

הפסדי מיליונים באירגון „קניית הגליל“

ביום החמישי השבוע התקיים במושב ספסופה אסיפה חשאית מושבי הגליל, הנקראת על-ידי ועד הפועלה שנבחר בכנס בסוף מארס. מטרת האסיפה היא להביא לחקירה יסודית מטעם גורמים אובייקטיביים, של ניהול החשבונות והעסקים של אירגון מושבי הגליל, ופעולה למינויים חדשים בהנהלת האירגונים.

„אירגון קניית מושבי הגליל“ הוקם בזמנו על-ידי אירגונים, בשליטת מושבי הפועלה המזרחי, שמרכזה במושב מירון. אחרי כן הצטרפו לאירגון מושבי תנועת העבודה, ונציגם, רענן נעים, השתלט על האירגונים ומנהלם החל משנת 1970. האירגון כולל 50 מושבים, והוא אחד הכוחות הכלכליים הגדולים במדינה. נעים החזיר למוסדות את נאמניו, והלקס נבחרו לפי נאמנות ולא לפי כישרון. הדבר גרם להשקעות כושלות והפסדים במפעלים השונים, המוערכים במאה מיליון לירות. כאשר החלו יזיעות על הכשילות להסתגל הווצה, כמו שקרה ב„אירגון קניית מושבי הנגב“, החלו צעירי המושבים, בהנהגת חברי מושב אמייס, לנסות לשנות את הדברים, ופנו למוסדות הביקורת של תנועת המושבים והסוכנות, כדי שיחקרו את מצב האירגונים. בין היתר התלונו היוזמים במישרת-עכו על גניבת מאות אלפי לירות מכספי מושב אמירם על-ידי נאמניו של נעים.

האסיפה הקרובה תלווה במיעד טרקטורים למישרדי האירגון בצפת, ותפתח שורת פעולות, המכוונות להדחת הממונים הנוכחיים במוסדות האירגון.

המדינה תערער על פסק-דין המח"ב

מישרד-האוצר החליט לבקש מפרקליט-טות-המדינה לערער על פסק-דין שנתן בית-המשפט העליון בהרכב של שלושה (שניים נגד אחד), ובו קבע כי על המדינה לשלם פיצויי-הפקעה, הכוללים הצמיח, דה, במיקרה של הפקעת קרקע מבעלים שיש להם זכות חזקה בילבד.

עד כה שילמה המדינה פיצוי צמוד רק לבעלים הרשומים בספרי-הרישום כבעלים, ואילו במיקרה של הפקעות קרקע מבעלים הטוענים לבעלות בזכות חזקה, שילמו פיצוי לפי השווי ההיסטורי של הקרקע, בלי התאמה למחירי ה-יום. הפסק נונע בעיקר לאדמות של ערי-ים, ובכללם בדואים, והוא גררם לאוצר הוצאה נוספת של קרוב לחצי מיליארד לירות לשנה.

המיקרה, שבו דן בית-המשפט העליון, עניינו בהפקעת שטח באזור תוכנית-למד בתל-אביב. בית-המשפט העליון פסק, כי אמנם החוק קבע כל העת שאין לשלם הצמדה להפקעות-חזקה, אולם חוק זה בוטל כתוצאה מחוק פסיקת ריבית, שקיבלה הכנסת לפני כמה חודשים, וחוק חדש מבטל חוק ישן, אם יש ניגוד בין-ניהם. החוק הקודם, שאיפשר שלא לשלם הצמדה, חוקק בכנסת לפני שנה, במיוחד כדי לשלם פחות לבעלי קרקע-חזקה. בית המשפט העליון קבע (את הפסק נתן השופט משה לנדוי) כי החוק הוא דרקוני, וכי החוק החדש של פסיקת ריבית מבטלו.

אחה בהצמדה על הפקעות

המדינה תערער על פסק-דין שנתן בית-המשפט העליון בהרכב של שלושה (שניים נגד אחד), ובו קבע כי על המדינה לשלם פיצויי-הפקעה, הכוללים הצמיח, דה, במיקרה של הפקעת קרקע מבעלים שיש להם זכות חזקה בילבד.

עד כה שילמה המדינה פיצוי צמוד רק לבעלים הרשומים בספרי-הרישום כבעלים, ואילו במיקרה של הפקעות קרקע מבעלים הטוענים לבעלות בזכות חזקה, שילמו פיצוי לפי השווי ההיסטורי של הקרקע, בלי התאמה למחירי ה-יום. הפסק נונע בעיקר לאדמות של ערי-ים, ובכללם בדואים, והוא גררם לאוצר הוצאה נוספת של קרוב לחצי מיליארד לירות לשנה.

המיקרה, שבו דן בית-המשפט העליון, עניינו בהפקעת שטח באזור תוכנית-למד בתל-אביב. בית-המשפט העליון פסק, כי אמנם החוק קבע כל העת שאין לשלם הצמדה להפקעות-חזקה, אולם חוק זה בוטל כתוצאה מחוק פסיקת ריבית, שקיבלה הכנסת לפני כמה חודשים, וחוק חדש מבטל חוק ישן, אם יש ניגוד בין-ניהם. החוק הקודם, שאיפשר שלא לשלם הצמדה, חוקק בכנסת לפני שנה, במיוחד כדי לשלם פחות לבעלי קרקע-חזקה. בית המשפט העליון קבע (את הפסק נתן השופט משה לנדוי) כי החוק הוא דרקוני, וכי החוק החדש של פסיקת ריבית מבטלו.

הפקרות באולם המכס

אחת הסיבות לחוסר-האפשרות למנוע הברחות נוסעים במל-התעופה בן-גוריון היא כניסת מקבלי-פנים לאולם קבלת המיטען. בשעתו פורסמה החלטה בומ-בסטיית, כי הדבר יפסק לחלוטין, והוצ-או הנחיות מתאימות לתחנת-המכס בן-גוריון ולנקודת-המיטען במקום. מה שקרה הוא, כי רוק המכס הקפני על ה-הוראה, ואילו המיטען הנפיקה בסי-טונות אישורי-כניסה לקבלת אח"מים. כתוצאה מכך חידשו סוכני-הנסיעות את הנוהל שהיה פעם, שנוציגים ימיתו ל-תיירים לפי בדיקות-המכס, ושוב הוגת הפקרות באולם הבאים. כתוצאה מכך החל המכס לאשר אף הוא לאח"מים שלו להיכנס לאולם.

למצב זה יש גם השלכות ביטחוניות, שכן אין עורכים כל חיפוש ביטחוני אחרי הנכנסים לקבל את הבאים.

למה „אל-על“ מפסידה? (ב)

שעות בטיסה, דבר המחייב בני-יורק תשלום מלון וארוחות לכל הנוסעים. עתה נוספה גם הוראה חדשה של שיל-טונות התעופה האמריקאיים, כי בכל מיקרה של מכירת-יתר של מקומות י-של-מו לנוסע, שלא טס, קנס בגובה של 250 דולר!

איחור בבוא המטוס על בהמראה ב-ניו-יורק משמעו הוצאות נקיות נוספות. במל-התעופה קניי יכולים לנחות להמריא 12 טיסות לשעה. כל טיסה שאינה באה או יוצאת בזמן צריכה להמי-תין שעות עד שיתפנה לה מקום. זו הסי-בה להתנתות של טיסות „אל-על“ ב-ש-מיים במשך שעות מעל לניו-יורק, עד שיהיה מקום לרדת. לנוסעים אמירים כי הגורם הוא תור, ואין אמירים להם כי התור נגרם על-ידי האיחור. כל איחור מחייב הזמנה של צוותות-הטיפול במטוס בפנים נוספת, ותשלום להם תמורת ההמ-תנה. מדיניות החיסכון בשעות טיסה של הנהלת „אל-על“ הביאה, איפוא, להגד-לת ההוצאות בניו-יורק במיליוני דולרים. רק עתה נוכחה הנהלת „אל-על“ לדעת, כי זוהי מדיניות מוטעית, והורתה ל-ש-נות את השיטה. מעתה יש לדבוק בכל מחיר בלוח-הזמנים, בניסיון להחזיר את הנוסעים שברחו ולחסוך בהוצאות.

בתגובה לטענות טייסי-החברה על ה-סיבות להפסדים, כפי שהובעו ברשימה הקודמת, אמרו חוגי הנהלת-החברה כי טענות אלה אינן מדויקות. לדבריהם, כשראה מרדכי הוד כי הגרעון לשנה שחלפה הוא 30 מיליון דולר, הורה לצמ-צם אותו לחלוטין תוך שנתיים-שלוש, ולתכנן את תקציב השנה השוטפת עם גרעון של 10 מיליון דולר בילבד. סגירת הקו לטהראן הוסיפה חמישה מיליון דר-לר לגרעון. אולם אחרי סיכום דרישות ראשי-האגפים התברר, כי התקציב יכלול גרעון של 45 מיליון דולר.

הוקמה ועדה, בראשות רפי הרלב, להמצעה על דרכים להימצום הגרעון, וזו המליצה על קיצוצים ניכרים בסעיפי ה-שכר, וחיסכון כתוצאה מסגירת קווים. הכוונה היא לנחות בכל מדינה במל אחד, אם, למשל, בצרפת נוחתים כיום בפאריס, בניצה ובמרסיי, הרי שינחתו רק בפאריס. הכוונה היא לצמצם גם את הטיסות לליסבון, ולבוא להסכם עם חב-רת התעופה של מכסיקו שהיא תיקח את נוסעי „אל-על“ ממכסיקו עד ניו-יורק, ו„אל-על“ תמשיך את הטיסה מ-שם. סידור זה ייעשה תוך שמירה על זכויות הקו.

החוגים טוענים כי נזקי השביתה הולו 16 מיליון דולר, ועוד 14 מיליון דולר הפסדה „אל-על“ כתוצאה מירידת הכנ-סות בטיסות מעל האטלנטיק. אמנם, עתה הועלו המחירים, אך גם מחירי-ה-לק עלה, ובחודשים האחרונים שילמה „אל-על“ תוספת של 14 מיליון דולר ל-דלק. כך שהעלאת המחירים בקו האטי-לנטי קוזה על-ידי התייקרות הדלק, וצפוי המשך ההפסד בקו זה גם השנה, כדי לצמצם הפסד זה, ולהגביר את מיספר הנוסעים, חתמה החברה הסכם לטיסת צ'ארטר קבועה מניו-יורק ליש-אל, אחת לשבוע, ביום שני ושבתי. ב-18 השנים האחרונות נאלצת החברה להש-בית מטוס 747 בניו-יורק מכניסת הש-בת ועד צאתה, ועתה, עם חוסר זה, חש-בה להפעילו גם בסוף השבוע.

חוזר זה עמד להביא תוספת הכנסה של 9.5 מיליון דולר, ומארגני הטיסות רצו להפעילו טיסה נוספת באותם ה-תנאים.

חוזר זה עוכב על-ידי שר-התחבורה, ח"ים לנדא, שסנכע ללחצי מפעילי טי-סות-צ'ארטר אמריקאיים דתיים, שנפגעו עיסקית מן הטיסה החדשה, שלחו מיב-רקים לשר זה, בלי לבדוק, הורה שלא להפעיל את הטיסה. „אל-על“ שואלת כיצד רוצה שר-התחבורה כי החברה תר-וויח, אם הוא מונע ממנה תוספת טי-סות והכנסות?

הדרך הקשה להימצום הגרעון היא כוונת הנהלה לצמצם את סעיפי השכר ב-20 מיליון דולר, כולל פטורי עובדים. לחברה שלוש מטוסים 707 מסוג 420, עם מנוע רולס רויס, הצווכים הרבה דלק, והכוונה היא למכרם. מכירת הרא-שון כבר אושרה על-ידי הממשלה. בור-כי הקטנת מיספר המטוסים הללו תר-ום לפטורי אנשי צוות-אוויר, ולכך מת-נגדים הטייסים.

כיצד ניתן להבריא את החברה — ב-רשימה הבאה.

ממחצית ספטמבר האחרון ירדו מחירי הטיסה מעל האטלנטיק, וכרטס מניו-יורק לישראל עלה רק 545 דולר, כ-200 דולר פחות מאשר קודם לכן.

מחיר זה היה בתוקף חצי שנה, ורק עתה הוא עלה שוב למחיר הקודם.

בתקופה זו טסו ב„אל-על“ בקווים אלה, כ-50 אלף נוסעים, ששילמו פחות 200 דולר לנוסע, וכך נגרמה לחברה ירי-דת הכנסה של 10 מיליון דולר לערך.

זהו שלש לערך מן הגירעון הנצבר של „אל-על“ למארס האחרון (היתר הם הפ-סדי השביתה המיותרת). לדברי מוסיק-יפה, נציג „אל-על“ בארצות-הברית, ה-דרך היחידה להתגבר על ירידת-הכנסות זו, בקו הירווחי ביותר של החברה, היא הגדלת הטיסות, כיוון שלא ניתן לפטר אלפי עובדים.

„אל-על“ מטיסה כמחצית מ-300 אלף הנוסעים מניו-יורק לישראל (טרו-איני מטיסה 15%). יפה התכוון להוסיף בעו-נה שחלפה עוד 40 טיסות, שיגרמו לתו-סת של 20 אלף נוסעים. הרווח יגדל אם חלק גדול מהם יטוסי במקומות פנויים של טיסות קיימות. („אל-על“ טסה עם תפוסה מוצעת של 75%). נראה כי נסיון זה נכשל, ובעיקר בגלל מדיניות הנהלה, הגורסת חיסכון בעי-קר בשעות טיסה, כדרך להקטנת הגיר-עון. ביגלל מדיניות זו הפך לוח-הזמנים של החברה למקציה. טיסות איחור לצאת, כדי לקחת עוד כמה נוסעים. טי-סות נחתו במקומות לא-מתוכננים, כי היו שם כמה נוסעים. טיסות בוטלו. התוצאות: „אל-על“ איבדה כ-10% מ-נוסעיה, אנשי-עסקים המסרבים לצאת בטיסות החברה בגלל שאינה שומרת על לוח-הזמנים. תוצאות נוספות: הגברת ההוצאות בניו-יורק.

כדאי לדעת, כי „אל-על“ טסה טיסות ישירות מטל-אביב לניו-יורק ולהיפך כאשר המטוס ממריא רק בבוקר מוקדם או בערב, ולא בשעות החום, כיוון שאז דרוש יותר דלק להמראה, והמטוס נש-אר בלי דלק לטיסה הארוכה. כל איחור בהמראה גורם מייד לאיחור של עשר

הבורסה

ואלו מציאות...

לפני כשנה, כאשר הגיעו שערי-המניית לשיא, הצטערו רבים על שלא נכנסו ל-שוק כאשר היה בשפל שלפני השאי, ועשו יותר ממה שנותנים הצמודים. אחרי ה-כל, הצמודים נותנים ריבית ריאלי של פחות מ-6% נקי, לאחר ניכוי האינפל-ציה. דבר דומה קיים גם היום, וחכמים קונים עכשיו מניות שמחירן נמוך ביותר. כיצד לבחור? השווה את שערי נירות-הערך כיום לשערים לפני שנה, סמן לך את המניות שירדו הכי הרבה, ובחר מתוכן את אלה שגוראה לך כי הן סו-ליות ולא הרפתקניות ותבאנה לך בכל מיקרה את הבטחת ערך הכסף. אני משוכנע כי לא תצטער.

אני יכול רק להפנות את תשומת-לבך לכמה דוגמות. בקבוצת הביטוח, „הסנה“ ידועה בחלוקת הדיווידנדים שלה וביצי-בותה, והנה שערי מניותיה ירדו אל 350. מניה כמו „סקוריטס“, העומדת כמו „הסנה“, ושלפי מקור מהימן צפויה ל-גביה חלוקת בונוס של מאה אחוזים, (היא הרוויחה די לחלוקת הבונוס מעט-קי נירות הערך ומעסקי הביטוח עשתה השנה יותר מאשר אשתדך, כארש הר-וויחה 80 מיליון לירות מביטוחים), או מניה כמו „אלביט“ מקבוצת „דיסקונט“, אשר ירדה אל הרמה של 400. בקיצור, כדאי לשים לב למה שקורה בשוק זה, ולבחור את הכלל הישן של צ'ארלס קלור, כי עשה את כספו מפני שקנה כאשר כולם מכרו, ומכר כאשר כולם קנו.

עוד דוגמה היא מניית „מולר“, שה-שליטה עליה עברה לקבוצת דב לאוט-מן, במחיר של 600, ושערי המניה היו שבוע עשר פחות מהמשו במאות.

איני סבור כי צפויה גאות בשוק ה-מניות בקרוב. יעבור כמה חודשים טו-בטים עד שאנשים יבינו כי הצמודים הם אשליה אופטית, והסיכוי להכות מכה אמיתית בבורסה היא במניות בילבד. אבל גם זמן זה יבוא על סמך החוקיות הקובעת בשוק זה.