכזי דרכים** - מרחבי הביקוש לשטחים בהם כוללים את 3 קהלי יעד: **כוח קנייה "נייח"** השייך למשקי הבית שנחלקים בדרך כלל ל-2 תתי-מרחבים "נייחים": העיקרי, זה הכולל את היישובים "הקרובים" והמשני, יישובים מהמרחב הכפרי / העירוני המרוחקת יותר. **כוח קנייה "נייד"** - שהינם התנועה העוברת בכביש שבחזית המרכז ונדרשים לתדלוק או לטעינה וגם מטיילים ותיירים הלנים במרחב הביקוש שלו בדרך אל ומאטרקציות תיירותיות באזור ובעיקר בסופי שבוע;

**חברת צ'מנסקי בן שחר ושות'**, יצרה בעשורים האחרונים, קונספט ותמהיל לעשרות תחנות תדלוק הראשון בהם והחלוץ היה, הסטריפ המסחרי הראשון של חברת פז בויתקין - המצאנו אותו יחד עם הנהלת חברת פז במהלך בחינה של העתקת מסעדת הפנקייק אל תוך התחנה. ולאחרונה גם למסוף הטעינה לאחת מחברות האנרגיה הגדולות בישראל;

# צ'מנסקי בן שחר

**כמויות - במרבית מרכזי הדרכים פועלות גם חנויות נוחות שבתחנות התדלוק** - מספר תחנות תדלוק בשנת 2023 - 1,271, בכ-

80% מהן פועלות חנויות הנוחות (המידע בטור מתבסס על דיווחי החברות, אתריהן ומיידעי החברה). **משמע, קיימים בישראל כמה**

**מאות "מרכזי דרכים" לסוגיהם;**

**תחנות התדלוק הדומיננטיות במשק הן** - ילו של פז, אלונית של דור אלון (שתיהן - חברות ציבוריות), מנטה של דלק וסו-גוד של

סונול. כל אחת עם מעל 200 תחנות תדלוק, כ-75% מהסך הכול. יילו - החברה המובילה בישראל הן במספר תחנות התדלוק ובחנויות

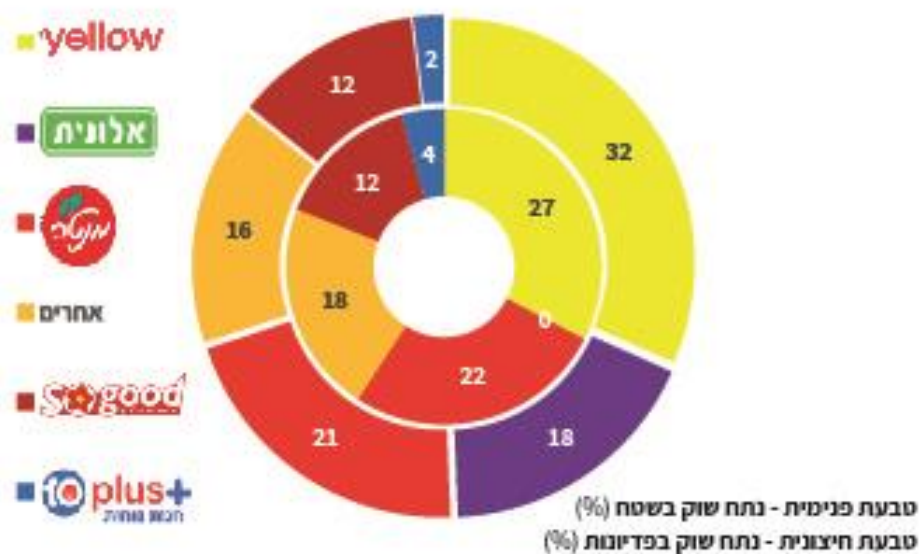
הנוחות והן בהיקף המכירות. רובן ככולם התחילו לשלב עמדות הטענה בתחנות התדלוק ו/או כ-Stand Alone במקומות שונים

(דוגמת: סונול EVI, דור אלון וטן בשיתוף עם אפקון) פז Charge אף הגדילה לעשות ופתחה לאחרונה באילת מסוף טעינה (ללא תדלוק)

עם 4 עמדות טעינה אולטרה מהירות;

התרשים שלהלן מציג את נתחי שוק בהתייחס להיקף השטחים ולהכנסות שנתיות של שחקנים מרכזיים בשנת 2023:

**תרשים: נתחי שוק בשטח ובכסף של חנויות נוחות בתחנות תדלוק לפי שחקנים עיקריים בשנת 2023 (%)**



**פריסה ואפשרויות הקמה** - להקמת עמדות טעינה ו/או מסופי הטענה קיימים מעט מאוד חסמים ביחס להקמת תחנות תדלוק. עמדות

הטעינה הינן ורסטיליות יותר ומצויות "בכל מקום". בראש ובראשונה הצרכנים מטעינים בביתם, במקומות העבודה, במרכזי המסחר,

ברחובות הערים ובתחנות ובמסופי הטעינה, מגמה שרק תתחזק בשנים הקרובות. גם שוק מפעילי עמדות הטעינה מתרחב ואינו נחלתן

של חברות התדלוק המוכרות, תואם לקיים ולצפוי גם בעולם;

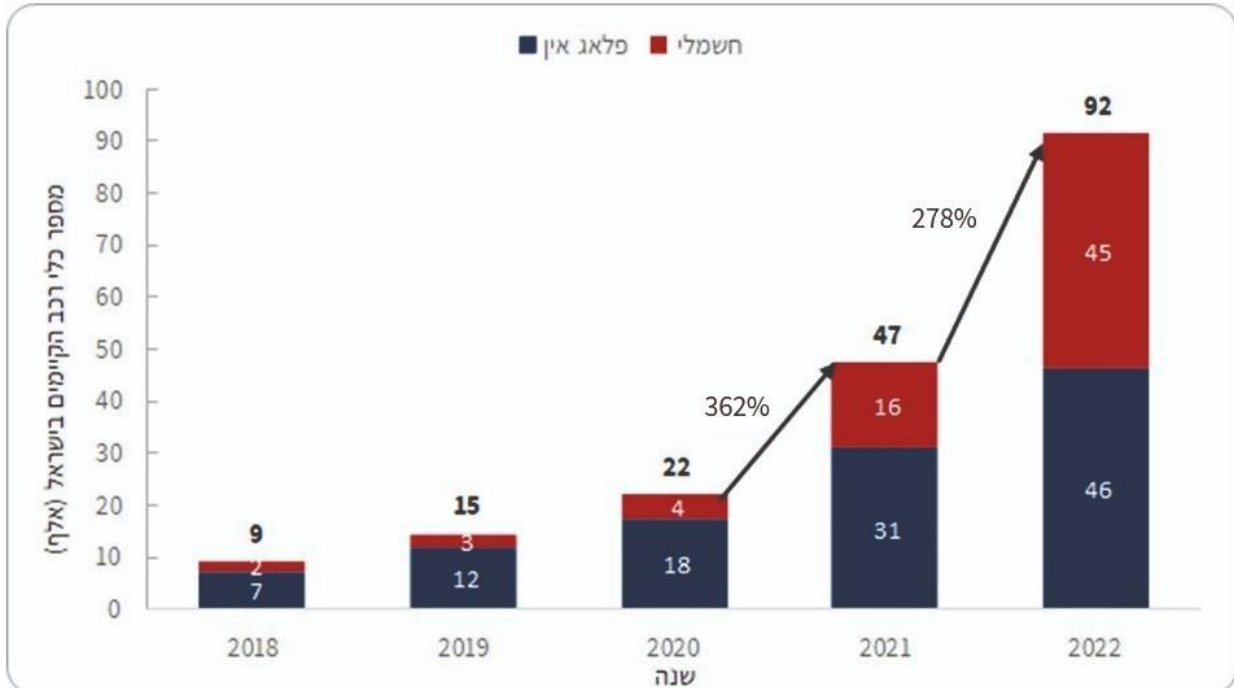
**כלי רכב פרטיים בישראל** ("מספרים") - בהתאם לנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בשנת 2022, מספר כלי הרכב הפרטיים

גדל ב-3.6% (בשנת 2021 חל גידול של 4.4%). כ-380 אלף כלי רכב נוספו וכ-246 אלף נגרעו ממצבת כלי הרכב הפעילים, כך שמספר

# צ'מנסקי בן שחר

כלי הרכב גדל בכ-133 אלף. רמת המינוע עלתה ובשנת 2022 נאמדה ב-411 כלי רכב ל-1,000 משקי בית (עדיין נמוכה ביחס למדינות המפותחות בעולם) וגבוה מ-406 כלי רכב אשתקד. בשנת 2022 היו 45 אלף כלי רכב חשמליים, עלייה של כמעט פי 3 לעומת שנת 2021 (16 אלף). בשנים 2021 ו-2022 נמסרו כל שנה כ-290 אלף רכבים פרטיים חדשים בישראל;

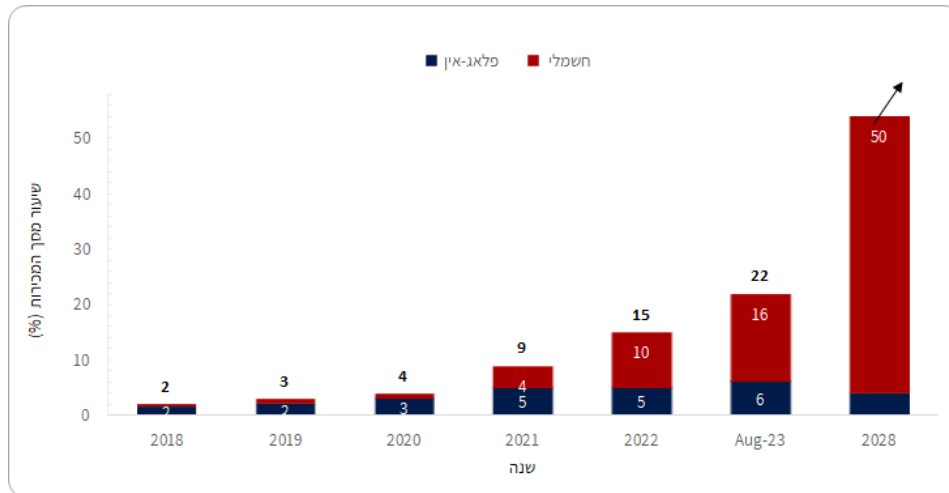
## תרשים: מספר הרכבים החשמליים + פלאג-אין הקיימים בישראל



**חדירת שוק הרכבים החשמליים לשוק הרכב הישראלי** - לפי נתוני איגוד יבואני הרכב בישראל רכבי הפלאג-אין תופסים נתח של 2%-6% ב-5 שנים האחרונות. מוערך כי נתון זה יקטן בשנים הקרובות עד "שיעלם". לעומת זאת שוק הרכבים החשמליים מתעצם והגיע לכ-16% מסך המסירות של הרכבים החשמליים השנה (עד חודש אוגוסט) לעומת 10% בשנת 2022 ו-4% בשנת 2021. בתרחיש "עסקים כרגיל" בו היקף מסירות הרכבים ימשיך לגדול ב-3%-4% כל שנה, מוערך כי שוק הרכבים החשמליים יתפוס 40%-50% לפחות מסך מסירות הרכבים בשנת 2028 (ב"רף התחתון") ועל חשבון הרכבים המונעים במנועי בעירה פנימית;

# צ'מנסקי בן שחר

**תרשים: נתח מכירות רכבים חשמליים ופלאג-אין מסך מכירות הרכבים בישראל + תחזית 5 שנים קדימה (%)**



**תפקוד - שיעור הנכנסים למרכזי דרכים - כוח קנייה "נייד" כללי -** מקור: מאגרי המידע המצויים ברשות החברה שמבצעת לאורך זמן תצפיות בעשרות מתחמי תדלוק ומרכזי דרכים ביחס לשיעור הנכנסים לתחנות התדלוק, חנויות הנוחות ההסעדה ובתי הקפה מתוך סך כלי הרכב הנוסעים בכביש והערכות ביחס לצפוי במסופי ההטענה.

**לוח: נתחי שוק והתנהגות צרכנית קיימת וצפויה בתחנות תדלוק ובמסופי הטענה**

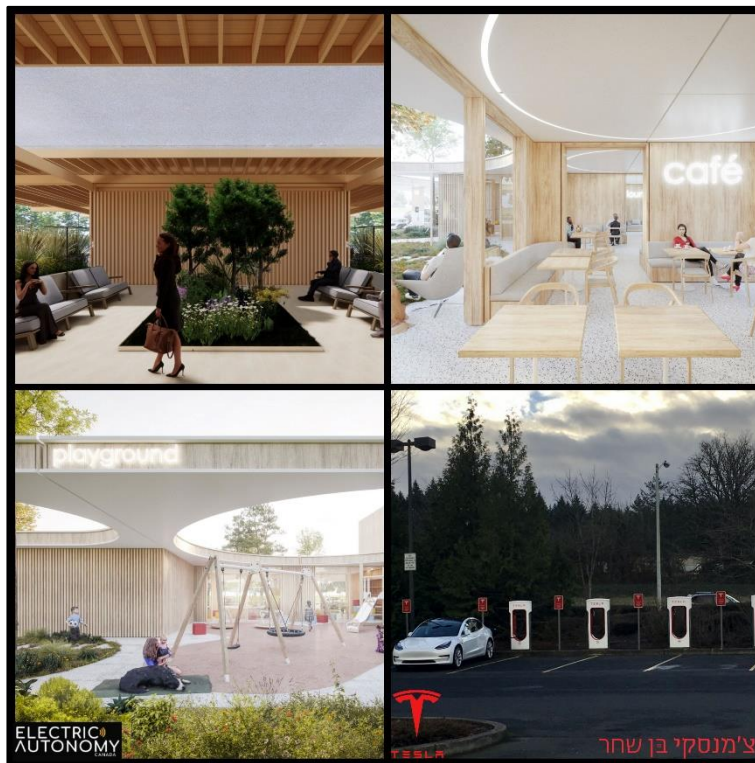
מטעין	מתדלק	צ'מנסקי בן שחר
מסוף טעינה / ביתי / במוקדי "תעסוקה" ובמרכזי מסחר	תחנת תדלוק	אלטרנטיבה - מיקום
20-30 (או חלקי)	3-4	זמן פעולה - (דקות)
4-6 (הערכה)	1-3 (בפועל)	שיעור הנכנסים לתחנה מהנוסעים בכביש (%)
בהכרח ניתן לייצר שיעור גבוה	1-2	שיעור הרוכשים בחנות נוחות / בית קפה (%)
<b>הזדמנות ל"שחקנים" קיימים וחדשים + מרכזי מסחר</b>		
<b>חנות נוחות</b>		

ממוצע מספר הנכנסים לתחנת תדלוק במרכז דרכים מהעוברים בכביש היו, 3.1%, ממוצע הנכנסים לחנות הנוחות - 2.6%, ממוצע הנכנסים להסעדה/בית קפה במרכז דרכים - 2.7%. בשנים האחרונות קיימת מגמת גידול בשיעור הפוקדים את מרכזי הדרכים צמודי הכביש ("סטריפ מסחרי" בשטח של 1,000-300 מ"ר).

# צ'מנסקי בן שחר

"כלכלת ה-30 דקות" - זמן טעינה מהירה ממוצע לסוללה של 50-60 Kwh אורך 25-30 דקות. כבר כיום קיימות עמדות הטענה שבאפשרותן להטעין 200-360 Kwh אך אינן מתאימות למרבית הרכבים. משמע, מוערך כי גם משך הטעינה יתקצר בהדרגה ב-5 שנים הקרובות. כיום מחירו של 1 Kwh בעמדת טעינה חיצונית יכול להגיע לכ-2 ש"ח (100-120 ש"ח ל"מיכל מלא" = 350-400 ק"מ) בעוד שבצריכה פרטית המחיר כ-0.5 ש"ח. הפוטנציאל - השהות הארוכה יותר בעמדות הטעינה מחוללת הזדמנויות קמעונאיות. מסקרים שנערכו בעולם עמדות הטעינה הינן גורם משיכה לאוהבי הז'אנר ומייצרות עניין סביבן. הקונספט החדש יידרש לספק לא רק את השירותים המוכרים של חנות ובית קפה, אלא יכול גם לאפשר הפסקה ארוכה יותר מהדרך במגוון פעילויות חדשניות. כל זאת מותנה מיקום מותאם;

## קולאז': מתקנים ופינות ישיבה בתחנות ההטענה העתידיות



ראיה הצופה את פני העתיד והנדרש - תת שוק מרכזי הדרכים ישתנה, מרבית תחנות התדלוק ה"רגילות" ייעלמו / יישנו יעודן ואיתן גם חנויות הנוחות ובעיקר אלו ה"קרובות" לעיר ובתוכה. יוקמו מסופי טעינה חדשים כתחליף, כאשר בהתאם גם התמהיל יעודכן - בעיקר במתן שירותים שנועדו לספק את הצרכים של בעלי הרכב החשמלי שיידרשו לשהות זמן גדול יותר במסוף הטעינה. שירותים אלה יכללו בין השאר חנויות הנוחות, בתי קפה, מזון מהיר, שירותים, פינות ישיבה להמתנה ומרגוע, קישוריות Wi-Fi ועוד. במקביל, יוקמו מסופי טעינה ב"כול מקום" וגם במרכזי מסחר, בחנויות גדולות כאשר שירותי הטעינה יסופקו כמוצר משני ורק כשירות ללקוחות המרכזים והחנויות;

בכתיבת הטור השתתף עומרי קרני, אנליסט בכיר בצ'מנסקי בן שחר