המירור מזכיר שההכרעה היא במשחק אחד

"העצומה שקוראת למשאל חוזר היא תרמית של האקרים מאתר 4Chan שיצרו רובוט שחותם עליה מהוותיקן"
אתר Heatstreet מצנן את התלהבות התומכים בהישארות

והסטאר עונה שהמשחק כבר לא של אנגליה

יבואני הרכב בונים על הסכמי סחר חדשים עם בריטניה

התחזקות הין היפני והדולר האמריקאי אמנם תפגע בטווח הקצר באטרקטיביות המבצעים על חלק מהדגמים, אבל בטווח הארוך הסכמי סחר חדשים עתידים להיטיב את התנאים לצרכן הרכב הישראלי

תומר הדר

החלטת הבוחרים הבריטים על יציאת הממלכה המאוחדת מהאיחוד האירופי שלחה את יבואני הרכב להתכונן לכמה תרחישים.

לא מעט מכוניות מיובאות כיום ליש־ראל מבריטניה, אך הן לא בהכרח מזוהות כבריטיות. הסיבה לכך היא שמספר גדול של יצרניות רכב, בעיקר יפניות, קיבלו במהלך שנות השמונים והתשעים סובסי־דיות נדיבות מן הממשלה הבריטית כדי שיקימו מפעלים על אדמת בריטניה. מסיבה זו ניסאן קשקאי, טויוטה אוונסיס, הונדה סיוויק וטויוטה אוריס מיוצרות במפעלים שהקימו יצרניות הרכב היפ־ניות על אדמת בריטניה. נוסף על המ־פעלים לייצור כלי הרכב ממוקמים בבריטניה עשרות מרכזי מחקר ופיתוח ומפעלי חלקי חילוף של היצרניות השו־נות. במהלך השבועות האחרונים יצאו כמה יצרניות רכב בפומבי נגד הברקזיט. טויוטה וניסאן לא היססו לציין שמדובר במהלך בעייתי ביותר עבור שוק הרכב האירופי והבריטי. בהצהרה רשמית מטעם יצרניות הרכב בגרמניה, שנמסרה רק בשבוע שעבר, הודיע מתיאס וייצמן, נשיא ארגון יצרניות הרכב הגרמני (VDA), כי קונפליקט סחר בין גרמניה ובריטניה יגרום נזק לתעשייה בעולם.

בטווח הקצר, רוב יבואני הרכב היש־ראלים ימהרו לחדש מלאים במהלך החודשים הקרובים, בהסתמך על ההיצע הקיים של מכוניות עבור השוק הישרא־לי. הירידה החדה בשער הליש"ט תא־פשר ליבואני הרכב שמשלמים בליש"ט לרכוש את המכוניות בזול. לנוכח הידי־דות בשער היורו שאירעו במקביל, גם יבואנים שמשלמים ביורו ימהרו לחדש מלאים במהלך השבועות הקרובים.

איך השוק הישראלי ירוויח מהברקזיט

1. היצרניות הבריטיות יקצו יותר דגמים לישראל, על חשבון אירופה
2. הפיחות בליש"ט וביורו יזיל את היבוא, לפחות בטווח הקרוב
3. הסכמי סחר ישירים עם בריטניה עשויים להיות נוחים מהסכמים עם האיחוד האירופי

בנוסף, מספר גדול של יבואנים משל־מים עבור כלי רכב בדולר אמריקאי ובין יפני. לכן, מכונית אמריקאית, או יפנית, תושפע ישירות מן הברקזיט אף שלחב־רה שמייצרת אותה אין כל קשר לבריטניה. מחיריהם של רוב הדגמים בי־שראל, אם בריי־טיים ואם יפ־ניים או אמ־ריקאיים, לא השתנו מתחילת השנה, אך אם הין והדולר ימשיכו לטפס, היבואנים יפחיתו את האטרקטיביות של עסקאות הטרייד אין שהם מציעים ללקוחות, ואולי אפילו יבטלו מבצעי מכירות.

בטווח הארוך, מדובר בשאלה מורכבת יותר אשר תלויה בין היתר בהסכמי סחר מול בריטניה. ראשית, יש לציין שיצר־ניות הרכב נותנות ליבואנים לבחור מאיזה מפעל לייבא את המכוניות. ניסאן, טויוטה, הונדה ואחרות מייצרות את אותם הדגמים במפעלים ביפן, בתאילנד, בבריטניה, בצ־רפת ובמדינות אחרות. בתקופה שבה לא יהיו הסכמי סחר, יבואני הרכב ינסו לייבא מכוניות ממפעלים שאינם בבריטניה. מנגד רוב היבואנים מביאים בחשבון תרחיש שבו יבוא מבריטניה יכול דווקא להיטיב עם השוק הישראלי. הסיבה לכך היא חתימה על הסכמי סחר עתידיים מול בריטניה. כיום, על פי חוקי האיחוד האירופי ועל פי הסכ־מי הסחר הקיימים, מכוניות אשר מיובאות מן האיחוד האירופי אינן חייבות בתשלום של מכס של 7%. במהלך השנתיים הקרו־בות עד ההתנתקות בפועל צפויה בריטניה לחתום עם ישראל על הסכמי סחר דומים. אלא שהיתרון לשוק הישראלי עשוי להי־גיע דווקא מאירופה: לפי הערכות, מדינות כמו גרמניה וצרפת צפויות לקבוע מכסים שיגנו על השווקים שלהן מפני מוצרים מבריטניה, שכבר לא תהיה חברה באיחוד האירופי. השווקים באירופה, אם כך, יהפכו לשווקים פחות מועדפים על יצרניות הרכב הבריטיות, שצפויות להקצות יותר רכבים ליצוא לשווקים שיהיו חתומים על הסכמי סחר עמה – ככל הנראה גם ישראל.

טויטה אוריס. באה לישראל מבריטניה

ניסאן קשקאי. גם לה יש מבטא אנגלי

הונדה ג'אז. מיוצרת בממלכה

אבי שקד, בעלי 888. חשיפה גבוהה לבריטניה

צילום: בועז אופנהיים

חברות הפורקס ייפגעו מהברקזיט

החברות שרשומות בבריטניה היו כפופות עד כה לרגולטור קפריסאי מקל. הבריטים צפויים להחמיר את תנאי רישיונן

אסף גלעד

היפרדות בריטניה מהאיחוד האירופי צפויה להשפיע גם על החברות הישרא־ליות שפועלות בשוק הפיננסי הבריטי או אלה שעושות שימוש ברישיון פעי־לות בריטי כשער כניסה לשאר מדינות האיחוד האירופי. מעבר להיותה רגול־טור בעל משקל בכלל אירופה, הממלכה הבריטית מהווה גם שוק ענק שעשוי להיחסם עבור שחקנים ישראליים שפ־עלו עד כה ברישיון האיחוד האירופי ממדינות אחרות, כמו למשל קפריסין.

שלום לגן העדן הקפריסאי

החברות שייטו להיפגע באופן הקשה ביותר הן חברות הפורקס (מסחר במט"ח) וחברות המסחר באופציות בי־נאריות. אלה חברות ישראליות שפו־עלות מקפריסין, מפעילות מרכז פי־תוח בישראל, אך השוק העיקרי שלהן נמצא באירופה ובמיוחד בבריטניה. בממוצע כמחצית מההכנסות שלהן מקורן באיים הבריטיים, בעוד המח־צית הנותרת מגיעה משאר מדינות האיחוד האירופי. עיקר הפגיעה בהן מגיע מבחירתן להשתמש בקפריסין לא רק כבסיס פעילות אלא גם כר־גולטור שמעניק להן יכולת לפעול בכל רחבי האיחוד האירופי, בכלל זה גם בריטניה, עד פרישתה. עד 2018, אז צפויה הפרידה בין בריטניה לאיחוד האירופי, ייאלצו החברות הללו להנפיק רישיון משלהן ברשות הבריטית FCA (Financial Conduct Authority), מעין רשות־על המקבילה לרשות ני"ע הישראלית.

אלא שבחודשים האחרונים וב־עקבות ריבוי תחקירים על הענף וסנטימנט בריטי שלילי גוברת ההערכה בתעשייה כי ה־FCA לא צפויה להקל עם חברות הפורקס כפי שהיה עד עכשיו. אחת הסיבות לכך שהחברות הישראליות הצליחו להוציא רישיון כל כך בקלות הוא הליך רישוי מתירני יחסית שמ־נהלת קפריסין: לפני הנפקת הרישיון היא שולחת בקשה לכל רשות רגול־טורית פיננסית בכל אחת ממדינות האיחוד ומבקשת מהן להתנגד בתוך חודש. אלא שהרשויות מיעטו לשלוח התנגדויות בחזרה לקפריסין, וכעת התהליך עשוי להיות מורכב יותר – הן בקפריסין והן בבריטניה.

ייתכן קושי גם להימורים

בין חברות הפורקס והאופציות שעושות עסקים במדינות האיחוד האירופי ניתן למנות את אייפורקס, ביפורקס, אווא ואיירון פורקס. פלאס 500 הישראלית דווקא מחזיקה ברי־שיון מסחר באנגליה, ולכן היא צפויה להיפגע פחות, אלא שהמשקיעים לא התרשמו מכך, וגם מחיר המניה שלה ירד ביום שישי ב־3.5%. גם חברות פורקס ואופציות הפעילות עם רישיון בריטי בלבד לא יוכלו החל מ־2018 לסחור עם במדינות כמו צרפת, ספרד או גרמניה וייאלצו לשאת בהוצאות עבור רישיון במדינה אחרת.

בקרב חברות ההימורים המצב מעט שונה. עוד לפני משאל העם התקיים דיון משפטי ער בנוגע לשאלה אם רישיון הימורים בריטי מאפשר לחברה להפעיל שירותי הימו־רים בכל מדינה אחרת באיחוד. גרמניה, איט־ליה וצרפת דורשות רישיון הימורים מקומי, כך שלהיפרדות בריט־ניה כמעט ואין חשיבות בהיבט זה. עם זאת, בכמה מדי־נות הרישיון מותנה בהיות החב־רה בעלת רישיון קיים במדינה באיחוד, כמו באיטליה, למשל, כך שחברת הימורים שעושה שימוש ברי־שיון בריטי בלבד עלולה להיות בבעיה. עו"ד דותן ברוך, שותף וראש מחלקת אינטרנט ומסחר אלקט־רוני במשרד ברנע, צופה כי מלטה עשויה להפוך לתחליף לחברות שיחפשו להפעיל הימורים ממדינה אירופית.

מבין החברות בתחום, פלייטק של טדי שגיא, נחשבת לחסינה יותר מכיוון שמ־קורות הכנסותיה מבוזרים בשוק ההימו־רים. לפלייטק גם פעילות פורקס וחוזי הפרשים המהווה 15% מפעילות הקבוצה, שלה רישיון בכמה מדינות באיחוד, כך שהיא צפויה להיפגע פחות מהמתחרות. מחיר המנייה של פלייטק ירד שלשום בכ־2% בלבד. עם זאת, 888 של משפחת שקד, הפועלת מגיברלטר, הפגינה ירידה של יותר מ־5% במחיר המנייה. בריטניה היא השוק הגדול ביותר של 888 עם 46% מההכנסות, או 213 מיליון דולר ב־2015.

טדי שגיא. לפלייטק גם פעילות פורקס

צילום: אוראל כהן