

## אמדין לערך המוסף של הייצוא.

- שיעור הערך המוסף בייצוא עומד בשנים האחרונות על כ-60 אחוזים.
- שיעור הערך המוסף בייצוא הסחורות עומד בשנים האחרונות על כ-52 אחוזים.
- שיעור הערך המוסף בייצוא השירותים עומד בשנים האחרונות על כ-70 אחוזים.
- שיעור הערך המוסף בייצוא שירותים עלה בין 1995 ו 2006 בעיקר נוכח העלייה במשקל השירותים האחרים בסך ייצוא השירותים.<sup>1</sup>
- בין 1995 ו 2006 חלה ירידה בשיעור הערך המוסף בייצוא של סחורות נוכח שינוי בהרכב הייצוא וכן בעקבות הרעה בתנאי הסחר.

היצוא מהווה חלק חשוב בפעילות הכלכלית בישראל. משקל הייצוא (ללא יהלומים) בתוצר מגיע ל- 30 אחוזים, אך משקל הערך המוסף של הייצוא בתוצר נמוך יותר, ועומד על 20, שכן הייצוא כולל תשומות מיובאות. חישוב הערך המוסף של הייצוא מתחשב ברכיב של התשומות המיובאות מחד, אך הוא מתחשב גם בתרומה העקיפה של הייצוא לתוצר – תרומה הנובעת מרכישות תשומות שמקורם בשוק המקומי. כך למשל ליצוא של שירותים עתירי ידע (שירותי מחשוב ושירותי מחקר ופיתוח) ערך מוסף גבוה, שכן הם אינם עושים שימוש בתשומות מיובאות; לעומת זאת הערך המוסף ביצוא היהלומים נמוך מאוד מכיוון שהתשומות המיובאות מהוות חלק עיקרי בערך מוצריו. במסמך זה אנו מבקשים לבחון כיצד הושפע שיעור הערך המוסף של הייצוא מהשינויים בשיעור הערך המוסף בכל ענף וענף והאם שינוי בהרכב הענפי של הייצוא השפיע את הערך המוסף ביצוא.

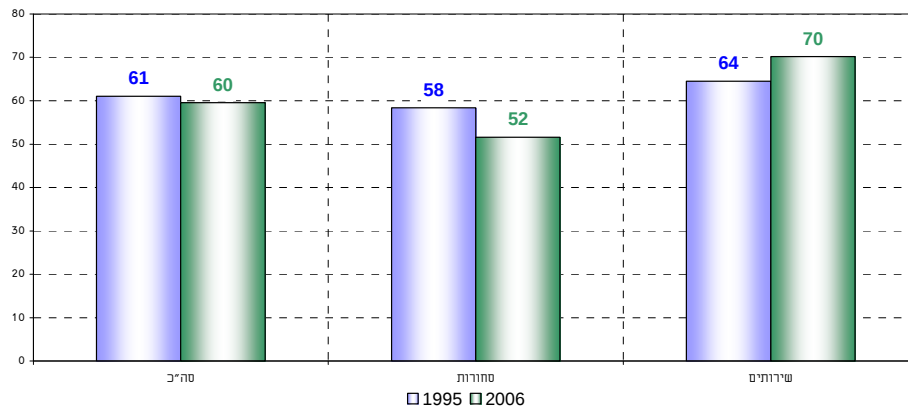
על מנת לחשב את הערך המוסף של הייצוא עשינו שימוש בלוחות תשומה תפוקה של 1995 ועדכנו את האומדנים עד לשנת 2006 באמצעות סקרי התעשייה וסקרי מסחר ושירותים. מלוחות תשומה תפוקה לקחנו את שיעור הערך המוסף בייצוא של ענפי המשק לשנת 1995. שיעור ערך מוסף זה כולל את הערך המוסף הישיר מיצוא – תפוקה פחות תשומה - וכן את הערך המוסף העקיף הנוצר בעקבות רכישות של תשומות מקומיות על ידי ענפי הייצוא. על מנת לעדכן את שיעור הערך המוסף בענפי המשק לשנים הבאות עשינו שימוש בנתוני סקרי תעשייה וסקרי מסחר ושירותים. סקרים אלו מכילים נתוני תפוקה ותשומה לכול תת-ענף ומהם גזרנו את הערך המוסף הישיר לכול תת-ענף בכל שנה. השינוי בשיעור הערך המוסף הכולל של כל תת-ענף בין 1995 ו 2006 הוערך על בסיס השינוי בשיעור הערך המוסף הישיר של אותו הענף.

---

<sup>1</sup> "חלק ניכר מהייצוא של שירותים אחרים מישראל (כ - 65 אחוזים מהשירותים האחרים) הם שירותי מחשב ושירותי מחקר ופיתוח המוגדרים כשירותים עתירי ידע. שירותים נוספים המוגדרים תחת כותרת זו ונסחרים בעולם הם שירותי בניה, אדריכלות, עריכת דין חשבונאות ועוד."

באיור 1 מוצג שיעור הערך המוסף של הייצוא סה"כ, הייצוא של סחורות והייצוא של שירותים בשנים 1995 ו 2006. לפי אמדן זה שיעור הערך המוסף בייצוא עמד בשנת 2006 על כ- 60 אחוזים בדומה לשיעורו בשנת 1995. יציבות זו נובעת מהתפתחויות מנוגדות בשיעור הערך המוסף בייצוא של שירותים - שעלה בין השנים מ 64 אחוזים ל 70 אחוזים - ושיעור הערך המוסף בייצוא של סחורות - שירד בין השנים מ 58 אחוזים ל 52.

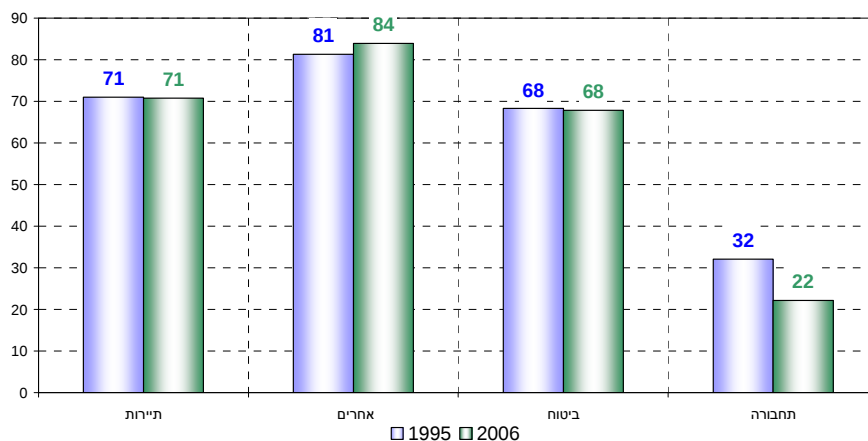
איור 1 : שיעור הערך המוסף ביצוא של ישראל



נתוני 1995 מבוססים על שיעור הערך המוסף בענפים על בסיס נתוני לוחות תשומה תפוקה של אותה השנה. השינוי ב- 2006 מבוסס על השינוי בהרכב הענפי של הייצוא ובנוסף על השינוי בשיעור הערך המוסף בייצוא של כל ענף. השינויים בשיעור הערך המוסף בענפי הסחורות מבוססים על סקרי תעשייה. השינויים בערך המוסף בענפי השירותים מבוססים על סקרי מסחר ושירותים.  
מקור: נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

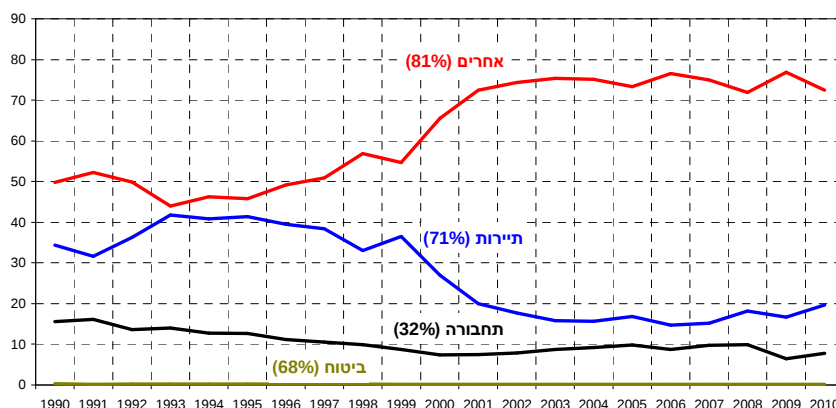
מקור העלייה בשיעור הערך המוסף בייצוא של שירותים הוא השינוי בהרכב השירותים. באיור 2 מוצגים שיעורי הערך המוסף בייצוא השירותים לפי סוג השירות. מהאיור עולה כי שיעור הערך המוסף בייצוא של שירותים נותר קבוע יחסית ברב השירותים בין השנים 1995 ל-2006, למעט ענף שירותי תחבורה שהערך המוסף שלו ירד בכ - 10 נקודות אחוז. הסיבה לעלייה בשיעור הערך המוסף בסך ייצוא השירותים הוא שינוי בהרכב: באיור 2.1 מוצגת התפלגות ייצוא השירותים לפי סוג השירות, וממנו עולה כי משקל השירותים האחרים בייצוא עלה עד שנת 2001 לעומת המשקל של שירותי תיירות שירד. כיוון ששיעור הערך המוסף בייצוא של השירותים האחרים גבוה מהשיעור המקביל בענף התיירות (81 לעומת 71 בהתאמה), גדל שיעור הערך המוסף בייצוא של סך השירותים. בנוסף משקל שירותי התחבורה בייצוא השירותים אף הוא ירד מעט, וירידה זו יחד עם הערך המוסף הנמוך בענף זה תרמו לעלייה בשיעור הערך המוסף בסך הייצוא של שירותים.

איור 2 : שיעור הערך המוסף בייצוא שירותים לפי סוג השירות



מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

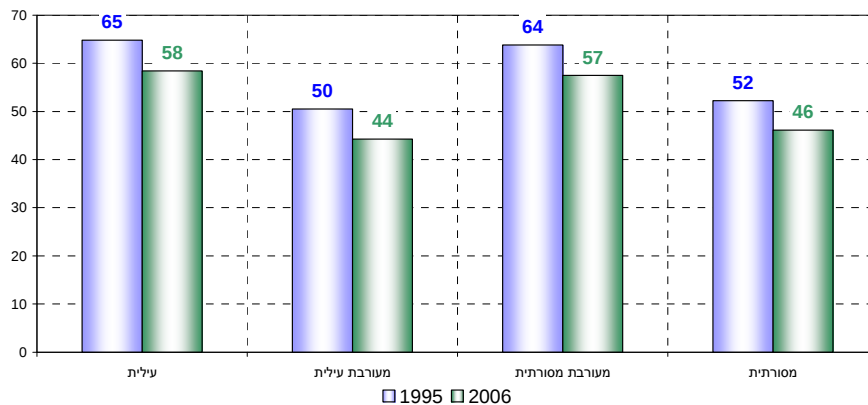
איור 2.1 : התפלגות יצוא השירותים לפי סוג השירות<sup>1</sup>



<sup>1</sup> בצמוד לסוג השירות מופיע בסוגריים שיעור הערך המוסף בייצוא של השירות לפי לחות תשומה תפוקה 1995.  
מקור: נתוני סחר החוץ של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

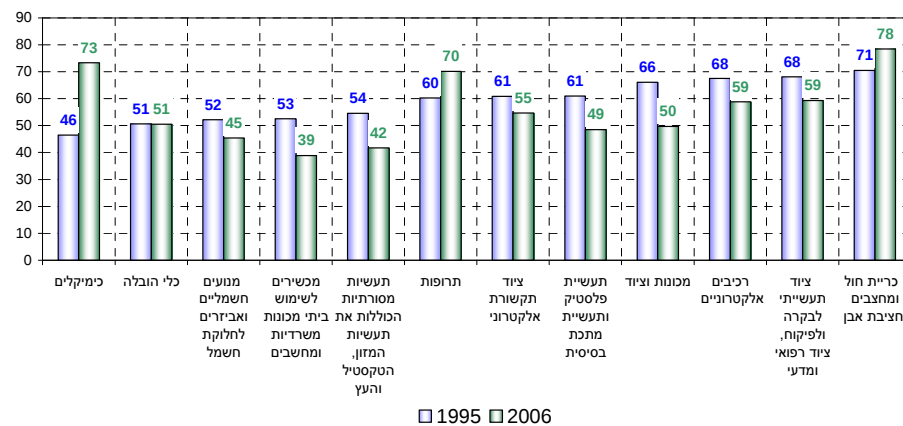
בחינה דומה של יצוא הסחורות מעלה ששיעור הערך המוסף בו ירד בשל הירידה בערך המוסף בתתי הענפים ולא בגלל שינוי בהרכב הענפי. באיור 3 מוצג שיעור הערך המוסף בייצוא סחורות לפי עצימות טכנולוגית, וממנו עולה כי שיעור הערך המוסף בייצוא של סחורות ירד בכל העצימויות הטכנולוגיות. באיור 3.1 מוצגת בחינה מפורטת יותר של שיעור הערך המוסף בענפי התעשייה המעלה כי הירידה באה לידי ביטוי בכל הענפים פרט לענפי הכימיה, התרופות, הכרייה והחציבה. התפלגות ייצוא הסחורות לפי עצימות טכנולוגית מוצגת באיור 3.2. באיור ניתן לראות את העלייה במשקל הטכנולוגיה העילית בייצוא לעומת הירידה במשקל הטכנולוגיה המסורתית. השיעור הגבוה של הערך המוסף בייצוא של הטכנולוגיה העילית לעומת השיעור הנמוך במסורתית קיזז אך במעט את הירידה בשיעור הערך המוסף בייצוא של כל אחת מהעצימויות.

### איור 3 : שיעור הערך המוסף בייצוא סחורות לפי סוג עצימות טכנולוגית

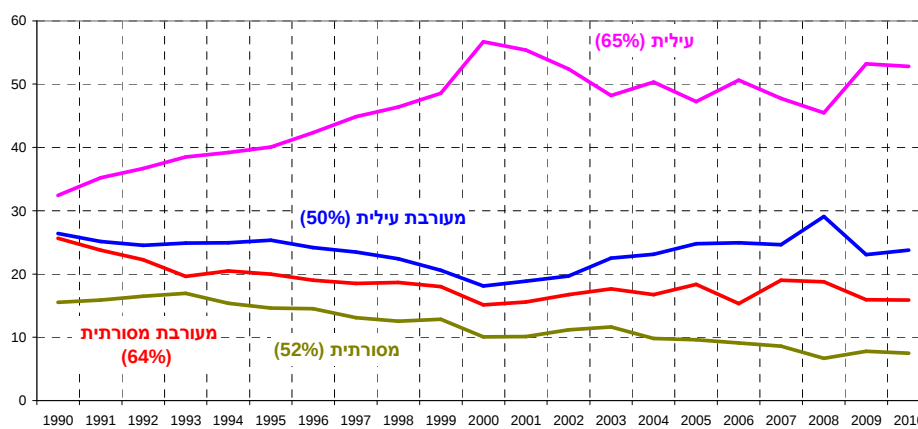


מקור : הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

### איור 3.1 : שיעור הערך המוסף בענפי התעשייה



### איור 3.2 : התפלגות יצוא הסחורות לפי עצימות טכנולוגית<sup>1</sup>



<sup>1</sup> בצמוד לרמת העצימות הטכנולוגית מופיע בסוגריים שיעור הערך המוסף בייצוא של העצימות לפי לחות תשומה תפוקה 1995. מקור : סקרי תעשייה של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ועיבודי בנק ישראל.

הממצאים המוצגים בתיבה זו מצביעים על כך ששיעור הערך המוסף בייצוא הסחורות ובייצוא של שירותי תחבורה ירד ואילו השיעור המקביל בייצוא שירותי תיירות, שירותי ביטוח ושירותים האחרים נותר קבוע יחסית. אחד ההסברים האפשריים להבדלים אלו הוא התפתחות תנאי הסחר. תנאי הסחר מוגדרים כיחס שבין מחירי היצוא למחירי היבוא. הרעה בתנאי הסחר תיגרם אם, לדוגמה, מחירי היבוא עולים בשיעור גבוה מזה של מחירי הייצוא. במונחי ערך מוסף משמעות הרעה בתנאי הסחר היא שמחירי התשומות המיובאות של החברות הישראליות עולים בקצב מהיר ממחירי הסחורות המיוצאות, דבר המצמצם את הערך המוסף של הייצוא. מאז 1995 חלה הרעה ניכרת ומתמשכת בתנאי הסחר של ישראל בעיקר נוכח העלייה במחירי הדלק. הרעה זו הביאה כנראה לירידה בשיעור הערך המוסף בייצוא של סחורות ושל שירותי תחבורה. הסחורות ושירותי התחבורה רגישים לתנאי הסחר יותר משאר השירותים כיוון שבתהליך הייצור שלהם נעשה שימוש רב יותר בתשומות מיובאות. ביטוי לכך ניתן לראות בשיעור הערך המוסף הגבוה של שאר שירותים לעומת שיעור הערך המוסף הנמוך יותר בסחורות ובשירותי התחבורה.