

החברה תעבור

לידי

הפרוטקציונרים

של הליכוד -

.. אל על" היא

נתח שמו -

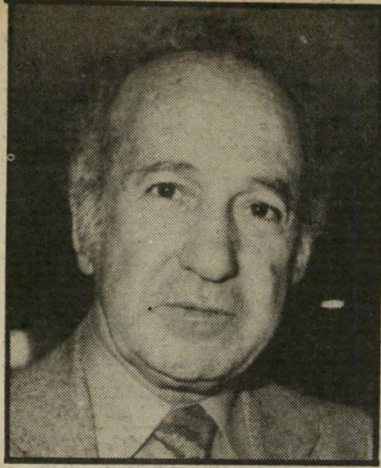
אבל

למי יילך

הקומיסיון?

בימים אלה כבר מכינים את התשתית הפיננסית להצברת נכסי חברת אל על ליד הפרוטקציונרים של הליכוד. היים קורפו ויורם ארידור ינסו להחיש את המכירה, מחשש שמה יחזור המערך ל-שילטון ויסכל את המזימה.

שרי האוצר התחברוה יבקשו שלא לקפח אף אחד מן הפרוטקציונרים שלהם. חברת אל על, לפי השקפתם, היא נתח



מזונאי שיף
נתח שמו

שמן מאוד, שיננים רבים מאוד יכולים להתחלק בו - ולצאת שבעים. בקניית אל על ישתפו קבוצתו של המלונאי חיים שיף, קבוצת אייזנברג, בנק המיזרחי, קבר צת דנות, בנק דיסקונט, הברון רוטשילד ומיליונרים אחרים. הליכוד יודקק לתמיכתם של כל אלה בבחירות הבאות לכנסת, שיעלו הן רב.

בעיקר יענוק מסוג זה, מקובל גם להעיביר קומיסיון למי שאחראי על גיבוש פירטי העיסקה. נובהו של הקומיסיון מגיע לכמה אחוזים משווי העיסקה כולה - במקרה זה מיליוני דולרים.

בפרשת המועל מהחברה לישראל, מיכאל צור, ידוע שהוא קיבל קומיסיונים גדולים על מכירת אגניות של צים, הועלו השעי-רות שקומיסיונים אלו הגיעו אל קרן ספיר ואל קרנות מפלגותיות של מפא"י. עדיין לא ברור מי יבצע את עיסקה אל על, ולאן יופנה הקומיסיון מעיסקה זאת.

שלמה פרנקל

הכלכלנית אסתר אלכסנדר בדקה את

מאזני "אל על" וגילתה, כי בניגוד לטענה

הכוזבת של הממשלה והנהלת החברה היא

לא הפסידה דולרים!

בניגוד לטענות שרי האוצר, יורם ארידור, לא נשאה הממשלה בהוצאות ההפסדים הדולריים של חברת אל על - פשוט משום שלא היו לה הפסדים כאלה! עובדה מדהימה זאת מתגלה מייד לעיני מי שמעיין במאזני החברה, ובחשבונות הרווח וההפסד שלה. הדבר מפרך לחלוטין את כל הטענות שמשמיעים דוברי ה-ממשלה השכם והערב בשבועות האחרונים, כדי להצדיק את ההחלטה לטגור את חברת התעופה הלאומית ולמכור אותה לגורמים פרטיים, ממקורבי הממשלה, אחרי

אין סיכוי שהיו מחקים רבים. בעולם הגדול מקובל שחברה עוברת אל כונס הנר כסים ומפורקת כאשר היא פושטת את הרגל, ואינה מסוגלת לעמוד בתשלום חרי בותיה. זהו בוודאי לא המיקרה של אל על. נכון שהחברה הפסידה - אך ההפסדים האלה, כפי שכבר הוסבר, הם בשקלים ולא בדולרים.

אך מהי חברה, שאי אפשר לנהל אותה? כל איש עסקים בעולם המסודר היה נותר פעורפה לנוכח נימוק שכזה. חברה כזאת אינה קיימת. כאשר גוף המנהל חברה מגיע למסקנה שאינו מסוגל לנהלה, הוא פשוט מתפטר, ומניח למישהו אחר לנהל את החברה. בעלי מניות מעולם לא סגרו חתם רה משום שהנהלה לא מסוגלת לנהל את תה, אך במקרה הזה, הדברים שונים. כאן הממשלה היא בעלת המניות, והנהלה עור שה יד אחת עם בעלי המניות, כאשר כר לם שרים שירי הלל לעצמם, לכושרם ולי יכולת הניהול שלהם - וסוגרים את החב-ה

אם אל על היא ריווחית במונחים דולריים, ומפסידה רק בשקלים - ולא יותר מדי - הרי שאין שום סיבה כלכלית לסיגור אותה.

המוביל העולמי

הנימוק הכבדני לסגירת אל על אינו קיים, אם כן, הוא יכול להתקיים אם יסגר החברה בשבתות ובחגים. רק במקרה כזה ייגרמו לה הפסדים של 40 מיליוני דולרים בשנה - סכום שברובו מורכב בדוררים של ממש, ולא משקלים שמתורגרמים לדולרים, אך זאת, הפלא ופלא, דווקא היתה נוכחה הממשלה לעשות!

אם אכן תפורק אל על ותחדל מלהיות המוביל הלאומי, היא תהיה באותו רגע למוביל העולמי. היא תהיה החברה הרמוכנה בעולם - וגם היחידה - שתחדל להתקיים כאשר הנימוק הוא שאי אפשר לנהל אותה. זוהי המצאה בקנה-מידה עור למי, שממשלת ישראל יכולה לרשום עליה פטנט, שמה מישהו יבקש לחקות אותה.

אין זה סוד כי ממשלת ישראל מסכסכת בשיעורים ניכרים שורה ארוכה של מיפעלים העובדים לייצוא. ומזרימים למדינה מטבע-חוץ, שיעור הסיבסוד, לעתים קרובות, עולה בהרבה על 10% מכלל ההיכנסות במטיח של המיפעלים הללו.

כך, למשל, מסובסד עד היום ענף היה לומים בצורה מאסיבית, משום שהוא מכיניס למדינה דולרים. היהלומנים מקבלים אשראי נוח, ואיש לא העלה בדעתו לחסל את ענף היהלומנים.

יותר מכך: הברת החברה אחרת, שאינה מכניסה למדינת ישראל אפילו דולר אחד, מסובסדת על-ידי הממשלה בסכומים ניכרים. זהו קואופרטיב התחבורה אגד. האם יתכן שהממשלה, המוכנה לסבסד בסכומים ניכרים חברת התבורה פנימית, לא תהיה מוכנה לסבסד חברת התעופה הלאומית, שגם מכניסה לאוצר המדינה מטבע-חוץ יקר - ואינה גורמת לה הפסדים בדולרים?

מיפעל המכניס דולרים

העיון בדו"ח של אל על לשנת ה-81, כספים 80,81 מגלה פרט נוסף, מעניין, באותה שנה שילמה אל על על חשבון פיצויים לעובדיה סכומי ענק בשקלים, גם סכום זה תורגם במאזנים לדולרים, והוא הסתכם ב-16,850,000 דולרים ששולמו לעובדי הקרקע, ו-9,590,000 דולרים ששולמו למציוותי האוויר - ביחד כמעט 23 מיליוני דולרים. סכום זה, המגיע לכמעט מחצית גרעונה של אל על באותה שנה, אינו נכלל בהוצאות הלא-צמודות של אל על בשקלים באותה שנה, שהסתכמו, כפי שכבר נאמר, ב-46 מיליוני דולרים בערך. כל המיטפרים האלה נוגעים, כאמור, ל-שנת 1980/81, אך בעיקרון הם נכונים גם לשנת הכספים שלאחריה.

הממשלה תומכת במיפעלי הייצוא שלנו, כי הם מכניסים יותר דולרים ארצה מאשר מוציאים ממנה, ובצורה זאת משתפר מאן התשלומי הישראלי, בגלל הצירוף של אינפלציה ודורת ושער חליפין שרירותי, מיפעלים אלה מפסידים במיקרים רבים בנימונים של שקלים, למרות ההכנסה נטר בדולרים. אל על נמנית בדיוק על סוג זה של מיפעלי ייצוא.

שהממשלה תכסה את חובות החברה.

הדו"ח הכספי המלא האחרון של אל על מתייחס לשנת הכספים 1980/81. על-פי הנתונים המתפרסמים בדו"ח זה הסתכמו הכנסותיה של חברת אל על ב-440,487,000 דולרים. הוצאותיה של החברה היו גברות יותר מהכנסותיה באותה שנה. ההפירש בין ההכנסות להוצאות הסתכם ב-47,382,000 דולר. זהו הסכום שבו נקבר דוברי הממשלה כהפסד בדולרים של אל על, כאחד הנימוקים המכריעים לסגור רה ומכירתה. לנאורה, אכן יש כאן הפסד של כמעט 48 מיליוני דולרים.

אך העיון בדו"ח מגלה פרט מעניין. מתברר כי לא כל הוצאותיה של חברת אל על נעשות בדולרים. חלק מן ההוצאות הוא בשקלים ישראליים, אשר לצורך הכנת המאזן מתורגמים אותם לדולרים. הוצאות אלה, בשנת הכספים 80/81, היו על שכר, ריבית ותשלומים לספקים מקומיים. כאשר מתרגמים את ההוצאות הללו לדולרים - וזה מה שנעשה במאזן - מתקבל סכום של 46,136,000 דולרים - הגדול כמעט כמו ההפסד של החברה באותה שנת כספים!

תשלומים אלה, המסתכמים ב-46 מיליוני דולרים בערך, הם רק ההוצאות הלא-צמודות בשקלים. נוסף להם היו גם הוצאות צמודות בשקלים.

לעובדה זאת יש רק פירוש אחד ויחיד: לא-אל על אין הפסדים בדולרים! הממשלה אינה צריכה להוציא דולרים - או כמעט שאינה צריכה לעשות זאת - כדי לכסות את גרעונותיה של אל על!

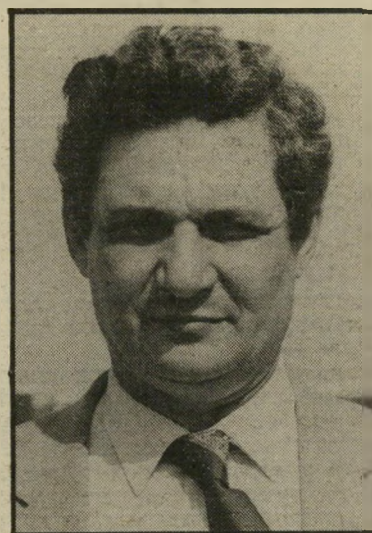
"אגד" כן, "אל על" לא

כאורה, אפשר לומר, כי אין זה כיתה אם מתרגמים את השקלים לדולרים, אי לא, משום שהפסד ניכר ה-סד, וגרעון נשאר גרעון, בין אם הוא מתבטא בשקלים ובין אם הוא מתבטא בדולרים, אך כאשר זוכרים כי גודלו של הגרעון הוא כ-10% מהכנסותיה של אל על, כמעט כולן הן בדולרים, קבלים המיטפרים משמעות שגנה לחלוטין.

שבת-אחים יחידו

הרעיון לנתק את הקשר התחבורתי הלאומי היחיד של ישראל עם העולם החיצון נראה כמעט מטורף. האמנם יכולה ממשלת ישראל להאמין ללא סינג בחברות כרטיסיות, כי ישרתו את האינטרסים הלאומיים של המדינה? מדינות חזקות וגדולות בהרבה בישראל, כמו בריטניה וצרפת, אינן מוכנות להותיר תחום כה חשוב של הבריטחון הלאומי ליד המיקרה, הן מחזיקות בידיהן את חברות התעופה הלאומיות. למרות שתברות אלה גורמות להן הפסדים גדולים בהרבה מאלו שגורמת אל על לישראל. ואין לשכוח כי בריטניה וצרפת, כמו גם מדינות אחרות, אינן מנותקות מבחינה תחבורתית מן העולם הסובב אותן, כמו במיקרה של ישראל!

כמו סיפורי מעשיות נשמעים הדיבורים על כך שעל חורבות אל על תקום חברת תעופה שתהיה ריווחית, ושלא יהיו בה תקלות ושלא יהיו בה שבתיות, כאשר ההגדה העובדים ישבו שבת-אחים גם יחד, שבה יעבדו כולם יחד למען המטרה המשותפת. ללא לאות ובשכר נמוך בהרבה ממה שמקובל בכל חברות התעופה בעולם, איפה תוקם החברה הזאת. באהונולולו!



שר-אוצר ארידור
אין סיבסוד