



בתל-אביב מומלץ להשתמש מאחת מארבע התחנות הבאות: השקם, הקסטל, בית החייל והמשוחרר. במקרה של תקלה, אפשר להתלונן אצל מנהל התחנה.

ומדברת. אין אף חבר-כנסת שולק על עצמו לייצגם. אין אירגון מוניות רציני. אין גם שרית-חבורה שדואג להטבת תנאי השירות. אפשר לנסוע במונית בערים הגדור לות, ואפשר אפילו ליהנות מזה. אפשר, אם יודעים מה לעשות, אם יודעים מה מגיע ואם יודעים כמה מיספרי טלפון. בתל-אביב, למשל, כדאי לרשום את מיספרי הטלפון של תחנת השקם. גם את המיספר של הקסטל כדאי לזכור, וגם את אלה של תחנות בית החייל והמשוחרר. ארבע התחנות האלה פועלות 24 שעות ביממה. הן נמצאות בתחנות גדולה ביניהן ויחד, בשעות היום, הן מפעילות כ-400 מוניות. אלה תחת נות שעובדות עם לקוחות פרטיים, ומשתדלות לספק שירות טוב. השקם, תחנה שראשיה הם פורשי הקסטל, הוותיקה והגדולה מכולם, (המשך בעמוד 25)

חדר ליבצעים

הזמנת מונית באמצעות הטלפון היא האפשרות הכמעט יחידה להשתמש בשירותי המוניות.

זה לא חוק לאגד. אלא חוק לקר אופרטיבים. אני, לפי הכרת עולמי, חר שב שצריך לתמוך בקואופרציות. גם ח"כ חיים קופמן מהליכוד חתום על החוק הזה. זה מסיבות פוליטיות. לרעתי, אי אפשר להשוות את אנשי אגד לנהגי המוניות.

היינו מגיעים לשליש ההוצאות של היום. אולי אפילו פחות. האירגון לא מצליח לארגן את הנהגים? לא. מי אשם בזה? הנהגים. ולא אתה? אתה מבין, אני לא מתחמק מאחריות מינסטראלית, כמו שאומרים. אבל הנהגים הם כאלה. אז אתה מנסה להילחם על הגרלת ההכנסות.

כן, עכשיו הגשנו בג"ץ ואנחנו גם רוצים שמה שסיכמו לגבי אגד, יוחל גם עלינו. הם מקבלים פטור ממס על המנייה שלהם, או גם אנחנו רוצים. ח"כ חיים רמון, מהמערך, הוא מיוד מי הצעת החוק שנועדה לפטור את מחזיקי מניית אגד ממס על המכירה. הוא מתנגד, בתוקף, לדרישה של מצא.

מוסך. בעל הרכב נותר עם 2000 שקל ביד, כחודש. בעל הרכב איננו שכיר. הוא בעל עסק, שהשקיע כסף במקום העבודה שלו. השאלה היא, אם 2000 שקל נטו לחודש הם תמורה הוגנת. שאלה טובה, והתשובה היא, שיש נהגים שמרוויחים כפול. מונית איננה עובדת שמונה שעות, אלא 14 עד 16 שעות ביממה. מונית שעובדת בתחנה טובה מבצעת יותר מארבע נסיעות בשעה. לא תמיד נותנים לנוסע קבלה, ולא תמיד מפעילים מונה. מונית שפועלת 16 שעות ביממה ביד, בעל הבית ונהג שכיר, עשוייה להכניס בין 8000 ל-10,000 שקל בחודש. ההוצאות אינן קטנות, ובכל זאת, אירגון בעלי המוניות לא נלחם על הפחתת ההוצאות אלא על העלאת ההכנסות.

מנדט וחצי בכנסת

אתה מבין? אומר אברהם מצא. הנהגים זה עם אינדיבידואל

תחנות ובקשות, שיסרר לו נסיעה בינעירונית, שתחסוך ממנו שלוש שעות של התרוצצות בחום ובתנועה העירונית. מה שהכי מרגיז את הנהג זה המחיר הנמוך, לרעתו, שהוא מקבל עבור נסיעה. מחיר כליכר נמוך, מתלונן הנהג, עד שילדים מרשים לעצמם להזמין מונית, כמו היו בניו של רוט-שילד. המחיר ההתחלתי של נסיעה מיוחדת הוא 2.40 שקלים, שהם דולר וחצי. במנהטן, בירת העולם המערבי, מתחילה הנסיעה ב-1.60 דולר. עכשיו עותר אירגון בעלי המוניות לבג"ץ, כדי שישאר את ההעלאה הנוספת במחיר הנסיעה, העלאה שהובטחה לפני חודשיים. הנהגים דורשים תוספת של 30 אחוזים, ואז, אומר הנהג, יהיה כסדר. הוא יוכל לעבוד בשקט ולהרוויח בכבוד. מה שקורה עכשיו, לדבריו, מוציא לו את החשק. מחיר החלפים, לדוגמה, נמצא בשמיים. מישהו בכלל יודע כמה עולה צמיג חדש? זה לא עסק, מתלונן נהג המונית שמשבית את הרכב בשעות השיא. שהן



רק לתיירים!

נהג המונית המצוי רובץ שעות ליד בית-המלון. בתקווה לנסיעת-מכה, ומתלקק לנותני הדור-לאריס. היחס שלו אל הישראלי הוא כמו אל טרמפיסט שעושים לו טובה.

ליסטי מאוד. קשה מאוד לארגן אותם. אברהם מצא, שהוא יו"ר אירגון בעלי המוניות, מקבל משכורת מההסתדרות הכללית. הוא יושב בבית-כרנר בתל-אביב ומנסה לדאוג לאלה שבחרו בו. מתוך 3000 בעלי מוניות בתל-אביב, השתתפו בבחירות האחרונות, שנערכו לפני שלוש וחצי שנים, רק 1000 איש. אברהם מצא, איש מיפ"גת-העבודה, הוא גם יו"ר האירגון התל-אביבי וגם יו"ר האירגון הארצי. מדוע אתה לא נלחם על הורדת ההוצאות? איך?

בדיוק השעות שבהן אתה זקוק לשיירות. במושרד-התחבורה, שבדרך את מיספר המוניות, משוכנעים שהם מווסתים נכון את היחס בין ההיצע לביקוש, ויש מספיק מוניות. 800 הזכויות החדשים מטופטפים בקצב של 18 בשבוע. מונית נקנית ללא מסים. המרצדס של נהגי המוניות עולה לנהג כ-30 אלף דולר. אפשר, אפשר, כמוכן, לקנות מכונית גם ברבע המחיר, ויש כאלה שעושים את זה. "מיספר", שהוא הזכויות להולכת ונוסעים, עולה בשוק החופשי 30 אלף דולר. 60 אלף דולר, תעודת-יושר ורשיון-נהיגה מיוחד, שרכוש בקורס של חודשים אחדים, יכולים להפוך אותך לנהג-מונית ולבעליה. אפשר לעבוד על מונית גם בלי להיות בעל מיספר. אפשר לשכור מיספר, ויש גם אפשרות לעבוד כנהג שכיר. הרבה אפשרויות, ומונה אחד. נסיעה עירונית ממוצעת עולה 4.5 שקלים, ובשעה ממוצעת מבצעת מונית ארבע נסיעות. שמונה שעות עבודה, 25 ימים בחודש. התקבולים: 3600 שקל כרוטי. יש, כמוכן, הוצאות, דלק, חלפים, ביטוח, מסים, בלאי וימי



נהג עזרא קורן במנהטן מרוויחים יותר

דלק	-	250 שקל
ביטוח	-	213 שקל
מס תחנה	-	100 שקל
חלפים ותיקונים	-	30 שקל
סך-הכל	-	1051 שקל

בחודש עבודה שמורכב מ-25 ימים. שבהם עובדים שמונה שעות. נכנסים לקופה 3600 שקל (ארבע נסיעות בשעה. ארבעה וחצי שקל לנסיעה ממוצעת). מהסכום הזה נוטלים פקידי מע"מ 15 אחוז, שהם 540 שקל. אחרי ההוצאות והמע"מ נשאר לקורן סכום של 2009 שקל. לפני מס. הרבה? ודאי שלא. במנהטן, התקבולים של הנהג אינם שונים בהרבה. היום, המחיר ההתחלתי של הנסיעה בישראל הוא 1.5 דולר, ובמנהטן - 1.60 דולר. הנסיעות במנהטן קצת יותר ארוכות. ומס-הכנסה יותר נמוך. מנהטן גם הרבה יותר זולה מתל-אביב. מלבד בדירור. נהגי ניו-יורק לא גרים במנהטן. כמו שהגי תל-אביב לא גרים במנדלי-דויד.

הגיטה של עזרא

בישראל יש 7500 בעלי מוניות. חלק מהם מעסיק נהגים שכירים, שמספרם משתנה לפי תנודות השוק. כמות העבודה התקופתית. והרווח של הנהג ושל בעל הרכב.

בתביעותיהם מהאוצר וממישרד-התחבורה מתבססים בעלי המוניות על עלות ההשקעה ביצירת מקום העבודה ועל ההוצאות השוטפות הנחוצות כדי לקיים אותו. בעלי המוניות תובעים. במידה רבה של צדק, שכל החישובים יערכו על סמך ההנחה, שבעל מונית זכאי ליוס-עבודה של שמונה שעות. כמו כל עובד אחר במשק, כדי להיות בעל מונית צריך לקבל, או לרכוש, את הזכויות. את הזכויות נותן מישרד-התחבורה. שדורש עבורו 8500 שקל. חלוקת הזכויות היא איטית ומבוקרת. ויוצרת תור של שמונה שנות המתנה. אפשר גם לקנות את הזכויות מבעל מונית שקיבל אותו. בשוק החופשי עומד היום המחיר שלו על כ-50 אלף שקל. אחר-כך, כדאי מאוד להצטרף לתחנה. הזכות הזאת עולה לבעל המונית כ-5000 שקל. חוץ מכל אלה רצוי מאוד לקנות גם את המכונית. אלה הן ההוצאות הקבועות.

עזרא קורן, לדוגמה, הוא מנהל תחנת שק"ם. קנה לפני שנה וחצי מכונית מסוג ג'טה. היא עלתה 11 אלף דולר. שוויה היום: 8000 דולר. ג'טה חדשה עולה היום יותר מ-14 אלף דולר. ג'טה בניגוד למרצדס היקר, מחליפים כל שנתיים, אחרי שהמכונית עוברת 200 אלף קילומטרים. חישוב ההוצאות החודשיות של עזרא קורן הוא זה: השקעה לחידוש הרכב - 433 שקל, טסט - 25 שקל