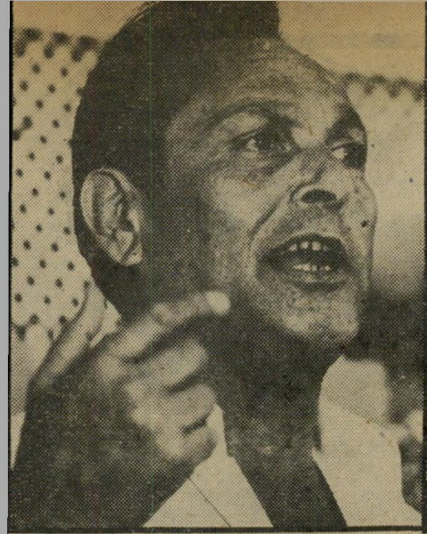


מעולם לא ידעו אנשים רבים כליך פרטים

מעטים כליך על נושא חשוב כליך

הדלק היורד לכיסך



שרגה הנגביה מודעי
פשלה במכסיקו

החברות מוכרת יותר מכפי שנקבע לה — היא מפצה את האחרות. עם קום המדינה, ב-1948, שלטו בשוק הדלק הישראלי שתי חברות בינלאומיות. היו אלו חברת של ההולנדר-בריטי, וחברת סוקוני-טוביל-אוייל האמריקאית, הנשיא לטת על-ידי קבוצת רוקפלר. אחרי מיל-חמת העצמאות החליטה הממשלה להקים גם חברה ישראלית — חברת דלק, שבה שותפים ההסתדרות, בנק דיסקונט, סיר

ניכרים בין מחיר הקנייה המוצהר והמחיר המשולם למעשה, שהוא נמוך יותר. בפרשת מכסיקו הגיעו חברות הדלק ל הסדר נוח עם המכסיקאים, אך מודעי לא ידע זאת. הוא שמע את המחיר המוצהר, ולא ידע שהמחיר האמיתי נמוך יותר.

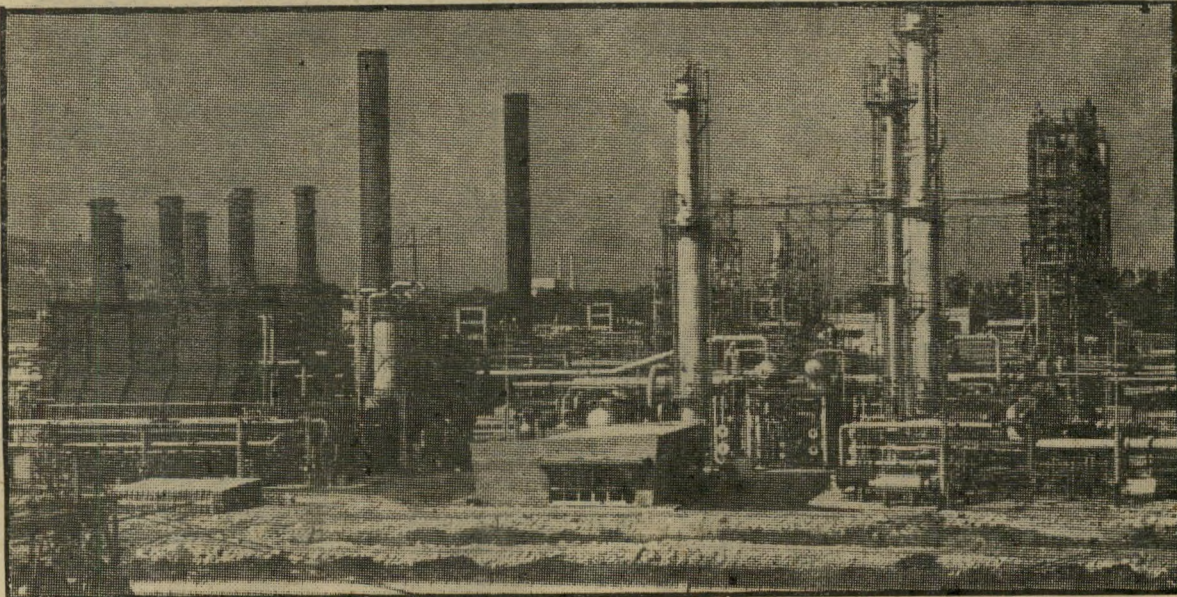
9 שראי תיכא השנה דלק ב-2.4 מיליארד דולר, זהו המרכיב הגדול והחשוב ביותר של היבוא הישראלי. סכום זה שווה כ-150 מיליארד שקל, או 15% מהתוצר הלאומי הגולמי. משמעות הדבר היא, שבממוצע משלם כל צרכן עבור מוצר או שירות שמחירו שקל 15 אגור רות חדשות עבור מרכיב הדלק.

מי קונה את הדלק? ממי נקנה הדלק? באילו מחירים, בדיוק? מהם תנאי התשלום? מי מתליט מה יהיו המחירים? על סמך אילו שיקולים? מי קובע את גובה המיסוי על הדלק? מדוע גבוה המיסוי על סוג דלק אחד יותר מאשר על סוג דלק אחר? התשובות על מרבית השאלות הללו אינן ניתנות. מי שידוע, אינו מוסר את הנתונים, מי שמצליח להשיג את הנתונים אינו רשאי לפרסמם. ביגלל הצניזורה, מיסתורין אופפים את ענף הדלק. המיסתורין והשתיקה נוחים מאוד לממשלה ולחברות הדלק הישראליות. הם גורמים הרבה פחות לצרכן, המשלם את המחיר, ואינו יודע מדוע, בדיוק, המחיר כה גבוה.

לעתים גורם מיסתורין זה לפרשיות מביכות. דוגמה לכך היא "פרשת מכסיקו" של השר יצחק מודעי. שרגה הנגביה-התשתית ביקר לפני כמה חודשים במכסיקו וניהל שם משאומתן על רכישת דלק. כשחזר, הצהיר בגאווה, כי הצליח להשיג מחירים נוחים, אך היו מי שטענו שהמחירים שהשיג היו גבוהים מדי. מקור שאינו מוכן להזדהות טוען ששני הדברים נכונים. המחירים שהשיג יצחק מודעי היו גבוהים מדי ונמוכים מדי בעת ובעונה אחת.

בניגוד לדיעה הרווחת ולרושם העשוי להתקבל מהצהרות השרים, לא הממשלה הישראלית קונה את הדלק מממשלה זרה כלשהי. חברות הדלק הישראליות קונות את הדלק מחברות דלק זרות. הממשלות של שני הצדדים מתערבות רק כאשר מתעוררות בעיות פוליטיות. עניין מחירי הדלק הוא סבוך ועדין, וקיימים פערים

מ יקרה זה מדגים את המתרחש ב ענף, הגשלת כולו על-ידי שלוש חברות



הנפט הגולמי שקנו בחו"ל, ומכאן הן מוציאות אותו אחרי העיבוד והזיקוק. בתי הזיקוק נוספים לדלק נמצאים גם באשדוד, הממשלה אינה יודעת תמיד מה המחיר שמשלמות החברות בחו"ל.

בתי הזיקוק בחיפה, שניבנו ב-1938, מצויים היום בבעלות ממשלת ישראל והחברה לישראל. לכאן מביאות חברות הדלק את

צ'ארלס קלור והממשלה. לקראת סוף שנות החמישים, עם התגברות החרם הערבי, החליטו חברות הנפט הגדולות למכור את שלוחותיהן בישראל. חברת טוביל-אוייל נמכרה ב-1958 לשתי מיספחות אמריקאיות, מיספחת סינדרלר ומיספחת ספירר. מאוחר יותר הצטרפה לחברה גם מיספחת סונבורן, שם החברה שונה לסונול. בשנות השישים השתלטה על סונול מיספחה אמריקאית רביעית — מיספחת בלפר. מאז מהווה סונול חברת-בת של קונצרן בלק, שהוא מפקח הנפט השני בגודלו בפרו.

שנה אחרי מכירת טוביל-אוייל נמכרה גם של, אחרי משאומתן מסובך. ממשלת ישראל לא רצתה ששל תצא מישראל, שכן ביקשה להשאיר ערוץ פתוח אל חברות הנפט הבינלאומיות, אך של היתה נחושה בדעתה. נכסי החברה בישראל נמכרו במחיר אפסי. של הסכימה לקבל תשלום עבור הדלק שהזיקקה בארץ, וחולא. בדרך שאיש אינו יודע להסבירה עד היום הצליח סיר אייזיק וולפסון להיכנס לעיסקה בשיעור של 50%. השותפה החדשה בחברה החדשה, 19, היתה הממשיכה. מאוחר יותר מכרה הממשלה לווילפסון חלק נוסף, והיהודי-בריטי שולט עתה בשני שלישים מהחברה.

ב משך שנים ארוכות — עד לפילת השאה, לפני שנתיים, היתה איראן ספק הדלק העיקרי של ישראל. את המו"מ הראשון ניהלה הממשלה, אך אחריכך פינתה את השטח לחברות הנפט, שניהלו

רות גדולות, המחלקות ביניהן את השוק בשיעורים מוסכמים. בין שלוש החברות אין שוררת כל תחרות. הן משוקקות בדיוק את אותו הדלק, וקיים ביניהן שיתוף פעולה מלא. ההקפדה על החלוקה המדוייקת חמורה עד כדי כך, שכאשר אחת

שרגה הנגביה הישראלי החליט לגלות חריצות, ולהתערב בממשלת מכסיקו, הוא הצליח להשיג מחיר שהיה אמנם נמוך יותר מהמחיר המוצהר — אך גבוה יותר מהמחיר האמיתי. חברות הדלק עמדו בימצב מביך, משום שלא יכלו לגלות כי

