המכון למחקר כלכלי בישראל
על-שם מוריס פאלק בע"מ (חל"צ)
The Maurice Falk Institute for Economic Research in Israel Ltd.

לקט פאלק

24

מאי 2022

בלקט זה:

- משקיעי נדל"ן, מחירי דיור ושכר דירה: ממצאים משינויי מס שבח
- חדירת תחבורה ציבורית לישובים ערבים והתחלופה בין תעסוקה לרכישת השכלה
- כיצד פירמות מנצלות את כוח השוק שלהן ללא שימוש במחירים – זמן שירות בשוק המזון המקוון
- בחינת ההשלכות של נגישות לתחבורה ציבורית על השתתפות בשוק העבודה ושכר: ראיות מישובים ערבים בישראל

תקצירי מחקרים חדשים

משקיעי נדל"ן, מחירי דיור ושכר דירה: ממצאים משינויי מס שבח

איתי אטר (אוניברסיטת תל אביב), יעל אלסטר (אוניברסיטת תל אביב)
וערן הופמן (האוניברסיטה העברית בירושלים)
מאמר לדיון 21.01

כיצד משפיעים משקיעי נדל"ן על מחירי הדיור ועל שוק השכירות? האם המשקיעים תורמים לעליית מחירי הדיור או שהם מגדילים את היצע הדירות להשכרה ובכך תורמים ליעילות השוק? מחקר זה בוחן את התפקיד של משקיעי הנדל"ן וזאת על בסיס נתונים מנהליים עשירים על שוק הנדל"ן הישראלי ונתונים על שוק השכירות בין השנים 2009 ו-2014. אנו עושים שימוש בסדרת שינויי מס שבח שהשפיעו על התמריצים של משקיעי נדל"ן. בעזרתם, אנו מזהים את השפעת המיסוי והמשקיעים על שוק הנדל"ן. ראשית, אנו בוחנים איך השפיעו המיסים על מכירות המשקיעים ומוצאים שפטור זמני מתשלום מס שבח הביא לעלייה של כ-50% במכירות המשקיעים. שנית, אנו בוחנים כיצד השפיעו מכירות יחידות הדיור הנוספות על ידי המשקיעים, בעקבות שינוי המס, על מחירי הדיור ועל מחירי השכירות בשוק המקומי שבו היחידות נמצאות. אנחנו מוצאים שעלייה במכירות המשקיעים מביאה לירידה במחירי יחידות הדיור בשוק המקומי ולעלייה במחירי השכירות.

הפטור ממס שבח הביא לעלייה של 50% בקצב המכירות של המשקיעים שהושפעו מהפטור, מ-1.2 ל-1.8 אחוז מהמלאי שבידיהם בכל חצי שנה. רוב המכירות הינו של יחידות דיור משניות, כלומר יחידות שאינן משמשות למגורי המשקיעים, ולקונים שאינם משקיעים.

מס שבח הוא מס על רווח ההון שצבר בעל הדירה בין מחיר קנייה למחיר מכירה. שינויי מס השבח החלו משנת 2011 ונועדו בראש ובראשונה להאט את קצב עליית מחירי הדיור. ניתן לחלק את תקופת המחקר שלנו לארבע תת-תקופות לפי מדיניות המס שחלה בהן. לפני שנת 2011, משקיעי נדל"ן היו זכאים לפטור ממס שבח אם הם לא מכרו יחידת דיור אחרת ב-4 השנים האחרונות. אחרת, נדרשו המשקיעים לשלם מס שבח בשיעור של 25%. בשנת 2011 הורחב הפטור באופן זמני גם למשקיעים שמכרו יחידה אחרת במהלך 4-1.5 השנים הקודמות. הרחבת הפטור הזמנית נמשכה שנתיים וחצי והסתיימה באמצע 2013. בין אמצע 2013 לתחילת 2014 חלו תקנות מס כמו בתקופה לפני 2011. החל מ-2014, אומצה שיטת מס שבח חדשה, לפיה חבות המס אינה תלויה בהיסטוריית המכירות של המוכר אלא נקבעת לפי הזמן שחלף ממועד הרכישה של הנכס הנמכר. בפרט, משקיעים שמכרו יחידה אחרת לפני יותר או פחות מ-4 שנים חויבו באותו מס.

שינויי מס השבח האלה מייצרים הזדמנות לבחינת ההשפעה של משקיעי נדל"ן. ראשית, הפטור ניתן רק לחלק מן המשקיעים. בשל כך, אנו יכולים להשוות בין המכירות של משקיעים שנהנו מהשינויים הללו (קבוצת הטיפול) לבין משקיעים דומים אחרים שלא הושפעו משינויי המס (קבוצת ביקורת). שנית, הזכאות לפטור מבוססת על מכירה של נכס אחר של המשקיעים ולכן סיווגם לקבוצת הטיפול או לקבוצת הביקורת אינה תלויה במאפיינים או במיקום של הנכס הנוכחי שברצונם למכור. שלישית, הרחבת הפטור אומצה, הוסרה, ולאחר מכן הפכה ללא רלוונטית. השינויים האלה מייצרים סדרה של "ניסויים" שמאפשרים לתקף את השפעת המס על המשקיעים. לבסוף, הפטור כלל הפחתת מס משמעותית לקבוצת הטיפול, מ-25% ל-0%. מאחר ושינויי המס התרחשו בתקופה של עליית מחירים מתמשכת, הפחתת המס הזמנית היוותה תמריץ לא מבוטל למשקיעים למכור נכסים.

המחקר מתבסס על נתונים מתוך קבצי הארנונה של 76 ערים ומאפשרים קישור לנתונים נוספים על בעלי היחידה והדיירים. הנתונים כוללים כ-2.1 מיליון דירות, שמהוות כ-90% ממלאי הדירות בישראל. נתונים משלימים מתקבלים מקובץ עסקאות נדל"ן המדווחות לרשות המיסים. קובץ זה מתחיל בשנת 1990, כולל כ-3 מיליון עסקאות, ובעזרתו ניתן לזהות מוכרים וקונים בתור משקיעים ולסווגם לקבוצות הטיפול והביקורת. בנוסף, אנו משתמשים בנתונים מתוך סקר שכר דירה של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ובנתונים מרשם האוכלוסין, שמאפשרים, בין היתר, להרכיב את סך יחידות הדיור בבעלות של משקי בית, ולהבחין בין יחידת הדיור שמשמשת למגורי המשקיעים, ויחידות נוספות שבבעלותם.

מצאנו כי משקיעי הנדל"ן מגיבים באופן משמעותי ושיטתי לשינויי מס השבח. לפני 2011, כאשר המשקיעים נדרשו לשלם מס שבח אם מכרו יחידה אחרת לפני פחות מ-4 שנים, אנו מזהים אי-רציפות של קצב המכירות של משקיעים סביב ערך הסף של 4 שנים ממכירה קודמת. כלומר, משקיעים שנדרשו לשלם מס שבח מכרו פחות יחידות דיור. לעומת זאת, בתקופה בה הורחבה הזכאות לפטור, חוסר הרציפות סביב ה-4 שנים נעלם ונרשמת עליה במכירות המשקיעים. בתקופה הקצרה בין אמצע 2013 ותחילת 2014, שבה בוטלה הרחבת הפטור, ירד קצב המכירות של המשקיעים החייבים במס לרמתו לפני 2011, ולאחר 2014, כאשר לא הייתה הבחנה בתקנות המס בין משקיעים שמכרו לפני יותר או פחות מ-4 שנים, עלה קצב המכירות לרמה של תקופת הרחבת הפטור.

מניתוח "הפרש ההפרשים" (difference in difference) שערכנו עולה שהפטור ממס שבח הביא לעלייה של 50% בקצב המכירות של המשקיעים שהושפעו מהפטור, מ-1.2 ל-1.8 אחוז מהמלאי שבידיהם בכל חצי שנה. רוב המכירות הינו של יחידות דיור משניות, כלומר יחידות שאינן משמשות למגורי המשקיעים, ולקונים שאינם משקיעים. ממצאים אלו מצביעים על שינוי בהרכב הבעלות על מלאי הדיור ועל יציאה של דירות להשכרה משוק השכירות. בעזרת התוצאות האלה, אנו בונים תחזיות למכירות על ידי משקיעים ב-360 שוקי דיור מקומיים ואומדים באמצעותן את ההשפעה של מכירות משקיעים על מחירי הבתים ושכר הדירה המקומיים. אנו מוצאים שעלייה של נקודת אחוז בקצב המכירות השנתי של המשקיעים מתוך המלאי שבידיהם הביאה לירידה של 7% במחירי הדיור, ולעלייה של 2% בשכר הדירה. כלומר, עלייה בשיעור הבעלות המקומית של המשקיעים מביאה לעלייה משמעותית במחירי יחידות הדיור, ולירידה במחירי השכירות. האפקטים שאנו מודדים, במחירי הדיור ובשכר הדירה, גדולים יותר עבור יחידות דיור קטנות, שמהוות את עיקר ההיצע של שוק השכירות.

עלייה של נקודת אחוז בקצב המכירות השנתי של המשקיעים מתוך המלאי שבידיהם הביאה לירידה של 7% במחירי הדיור, ולעלייה של 2% בשכר הדירה. כלומר, עלייה בשיעור הבעלות המקומית של המשקיעים מביאה לעלייה משמעותית במחירי יחידות הדיור, ולירידה במחירי השכירות.

לסיום, מדיניות המס שבחנו – פטור זמני ממס שבח על משקיעים – השיגה את מטרתה בכך שהביאה לירידת שיעור הבעלות של המשקיעים ולירידת מחירים מסוימת, לפחות ביחס למגמת העלייה הכללית. אך למדיניות זו גם השלכות חלוקתיות לא מתוכננות עם מרוויחים ומפסידים ברורים. המרוויחים: משקיעי נדל"ן שמכרו את יחידות הדיור שבבעלותם ללא תשלום מס, ובעלי יחידת דיור יחידה שקנו במחירים נמוכים יחסית. המפסידים: שוכרים שנאלצו לשלם שכר דירה גבוה יותר וכן משלמי המיסים הכלליים שיאלצו לכסות על הירידה בגבייה בתקופת הפטור. להערכתנו, השלכות אלה צריכות להוות חלק אינטגרלי מהדיון הציבורי סביב מדיניות המיסוי של משקיעי נדל"ן.

חדירת תחבורה ציבורית לישובים ערבים והתחלופה בין תעסוקה לרכישת השכלה

עאמר אבו-קרן ושירלי ליכטמן-שדות (אוניברסיטת בן-גוריון בנגב)
מאמר לדיון 21.04

פערים כלכליים וחברתיים עלולים להמשך או להתרחב כאשר לישובים מוחלשים אין גישה מספקת לאפשרויות תעסוקה או השכלה. עם זאת, הגברת הנגישות להזדמנויות כלכליות יכולה להשפיע על התחלופה שעומדת בפני צעירים בין השקעה לטווח הארוך ברכישת השכלה לבין תעסוקה בתמורה לתשלום בטווח המיידי יותר. מצד אחד, נגישות גבוהה יותר למוסדות להשכלה גבוהה עשויה לעודד רכישה מוגברת של השכלה היות ועלות ההגעה למוסדות יורדת. כתוצאה מכך, ההשתתפות בשוק העבודה עשויה לפחות (Becker ,1965). מצד שני, גישה מוגברת לאפשרויות תעסוקה לעובדים בלתי-מיומנים יכולה להעלות את העלות האלטרנטיבית של רכישת השכלה. התשואה להשכלה גם עלולה לרדת במידה והגישה המוגברת לתעסוקה רלוונטית יותר עבור הזדמנויות תעסוקה לעובדים בלתי-מיומנים. כך, תיתכן גם עלייה בהשתתפות בשוק העבודה כתוצאה מנגישות גבוהה יותר להזדמנויות כלכליות שתבוא על חשבון רכישת השכלה. ראוי שכלי מדיניות שנועדו לשפר את רווחתם של יישובים מוחלשים דרך הגברת הנגישות להזדמנויות תעסוקה והשכלה ייקחו בחשבון את ההשלכות הפוטנציאליות הללו.

המחקר שלנו בוחן רפורמה של חדירת תחבורה ציבורית לישובים ערבים שהגבירה באופן ניכר את נגישותם של ישובים מוחלשים להזדמנויות תעסוקה והשכלה גבוהה. לאורך השנים ישובים ערבים בישראל סבלו מקיפוח מתמשך בתשתיות התחבורה הציבורית שמשרתות אותם. זאת למרות מיקומם הפריפריאלי, מיעוט הזדמנויות התעסוקה ומוסדות להשכלה גבוהה בהם, מצבם הסוציואקונומי הנמוך, וכן שכיחות נמוכה יחסית של בעלות על רכבים, בפרט בקרב נשים. בשנת 2007, משרד התחבורה הצהיר על רפורמה שכללה השקעה מסיבית בתשתיות התחבורה הציבורית בתוך ישובים ערבים ובין ישובים ערבים ליהודים. כתוצאה מקווי האוטובוס החדשים, גבר באופן משמעותי החיבור של ישובים אלו אל הזדמנויות תעסוקה ומוסדות להשכלה גבוהה בישובים יהודיים. מחקר זה בוחן כיצד הגברת הנגישות השפיעה על החלטות האוכלוסייה הצעירה הבוגרת בישובים הללו מבחינת רכישת השכלה והשתתפות בשוק העבודה.

הגברת הנגישות להזדמנויות כלכליות יכולה להשפיע על התחלופה שעומדת בפני צעירים וצעירות בין השקעה לטווח הארוך ברכישת השכלה לבין תעסוקה בתמורה לתשלום בטווח המיידי יותר.

האסטרטגיה האמפירית במחקר מאפשרת לנו להבחין בין שתי השפעות הפוכות של חדירת תחבורה ציבורית על העלות של רכישת השכלה ולבחון כיצד השפעות אלו מעצבות את החלטותיהם של צעירים בוגרים בנוגע לרכישת השכלה והשתתפות בשוק העבודה. אנחנו מבדילים בין קווי אוטובוס שמקשרים ישובים ערבים למוסדות להשכלה גבוהה וקווי אוטובוס שלא מקשרים למוסדות להשכלה גבוהה ובוחנים את השפעת שני סוגי קווי האוטובוס הללו על תוצאות בשוק העבודה ורכישת השכלה. הנחת היסוד בניתוחנו הינה ששני סוגי קווי האוטובוס מקשרים את הישובים הערבים למוקדי תעסוקה חדשים, ובכך מעלים את העלות האלטרנטיבית לרכישת השכלה. עם זאת, האוטובוסים שמקשרים למוסדות להשכלה גבוהה גם מורידים את העלות לרכישת השכלה בעקבות הגברת ההנגשה הפיזית אל מוסדות להשכלה גבוהה. כך, הניתוח שלנו מאפשר לנו להעריך אמפירית את התחלופה הפוטנציאלית העומדת בפני האוכלוסייה הבוגרת הצעירה בין זמן שמוקצה לתעסוקה וזמן שמוקצה לרכישת השכלה ולבחון את הבחירות של פרטים שחווים גידול בנגישות לשניהם במשק מפותח.

אחד האתגרים שעומדים בפנינו בבואנו לאמוד את השפעת הנגשת מוקדי תעסוקה ומוסדות להשכלה גבוהה הוא האנדוגניות של הנגישות. במקרה שלנו, סביר להניח שהוספת קווי אוטובוס ושינוי תדירותם מתואמים עם מאפייני יישובים שגם משפיעים על החלטות תושביהן בנוגע לתעסוקה ורכישת השכלה. אנחנו מתגברים על בעיה זו בזכות האקראיות בתזמון המדויק של חדירת קווי אוטובוסים חדשים ו/או שינויי תדירותם. האקראיות נובעת מתהליך בירוקרטי שמשכו אינו צפוי מראש של משרד התחבורה בנוגע להוספה או לשינויים בקווי האוטובוסים. על כן אנו מניחים שהתזמון המדויק של שינויים בקווי אוטובוסים הוא אקסוגני ביחס לתוצאות התעסוקה והחינוך של האוכלוסייה בישובים כאשר מתנים זאת ב fixed effects ברמת הישוב, המפקחים על מאפיינים קבועים ולא נצפים של הישובים שעלולים להשפיע על תזמון או תדירות קווי האוטובוסים. בנוסף, הרגרסיות שלנו כוללות fixed effects ברמת הנפה-שנה שמפקחים על גורמים או מדיניות שמשתנים על פני זמן עבור ישובים בנפה, יחידה גיאוגרפית שכוללת מספר ישובים, בדרך כלל סביב מרכז כלכלי יהודי אחד.

הנתונים שלנו מקשרים פרטים שנסקרו בארבע פעימות של סקר סוציואקונומי וכללו כמה אלפי משקי בית ערביים בין השנים 2004-2014 לבין נתונים מפורטים על קווי אוטובוס שכוללים את התוואים ותדירותם בשלוש תקופות בשנה בין השנים 2014-2008. הניתוח שלנו נעשה לכל אחד מהמינים בנפרד לנוכח פערי מגדר מהותיים בחברה הערבית בהקשר של השתתפות בשוק העבודה. שני המשתנים התלויים העיקריים שלנו הינם האם הפרט עבד בשבוע החולף והאם למד בעת המענה על הסקר במוסד להשכלה גבוהה. אנחנו מתמקדים בגילאים 18-27, אוכלוסייה שניצבת בפני הבחירה בין תעסוקה או השכלה ואשר מסתמכת על תחבורה ציבורית בבואם לעבוד או ללמוד.

הממצאים שלנו עקביים עם תחלופה בין עבודה להשכלה בקרב גברים צעירים כאשר בוחנים את השפעתם של קווי אוטובוס שמקשרים למוקדי תעסוקה אך לא למוסדות להשכלה גבוהה. דהיינו, אנחנו מוצאים שבתגובה לשירותי אוטובוס אלו, גברים צעירים מגדילים תעסוקה ובד בבד ההסתברות ללמידה במוסד להשכלה גבוהה יורדת. בתגובה לקווי אוטובוסים שגם מנגישים מוסדות להשכלה גבוהה אנו רואים עליה בהסתברות לרכישת השכלה גבוהה ללא ירידה בתעסוקה. זה יכול להעיד שעליית תדירות התחבורה מגדילה את מאגר הגברים הצעירים אשר עובדים או לומדים. כמו כן, התוצאה מרמזת על חיבור חזק של גברים ערביים לשוק העבודה ללא עזיבה מהירה בתגובה להנגשה מוגברת להשכלה גבוהה.

אנחנו מוצאים שבתגובה לשירותי אוטובוס שמקשרים ישובים ערבים למוקדי תעסוקה אך לא למוסדות להשכלה גבוהה, גברים צעירים מגדילים תעסוקה ובד בבד ההסתברות ללמידה במוסד להשכלה גבוהה יורדת. בתגובה לקווי אוטובוסים שגם מנגישים מוסדות להשכלה גבוהה אנו רואים עליה בהסתברות לרכישת השכלה גבוהה ללא ירידה בתעסוקה.

התוצאות שלנו אינן מעידות על שינוי בתוצאות שוק העבודה של נשים בתגובה לתדירויות אוטובוסים גבוהות יותר. עם זאת, נשים מגיבות בדומה לגברים צעירים באשר לרכישת השכלה גבוהה. דהיינו, הן נוטות ללמוד יותר בתגובה לקווי אוטובוס שמנגישים השכלה גבוהה וללמוד פחות בתגובה לאוטובוסים שמקשרים אך ורק למוקדי תעסוקה. ממצאים ראשוניים שמובילים למחקר המשך מעלים את האפשרות שהיעדר ההשפעה מבחינת תוצאות בשוק העבודה קשור לשינויים בשוק הנישואין – ייתכן שהשיפור בהזדמנויות התעסוקה מוביל לאטרקטיביות גבוהה יותר של גברים בשוק הנישואין ובסופו של דברים נשים צעירות מתחתנות יותר או מוקדם יותר ופורשות משוק העבודה.

לסיכום, הגברת שוויון ההזדמנויות בין ישובים מאותגרים כלכלית לישובים מבוססים עולה באופן תדיר בשיח על מקורות אי-השוויון. מחקר זה בוחן כלי מדיניות אחד שנועד לצמצם פערים אלו – תחבורה ציבורית המקשרת ישובים מוחלשים אל מוקדי תעסוקה והשכלה גבוהה. עם זאת, המחקר ממחיש את החשיבות בהתחשבות בתחלופה בין תעסוקה לבין רכישת השכלה בקרב האוכלוסייה הבוגרת הצעירה על-מנת לאמוד באופן מלא את ההשלכות של הגברת הנגישות להזדמנויות בקרב ישובים מוחלשים.

כיצד פירמות מנצלות את כוח השוק שלהן ללא שימוש במחירים - זמן שירות בשוק המזון המקוון

איתי אטר ועדי שני (אוניברסיטת תל אביב)
מאמר לדיון 21.05

שוק המזון המקוון הוא אחד ממנועי הצמיחה של רשתות שיווק המזון בישראל ובעולם. החשיבות של הערוץ המקוון קיבלה חיזוק בתקופת מגיפת הקורונה, כאשר צרכנים רבים העדיפו להימנע מהגעה לחנויות הפיסיות. באופן מפתיע, המחקר הקיים על התפתחותו של שוק המזון המקוון הוא דל מאוד, ומעט ידוע על האופן בו פירמות מתחרות בשוק זה ומהם האתגרים העומדים לפתחן.

עבודה זו בוחנת את התפתחות שוק המזון המקוון בישראל בין השנים 2016-2019. העבודה מדגישה את החשיבות התחרותית והאסטרטגית של זמן השירות, דהיינו הפרש הזמן בין מועד ביצוע ההזמנה לבין מועד המשלוח שמציע קמעונאי המזון המקוון. תשומת הלב לחשיבותו של זמן השירות – שבאופן מסורתי נחשב לאחד ממדדי השירות החשובים ביותר – התעצמה עוד יותר בעקבות צמיחת המסחר האלקטרוני ושינויים בהעדפות הזמן של לקוחות. אכן, הצלחתן של חברות ענק כמו אמזון, פדקס, וולט, ואובר תלויה ביכולתן לשרת לקוחות במהירות, ולפני שמתחרותיהן יעשו זאת. מתן תשובה לשאלה האם זמן השירות משמש ככלי תחרותי ואסטרטגי חשוב גם בשל העובדה שפירמות המציעות שירותי מזון מקוון במדינות רבות, כולל ישראל, קובעות מחירים זהים בכל השווקים המקומיים בהן הן מציעות שירות, גם כאשר רמת התחרות לה הן חשופות היא שונה לחלוטין. בשונה ממה שהמודלים הקלאסיים בכלכלה מתארים – למחירים יש תפקיד זניח בהתמודדות עם שינויים בביקוש וברמת התחרות המקומית.

התוצאות מראות כי שופרסל שיפרה באופן ניכר את זמן השירות שהיא מציעה ללקוחותיה, כאשר מתחרה חדש צפוי להתחיל להציע שירות מזון מקוון באותו שוק מקומי.

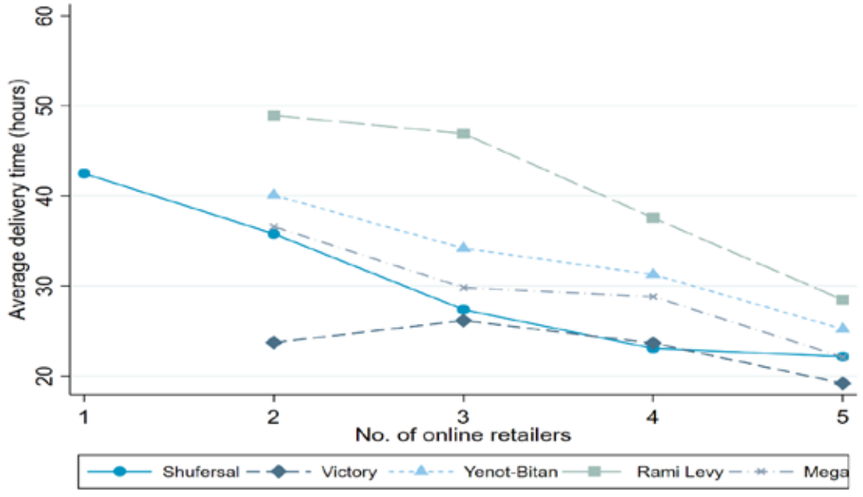
מסד הנתונים המרכזי שבו אנו משתמשים כולל נתוני זמן שירות לתקופה של שלוש שנים, בין אוגוסט 2016 ליולי 2019 עבור חמש רשתות מזון מקוון (שופרסל, רמי לוי, ויקטורי, יינות ביתן ומגה). במהלך תקופה זו, אספנו נתונים על זמני השירות ב-180 ישובים ברחבי ישראל. האיסוף התבצע פעמיים בשבוע, בחצות של יום רביעי (יום המייצג תנאי ביקוש גבוהים לפני סוף השבוע), וביום שבת (יום המייצג ביקוש נמוך בסוף השבוע). עבור כל שוק/ישוב, ועבור כל רשת מזון מקוון המשרתת את הישוב, נמדד זמן השירות הקרוב המוצע על ידי קמעונאים המציעים שירות באותו ישוב. מספר הקמעונאים המציעים שירות לכתובת מסוימת הוא המדד שלנו לתחרות בשוק המקביל. איור 1 מציג את הקשר בין זמן השירות לתחרות עבור הקמעונאים השונים. האיור מציג דפוס ברור של עקומת זמן שירות עם שיפוע שלילי, היורדת משמאל לימין, וזאת עבור כל אחד מחמשת קמעונאי המזון. ככל שמספר המתחרים בשוק גדול יותר כך זמן השירות המוצע קצר יותר.

השיפור בזמן השירות הוא משמעותי יותר כאשר הכניסה של המתחרה היא לשווקים מונופוליסטיים, בשונה מכניסה לשווקים תחרותיים שם אנו מוצאים השפעה זניחה על רמת השירות.

הניתוח האמפירי שאנו עורכים מנצל את העובדה שרשתות המזון המקוון הרחיבו באופן משמעותי את הפרישה הגיאוגרפית שלהן במהלך שלוש השנים. למשל, בתחילת תקופת המדגם, באוגוסט 2016, שופרסל היתה הפירמה היחידה שהציעה שירות מזון מקוון ב-72 מהישובים מתוך 180 הישובים שבמדגם. בסוף תקופת המדגם, ביולי 2019, שופרסל נהנתה ממעמד מונופוליסטי רק ב-44 ישובים מתוך 180 הישובים. בזכות השינוי ברמת התחרות המרחבית לאורך זמן, אנו מסוגלים לבחון כיצד פירמות המציעות שירותי מזון מקוון בישוב מסוים מתמודדות עם כניסה של פירמות חדשות לאותו ישוב. מעבר לכך, כיוון שאנחנו אוספים נתונים על זמני השירות גם בתקופות של ביקוש גבוה (לפני סוף שבוע) וגם בתקופות של ביקוש נמוך (תחילת השבוע) אנחנו מסוגלים לבחון את התגובה של הפירמה הפועלת בשוק לכניסה של פירמות מתחרות, בתנאי ביקוש שונים זה מזה.

באמידה האמפירית, אנו משתמשים בשיטות הפרש ההפרשים וניתוח אירוע באופן המנצל את השונות בעיתוי הכניסה של קמעונאי מזון לשווקים מקומיים חדשים. הניתוח משווה את זמן השירות שמציעה פירמה הפועלת כבר בשוק המקומי, קרי שופרסל, לזמן השירות שהפירמה הזו מציעה בשווקים שלא חוו כניסה, אך בעלי מאפיינים דומים. התוצאות מראות כי שופרסל שיפרה באופן ניכר את זמן השירות שהיא מציעה ללקוחותיה, כאשר מתחרה חדש צפוי להתחיל להציע שירות מזון מקוון באותו שוק מקומי. השיפור של זמן השירות הוא גדול ומשמעותי יותר כאשר העלויות הכרוכות בשיפור זמן השירות הן נמוכות באופן יחסי או כשהתועלת משיפור זמן השירות גבוהה יותר. בהתאם, זמן השירות משתפר בימים בהם הביקוש לשירותי מזון מקוון הוא נמוך והניצולת של המשאבים (משאיות/נהגים) היא נמוכה יותר. מעבר לכך, השיפור בזמן השירות משמעותי יותר כאשר הכניסה של המתחרה היא לשווקים מונופוליסטיים, בשונה מכניסה לשווקים תחרותיים שם אנו מוצאים השפעה זניחה על רמת השירות. בפרט, זמן השירות מתקצר בכ-43 אחוזים בשווקים מונופוליסטיים ובימים בהם הביקוש הוא נמוך. כאשר הכניסה לשוק מתבצעת על ידי פירמות המהוות איום משמעותי יותר על שופרסל (רמי לוי וויקטורי) השיפור בזמן השירות גדל בכ-25 אחוזים. חשוב לציין גם שהירידה בזמן השירות מתחילה חודשיים לפני הכניסה בפועל, מה שמצביע על כך שהשיפורים אינם מונעים על ידי שינויי ביקוש שעשויים להתרחש אחרי הכניסה, בעקבות מעבר לקוחות לשחקן החדש. לפיכך, אנו מפרשים את השיפורים בזמן השירות לפני הכניסה כראיה לכך שהרשת הפעילה בשוק מקצה משאבים לשיפור זמן השירות שהיא מציעה כדי להתמודד עם השינוי ברמת התחרות.

איור 1. הקשר בין זמן השירות של קמעונאי מזון מקוון לבין מספר המתחרים בשוק המקומי



בחינת ההשלכות של נגישות לתחבורה ציבורית על השתתפות בשוק העבודה ושכר: ראיות מישובים ערבים בישראל

הדר אביבי (אוניברסיטת קליפורניה ברקלי), שרית וייסבורד (האוניברסיטה העברית בירושלים)
ואנליה שלוסר (אוניברסיטת תל אביב)

מאמר לדיון 21.06

רוב ערביי ישראל מתגוררים בישובים נבדלים המרוחקים יחסית מאזורי התעסוקה המרכזיים. הם גם מאופיינים בשיעור נמוך של בעלות על רכב פרטי ומחסור בנגישות לתחבורה ציבורית. גורמים אלו מעוררים חשש שהקושי והעלות הכרוכים בהגעה למקומות עבודה טובים הם חלק מהסיבות לפערי השכר בין היהודים לערבים. חשש זה מעלה את האפשרות שמדיניות של השקעה בתחבורה ציבורית בישובים ערבים עשויה להקטין את פערי השכר בין יהודים וערבים ולהעלות את שיעורי התעסוקה. קיים קושי בבחינת השערה זו, הקרויה בספרות "מודל אי ההתאמה המרחבית" (Kain; 1968), שכן לרוב שינויים בתחבורה ציבורית אינם אקראיים ונובעים מגורמי ביקוש והיצע המתואמים עם תוצאות בשוק העבודה.

על מנת לבחון שאלה זו, אנו מנתחות את ההשפעות של רפורמה ייחודית בתחבורה הציבורית ביישובים הערבים בישראל על שוק העבודה. הרפורמה יושמה בשנים 2010-2016 ובמהלכה הוגדלו מספר ותדירות האוטובוסים העוברים בישובים ערבים לאורכה ולרוחבה של מדינת ישראל. ההשקעה הנרחבת הזו נבעה ממאמץ גובר של ממשלת ישראל לאמץ מדיניות ששמה לה מטרה לקדם את החברה הערבית מבחינה כלכלית. מאמץ זה הגיע לשיאו בהחלטת ממשלה 1539 בשנת 2010 בה הוחלט להשקיע סכום של כ-101 מיליון ש"ח בתחבורה הציבורית בישובים הערבים, דבר שהביא לעלייה של כ-200% במספר הנסיעות השבועיות בישובים ערבים בין השנים 2010-2016.

אנו מוצאות כי הגידול במספר האוטובוסים הביא להשפעה קטנה וחיובית על שיעור התעסוקה וההשתכרות השנתית של גברים ונשים כארבע שנים לאחר התרחבות האוטובוסים כאשר שולטים על מאפייני פרט בלתי נצפים (individual fixed effects).

בעזרת נתונים אדמיניסטרטיביים מפורטים מהמוסד לביטוח לאומי המכסים את התעסוקה והשכר של האוכלוסייה הערבית בישראל בין השנים 2010-2016, יחד עם נתונים מפורטים ממשרד התחבורה בשנים 2010-2019, אנו בוחנות את ההשפעה של הרפורמה על תוצאות בשוק העבודה. אנו עושות זאת באמצעות אמידה של הפרש-הפרשים אשר מנצלת את השונות בשנה בה כל ישוב ערבי קיבל תוספת משמעותית במספר האוטובוסים. באופן ספציפי, אנו משוות בין ישובים שמספר האוטובוסים בתחומם היה קבוע בין השנים 2010-2016 (קבוצת הביקורת), לישובים שמספר האוטובוסים בתחומם גדל באופן משמעותי באחת מהשנים 2011-2016, ואז נותר קבוע לאחר מכן (קבוצת הטיפול). ההנחה היא כי העלייה במספר האוטובוסים נובעת אך ורק מהרפורמה שבוצעה ולא משינויים דמוגרפיים ו/או שינויים בביקוש לתחבורה ציבורית באותם הישובים, ולכן הפער בתוצאות לפני הרפורמה ואחריה בין ישובים בקבוצת הטיפול והביקורת נובע רק מהתזמון הלא צפוי שבו יושמה הרפורמה. איור 1 משרטט את ההתפלגות הגיאוגרפית של הישובים לפי שנת הקצאת קבוצות טיפול. הקבוצה הטיפולית הגדולה ביותר הנה הקבוצה שקיבלה גידול משמעותי במספר אוטובוסים בשנת 2011.

איור 2 מציג את התוצאות העיקריות של המחקר. האיור מציג את האומדים להשפעת הרפורמה על פני השנים כאשר שנת 1- מייצגת את השנה שקדמה לרפורמה. אנו מתמקדות בשני משתני תוצאה: תעסוקה והכנסה מעבודה ומציגות אותן בנפרד עבור גברים ונשים. מהאיור ניתן להבחין שאין הבדלים משמעותיים בין קבוצת הבקרה לקבוצת הטיפול בשנים שקדמו לרפורמת האוטובוסים. אנו מוצאות כי הגידול במספר האוטובוסים הביא להשפעה קטנה וחיובית על שיעור התעסוקה וההשתכרות השנתית של גברים ונשים כארבע שנים לאחר התרחבות האוטובוסים כאשר שולטים על מאפייני פרט בלתי נצפים (individual fixed effects).

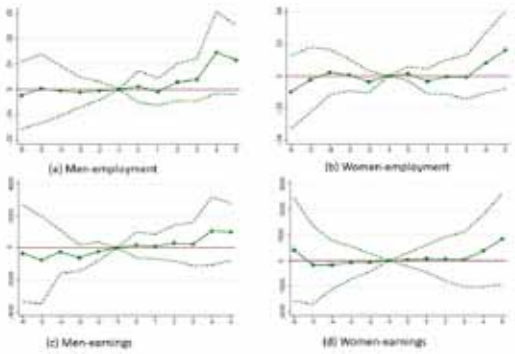
בשל זמינות הנתונים המוגבלת של שנות טרום טיפול עבור ישובים שחוו עלייה משמעותית במספר האוטובוסים בשנת 2011, אין באפשרותנו לקבוע האם ההשפעה המשוערת של הרחבת הגישה לאוטובוסים על התעסוקה והשכר של ערבי ישראל הינה סיבתית.

למרות שתוצאות אילו מרמזות על השפעה חיובית של חשיפה לתחבורה ציבורית על תוצאות תעסוקה איננו יכולות לקבוע באופן חד משמעי האם האפקט הנאמד הוא אפקט סיבתי. הסיבה היא שכאשר אנו לוקחות בחשבון את האופי הבלתי מאוזן של הנתונים אנו מגלות שההשפעות החיוביות על השכר והתעסוקה נובעות אך ורק מיישובים שחוו עלייה משמעותית במספר האוטובוסים בשנת 2011. מאחר שנתונים אדמיניסטרטיביים כוללים של התחבורה הציבורית בישראל קיימים אך ורק משנת 2010, איננו יכולות לבחון את סבירות הנחת הזיהוי באמצעות ניתוח המגמות שקדמו לרפורמה בישובים שקיבלו תוספת אוטובוסים בשנת 2011. על כן, מסקנתנו היא כי בשל זמינות הנתונים המוגבלת של שנות טרום טיפול עבור ישובים שחוו עלייה משמעותית במספר האוטובוסים בשנת 2011, אין באפשרותנו לקבוע האם ההשפעה המשוערת של הרחבת הגישה לאוטובוסים על התעסוקה והשכר של ערביי ישראל הינה סיבתית.

איור 1

הערה: איור זה מציג את הפריסה הגיאוגרפית של ישובים במחקר, לפי קבוצות טיפול.

איור 2



הערה: איור זה מציג את תוצאות האומדים ורווחי סמך ברמת מובהקות של 95 אחוז עבור רגרסיית הפרש הפרשים סביב האירוע בנקודה 1 בה ישוב ערבי קיבל גידול משמעותי של אוטובוסים.

המכון למחקר כלכלי בישראל
על-שם מוריס פאלק בע"מ (חל"צ)

המכון למחקר כלכלי בישראל על-שם מוריס פאלק הינו מוסד בלתי-תלוי שלא למטרת רווח, שהוקם לשם עידוד מחקר כלכלי, תוך תשומת לב מיוחדת למשק הישראלי. המכון נוסד בינואר 1964 כממשיכו של מרכז פאלק למחקר כלכלי בישראל. פרסום זה כולל סיכום ולקחים של המחקרים שפורסמו במסגרת מכון פאלק במהלך החודשים האחרונים. מסקנות המחקר מייצגות את דעתם של המחבר או המחברים. את הלקט ואת המאמרים בשלמותם ניתן למצוא באתר המכון באינטרנט שכתובתו: http://www.falk.huji.ac.il