

יולי 2010

## קווים מנחים

### פרק כ': עריכת שומות לתחנות תדלוק

#### 1. כללי

תחנות תדלוק היא נכס מקרקעין המשמש למכירת דלקים לכלי רכב ומכירת מוצרים ושרותים משלימים לפוקדים אותה.

ההתייחסות השמאית לנכס זה מושפעת מתכונותיו הייחודיות של הנכס ויחודיותו של שוק הדלק:

- א. תחנות תדלוק מותאמת פיזית לשימוש המסחרי לממכר דלקים והיקף ההשקעה בהקמתה גבוה.
- ב. כבכל עסק מסחרי, הרווח הגולמי בתחנה הוא מכפלה של הכמות הנמכרת ברווח הגולמי ליחידה<sup>1</sup>.
- ג. בדומה לנכסים מסחריים אחרים, קיימת שונות גבוהה בשווי תחנות תדלוק בהתאם למיקום אשר קובע את רמת הנגישות, רמת החשיפה המסחרית ורמת התחרות עם תחנות סמוכות.
- ד. המחיר המירבי לצרכן של סוג הדלק העיקרי נקבע בכל חודש על ידי מינהל הדלק במשרד התשתיות הלאומיות. מאחר ומחיר הרכישה של דלק על ידי התחנות ושיעור המס אחידים, מצוי מרווח השיווק<sup>2</sup> בטווח צר יחסית ויציב לאורך זמן גם בתקופות שבהן מחיר הדלק תנודתי.
- ה. ענף הדלק עבר בעשור האחרון תמורות שנובעות בין היתר מהתערבות ממשלתית ורגולציה (ראה הרחבה בסעיף 2 לדברי ההסבר). תמורות אלה מגבירות את חוסר הוודאות ומשפיעות על דרך הניתוח הכלכלית-שמאית.
- ו. בישראל כיום כ- 1,000 תחנות תדלוק ציבוריות<sup>3</sup>. מעל 85% מהן מופעלות על ידי ארבעת חברות הדלק הגדולות<sup>4</sup>. מדי שנה גדל מספר התחנות בכ- 5%-3%.
- ז. בענף קיימות עסקאות רבות יחסית של קונים ומוכרים מיוחדים. המחיר בעסקאות אלה מגלם שיקולים נוספים שאינם קשורים לרווחיות התחנה, כגון שיקולי שיווק ופריסה של חברות הדלק הגדולות. קיומן של עסקאות מיוחדות מושפע גם ממגבלות הרכישה שמטיל חוק משק הדלק (קידום תחרות) על רכישה של תחנה על ידי חברת דלק שבבעלותה תחנה סמוכה<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> הרווח הגולמי ליחידה הוא ההפרש בין עלות המכר (מחיר רכישה+עלויות ההפעלה) לבין מחיר לצרכן.  
<sup>2</sup> מרווח השיווק הוא ההפרש שבין מחיר הדלק בשער בית הזיקוק (או מחיר התזקיף המיובא) בתוספת בלו לבין מחיר הדלק לצרכן.  
<sup>3</sup> בנוסף קיימות מאות תחנות דלק פנימיות לשימוש עצמי של גופים גדולים (משטרה, אגד, דן וכו'). ובנוסף להן מספר עשרות של תחנות תדלוק בלתי חוקיות.  
<sup>4</sup> החברות הגדולות: פז חברת נפט בע"מ, דלק חברת הדלק הישראלית בע"מ, סונול ישראל בע"מ, דור-אלון אנרגיה ישראל בע"מ.  
<sup>5</sup> לפי חוק משק הדלק (קידום תחרות) התשנ"ד 1994, מגבלת הסמיכות היא 1 ק"מ מרחק כבישי עירוני ו- 10 ק"מ מרחק כבישי בינעירוני.

**2. סווג תחנות תדלוק**

תחנות תדלוק מסווגות לפי מספר קריטריונים כדלקמן:

א. **סווג לפי מיקום:**

מיקום התחנה מצביע בדרך כלל על אופי פעילותה ועל תמהיל המכירות בה כדלקמן:

מיקום	שעות פעילות מקובלות	מאפיינים נוספים
תחנות באזור תעשייה	עיקר הפעילות היא בשעות העבודה באמצע השבוע	מכירת סולר בכמות גדולה יחסית.
תחנות באזורי קניות ובילוי	פעילות בכל השבוע וברוב שעות היממה	
תחנות באזור מגורים	פעילות רבה בסופי שבוע	מכירת סולר בכמות קטנה יחסית
תחנות בכבישים בינעירוניים או ביציאה/כניסה מישוב	פעילות בכל השבוע	
תחנות בתחום קיבוץ או מושב		

ב. **סווג לפי כמות מכירת הדלקים:**

כמות הדלקים הנמכרת משקפת את נפח הפעילות העסקית בתחנה והיא הנתון העיקרי אשר מובא בחשבון בשומה. ממוצע ארצי למכירת דלק בתחנות הוא כ- 300 - 350 ק"ל לחודש. להלן טבלה הממיינת את תחנות התדלוק לפי רמות פעילות עסקית:

מאפיינים שכיחים נוספים	היקף מכירות בקילו ליטר לחודש	גודל התחנה
תחנות המצויות בתוך שטח קיבוץ או מושב, תחנות הממוקמות בצירים שבהם תנועה מועטה.	מתחת ל- 200	קטנה
	בין 200 לבין 500	בינונית
	בין 500 לבין 750	גדולה
תחנות אלה ממוקמות בדרך כלל בשולי דרכים בינעירוניות מהירות בקרבת עיר גדולה.	מעל 750	גדולה מאד

**3. מאפיינים פיזיים של הנכס "תחנת תדלוק"**

א. שטח המגרש השכיח לתחנת תדלוק הוא בין 1.0 דונם לבין 2.0 דונם (שטח גדול מזה קיים בתחנות ישנות).

ב. בחזית המגרש מצוי בדרך כלל אזור התדלוק שבו איי התדלוק ולצידם מסלולי עצירה לתדלוק כלי רכב.

ג. בצמוד לשטח התדלוק ממוקם מבנה ששטחו השכיח בין 80 מ"ר לבין 130 מ"ר<sup>6</sup> שבו בדרך כלל חנות נוחות, משרדי ניהול התחנה, חדרי שרותים ומחסנים.

ד. מעל לאיי התדלוק ומסלולי העצירה בנוייה סככה ששטחה בדרך כלל בטווח שבין 300 לבין 400 מ"ר.

ה. יתרת שטח המגרש משמשת למעבר כלי הרכב, שטח תמרון, חניה, חצר תפעולית לשרותי רכב (מתקן שטיפה, ניקוי ידני, משאבת אוויר וכו'), חצר בשימוש חנות הנוחות וגינון.

<sup>6</sup> השטח הבנוי בתחנה ללא חדרי שירותים מוגבל בתמ"א 18 ל- 80 מ"ר בתחנות מדרגה א' ול- 130 מ"ר לתחנות מדרגה ב' ו- ג'.

#### 4. היבטים תכנוניים

התשתית התכנונית לתחנות תדלוק הונחה בתכנית מתאר ארצית לתחנות תדלוק (תמ"א 18) על תיקוניה. בדרך כלל תחנת תדלוק על מרכיביה המסחריים מתוכננת כמגרש אחד ביעוד אחד. אולם קיימים מקרים שבהם החלק המסחרי מתוכנן כמגרש נפרד שיעודו מסחרי. במקרה כזה השטח המסחרי אינו מוגבל לפי תמ"א 18 אלא בתכנית שחלה לגביו. תיקון 4 לתמ"א 18 מאפשר לוועדה המקומית לתכנון ולבניה להוציא היתר לתחנת תדלוק בקרקע שיעודה תעשייה או יעוד אחר, שאחד השימושים המותרים לגביה הוא תעשייה או חניון שאינו חניון לתחבורה ציבורית, וזאת ללא הכנת תכנית מפורטת לתחנת תדלוק.<sup>7</sup>

#### 5. זכויות בתחנות תדלוק

חבילת הזכויות בתחנת תדלוק נחלקת בדרך כלל בין מספר בעלי זכויות. להלן הרכבי הזכויות השכיחים:

א. תחנות בבעלות חברת הדלק. כיום כ- 20% מהתחנות בבעלות חברות הדלק.

ב. תחנות בחכירה ארוכה של חברת הדלק.

בהתקשרות זו מקימה בדרך כלל חברת הדלק על חשבונה את תחנת התדלוק ומפעילה אותה. למחכיר משולמים דמי שכירות תקופתיים בגין רכיב הקרקע בלבד. בנוסף לעלויות ההקמה עשויה החברה החוכרת גם לשאת בהוצאות ייזום תב"ע ובהשגת אישורים מהרשויות. תקופת החכירה בדרך כלל מעל 20 שנה. (בדרך כלל 24 שנים ו- 11 חודשים במטרה להימנע מעסקה החייבת במס שבח).

לאחר תקופת החכירה נמסרת בדרך כלל התחנה הבנויה על המתקנים שבה לבעלים של הקרקע, אך בחלק מהחוזים נקבע כי חברת הדלק תהיה רשאית לפרק את המיתקנים ולהשיב את הקרקע ללא מחוברים בעלי ערך כלכלי.

בהתקשרויות אלה נקבעים בדרך כלל דמי חכירה מזעריים ותוספת דמי שכירות למכירות שמעל לכמות הבסיסית. כיום כ- 65% מהתחנות בחכירה ארוכה של חברות הדלק.

ג. תחנות תדלוק בנויות שמושכרות במצבן לחברת הדלק או לחלופין מופעלות במשותף על ידי הבעלים וחברת הדלק. תקופת השכירות עשויה להיות קצרה או ארוכה (בין 5 לבין 10 שנים). חברת הדלק בדרך כלל משקיעה בתחילת תקופת השכירות סכום ראשוני (שיפוץ מקיף הכולל מיתוג, התאמת התחנה לפעילות חברת הדלק) שעשוי להיות משמעותי. בהסכמים נקבעים דמי שכירות לתחנה כבנויה (המגלמים את מרכיב הקרקע ואת עלויות הבניה) או לחלופין נחתם הסכם לאספקת דלקים על ידי חברת הדלק למפעיל התחנה. בהסכמים אלה בדרך כלל נקבעים תנאים נוספים הקשורים למדיניות התפעול, למדיניות המחירים ולחנות הנוחות.

כיום כ- 15% מהתחנות פועלות במתכונת זו.

<sup>7</sup> חלק מהוועדות דורשות הכנת תכנית מפורטת בסמכות הוועדה המקומית גם במקומות שבהן התמ"א מאפשרת מתן היתר ללא תכנית כזו.

**6. היבטים כלכליים ותפעוליים במכירת דלקים**

א. מחיר הדלקים

מחיר הדלק לצרכן ללא מע"מ מורכב משלושה רכיבים נפרדים :

(1) המחיר בשער בית הזיקוק (או מחיר התזקיק המיובא).

(2) בלו (מס עקיף יחודי שמוטל על דלק).

(3) מרווח השיווק שהוא מרכיב שמכסה את הוצאות ההובלה של הדלק עד לתחנה, הוצאות

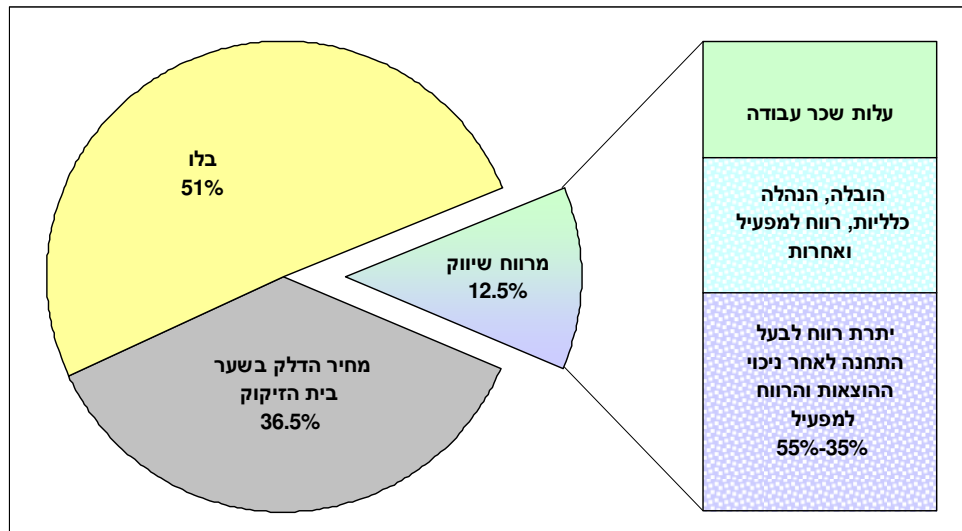
שכר העבודה, הוצאות הנהלה וכלליות, הוצאות אחרות של מפעיל תחנת התדלוק ורווח.

הסכום שנותר לאחר ניכוי הוצאות ההובלה והוצאות התפעול ממרווח השיווק של התחנה הוא היתרה

הגולמית שמבטאת את רמת הרווחיות של התחנה.

להלן תרשים סכמטי שממחיש את גודלם היחסי של מרכיבי העלות מהמחיר המירבי לצרכן של בנזין 95

אוקטן בתדלוק עצמי, ללא הנחה, ללא מע"מ לפי תעריף מינהל הדלק 2/2010 :



- החלוקה בין מחיר בשער בית הזיקוק, בלו ומרווח השיווק הינו על פי תחשיב מינהל הדלק ראה סעיף 2 לדברי ההסבר
- פילוח של מרווח השיווק נעשה לפי ממוצע העלויות במדגם של תחנות.

ב. מדיניות הנחות לצרכן

הנחה היא ההפרש שבין המחיר המירבי לצרכן שנקבע על ידי מינהל הדלק לבין המחיר לצרכן בתחנה.

שיעור ההנחה שניתנת שונה בין סוגי הדלק השונים באותה התחנה.

ההנחה מקטינה את הרווח לליטר דלק למפעיל התחנה אך מנגד מביאה לגידול בכמות הנמכרת.

בשנים האחרונות גדל החלק במכירות לציי רכב של חברות גדולות בהנחה משמעותית בהתאם להסכם

עם חברת הדלק להספקת דלקים מוזלים. במקרה כזה, עשוי היקף המכירות לגדול משמעותית מבלי

שתעלה הרווחיות בהתאמה (הרווח לליטר בחוזה מיוחד נמוך מהרווח במכירה רגילה).

ג. איכות הניהול של התחנה

התוצאות הכספיות של התחנה מושפעת גם מאיכות הניהול של התחנה ומאיכות השרות בה.

תחנה מוזנחת תעיד בדרך כלל על ניהול לקוי הפוגע ברמת הרווחיות.

## 7. גישות השומה המתאימות לשומת תחנת תדלוק

- א. גישת ההשוואה
- גישת ההשוואה תהיה בדרך כלל קשה לישום וזאת לנוכח השונות הגדולה בין התחנות ומיעוטם של מחירי השוואה. גם במקרים שבהם נמצאו מחירי השוואה קיים קושי בניתוחם ובקביעת מקדמי התאמה מאחר ומידע באשר לנתונים העסקיים בנכסי ההשוואה בדרך כלל אינו נגיש ומאחר ומחיר המכירה עלול להיות מושפע משיקולים של קונה מיוחד או מוכר מיוחד. יחד עם זאת, גישה זו תהיה עדיפה אם נמצאו נתוני השוואה מהימנים.
- ב. גישת העלויות
- עלות הקמת תחנת תדלוק בדרך כלל לא מעידה על שוויה וממילא נותרת שאלת שווי הקרקע ללא מענה. יחד עם זאת, גישת העלויות יכולה לשמש בשומת תחנות דלק בנויות חדשות, בעיקר אם טרם הופעלו.
- ג. גישת הוון ההכנסות
- שומת שווי זכויות בתחנת תדלוק תיעשה בדרך כלל בגישת הוון ההכנסות לדמי השכירות הראויים בנכס. דמי השכירות הראויים הם נגזרת של הרווח התפעולי בתחנה.

## 8. שומה בגישת היוון ההכנסות

גישת היוון ההכנסות תישם כדלקמן:

### א. אמדן כמות הדלקים הצפויה להימכר

בתחנה פעילה, תיקבע כמות הדלקים הצפויה להימכר על בסיס נתוני המכירות בשנים האחרונות תוך ביצוע התאמות לשינויים צפויים בסביבה או בענף ככל שידועים (למשל שינויים צפויים בהסדרי התנועה בסביבה, שינוי בפיתוח העירוני, הקמת תחנות מתחרות בסביבה וכו').

בקרקע לתחנה שטרם הוקמה/שטרם הופעלה או בתחנה שאין לגביה נתוני מכירות תוערך הכמות הצפויה כדלקמן:

### **אמדן כמות דלקים בתחנה המצויה לצד ציר תנועה מחוץ לישוב:**

בתחנות הממוקמות על ציר בינעירוני שבו היקף התנועה ידוע<sup>8</sup> יוערך מספר המתדלקים בתחנה בטווח שבין 3% לבין 4.5% מהיקף התנועה לכוון הנסיעה שממנו הכניסה לתחנה. וזאת בהתאם לגורמים המשפיעים הבאים:

- הסדרי התנועה ואפשרות הכניסה לתחנה גם לנוסעים בכוון הנגדי. אפשרות כניסה נוחה מהכוון הנגדי תוסיף לאמדן הפוקדים את התחנה עד 20%.
  - רמת הנגישות של התחנה (המושפעת מהמרחק מציר התנועה ונוחות הכניסה והיציאה).
  - מהירות הנסיעה הטבעית של כלי הרכב בקטע הכביש שבו הכניסה לתחנה. ככל שמהירות הנסיעה הטבעית באזור התחנה איטית יותר כך שיעור המתדלקים מתוך הנוסעים יגדל.
  - תחנות דלק מתחרות קרובות, וכוון תנועה של הפוקדים אותן.
- כמות הדלקים אשר צפויה להימכר תחושב לפי מכפלה של מספר התדלוקים בכמות המכירה הממוצעת לתדלוק שהיא כ- 35 ליטר.

<sup>8</sup> פירות תנועה בדרכים בינעירוניות מתבצעות מעת לעת על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

### אמזן כמות דלקים בתחנה המצויה בתחום ישוב או אזור תעשייה:

המכירות בתחנות המצויות באזור תעשייה יקבעו בדרך כלל ביחס לכמות התחנות המתחרות באותו אזור תעשייה ובהתחשב ברמת הנגישות אל התחנה.

הכמות הנמכרת בתחנות כאלה לא תהיה בדרך כלל בטווח המכירות של תחנה גדולה וזאת מאחר ורווחיות של תחנה גדולה תביא לכניסה מהירה של תחנות מתחרות שיוקמו על קרקע סמוכה ביעוד תעשייה.

המכירות בתחנות המצויות באזור עירוני למגורים יושפעו בדרך כלל ממספר התחנות המתחרות בסביבה (לרבות תחנות סמוכות באזור תעשייה של הישוב) וביחס לרמה הסוציאוקונומית בישוב.

#### ב. מציאת מרווח השיווק

יימצא מרווח השיווק הגולמי בתדלוק עצמי<sup>9</sup> לכל סוג של דלק (שהוא ההפרש בין המחיר בשער בית הזיקוק לבין המחיר לצרכן ללא הנחה וללא מע"מ).

כיום מחיר הסולר אינו מפוקח. חלק גדול מהסולר משווק לציי רכב על פי חוזים. לגבי מכירות אלה מרווחי שיווק יהיה בדרך כלל קטן. לעומת זאת מרווח השיווק של סולר למזדמנים מצוי בטווח רחב מאד ומושפע מרמת התחרות בסביבה.

לשם מציאת מרווח השיווק ניתן להעזר באתרי השוואת מחירי דלק<sup>10</sup>.

בהעדר נתוני מרווח שיווק בפועל לסולר ולדלקים אחרים שאינם בפיקוח במועד הקובע, יונח מרווח דומה לזה שנקבע בדלקים המפוקחים.

"מרווח השיווק ברוטו" שנמצא יוכפל בכמות מכירת הדלקים הצפויה להמכר<sup>11</sup> למציאת מרווח השיווק הפוטנציאלי הכולל הצפוי בתחנה.

#### ג. חישוב דמי השכירות הראויים לתחנה כבנויה

דמי השכירות הראויים לתחנה בנויה נגזרים מהיתרה הגולמית שנותרת לאחר ניכוי ההוצאות התפעוליות (שכ"ע לעובדים, חשמל, מים, ארנונה, תחזוקת ציוד, ביטוח, הוצאות הנהלה וכלליות, פרסום ומימון) וההנחות ממרווח השיווק ברוטו, ולאחר ניכוי יזמות בגין הסיכונים שבהם נושא מפעיל התחנה ובגין יגע כפיו.

בניתוח עסקאות שכירות של תחנות בנויות מהשנתיים האחרונות נמצא כי דמי השכירות לתחנה בנויה יהיו בטווח שבין 30% ממרווח השיווק ברוטו לתחנה קטנה לבין 55% ממרווח השיווק ברוטו לתחנה גדולה (במועד כתיבת מסמך זה משולם בדרך כלל בין 200 ₪ לק"ל לבעלים של תחנה קטנה לבין 380 ₪ לק"ל בתחנה גדולה).

במידת האפשר יוערכו דמי השכירות הראויים לתחנה בנויה על בסיס נתונים כספיים מוכחים של התחנה הנישומה מהשנים האחרונות. בהעדרם של נתונים כספיים כאלה, יוערך שיעור דמי השכירות הראויים מתוך מרווח השיווק ברוטו בעיקר לפי הכמות הנמכרת. ככל שהכמות הנמכרת גדולה יותר כך יהיה שיעור הרווח גבוה יותר זאת מאחר וגובה הוצאות התפעול לקילו ליטר יורד ככל שכמות הדלקים

<sup>9</sup> נתוני מרווחי השיווק לדלקים השונים, מחירים בשער בתי הזיקוק ומחירים מירביים בתחנות מצויים באתר המשרד לתשתיות לאומיות <http://www.mni.gov.il/mni/he-il> כולל נתונים היסטוריים מתחילת שנות התשעים. (במועד עריכת קווים מנחים אלה מרווח השיווק לבנזינים כ – 700 ₪ לק"ל.

<sup>10</sup> כגון <http://www.fulltank.co.il> או <http://www.delezol.co.il/gas/index.php>

<sup>11</sup> נמדד באלפי ליטרים (קילולטר=ק"ל).

הנמכרת גדולה יותר (יתרון לגודל). ראה תרשים בסעיף 4 לדברי ההסבר.

בנוסף, יש להתחשב בגורמים משפיעים משניים כדלקמן:

- 1) משטר הנחות למתדלקים מזדמנים<sup>12</sup> – את גובה הנחות לצרכן ניתן לחשב באמצעות שלט המחירים לדלקים שבחזית התחנה ומהם יש לנכות מע"מ.
- 2) שיעור המכירות באמצעות דלקנים ומכירות לציי רכב. שלהם ניתנת בדרך כלל הנחה משמעותית יותר. ככל ששיעור המכירות באמצעות דלקן או לציי רכב מתוך סך המכירות גדולה כך יהיו דמי השכירות נמוכים יותר<sup>13</sup>.
- 3) זמן הפעילות של התחנה – הוצאות התפעול הולכות ועולות ככל שימי הפעילות בשבוע ושעות הפעילות ביממה רבות יותר (לכמות נמכרת קבועה). טווח הפעילות השכיח לתחנת תדלוק הוא בין חמישה ימי פעילות לבין שבעה ימי פעילות בשבוע, ובין 10 שעות עבודה ביממה לבין 24 שעות עבודה ביממה.

**ד. דמי השכירות הראויים למרכיב הקרקע של תחנה**

בניתוח עסקאות שכירות של קרקע לתחנות בנויות מהשנים האחרונות נמצא כי דמי השכירות המקובלים לקרקע ממרווח השיווק ברוטו ללא מע"מ נעים בטווח שבין- 18% לתחנה קטנה ועד 30% לתחנה גדולה (כיום בדרך כלל משלמות חברות הדלק בחוזים חדשים כ- 200-120 ש"ק לק"ל לבעלים של הקרקע).

גם בניתוח דמי השכירות הראויים לקרקע של תחנה קיימת יובאו בחשבון מאפייני המכירה והתפעול של התחנה (משטר הנחות, שיעור מכירות לציי רכב וזמן פעילות התחנה).

**9. שיעור ההיוון הראוי בתחשיב שווי הזכויות**

שיעור ההיוון הכולל מושפע בין היתר מרמת הסיכון של זרם ההכנסות (שהיא למעשה רמת השונות הצפויה של התזרים).

בתחנת תדלוק הממוקמת בתחום ישוב רמת ההשתנות במכירות בין התקופות נמוכה יותר וקיים בדרך כלל סיכון נמוך יותר לחדירת תחנות מתחרות. כמו כן, לתחנות אלה קיים בדרך כלל שווי אלטרנטיבי גבוה (שווי ביעוד עירוני אחר שתואם את הסביבה) שמקטין אף הוא את הסיכון בטווח הארוך (השווי האלטרנטיבי בתחנות הממוקמות על ציר בינעירוני בדרך כלל נמוך מאד).

יש להבחין בין היוון של דמי שכירות ראויים בתחנת תדלוק הדרוש לשומת שווי השוק של התחנה, לבין היוון של תזרים צפוי של אחד מבעלי הזכויות על פי הסכם.

**א. היוון לדמי השכירות הראויים מתחנת תדלוק לצורך שומת שווי השוק (לכל בעלי הזכויות)**

שיעור ההיוון לדמי השכירות יהיה גבוה מזה הנהוג בנכסים מסחריים וזאת לנוכח הסיכונים הענפיים הקיימים בשוק הדלק. הדעה השמאית הרווחת היא כי יש להוסיף לשיעור ההיוון הכולל הנהוג בנכסים מסחריים תוספת של 1.5%.

**ב. היוון תזרים הכנסות צפוי של בעל זכות יחיד על פי הסכם**

ברוב התחנות קיימים הסכמים ישנים בין בעלי הזכויות שבהם גלום יתרון או חסרון כלכלי לצדדים.

<sup>12</sup> גובה הנחות המירבי הנהוג במועד כתיבת מסמך זה הינו כ- 30 אג' ליטר בנזינים שהם כ- 26 אג' ללא מע"מ שהם כ- 35% ממרווח השוק. הנחות יכולות למצוא ביטויין גם במתן רחיצה לרכב, עיתון, קפה, מאפה חינם.

<sup>13</sup> נצפו חוזים שבהם דמי השכירות לק"ל שנמכר באמצעות דלקן מהווה כמחצית וק"ל שנמכר לצי רכב מהווה כרבע מדמי השכירות לק"ל ללקוחות מזדמנים.

היתרון/חסרון הכלכלי יכול לנבוע מהיותו של ההסכם ישן כאשר התשלומים שקבועים בו אינם משקפים את התנאים הכלכליים הנוכחיים, או חוזה שנועד להקנות יתרון כלכלי לצד (למשל לנכה צה"ל).

בקביעת שיעור ההיוון יש לזהות את היתרון/החסרון הכלכלי ואת הסיכון הקיים בתזרים. לדוגמה: דמי שכירות קבועים (שאינם תלויים בכמות הנמכרת) המשולמים לבעלים על ידי חברת דלק גדולה עבור מרכיב הקרקע לתקופת חכירה ארוכה, יהיו שקולים לתזרים הכנסות בטוח מאג"ח קונצרני ולכן יהוונו בשיעור נמוך משמעותית מהמקובל בהיוון תזרים הכנסות מנכס עסקי מניב.

#### **10. פעילות עסקית נוספת בתחנות תדלוק**

כמות הדלקים הנמכרת בתחנה היא נגזרת של מספר כלי הרכב הפוקדים את התחנה ובכך משקפת גם את הפוטנציאל המסחרי האחר בה (חנויות נוחות, שטיפת מכוניות וכו').

להלן סוגי הפעילות העסקית האחרת שעשויים להימצא בתחום התחנות:

א. חנויות נוחות

בשנים האחרונות הולכת ועולה ההכנסה הנצמחת מחנויות הנוחות<sup>14</sup> והן הופכות משמעותיות בחלק גדול מהתחנות. בנוסף, רואות חברות הדלק בחנויות אלה כמקור משיכה ללקוחות ולפיכך משקיעות במיתוג ופרסום שלהן.

הפדיון בחנויות הנוחות נע בטווח שכיח שבין 100,000 ₪ לבין 300,000 ₪ לחודש בתחנות קטנות ובינוניות והוא מושפע בעיקר מכמות הדלקים הנמכרת (שמעידה על כמות הפוקדים את התחנה) וגם משטח החנות, מרמת הסוציאקונומית של הפוקדים את התחנה ומהמרחק בינה לבין מרכזים מסחריים מתחרים.

בתחנות גדולות או שבהן נגישות לאזורי מגורים ובילוי מרכזיים יכול הפדיון להיות גבוה משמעותית.

ב. פנצ'ריה

בחלק קטן מהתחנות הישנות פועלת פנצ'ריה. שימוש זה בתחום תחנות התדלוק הולך ומתמעט מאחר ובעלי התחנות מעדיפים להחליפו בשימוש אחר משיקולי רווחיות ומיתוג.

ג. מתקן שטיפה למכוניות

בתחנות ששטח הקרקע מאפשר זאת (בדרך כלל במגרש ששטחו מעל 1.5 דונם) יעדיף בעל התחנה להשכיר חלק משטח החצר למפעיל מכונת שטיפה כאשר ההקמה וההפעלה באחריות השוכר. וזאת לנוכח התרומה של שימוש משלים זה לכמות הדלקים הנמכרת בתחנה.

שטח הקרקע הדרוש למכונה ולסככות טיפול ידני הוא כ- 400 מ"ר.

ד. מכירת שמנים לרכב, נוזל שמשות וכיוצא באלה

כיום בדרך כלל פעילות מסחרית זו, זניחה מהבחינה העיסקית.

ה. פעילות אחרת

בתחנה עשויות להימצא גם פעילויות מניבות אחרות כגון אנטנה סלולרית, מתקנים סולאריים להפקת חשמל, השכרת שטח להצבת שלטי פרסום ועוד.

שומת חלקים מניבים של הפעילויות האחרות תיערך בנפרד מהפעילות העיקרית לממכר דלקים וזאת על פי כללי השמאות המקובלים. לנוכח הקושי ביישום גישת ההשוואה, תוכל השומה לנכסים העיסקיים להעשות



גם על פי גזירת דמי השכירות הראויים לפי הפדיון העסקי (ראה קווים מנחים פרק ז').

### **11. עלות בניה של תחנת תדלוק**

עלות הבניה של תחנת תדלוק מושפעת בעיקר משטחה וממספר המשאבות<sup>15</sup> שבה אך גם מאורך נתיבי הגישה אליה, טופוגרפיה, מרחק מפיתוח קיים ודרישות של ועדות התכנון. ככלל, תחנות תדלוק הממוקמות לצד צירי תנועה יהיו יקרות יותר להקמה לנוכח הצורך בהבאת התשתיות העירוניות לראש המגרש (פיתוח). על פי סקירת מכרזים להקמת תחנות תדלוק שנערכה ביוני- יולי 2010 בהזמנת אגף שומת מקרקעין, עלות בניה לתחנה ממוצעת באזור עירוני מפותח בשטח קרקע של כדונם ועליה 4 משאבות תדלוק (המסווגת בדרך כלל כתחנת תדלוק מדרגה א') כ- 1.8 מיליון ₪ ללא מע"מ. עלות בניה לתחנה ממוצעת באזור עירוני מפותח בשטח קרקע של כשני דונם ועליה 8 משאבות תדלוק (המסווגת בדרך כלל כתחנת תדלוק מדרגות ב' ו-ג') כ- 3.1 מיליון ₪ ללא מע"מ. העלויות הנקובות לעיל, כוללות הוצאות תכנון ומדידות הנדרשים לקבלת היתר בניה, אך אינן כוללות אגרות בניה ואינן כוללות עלויות לאישור תכנית מפורטת בקרקע. על עלויות אלה יש להוסיף עלות סלילת דרכי שירות אל התחנה וממנה, ורווח יזמי. בניה באזור בלתי מפותח המרוחק מעל 10 ק"מ מישוב תייקר את העלות בממוצע בכ- 150,000 ₪ לכל ק"מ.

### **12. מכפיל גס**

בשנים האחרונות מרווח השיווק שנקבע על ידי מנהל הדלק מצוי בטווח יציב שמהווה כ- 14%-11% ממחיר הדלק לצרכן בשרות עצמי ללא מע"מ. גם דמי השכירות לתחנות בנויות מצוי בטווח נפוץ שבין 35% בתחנה קטנה לבין 55% בתחנה גדולה מסך מרווח השיווק בתחנה. מכאן, שניתן לקבוע באופן גס כי דמי השכירות הראויים בתחנה ינועו בטווח שבין 4.5% לבין 7% מהפדיון העסקי של מכירת הדלק בתחנה (בממוצע כ- 5%). מכפיל זה ישמש את השמאי לבדיקת סבירות התוצאה בלבד.

### **13. מע"מ**

תחנת תדלוק היא נכס עסקי מניב, לפיכך שומת תחנת לא תכלול מע"מ. בשומות לתחנות תדלוק באילת יובא בחשבון היתרון הכלכלי המשמעותי הנובע מפער המחירים לצרכן בין אזור אילת לבין כלל המדינה המביא לכמות מכירות גדולה מהצפוי ולהנחות קטנות יותר.

אייל יצחקי

השמאי הממשלתי הראשי

<sup>14</sup> השטח המסחרי יכול לשמש גם למסעדה (בעיקר בתחנות הממוקמות מחוץ או בשולי העיר), כחנות מקצועית למוצרים משלימים לרכב ועוד.  
<sup>15</sup> משאבה היא המתקן שאליו מחוברים אקדחי התדלוק לסוגי הדלק השונים. משאבה מותקנת בדרך כלל על איי התדלוק ומשמשת את המתדלקים משני צידיה.

## קווים מנחים פרק כ': דברי הסבר

### 1. הביקוש לתחנת תדלוק

רמת השימוש בתחנת תדלוק תלויה במספר גורמים:

- א. רמת החשיפה לתנועת כלי רכב.
- ב. רמת התחרות עם תחנות תדלוק סמוכות (שנובע ממספרן בסביבה והמרחק מהן).
- ג. איכות הניהול ומשטר ההנחות בתחנה.

### 2. תמורות בשוק הדלק

שוק הדלק עבר בשנים האחרונות תמורות בין היתר כתוצאה מהתערבות ממשלתית ורגולציה שמטרתה העיקרית היא הגברת התחרותיות בענף וכן פיקוח בתחומים שאינם כלכליים כגון איכות הסביבה, בטיחות, כיבוי אש ועוד. להלן שינויים בענף בשנים האחרונות והשפעתם:

א. תדלוק כלי רכב בגז

בשנת 2003 אישרה הממשלה שימוש בגפ"מ (גז פחממני מעובה) לתדלוק כלי רכב.

על אף הכדאיות הכלכלית שבתדלוק בגז, מספר כלי הרכב המותאמים לשימוש בגפ"מ זניח ולכן לא משפיע על ענף התדלוק. יחד עם זאת, שינוי בשיעורי המס על גפ"מ או תמריץ כלכלי אחר עשוי להשפיע על שוק הדלק.

ב. פיתוח טכנולוגיות להנעה באנרגיה חשמלית

החל משנת 2006 הלך והתרחב השימוש בכלי רכב היברידיים המשלבים הנעה באמצעות מנוע חשמלי. בשנת 2011 צפוי כי ישווקו כלי רכב חשמליים. היקף החדירה של טכנולוגיות אלה ורמת ההשפעה שלהם על שוק הדלק אינן ידועות.

ג. תחנות דלק זעירות

מסיבות טכנולוגיות, משפטיות וכלכליות, עד כה תחום תחנות תדלוק הזעירות לא התפתח. יתכן ויוחלט להסיר חסמים כדי לפתח תחום זה.

ד. חובת התקנה של משאבות לתדלוק עצמי

מאפריל 2006 מחוייבות תחנות הדלק להתקין ב-40% מהתחנות משאבות לתדלוק עצמי ולתת למתדלקים הנחה בגובה 11 אגורות לליטר. התדלוק העצמי מקטין את מרווח השיווק לתחנה אך מצד שני מקטין את עלויות השכר ומגדיל את החשיפה של חנות הנוחות. לכן, על אף ש-30% ממכירות הבנזין נעשות בתדלוק עצמי לא היתה לכך השפעה ממשית על הרווחיות.

ה. דרישות הקשורות באיכות הסביבה

בשנים האחרונות הולכת וגדלה המודעות לזיהום קרקע שמקורו בתחנות תדלוק. כתוצאה מכך, דורשות הרשויות מבעלי התחנות לעמוד בתקנים מחמירים והולכים ואף לשאת בהוצאות הקשורות באיכות סביבה ותביעות על הפרת התקנים (בעיקר בתחנות ישנות שנבנו לפי סטנדרטים נמוכים).

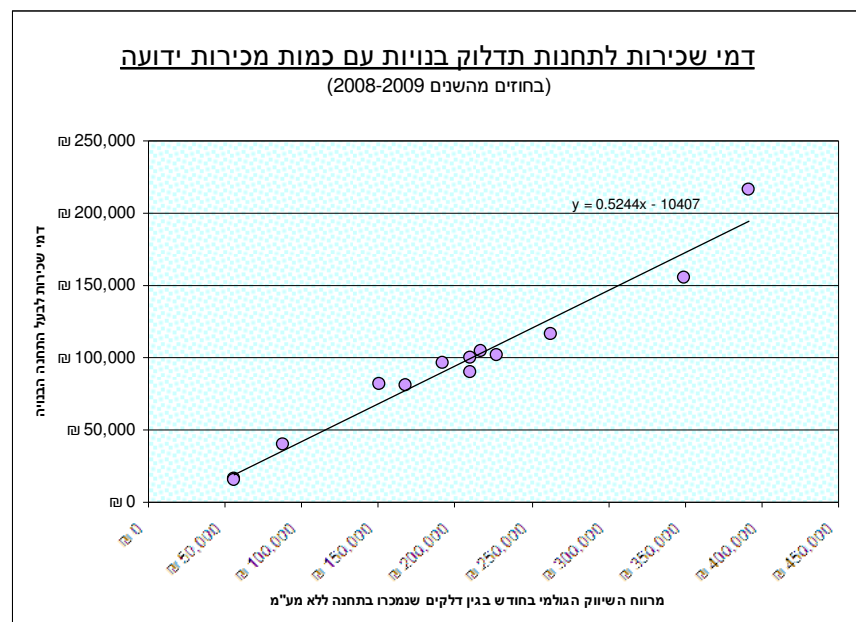
### 3. מחיר הדלק

המחיר לצרכן של הדלק המפוקח נקבע בכל חודש על ידי מינהל הדלק על בסיס ממוצע מחירי דלקים בסוף כל חודש בחו"ל ועל בסיס חישוב של מרווחי שיווק נהוגים במדינות נבחרות באירופה. להלן תחשיב מחיר הדלק לצרכן לבנוין 95 אוקטן נטול עופרת מיום 1/2/2010:

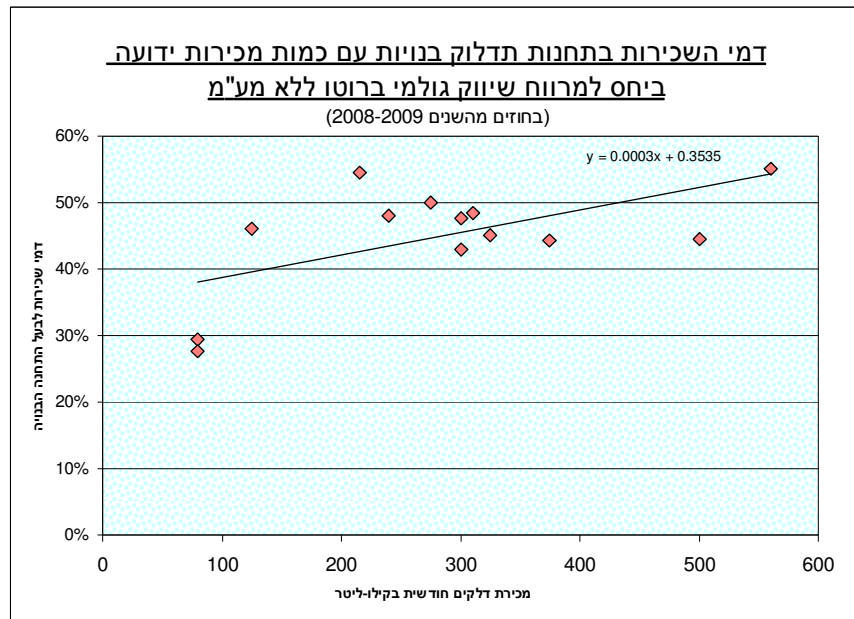
מרכיב	מחיר בנזין 95 נט"ע בתחנות	אחוז מהמחיר לצרכן בשירות עצמי
מחיר LAVERA CIF*	1,972.11	30.67
דלף, ביטוח ותוסף	31.29	0.49
החזקת מלאי תפעולי	21.59	0.34
מחיר LAVERA CIF עם תוספות	2,024.99	31.49
סל הוצאות שווק	702.85	10.93
התאמת הוצאות שווק (עיגול)	-3.72	-0.06
<b>סל הוצאות שווק לאחר עיגול</b>	<b>699.13</b>	<b>10.87</b>
סה"כ הוצאות	2,724.12	42.37
סכום הבלו	2,818.98	43.84
מחיר מעוגל בתוספת מע"מ	6,430.00	100.00
מחיר לצרכן ללא מע"מ	5,543.10	86.21
<b>מחיר לליטר בתחנה בתדלוק עצמי</b>	<b>6.43</b>	
<b>תוספת בעד שירות מלא לליטר כולל מע"מ</b>	<b>0.13</b>	
<b>נתונים נוספים</b>		
<b>מחיר לליטר בתחנה בשירות מלא</b>	<b>6.56</b>	
<b>סה"כ מסים מהמחיר בשירות עצמי, ק"ל</b>	<b>3,705.88</b>	
<b>מסים מהמחיר לצרכן בשירות עצמי</b>	<b>57.63%</b>	

### 4. תרשים המבטא את היחס שבין מרווח השיווק ברוטו בתחנה לבין דמי השכירות

ניתוח היחס שבין כמות הדלקים שנמכרת בתחנה לבין דמי השכירות באותה התחנה שבהן כמות המכירות ידועה (ללא חנות הנוחות ומקורות רווח אחרים) מצביע על רמת מתאם גבוהה. להלן תרשים וקו מגמה לינארי (רגרסיה) המבטא את היחס שבין מרווח השיווק הגולמי (לפני הנחות) לבין דמי השכירות בתחנות שבהן נחתמו חוזים מהשנתיים האחרונות:



להלן תרשים וקו מגמה לינארי (רגרסיה) המבטא את היחס שבין הכמות הנמכרת לבין שיעור דמי השכירות ממרווח השיווק בתחנות שבהן נחתמו חוזים מהשנתיים האחרונות:



**5. דוגמה לשומת תחנת תדלוק**

נתונה תחנה הממוקמת ביציאה מישוב שבה נמכרים בממוצע 300 ק"ל בנזין ו- 30 ק"ל סולר לחודש. התחנה הוקמה ע"י חברת דלק גדולה אשר משלמת לבעלי הקרקע 20,000 ₪ לחודש צמוד למדד המחירים או 110 ₪ לק"ל לפי הגבוה בהם. תום תקופת החכירה בעוד 18 שנה. בתום התקופה חוזרת התחנה לידי בעל הקרקע. בחזית מבנה התחנה ממוקמת חנות נוחות שהפדיון החודשי בה ללא מע"מ הוא 150,000 ₪. בתחנה משטר הנחות משתנה ולאחרונה ניתנת הנחה של 10 אג' לבנזינים. לא קיימים נתונים כספיים אודות התחנה. שווי השוק של התחנה כבנויה

א. סך מרווח השיווק החודשי הגולמי (לפני הנחה) ללא מע"מ (מאחר ואין נתונים אודות מרווח השיווק לסולר יחושב לפי המרווח לבנזין)

$$220,770 \text{ ש"ח} \approx 699 \times 330 \text{ ש"ח}$$

בהעדר נתונים כספיים לתחנה הנשומה נניח כי דמי השכירות הראויים נמוכים בכ- 5% מהתחנה ממוצעת מסוגה (במקום 45% יחושבו דמי שכירות של 40% מהמרווח, ראה קו מגמה בסעיף 5). שווי התחנה לפי שיעור היוון כולל של 10.5% יהיה

$$10,100,000 \text{ ש"ח} \approx \frac{220,770 \times 40\% \times 12}{0.105} \text{ ש"ח}$$

ב. שווי זכויות של בעל הקרקע סך ההכנסות כיום ללא מע"מ סך ההכנסות המינימליות לפי החוזה לחודש

$$36,300 \text{ ש"ח} = 110 \times 330 \text{ ש"ח}$$

$$20,000 \text{ ש"ח}$$

בהנחה שבהסכם אין לחברת הדלק סעיפים המאפשרים לה להשתחרר ממחויבויותיה ובהנחה שהאיתנות הפיננסית של חברת הדלק גבוהה יהוון זרם ההכנסות הבטוח בשיעור היוון שנהוג באג"ח קונצרני (כיום כ- 6%) יתרת התקבול הצפוי תהוון בשיעור היוון גבוה יותר אך עדיין נמוך מהמקובל בנכסים מסחרים (אין פחת, והסיכון נמוך יחסית). היוון לתקבולי בעל הקרקע בתקופת החוזה:

$$= \text{נעמ"ס} (8\%, 18) \times 16,300 \times 12 + \text{מענ"ס} (6\%, 18) \times 20,000 \times 12$$
$$= 4,400,000 \text{ ש"ח} \approx 195,600 \times 9.372 + 240,000 \times 10.827 \text{ ש"ח}$$

שווי מהוון של התחנה בתום תקופת החכירה לבעלי הקרקע:  $\frac{10,100,000 \text{ ש"ח}}{0.105^{18}} \approx 1,700,000 \text{ ש"ח}$

סה"כ שווי זכויות בעל הקרקע בתחנה:  $4,400,000 \text{ ש"ח} + 1,700,000 \text{ ש"ח} = 6,100,000 \text{ ש"ח}$

שווי חנות הנוחות יחושב בנפרד ויחולק בין הבעלים לבעל הקרקע עפ"י ההסכמים ביניהם.