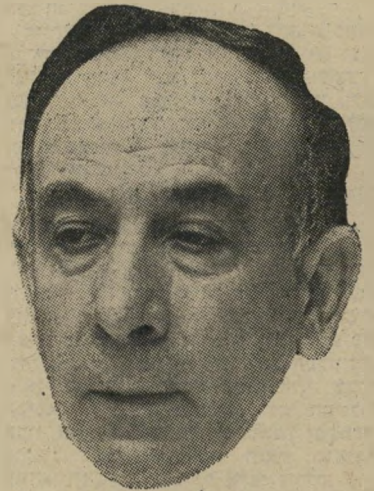


הורביץ רוצה לצאת מן הבוע המשוחרר

חבר-הכנסת יגאל הורביץ מנהל עתה מגעים עם מינהל-מקרקעי-ישראל, כדי להיחלץ מהשקעות בקרקעות המוחזקות באזור ירושלים, בהם השקיע



ח"כ הורביץ עמוק באדמה מוחזקת

סכום הנאמד ב-2 מיליון לירות. מקורות במינהל מסרו, כי הם מוכנים לשלם את מחצית הסכום שהשקיעה קבוצת יגאל הורביץ. מירוש הדבר הוא כי קבוצתו תפסיד כמיליון לירות על עיסקות אלו. הורביץ קנה שטחים גדולים של קרקעות ממיזרח לירושלים באמצעות תושבת המקום, רחל עינבר. לאחר הקנייה והתשלומים התברר כי לא ניתן לסיים את העסקאות, מאחר שממשלת ישראל אוסרת על פרטיים לרכוש קרקעות באי-זורים אלו. התברר גם, כי במיקרים רבים שולמו סכומים גבוהים מן המחיר הריאלי, וכן שולמו סכומים המורחגים על-ידיהם. שלא ניתן לקבל את הבעלות עליהם. הורביץ, איש ארץ-ישראל השלמה, הסתבך בעסקה מתוך תיקווה כי העמלות הליכוד תכריח את הממשלה לשנות את המדיניות - דבר שהיה מנוגד לו רווח גדול.

ח"כ הורביץ אמר בתגובה, כי מדובר בשתי עסקאות, אחת של קבוצה ירושלימית ושנייה שלו ושל קבוצה אחרת. את השטחים של הקבוצה הירושלמית הוא הציע למינהל לרכישה. אשר לשטחים האחרים, הוא הציע למינהל להקים עליהם, בשותפות עימו, שכונת-מגורים. הוא טוען כי יפסיד סכום קטן בהרבה מזה שנוקבים אנשי המינהל.

„לוידיס“ משלמת הפסדי „סילברסטון“

מנכ"ל ה"כ הורביץ אמר בתגובה, כי מדובר בסכום של 2-3 מיליון דולר. תשלום זה שווה לכל ריווחי ענף הביטוח-חימי אשתדק.

סוכני „לוידיס“ בלונדון אישרו השבוע תשלום מלאו הפיצוי על הנוקים שנגרמו מנטישת האניה „סילברסטון“ ששטה לישראל, ועלתה על שרטון ליד סומאלי לפני שיבעה חודשים. באונייה היה מיט-ען-גומי ל„אליאנס“ ובזול לחברת „הלי-פורט“. העיכוב בתשלום נגרם בשל אי-עמידתה של האונייה, בתנאי-הבטיחות שדרשה הפוליסה. לבסוף נמצא הסדר תשלומים מקרן ביטוחים ימיים מייח"ד לת למיקרים כאלה. בגלל הנסיבות המיוחדות, ישלמו ה-מבטחים הימיים הישראליים חלק גדול

המיבצעים של צ"צ

יריבו של צ"צ בעיריית תל-אביב מותחים ביקורת קשה על שני מיבצעים שלו, שעלו לעירייה כעשרה מיליון לירות ויבאו, לדיבריהם, תועלת שולית בלבד.

הראשון: צ"צ הורה לרכוש מנוף-ענק בסכום של 2 מיליון לירות. הכסף נלקח כהלואה ברבית צמודה, שתעלה לעירייה 40% לשנה. המנוף נועד למיקרה שיחיה צורך לחלץ אנשים ממיבנים במיקרי-אסון, הקורים לעיתים רחוקות. מחלקת-הכספים של העירייה המליצה, כי תחת שישקיעו את הכספים ב-מנוף שיעמוד ללא שימוש, לבוא לידו תסכם עם אחת החברות המחזיקות מנוף פיס דומים, לשלם דמי-שכירות של 1000 לירות לחודש תמורת הזכות להשתמש במנוף במיקרי-חירום.

הוגשה גם הצעה להתקשרות עם אחת החברות, אולם צ"צ החליט - לדברי יריבו - לקנות מנוף לצרכי פירסומה, ודאג כי תמונת המנוף תופיע בכל ה-עיתונים.

המיבצע השני הוא תיעול שדרות-ירושלים ביפו. הרחוב מוצף במים יומיים בשנה, ונגרם נזק לעובדים-ושבים בו - ביומיים הללו. צ"צ הורה לעשות תיעול בשדרות ירושלים למניעת ההצפה בימים אלה. התועל עלה 5 מיליון לירות, או-תן לוותה העירייה בהלוואה צמודה, ש-רק הריבית עליה תעלה 2 מיליון לירות לשנה. הקבלן שעימו נחתם ההסכם נע-תר רק לאחר מניעים ממושכים, שחרגו מתקנות הוצאת עבודות.

אנשי הנויבורט טענו כי היה הרבה יותר זול לעירייה לקנות כל שנה נעליים ומיכנסיים לכל הנרטבים בשני ימי-השי-טמן, ואף לצפות את הסוליות בזהב.

היורדים והיתרות

הפירסומים הישמיים מודים ב-20 אלף יורדים לשנה. יש להניח כי המספר האמיתי, כולל תיירים לכמה שנים לכאורה, הוא כפול לערך. כל יורד לוקח עימו מטבע זר בכמות מוכימלית. אם הוא בעל דירה, הוא מוכר אותה עם שאר הרכוש שלו. מאחר שחלק ניכר מן היורדים הוא בעל מישפחה ובעל רכוש, סביר להניח כי כל יורד מוציא עימו מן הארץ 10 אלפים דולר.

בהנחה כי מרבית היורדים הם רווקים, הרי אם מניחים ש-20 אלף יורדים ותיירים לכמה שנים לוקחים 10 אלפים דולר כל אחד, הרי רק כאן מפסידה המדינה, לשנה 200 מיליון דולר! הדו-לרים הללו ניקנים, רובם ככולם, בשוק השחור.

מקורם הוא בתיירים, ביצואנים וביתי-לומנים המוכרים מאות מיליוני דולרים לשוק השחור, וכן מקור חדש, עובדי האו"ם למאותיהם, המשתכרים כאלפיים דולר לחודש בממוצע כלאחד.

הכלכלה השחורה

הרי נתונים: בשנת 1974 ירדה הצריכה הפרטית לנפש ב-3.5%. ההכנסה הפרטית לאחר מיסים ירדה ב-4%, והיבוא כולו ירד ב-2%. מה צריכה להיות התוצאה הכלכלית מכך, לפי הספרים? הקטנת הגירעון בסחר-חוץ, לא כן? מה קרה בפועל, באותה שנה? הגירעון הזה גדל ל-3.7 מיליארד דולר. איך מסבירים זאת?

לכלכלן סבר פלוצקר יש הסבר סביר. לדעתו, את מחצית ההחמרה בגירעון ניתן להסביר בירידה ביצוא ה-תעשייתי הריאלי, שהיתה בשיעור של 5%. עכשיו, אומר פלוצקר, אם היצוא ירד ועימו הצריכה, הרי שייצרנו פחות מוצרים, ומכאן שצריכה להיות אבטלה גדלה וחולכת. אבל הסטטיסטיקה מרי-אה כי לא היה גידול באבטלה, כלומר לא ייצרו פחות מוצרים. סתירה זאת ניתנת להסבר, לדעתו, רק בקיומה של כלכלה שחורה שאינה משתקפת בסטטיסטיקה הלאומית.

אם, למשל, הוסיפה הכלכלה השחורה השנה בערך 8% לתוצר הלאומי, או 5-מיליארד לירות, הרי במקום מיתון ורי-סון מקבלים עליה ממוצעת ברמת-החיים. ממוצע זה נוצר מירידה ברמת-החיים של אנשי הכלכלה הלבנה, וב-מקביל עליה ברמת-החיים של אנשי הכלכלה השחורה.

מוואדוך חזרה למוואדוך

כאשר פתח שופט בית-המשפט המ-חוזי בת"א שלמה לובנברג את המכי-רה של נכסי ורכוש „בנק ארץ-ישראל-בריטניה“, לא יתיאר לעצמו מי יהיה ה-זוכה. בית-המשפט הציג למכירה פרטי-רכוש שנמכרו למרבה במחיר, ללא עניין רב.

המתח עלה באולם כאשר הוצע למכיר-ה פרדס בן 27 דונם בתל-מנדה. הפרדס היה רשום על שם אחת החברות הווא-דוציות של קבוצת „בנק ארץ-ישראל-בריטניה“. הוא תואר לפני הנוכחים באר-לם כפרדס מניב, השווה הרבה כסף ל-קקלאים. ואמנם, מייד עם הצגתו למכיר-רה התרום מושבניק מכפר-הס, הודיע כי הוא רוצה בפרדס.

עוד השופט מביט בו, וכבר התרום אדם נוסף, הציג עצמו כמיופת-כוח של חברה רשומה בליכטנשטיין. השופט לו-בנברג לא עזר מקרוא: „מה, שוב פעם ואדוך?!“ והביט תמה כיצד המושבניק והוואדוצי מתחייב זה בזה בהצעות מחיר. אולם לעמוד מול כסף ואדוצי קשה לחקלאי ישראלי, והפרדס נמכר ל-חברה הוואדוצית במחיר של 25 אלף לירות לדונם.

לדעת מביני-דבר, המחיר המכסימלי של הפרדס הוא 17 אלף לירות לדונם. עתה שואלים הכל: מה ראתה החברה הוואדוצית לשלם מחיר מופז תמורת פרדס?

הפסדים נכדים

לצינור ולמיכליות

צינור-הנפט צובר הפסדים נכדים, כי תוצאה מירידת כמות הנפט הזורמת בו ל-20 מיליון טון לשנה, במקום 30 מיליון טון. מקורות מהימנים מסרו, כי במחיר ההובלה הנוכחי של דולר לטון-נה, שגובה הצינור, ניתן להרוויח רק אם יעבירו 30 מיליון טון לשנה לפחות. ב-כמות ההובלה הנוכחית מפסיד הצינור 60 סנט לכל טונה שהוא מעביר, או 12 מיליון דולר לשנה.

הבעייה העיקרית של צינור-הנפט וח-מיכליות שחכר וקנה, היא ירידת ערך המיכליות בעולם. כתוצאה מכך ירד ערך המיכליות של הצינור ב-60 מיליון דולר. הבנקים שנתנו הלוואות לרכישת המי-כילות, וקיבלו כביטחונות את שווי המי-כליות, דורשים עתה לכסות בערבויות אחרות את ירידת השווי.

כדוגמה מביאים מיכלית-ענק (230 אלף טון, שמחירה בהזמנה רגילה היה 53 מיליון דולר. לפני כשנה הוחלט לקנותה בכל מחיר, וישראל קני-תה אותה בשעה שמחיר המיכליות היה בשיא, שילמה עבורה 83 מיליון דולר. המימוץ לקנייתה ניתן על ידי „בנק-לאר-מיליטרי“, ו„דויטשה-בנק“ הגרמני. ה-מיכלית הרוויחה בחודשים הראשונים לעבודתה, בהובלות סביב אפריקה, כ-30 מיליון דולר, מהם 20 מיליון בשתי ה-הובלות הראשונות, עת המחירים היו בשיא. היא עלתה, אם כן, לצינור, 53 מיליון דולר, אולם שווייה כיום בשוק הוא רק 23 מיליון דולר, ויש לכסות את ההפרש בערבויות.

מקורות בענף הנפט משבחים את מנ-כ"ל הצינור, דב בן-דרור, על שמסך את המשאיומתן עם חברה שדרשה לפני כשנה שינוי חוזה הובלת הנפט של מיכליותיה. הצינור חתם עם חברה חו-זה-הובלה במחיר של 1.05 דולר לטונה



מנכ"ל בן-דרור עמוק בצינור

נפט, המחירים בעולם ל-5 דולר הטון, דר-שה החברה תיקון, ובן-דרור הצליח למי-שוך את המגעים עד לירידה הנוכחית של מחירי המיכליות.

בעוד הצינור הישראלי עובד רק בשני-שלישים מיכולתו, מודיע הביטאון „חד-שות הנפט“ הישראלי, כי קו צינור הנפט המצרי, מסואץ לאלכסנדריה, באורך של 316 ק"מ, כבר הושלם לאורך של 56 ק"מ. הצינור הוא בקוטר של 42 אינץ', והוא מורכב משני צינורות מקבילים ב-קוטר זה, שכוסה הובלתם יהיה 100 מיליון טון לשנה. העלות תהיה 400 מיליון דולר, וההשקעה באה מחצייתה ממצריים ומחצייתה מארצות-הנפט הער-ביות. „הבנק האמריקאי ליצוא ויבוא“ הילוה לחברה 100 מיליון דולר, לרכי-שת ציוד ושירותים אמריקאיים. חברה אמריקאית מנהלת את עבודות הצינור.