

בנק ישראל גרם לנפילת המניות

מגמת הירידה בשערי המניות בבורסה התלאביבית לא נסתיימה, ויש לציפות להמשך נפילת השערים גם בימים הקרובים.

הסיבה העיקרית: לקוחות רבים, שתרמו לאחרונה לפעילות הערה בבורסה, עשו זאת בכספי האשראי שהעניקו להם הבנקים. עתה, בלחץ בנק ישראל, נאלצים הבנקים לצמצם אשראי זה בי

הבורסה

צורה חריפה. מעריכים כי בחודש האחרון צמצמו הבנקים את האשראי ב-200 מיליון ל"י.

התוצאה: הלקוחות חייבים להחזיר את הכספים, נאלצים למכור בכל מחיר את המניות שקנו, גורמים בזאת לגל היצעים חזק.

שלושת הבנקים הגדולים, שעד כה היו גורם מווסת, בכך שרכשו כמויות גדולות של מניות מקורבות להם, כדי לשמור על שעריהן — הפסיקו לעשות זאת. הן בגלל שגם הם מוגבלים על ידי בנק ישראל, הן בגלל שאחרי פירסום מאזניהם — אין להם עניין מיידי בתמיכה בשערים. ומאחר שלוש הבנקים הגדולים, ובעיקר בנק לאומי שולטים למעשה בבורסה — מורגשת התוצאה בירור.

בבורסות אחרות בעולם, כמו האמריקאית, אסור לבנקים לפעול ישירות בבורסה, וזו מופעלת על-ידי אלפי סוכנים פרטיים המייצגים גורמים שונים. בישראל, בה מתנהלים ענייני ניירות הערך בערך כמו בארה"ב לפני המשבר הגדול של 1929, מותר עדיין לבנקים לנהל את הבורסה.

מנחל הבורסה, ד"ר זאב אוטנוסור, ביצע לאחרונה כמה שינויים בדרכי המסחר, כדי לייעל את פעולת הבורסה.



מנכ"ל הבורסה אוטנוסור שינוי, שינוי ואין שינוי

כך למשל הפריד בין המיסחר במניות למסחר באגרות-חוב. אולם לא לד"ר אוטנוסור ולא לאחרים אין הכוח, בניגוד לתנאים השוררים בארץ, לקום מול שלוש הבנקים הגדולים. בעיקר אשם בחור שרמעה הגוף האמור לייצג את הציבור — הרשות לניירות ערך — המשמשת חותמת גומי לבנקים.

המסקנה כיום לגבי המשקיע: לקנות איגרות-חוב או איגרות-חוב הניתנות להמרה למניות — אולם רק צמודות למדד, שהוא הדבר היחיד שערכו עולה בביטחון.

מי שמעוניין להשקיע במניות — כדאי אם ימתין עוד קצת, עד שמחיריהן ייורו אף יותר.

ל פני מדחמת ששת הימים היה סימלה של חברת ארקיע — צלילת של ציפור על רקע מפת ישראל. אחרי המלחמה החלו הצרות: חסידי ארקיע-ישראל השלמה תבעו לשנות את הסמל לפי גבור לוח הפסקת-האש. ראשי החברה חששו מסכך מדיני, מצאו פשרה: הם מחקו את המפה מן הסמל, השאירו את הציפור בלבד.

שינוי הסמל לא עזר לשינוי המזל. מטוסיה של ארקיע טסים כיום ריקים לאילת ושארם-אל-שייך. מנכ"ל החברה, לב ביון, כבר אישר כי השנה תהיה שנת הפסדים לחברה.

האשם העיקרי הוא המשבר בענף התיירות השנה: כאשר מטוסי ארקיע ריקים, ריקים גם מטוסי ארקיע החברה. המפעילה כיום חמישה מטוסי הראלד וארי בעה ויקאונט, ושהיתה אמורה לקבל לידיה ויקאונט חמישי, שוקלת את השאיפה רתו בחו"ל והחכרתו שם.

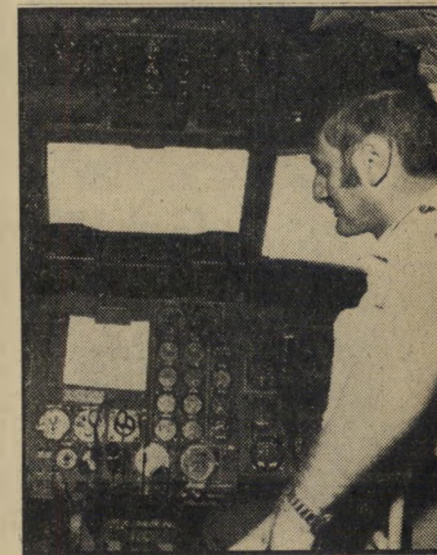
לפגיעה נוספת בריווחיות גרם האיסור על הטסת תיירים בקווים לרמת-הגולן, בגלל המצב הביטחוני בצפון.

המצב הקשה של ארקיע החל במחצית השנייה של 1972. ארקיע, שבעליה הם חברת אל-על וההסתדרות הכללית, סבלה גם מתחרות של חברות-הטיס הפרטיות, וביחוד כנף, המפעילה מטוסי איילונדרים, המטיסים 15-25 איש בטיסות צ'רטר.

לאחרונה, רכשה ארקיע את מחצית הרבעלות על כנף, פתרה בכך את בעיית התחרות הפנימית. אולם מה יהיה על בעיית התיירות?

ביגון מאמין כי לקראת חגיגות שנת ה-25 ישתפר המצב.

אם לא, ייאלצו משלמי המיסים לשאת בהפסד קטן נוסף.



טייס ארקיע המטוסים מקורקעים

לא כדאי להיות שכיר

לא כדאי להיות שכיר בישראל, קבע עתה — שוב — המכון למחקר כלכלי וחברתי של ההסתדרות: בשנת 1971 היה השכר הממוצע ברוטו של שכיר 11 אלף לירות, של עצמאי 26.5 אלף.

בשנת 1972 היה השכר הממוצע ברוטו של שכיר 12.7 אלף לירות, של עצמאי — 33 אלף לירות.

דהיינו: שכר השכיר עלה בשנת 1972 ב-16%, ואילו הכנסתו של העצמאי — ב-25 אחוזים.

גם כאשר משווים את ההכנסה נטו, לאחר תשלום כל המיסים, מתגלה אותה תוצאה: ב-1972 גדלה ההכנסה הריאלית של השכיר ב-5.8%, ואילו זו של העצמאי ב-11.9%.

ברוך השם,

שבוע האופנה

וכשלו!



שבוע האופנה הכישלון שהציג

שבוע האופנה גרם עוגמת-נפש רבה למארגניו. למרות ההודעות כי הגיעו ארצה יותר מ-500 קניינים, הרי שבמלון הילטון בתל-אביב, בו נערך השבוע, כמעט ולא נראו הבאים.

מסתבר שהמספר הרשמי של 500 היה מופרז ביותר. ומה שחמור לא פחות: המעטים שבאו — לא מצאו עניין במה שהוצג לפניהם, כפי שמוכיח המספר הקטן של עיסקות שנקשרו במשך השבוע.

אולם מעו יצא מתוק: הפיחות האחרון של הדולר גרם לכך כי היוצאנים מקבלים מארץ היצוא העיקרית — ארה"ב — את אותה התמורה, בעוד שחומרי-הגלם, המיובאים בעיקר מאירופה, עולים יותר. מאחר שהסחורות שהוצגו בשבוע האופנה הוצגו במחירונים קבועים, שלא ניתנו לשינוי בעיקבות הפיחות, יצא שכל העיסקות שבוצעו גרמו ליצרנים הפסדים. משום כך, ברכו היוצאנים לפחות על כך שמספר

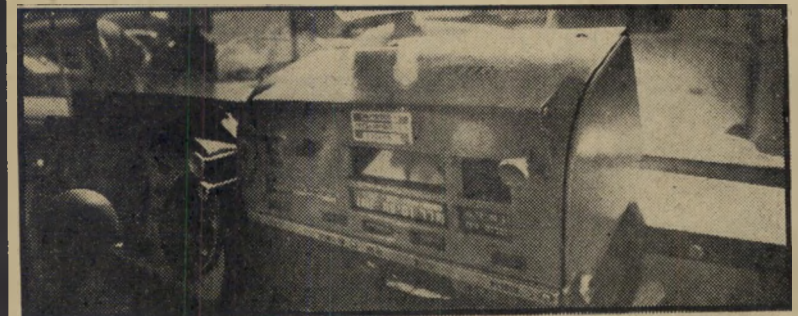
העיסקות המצומצם גרם להם הפסדים קלים בלבד. לוא היה שבוע האופנה נוחל הצלחה, היו רבים מוצאים את עצמם במצב חמור ביותר.

מילחמת השיחרור מגוזמן

מזה שנים סובלים בעלי המוניות בארץ בגלל ההעדפה המזוהה שהעניק מישרד התחבורה ליבואן אפרים גוזמן. גוזמן קיבל בלעדיות על יבוא מונים למרניות — וכל המוניות חייבות לרכוש ולתחזק את המונים שלהן רק אצלו. עד היום, מכר כבר 3000 מונים, במחיר של 800 לירות המונה (כיום). רק מהביטוח הוא מרוויח כל שנה 189 אלף לירות.

כמו בכל מקרה שהממשלה מעניקה מונופול — סובלים האזרחים. דוגמה: גוזמן גובה מבעלי המוניות דמי ביטוח בסך 63 לירות לשנה — הון עתק לכל הדיעות. תמורת השירות שמקבלים הנהגים. דוגמה אחרת: כל פעם שמשנים את מחירי הנסיעות, זוכה גוזמן בעוד כמה רבבות ל"י.

מספר אפרים צוהר, מראשי מוניות קסטל בתל-אביב: «בשנה שעברה שינו את התעריפים, והיה צריך להחליף גלגל-שיניים קטן במונה. גוזמן דרש בתחילה



מונה כמונית מונופול מיסטרורי

121 לירות. בדקנו ומצאנו כי מחיר הגלגל בכלגיה הוא דולר אחד, כך שמכסימום מגיע לו עשר לירות. עשינו עצומה לשר-התחבורה, שחיב אותנו, במקום 30-20 ל"י, לשלם 61 לירות».

צוהר ויתר, אך ראשי ארגוני המוניות האחרים רתחו. אולם כל עוד שלטה אחדות העבודה במישרד התחבורה, היה גוזמן מונג בצורה משוריינת. גם אם לא מובנת השנה, כאשר התחלף השילטון על מישרד התחבורה, מנסים בעלי המוניות לשבור את המונופול של גוזמן. ביוני השנה יפוג תוקף המונופול שלו, ולפחות שתי חברות אחרות רוצות לייבא מונים.

האחת, חברת לפיד, רוצה לייבא מונים מגרמניה. המתאימים במיוחד למוניות מרצדס. השנייה, מכון מדי-התהירות מלח, מעוניינת לייבא מונים לכל סוגי המוניות. אירגוני המוניות הורו לחבריהם לא לקנות מונים אצל גוזמן, להמתין עד יוני, אלא שלדברי צוהר, ישנם עדיין במישרד התחבורה פקידים הממשיכים ללחום בקנאות מיסטרורי. את מילחמתו של גוזמן, כך למשל הוצאה הוראה כי לא יחודש רישון למוניות — בלי מונה מאושר כחוק. משמעות ההוראה: כל מונית שתאריך חידוש הרישון שלה לפני יוני, תהיה חייבת להמשיך לקנות אצל גוזמן. מה אומר על-כך גוזמן? הוא לא מתרגש: «שמעתי כי גם אחרים רוצים לייבא מונים. אולם, אני סומך על מישרד התחבורה כי יקבע ביולי, למי יינתן למכור מונים».