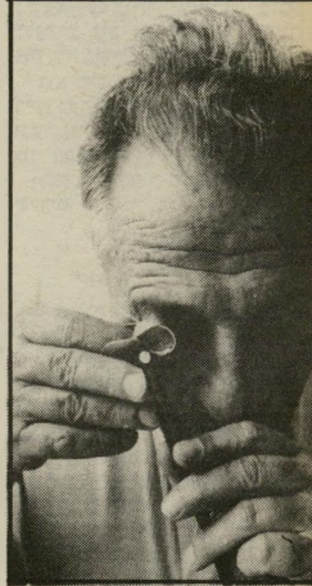


מה יהיה בחברות הביטוח?

לא רק הטובה מתגוררת, ועתידה לא כרוך גם מצבה של החברה הוותיקה ציון לא ברור. החברה טובלת, זה שנים, מחוסר הון עצמי, ורק שיערוך נכסים, בהסכמת

ישראלים מקימים תעשיית ילומים בינלאומית בסינגפור

קרוב ל-100 ישראלים בענף היילומים עברו לסינגפור, ומטייעים למאמצי הממשלה שם להפוך את



נשיא שניצר ראהו

המדינה למרכזי הילומים עולמי. הישראליים פותחים מלטשות ומנצלים את שכר העבודה הולו שם. נשיא בורסת היילומים הישראלית, משה שניצר, הביע באחרונה דאגה מהסכנה הצפויה לישראל מסינגפור.

המפקח על הביטוח, פתר את הבעיה. החברה הסתככה קשות בביטוחי מישנה בחו"ל, וצפויים לה לפחות עוד 10 מיליון דולר הפסדים בלונדון. זו הסיבה העיקרית לכך שכלל ביטוח סירבה לרכוש את ציון. שויה בבורסה נפל כמאות אחוזים, ואלמלא ניהלה רמי טייבר, שכולס מפרגנים לו, היתה מומן צועדת בדרך ירדניה והלבנון.

אשר להטנה, לא ברור מדוע חברת העובדים מתעקשת להמשיך להורים עוד עשרות מיליוני דולרים כדי לה צילה, אילו, לפחות, ניתן היה לנצל את הפסדיה לאיתשלום מיסים של גוף מרוויח אחר בחברת העובדים. כמו בנק הפועלים, מילא. אבל בנק ישראל אינו מרשה כיום לבנקים לרכוש עסקים לא-בנקאיים.

חברת העובדים היתה מיטיבה לע" שות אילו מכרה את הטנה לבעלות של חברת הביטוח תורם. שהיא כבעלות בנק הפועלים, וכך ניתן יהיה להשתמש בהפסדי הטנה להקטנת תשלומי מס הכנסה של הבנק, אך למה להורים כספים טובים להצלת הטנה ללא סיבה? מה בדיוק עושה שם דני רוזוליר? האם אין זה מתפקידו להציל חלק ממה שהרס בתפקידו?

בענף הביטוח בארץ יש מיבחן פשוט לבריאות חברה: משלושת סוגי הביטוח—חיים, אלמנטרי וחול'ל—רק ביטוח החיים ריווחי. ככל שהחברה עוסקת יותר בביטוחי החיים, ופחות בכ" טוחי מישנה בחו"ל וביטוח אלמנטרי, מצבה טוב יותר.

כמצב הטוב ביותר נמצאת הפניקס. שרק 6% מעסקיה הם ביטוחי רכב, ואשר לפני 12 שנה יצאה לחלוטין מביטוחי מישנה בחו"ל.

אחריה צועדות מיגדל ומנורה. א"יהו לא נפגעה מביטוחים בחו"ל, אולם תיק הרכב אצלה גדול במיוחד, והרבר מרע את מצבה.

"הפועלים" הפך לבנק עסקים

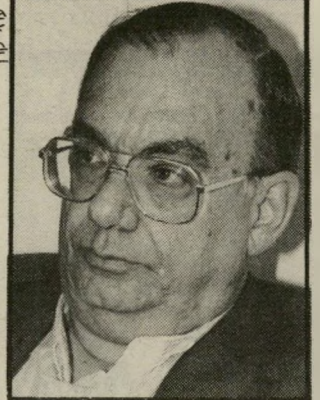
ראל שיטות נבקאיות המקובלות כאמר ריקה. החדושו העיקרי היה המהירות שבה יכול היה היום לקבל תשובה. הפועלים הפך לבנק הברזק והמחלים מהר, הזימים העדיפו לפנות אליו. הבנק היה חלוץ בחדירה למיגור הפרטי בכנייה, בשיטה האמריקאית, שבה הבנק מלווה את הפרייקס לכל ארכו. הניסיון הראשון והמוצלח היה פרויקט באול בתל-אביב של חברת א.צ. ברוביץ.

הלהב השני של המילקחיים פעל להקטנת החובות הגדולים. טולל בוונה, למשל, שחובה היה 650 מיליון דולר, תהיה חייבת לבנק בעוד כמה חודשים, עם גמר המיגור שלה עם שיוון עובדים, 50 מיליון דולר בלבד.

מכלל חובות הקיבוצים מחזיק הבנק כמחצית, אולם חובות אלה בטוחים יותר.

לגבי כור נתון שיוון אמון מלא בכבני

מי שישאל אנשי עסקים איזה בנק מועדף עליהם, יתמה לשמוע כי הזוכה הוא בנק הפועלים. הבנק, שהיה במשך כל השנים השולט בין השכירים ובמשק המאורגן, דחק את רגלי לאומי ודיסקונט במיגור העיסקי. כאשר יום פרטי רוצה מימון, הוא פונה לאיחאת קודם כל לבנק הפועלים, וזאת אני שומע מאנשי עסקים פרטיים. כיצד זה קרה?



עזי סיון בנקאי סיוון תוכנית עבודה

לזכור כי סיוון היה ונשאר אחר ממי עריציו וממשיכיו של לוינסון. סיוון פתח בתנועת מילקחיים. בקיץ 1986 התחיל הבנק לעבוד לפי תוכנית עבודה שנועדה להקנות לו עמדר בכורה במיגור העיסקי, שבו היה חלש ביותר. התוכנית חילקה את העסקים בישראל לתחומים והטילה על יחי רות-הבנק הנוגעות לעניין משימות בתחום התוכנית.

מחלקות-הבנק העוסקות במיגור העיסקי תוגברו על חשבון צימצום אחרות (כלל העובדים בבנק ירד מצאם ועד היום), וסיוון התחיל להכניס לישי



בנקאי בינו מכירת-החיסול

גאון, שתוך שנתיים יהפוך את החברה לריווחית. כור גותרה עדיין עם הון עצמי של 650 מיליון דולר, ואין מה לחשוש לגורלה. תוך כמה שנים נתנה תנועת-המילקחיים את אותותיה, והפועלים התייצב כראשון וכמוכיל בישראל. עזרה, כמוכנו, העובדה שבינו צדיק לא הצליח להשתלט על בנק לאומי, ופרט למכירת-החיסול של נכסים לא הראה עדיין תוצאות עסקיות.

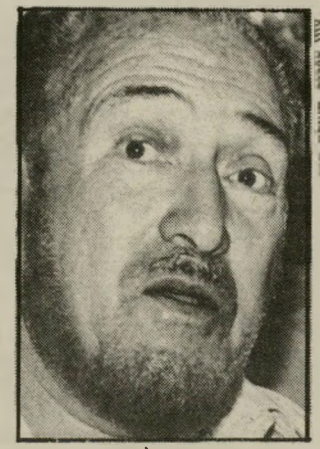
סיוון רחף חזק את הבנק לפעילות בחו"ל, למרות שבנק ישראל הגביל את המימון של בנקים ישראלים לגופים ישראלים בחו"ל. לאמריקה נשלח עתה צגי מוכשר, אלכס יובטמן, שיחליף את קודמו החיזור, עוזי ורדיזר.

הפועלים התאים את עצמו גם למגמת המיתון והשפל במשק. בניגוד ללאומי ולבנקים אחרים מעדיף הפר עלים לסייע לחברות במצוקה לצאת ממנה, ולא לרוץ לכינוסי נכסים ופי רוקים. הבנק הוא בדיעה כי המדיניות הנוקשה של לאומי והבינלאומי תגרום להפסדים גדולים, והשנאת הבנק על אנשי-העסקים ורתיעה ממנו. הפועלים שינה עתה את מחלקת האשראי הישראלי, וחילק אותה תוך הרחבה למחלקות-מישנה מותאמות למציאות: מחלקת מסייע לחברות במצוקה לצאת ממנה בלי בת-מישפט, ומחלקת לייזום עסקים חדשים, למרות המצב הקשה.

לעמרים סיוון גם ריעה ברורה לגבי דרך ניהול חברת העובדים. הבעייה היתה שחברת העובדים חשבה שהיא תהיה תחליף לממשלה, ותפתור בעיות תעסוקה ופיתוח. זאת היתה טעות גדולה, ויש לרדת מהר מהחלום הזה. לרעתה, הנסיגה ממדיניות זו נעשתה לאט מדי. הוא גם סבור כי מצב חברת העובדים איתן, וכי עד כה היא הפסידה בעיקר את רווחיה בעבר.

"דובק": סיכוי להעלאת מחירים

המדיניות כאן מפלה טובה ייבוא סיגוריות, שעליהן יש מיסים פחות מאשר על סיגוריות מקומיות. הוא התבקש להמציא למישרד-התעשייה נתונים מוסמכים על המיסוי על סיג



יו"ר מלמד נתונים מוסמכים

ריות בישראל, לעומת ארצות אחרות, והובטה כי אם הנתונים יאמתו את דבריו, ישנה המישרד את עמדתו לגבי מחירי הסיגוריות של דובק.

זה קרה

(המשך מעמוד 17) יחיד. זה אחד הגילויים הטראגיים של תופעה ציבורית בארץ, ששמה שוויץ. רוב הרו"ח מוקדש למתיחת ביקורת חריפה על האירגון שקדם לעצרת. ובאשר לגליון: עדותו של גליץ עש תה רושם רב על הזוערה בכנתוה וכמר הימנותה. גליץ רצה להציל את כבוד קלוב התעופה ולמלא את המשימה שהוטלה עליו, ולכן ביצע את ניסיר נתיזו הרבים, לאחר כישלון ההצנחה הראשון.

הניסיונות היו כרוכים באומץ רב. אחרי ההטלה השנייה הנמיך טוס, וכך נראה הפסיד מהירות, רכב שגרם להד רקרות. זהו מצב שבו מאכר המטוס את כושר-הטיסה ונופל. לא סיבה מסאורולוגית גרמה לא טון. גם במיקרה והרוח הרימה את כנדי המטוס, צריך היה הטייס לקחת זאת בחשבון, ויכול היה למנוע אסון. אילו נערכה הטיסה בגובה רב יותר, ובמרחק גדול יותר מהקהל, היו כל הסיכויים למנוע את האסון. רובצת, איפוא, אחריות כבדה על אורי גליון, הטייס.

אין עוד אופק

ע בשיו, 34 שנים אחרי המיקרה, אומר עימנואל צור, בתשובה לשי אלה מהו הזיכרון החזק ביותר שלו מה מיקרה: "לא הטייס אשם, אלא קלוב התעופה שתיכנן את הטיסה. גליון היה טייס נהדר.

מי שישב עימו במטוס (סטרוד), ואמור היה להטיל את האיגרת, לא ביצע את משימתו. לכן נאלץ הטייס

עכשיו הכל שונה!

שוהמי, ראש מינהל-התעופה: אני בטוח שתקנות התעופה השתנו בעיקבות האסון במעון. אינני יודע מה השתנה, ואין לכך כל משמעות היום. עכשיו הכל שונה—המטוסים, הטכניקה, תקנות שהיו תשובות אז אינן משמעותיות היום.

תקנות-התעופה קובעות שאסור לבצע טיסה אירובי טית מעל ישובים, ריכוז של בני-אדם, אסיפות, עצרות. אפשר להצניח חפצים—סוכריות, כרוזים—אלא שכל פעולה כזו דורשת אישור מיוחד. האישור המיוחד מתנה הנאים לפי נסיבות האירוע. אנחנו שוקלים את גובה הטיסה, סוג המטוס, תנאי מזג-האוויר, ועל-פי זה מחליטים אם לאשר את ההצנחה.

אני מתאר לעצמי שנאשר הצנחה של חפצים מעל קהל, אם המטוס יטוס בגובה של 40 אלף מטר, ולא נאשר את חה, אפילו לא של סוכריות, אם המטוס יטוס בגובה של 100 מטר מעל לקהל.

להצניח את האיגרת בעצמו. משום-כך אירעה התאונה.

הכל נשבר, אמר גליון בראיון עי תונאי. אין לי עוד שום אופק. אין לי עתיד. אמרתי לילד של השכן שהוא ילד רע מפני שורק אבו, הילד ענה לי: אתה הרגת אנשים! רישינו של גליון נשלל לתקופה קצרה. הוא עזב את הארץ, חזר ושוב נסע, וחזר. כשהוא מתייטר ברגשי אשמה, כפי שרק בן ארץ-ישראל היפה מז הימים ההם יכול להתייטר. הוא מסרב גם כיום לשוב ולשחזר את האסון.