

רבין קנה את המפד"ל

אל תשים לב לסערות בעיתונים, המ-
שרות את פרישת המפד"ל מן הממשלה.



בימאיר ורפאל
חשבר מפוברק

הרוב במפלגה, המורכב מן הגוש החדש של סיעת-רפאל והצעירים, ימנע זאת. את סיעת רפאל קנה ראש-הממשלה בכסף, בצורת הגדלת התקציב של משרד-הדתות ומניעת החלטה של שר-האוצר לקצץ בתקציב המנופח של ממלכת-רפאל. הצעירים של זבולון המר ויהודה בן-מאיר ימנעו פרישה, כדי להכניס את זבולון המר לממשלה, ולהגביר את השפעתם על המהלכים המדיניים. כאשר הובא תקציב משרד-הדתות לוועדת-הכספים של הכנסת, התברר כי הוא הוגדל מ-53 מיליון ל-70 בשנה שעבר-הוא ל-100 מיליון לירות עכשיו. כיוון שתקציבי כל שאר המשרדים קוצצו, קמה סערת-רוחות, שתבעה קיצוץ של 20 מיליון לירות לפחות. חברי הוועדה נעזרו במידע מנימי של חברי המפד"ל, שהורו להם אילו סעיפים הם למעשה מימון של סיעת-רפאל, ולא מימון פעולות ממלכתיות. נוכח הלחץ של חברי-הוועדה, הסכים האוצר לקיצוץ של 8 מיליון לירות. שר-הדתות הסכים לקצץ 2 מיליון לירות ביילד, ואיים בהוצאת מסקנות. האיום התמשש באמצעות הסערה המלאכותית שקמה, כאילו בגלל החוק לזכויות-הא-שה כמה שעות לאחר הופעת עיתוני-הערב, שבישרו את דבר המשבר החדש, נקרא רפאל למגישה עם רבין, ושם סוכס על קיצוץ של 4 מיליון, במקום ה-20 שתבעו חברי ועדת-הכספים. המשבר הסתיים, וכל מה שקוראים בעיתונים אינו אלא קצף עלפני המים.

אצ'ווריה לישראל -

„אל-על“ למכסיקו?

ביקורו הקרוב של נשיא מכסיקו לואיס אצ'ווריה בישראל מעורר התרגשות מיוחדת אצל ראשי „אל-על“. אל הנשיא יתלווה גם נשיא חברת-התעופה הלאומית המכסיקאית, וביקורם של השניים בישראל ישמש עילה נאה לחידוש המגעים לזכויות נחיתה ל„אל-על“ באמריקה הדרומית. ערב מילחמת יום-הכיפורים עמדה „אל-על“ בסיוע הקמת קו למיזרח הרחוק, כאשר בידה זכויות-נחיתה בתאילנד, סינגפור ובורמה, והיא עמדה לקבל כאלו גם באוסטרליה. כן עמדה לסיים משאומות לפתיחת קו לאמריקה הדרומית, עם נחיתה מובטחת באורוגוואי וכמעט-הסכם עם ארגנטינה. גם בארצות-הברית היתה בידי החברה התחייבות של הנשיא הקודם, ריצ'ארד ניקסון, על זכויות-נחיתה בחוף המערבי, וכן גם במיאמי. המילחמה שיבשה את כל התוכניות. אוסטרליה אינה מוכנה לשמוע עוד על „אל-על“, גם מפני שהיא פותחת קו לדמשק וגם מפני שעיקר מיסחרה מופנה למדינות עוינות לישראל, כמאלזיה ואינדונזיה, או הציעויות, כיפאן, וגם ביגלל שיקולים מיסחריים. ארגנטינה החליפה שליטים, והחדשים אינם יודעים אם עוד ישלטו מחר. על כל פנים, אין הם מוכנים לשנות את המצב הקיים. גם בארצות-הברית התחלף נשיא, והחדש מתכחש להבטחות קודמות גם בעניין „אל-על“. נוסף לכך שורר בתעופה האזרחית באמריקה משבר חמור, וקשה להניח כי ה„לובי“ של חברות-התעופה רבי-העוצמה יתן ל„אל-על“ להיכנס לשוק הפגוע. במצב זה נותרה מכסיקו כאחת האפשרויות שנתרו להתרחבות, והכוונה היא לפתוח קו מאורוגוואי דרך מכסיקו לניו-יורק. אומנם, חברת-התעופה המכסיקאית לא תשמח לכניסת „אל-על“ לשוק שלה, בעיקר כיוון שהיהודים במכסיקו טסים הרבה מאוד. אבל נשיאה של מכסיקו החליט ליטול חלק בעיצוב העולם החדש, ורואה עצמו כמנהיג גוש המדינות המתפתחות. יחד עם ליאופולד סנגור, נשיא סנגאל, וניקולוי צ'אושסקו, נשיא רומניה, יצרו שלישייה הנמגשת לעתים מזומנות, והמנסה לתווך בין ישראל לערבים. אצ'ווריה הצהיר לפני כמה חודשים על אספקת נפט לישראל, מאותן סיבות מדיניות עצמן. הוא עלול להסכים לזכויות-נחיתה, תמורת תזוזה ביחסי ישראל-ערב.

מחצית ריווחי „הרץ“ -

ממכירות מכוניות

כמחצית מריווחי החברה להשכרת המכוניות „הרץ“ בישראל באים ממכירת המכוניות - מסר מנכ"ל החברה בישראל, רודי הלפרין. הגורם העיקרי לרווח הנמוך מהשכרה הוא המס הגבוה הקיים על השכרת מכוניות רק בישראל. שכירת מכונית „מורד אסקורט“ עולה בישראל 11.5 דולר ליום, לעומת 10.25 דולר באנגליה, שם בה המיסים גבוהים. נוסף לכך משלמים בישראל, לכל קילומטר נסיעה, 95 סנט, לעומת 57 סנט לקילומטר באנגליה. מכאן - שהמחיר בישראל יקר ב-60% לעומת אנגליה. פרט למחיר ההשכרה, על הישראלי לשלם עוד מיסים בשיעור של 20% ממחיר ההשכרה ועוד 7 לירות ליום על מכונית קטנה, ו-11 לירות ליום על מכונית גדולה. המיסים באנגליה הם 8% ביילד. פרט מעניין: ישראלי המשלם בטרבלרס-צ'קס משלם כאילו הוא בחו"ל, ופטור מן המיסים המקומיים. „הרץ“-ישראל מפעילה כיום 560 מכוניות, ותקנה בקרוב עוד 120 מכוניות. כל הרכב משתמש בבנוי 83 אוקטאן. החברה מוכרת מכוניות קטנות לאחר 14 חודשי שימוש, וגודלות אחרי שנתיים. קיים תור ארוך של ממתנים לקניית רכב משומש מן החברה.

הבינלאומית לפני פירוק?

הבינלאומית הצליחה עד כה לקבל תש-קעות של 8 מיליון דולר במניות, ועוד 16 מיליון דולר בהתחייבויות. השנתיים מסתיימות בדצמבר 1975. זו גם הסיבה שאין החברה משקיעה את כספה. היא חוששת שלא תעמוד בתנאים. יושב-ראש מועצת-המנהלים של החברה, אהרון רובינשטיין, והמישנה למנהלה הכלכלי, עמוס ספיר, בנו של פינחס, מגלים אופטימיות גדולה ביחס לסיכויי גיוס ההון.

אם לא תגייס „החברה הבינלאומית“, הידועה בשם „החברה לישראל ב“, עוד 6 מיליון דולר תוך חמישה חודשים, ולא תצליח לממש את ההתחייבויות שקיבלה ממשקיעים שהבטיחו לרכוש מניות שלה ב-16 מיליון דולר, היא צפויה לפירוק.

החברה הוקמה לפי חוק מיוחד, ש-אשר בכנסת, והמקנה הקלות מפליגות במיסים לחברות המגייסות הון של לפ-חות 30 מיליון דולר בתוך שנתיים.

צופים התאוששות בייצור

המשאיות בארץ

מיפעלי ייצור המשאיות בישראל כימ-עט משותקים מאז מילחמת יום-הכיפורים, אולם ראשי המיפעלים טוענים, כי במחצית השנייה של 1976 צפויה הת-אוששות בענף. בישראל שני מיפעלים לייצור משאיות. האחד בנצרת, המרכיב משאיות-בנוי מדגמי „דודג“ ומשאיות-דיוזל מדגמי „מורד“, בדולים של עד 16 טון מעמס. המיפעל שייך עתה לקונצרן „כלל“. ה-מיפעל השני, באשדוד, מרכיב דגמי „מק“ במעמס של 16 טון ומעלה, ושייך לקונ-צרן „עץ-לבד“. שני המיפעלים ייצרו ומכרו בדרך-כלל 2000 משאיות לשנה. עתה הם מוכרים יחד 500 משאיות. גורמי המשבר הם, קודם כל, ביטול קרוי-המשאיות על-ידי האוצר. כל השנים התקיימה קרן ממשלתית, שנתנה לקונה-משאית מימון של 80% מהדרוש, ברי-

בית עד 18% לשנה. הקרן באה מכספי מילואת אמריקאיים לרכישת ציוד אמ-ריקאי, ומכספי „בנק ישראל“. עתה הפ-סיק „בנק ישראל“ את הקרן, מסיבות שלו. הגורם השני הוא ייבוא החרום של משאיות, אחרי מילחמת יום-הכיפורים, עת הובאו ארצה 650 משאיות „מר-צדס“ לצח"ל, ועוד 500 לצח"ל מסוגים אחרים. ייבוא זה גרם גם להפסקת שכי-רת משאיות על-ידי צה"ל מאזרחים. ההערכה היא כי בתחילת שנת 1976 יגרום בלאי המשאיות לצורך לחדש מיס-פר גדול של משאיות, שהמיפעלים המי-קומיים לא יוכלו לייצרו, ושוב יצטרכו לייבא משאיות. מערכת-הביטחון מעדיפה ייבוא על ייצור מקומי, כי בייבוא אין עליה פיקוח תחשיבי הדוק.

צופים ירידה בצריכת

בשר טרי

כי הצריכה לנפש בשנת 1974 של בשר לסוגיו היתה 43.5 קילו, כימעט כמו בשנת 1973. החלוקה לסוגים בשנת 1974 לנפש היתה 4 קילו בשר-בקר טרי (ב-1973: 3.7 קילו), 5.8 קילו קפוא (ב-1973: 8.9 קילו) ו-33.75 קילו בשר-עוף (ב-1973: 30.7 קילו). מכאן, שבשנת 1974 היתה ירידה מש-מעוית בצריכת הבשר הקפוא. ירידה זו תיבלס, ואף תשנה כיוון, אם תוריד הממשלה את מחירי הבשר המיובא, הגבוהים עתה ב-3 עד 5 לירות לקילו ממחירי העלות. הממשלה מסרבת להר-יד את המחירים, כדי להגן על מגדלי הבקר החי, אולם תיאלץ לעשות זאת בגלל הפנייה לבג"ץ של עורך-הדין יהו"ד רסלר. לפי החוק, אסור לממשלה לגבות - תמורת מיצרכים שהיא מוכרת - יותר מאשר העלות, ואסור לה בשום אופן להרוויח.

גורמי התיכנון במשרד-החקלאות צו-פים השנה ירידה של עד 20% בצריכת בשר-בקר טרי, מסר זאב למדני, מנהל המועצה לייצור ושיווק בשר בקר וצאן. ירידה זו היא לאחר עלייה של 20% בצריכת בשר-בקר טרי בשנה הקודמת, שנגרמה בגלל התייקרות מחירי הבשר הקפוא המיובא. לפי הנתונים שמסר למדני, היתה ב-שנה הקודמת צריכת כל בשר-הבקר 84.1 אלף טון, לעומת 104.6 אלף טון בשנת 1973. החלוקה הפנימית בשנת 1974 היתה: 35 אלף טון בשר טרי (לעומת 32.1 אלף טון בשנת 1973), ו-49.1 אלף טון בשר קפוא (לעומת 72.5 אלף טון קפוא בשנת 1973). בדיקת צריכת הבשר לסוגיו לנפש מגלה



עמוס ספיר (עם אמו החורגת ואחות) חודשים גורליים