אתה והלירה

לירה ישראלית אחת תשכ"ז

כל שכיר הפסיד ביגלל אי־ג.בייה מן ההון השחור

כל שכיר ישראלי הפסיד בארבע השנים האחרונות סכום הנע בין 13 ל־60 אלף לירות, בגלל אי גביית מס על ההון השחור. זוהי אחת המסקנות אליה הגיעו שלושה חוקרים של „בנק לאומי", **אליעזר רוזנברג, צבי אברמוב ושלמה מנור,** במחקר שפורסם בירחון „שורות".

הנזק הנגרם לשכירים גדל משנה לשנה. לפי הערכה מינימלית הוא הסתכם בשנת 1973 ב־2,729 לירות ובשנת 1976 ב־3,936 לירות. הערכה אחרת, גבוהה יותר, קובעת כי הנזק שהצטבר בארבע השנים הללו הסתכם ב־65 אלף לירות לכל שכיר.

המחקר קובע כי סך ההון השחור שהתהווה ב־1973 נע בין 1 ל־5 מיליארד לירות; ב־1976 — בין 4 ל־20 מיליארד לירות. נתונים אלה מבוססים על הערכות האוצר ועל הערכותיו של **יצחק מן**, מי שהיה נציב מס־הכנסה. שיעור המס לצורך החישוב הוא 50%. זהו שיעור נמוך, שכן לפני הרפורמה הוא הגיע ל־80%. אילו נגבה מס־אמת מבעלי ההון השחור, היו גובים פחות מן השכירים.

הנזק לשכיר הוא גם עקיף, שכן להון השחור חלק לא מבוטל בהגדלת ממדי האינפלציה. אילו היה נגבה מס־אמת היה המדד עולה בארבע השנים הנ"ל ב־138% במקום ב־230%, והיה מקום להנחות־מס לשכירים ולתשלום מלא בממוצע של תוספת־היוקר. מנתונים אלה עולה, שכל שכיר הפסיד לפחות 5.75% ממשכורתו בגלל ההון השחור.

טיסות בזול

הנוסעים לחו"ל כדאי שיידעו:

חברת „פאן־אם" מוכרת טיסה הלוך־ושוב, מאמסטרדם לבוסטון, ב־220 דולר. זהו מחיר מיוחד לתקופת הקיץ.

חברת „לייקר" הבריטית מוכרת טיסה הלוך־ושוב, מלונדון לניו־יורק, ב־260 דולר. חברות „מי־איי", „אל על", „פאן־אם" (ט־וו־איי) מוכרות כרטיסי סטאנד־בי מלונדון לניו־יורק ב־130 דולר, ומניו־יורק ללונדון ב־169 דולר.

מומלץ לטוס עם „לייקר", כיוון שבה יתר החברות על הנוסע לבוא לשדה התעופה בלונדון ולהמתין למקום פנוי, ובעונה זו אפשר להמתין גם כמה ימים. אך הטיסה ב„לייקר" מאורגנת אחרת. הנוסע בא למשרדי החברה בלונדון, מזמין טיסה באחת משתי הטיסות היומיות. כשהוא מקבל כרטיס הוא מקבל גם מקום בטוח במטוס. ב„לייקר" לא מגישים ארוחות. לכן כדאי להביא כריכים ושתיה.

אפשרות קוסמת אחרת היא טיסה בנתיבי האוויר האיסלנדיים, מלוכסמבורג לניו־יורק, בטיסה רגילה ב־180 דולר דולר לכל כיוון. הטיסה כוללת חנייה באיסלנד והיא אורכת 11 שעות (לעומת 6 שעות בטיסה רגילה).

מפאריס אפשר לטוס לניו־יורק בטיסה קבוצתית של „אייר־פרנס", במחיר של 350 דולר לשני הכיוונים. מחיר כרטיס רגיל הלוך־ושוב, לונדון ניו־יורק, הוא 760 דולר.

מישראל ניתן לרכוש כרטיס קבוצתי לניו־יורק ובחזרה במחיר של כ־15 אלף לירות, או כרטיס פתוח (22—45 ימים) במחיר של כ־17 אלף לירות. ניתן גם לרכוש ב„אל־על" כרטיס קבוצתי לאירופה במחיר של כ־7,000 לירות ועוד כרטיס סטאנד־בי ב„אל־על", מלונדון לניו־יורק, במחיר של כ־5,500 לירות. פעמיים בשבוע ניתן להמשיך לניו־יורק בסידור מיוחד של „אל־על", מבלי לרדת מן המטוס בלונדון.

היכן להפקיד כסף?

תחת לרכוש דולרים ולהפקידם בבנק בישראל, ברבית מגוחכת, ניתן לכל ישראלי להפקיד כל סכום בבנקים האמריקאיים של שלושת הבנקים הישראליים הגדולים. שם מציעים לו רבית גבוהה יותר ממה שהוא עשוי לקבל על הפקדה בחשבון מטבע זר בישראל.

להלן כמה דוגמות של הרבית השנתית המשולמת באמריקה על הפקדות שונות:

שיטרי אוצר, רכישה לתקופה של חודשיים עד שבע שנים, מינימום רכישה 1000 דולר, רבית משולמת נקיה 8.24% לשנה; תעודות פקדון בבנקים לחיסכון ל־8 שנים, 1000 דולר לפחות, רבית נקיה של 8.45% לשנה; תעודות ממשלתיות למשכנתות של 30 שנה, 25 אלף דולר, מינימום, רבית של 9.05% לשנה.

רכב צמוד - במצריים ובישראל

במצריים, כמו בישראל, אסור השימוש ברכב־צמוד ממשלתי לצרכים פרטיים. שם, כמו כאן, מפרים רבים את האיסור. אולם במצריים חייבת כל מכונית צמודה ממשלתית לשאת ציון מיוחד, כך שקל לאתרה במקומות שאין היא צריכה להיות בהם.

בשנת 1977. מסר השבועון „רוז־אל־יוסף", נרשמו כמה אלפי דו"חות ל־עוברים על האיסור. רבים מהם נקנסו וחלקם איבד את הזכות לרכב צמוד.

כמה עולה הדואר

מישלוח חומר־דפוס, במישקל 20 גרם מתל־אביב לרמת־גן, עולה 1.4 לירה. מישלוח אותו חומר מתל־אביב לקלדניה החדשה, כף התיקווה הטובה או קמצ'טקה, בקצה סיביר, עולה 1.3 לירה.

מישלוח חומר־דפוס במשקל 255 גרם מתל־אביב ליפו עולה 5.3 לירות. מישלוח אותו חומר להרי ההימאליה או למדבר קלאהרי או לקוטב הצפוני, יעלה רק 5.2 לירות. מי שלא מאמין, יבדוק במדריך הדואר, בפרק „תעריפי דואר ומיברקים", המעודכן ל־1 במאי 1978.

הירחון „חדשות הפנסיה", המגלה זאת, מוסיף כי הדואר העלה את תעריפיו בעשרות אחוזים מעל עליית המדד. מסתבר כי הדואר הפך ממכשיר המשרת את הציבור למוסד לגביית מסים. בשנה האחרונה הכניס הדואר לאוצר המדינה 2 מיליארד לירות מעל ההוצאות — הכנסה השווה להכנסת האוצר ממסי הדלק.

כמה כסף שחור יש לפי „בנק ישראל"?

מחלקת המחקר של „בנק ישראל" פירסמה עתה חוברת על ההתפתחויות הכלכליות בחודשים האחרונים (מספר 26). לוח 22 מוסר את היקף הנכסים הכספיים שבידי הציבור. בדצמבר 1977 הגיעו ל־95 מיליארד לירות. לוח 23 מוסר את היקף האשראי הניתן באמצעות מערכת הבנקאות לציבור. בדצמבר 1977 — 73 מיליארד לירות. פירוש הדבר הוא שבדצמבר 1977 היו בידי הציבור נכסים נזילים בהיקף של 22 מיליארד לירות שלא באמצעות הבנקים, או קרוב ל־16% מכל האשראי הבנקאי.

אגב, לוח 22 מוסר כמה הרוויח הציבור מהפיחותים השונים על הפקדות במטבע זר בבנקים, משנת 1974 ועד מאי 1978. סך־הכל הרווחים: 36.8 מיליארד לירות. הפיקדונות עליהן נוצר הרווח היו בינואר 1974 11.5 מיליארד לירות ו־במאי 1978 63.3 מיליארד לירות.

נוידרפר וידלין

הממונה על הכנסות המדינה, **משה נוידרפר**, מבקר לעתים קרובות את **אשר ידלין** בכלא „מעשיהו".

נוידרפר
לשם מה?

נוידרפר אינו מוכר כחבר של ידלין, והוא גם אינו קרוב־משפחה שלו. לכן מעוררים ביקוריו בכלא — תמיהה.

בל"ל מציעה עמלה לסוכני נסיעות

„בנק לאומי לישראל" הפיץ חוזר בין סוכני הנסיעות, שבו הציע להם כי יקבלו על כל לקוח חדש של כרטיס האשראי של הבנק, „לאומיקרט", עמלה בשיעור מחצית התשלום של הלקוח תמורת פתיחת הכרטיס. העמלה היא 29 דולר, וסוכן הנסיעות יקבל 10 דולר לכל לקוח.

הצעה זו מלמדת על תחרות גוברת בין הבנקים על משיכת לקוחות. כמה מן הבנקים הגדולים נוהגים לשלם עמלות למתווכים המביאים להם קופות־גמל של מיפעלים גדולים. באחרונה החל בנק גדול לשלם עמלות על חשבונות של לקוחות גדולים רגילים המועברים אליו.

הבורסה

למה עולים שערי „ירדן"?

הסיבה הישירה לעלייה בשערי מניות „ירדן" היא המאזן המפתיע של החברה שפורסם בימים אלה. הרווח הנקי של החברה גדל מ־945 אלף לירות בשנת 1976 ל־7.6 מיליון בשנת 1977. החברה תקיים השבוע אסיפה כללית, ומייד לאחר מכן יהיה יום ה„איקס" של מניות ההטבה שהוחלט לחלקן בשיעור של 100%.

מי שבוחן את מאזן „ירדן" מגלה כי הריווח האמיתי של החברה גדול הרבה יותר מן הרווח המוצהר. כך, למשל, מופיע במאזן סעיף על זכויות בקידוחי נפט וציוד בחו"ל בסך 14 מיליון לירות, כאשר שער הדולר מחושב לפי 16 לירות. חבויה כאן תוספת רווח של 6 מיליון לירות כתוצאה מהפרשי שער. גם בסעיפי הנכסים, רכישות חנויות ב־„דיזנגוף־סנטר" ובירושלים רשומות ב־מחיר הרכישה, בעוד שהשווי היום הוא פי שניים לפחות.

„ירדן" מצפה להתפתחויות מרשימות בפעילות חברת הבת שלה באמריקה, „דראל פטרוליום קורפ". נראה כי החברה תנסה שוב לגייס הון לפעילויותיה. אם תחזור על מה שעשתה בעבר, הרי שגיוס זה יהווה מתנה נאה לבעלי המניות.

ביקורת על עיסקת „אגד־גת"

חברת „ניצבא", חברת הנכסים של חברי „אגד", רכשה את מחצית המניות בחברת „גת" לשרותי תיירות. „גת" היא חברת־גג של שתי חברות המאגדות מורי־דרך פרטיים: „תר" ו„גלבוע". מנהל „גת" הוא **אלי בירנבוים**.

העיסקה נולדה על רקע אכזבת „אגד" משרותי „אגד־טיול", שאינם עונים על צרכי הקואופרטיב. ההנהלה החדשה של „אגד" מתחה ביקורת קטלנית על חוזה שנחתם בזמנו בין „אגד־טיול" ל־בין קונצרן „קופל", המבטיח ל„קופל" שרותי אוטובוסים בתנאים כדאיים.

„גת" קיבלה ערבות מדינה בעזרת „אגד" לרכישת כמה עשרות אוטובוסים חדישים לתיירים. ל„גת" יש כיום כ־80 מכוניות אשכולית ואוטובוסים קטנים. עיקר הביקורת על העיסקה מופנה ל־משרדי התיירות והתחבורה, שאישרו את סיוע המדינה לרכישת אוטובוסים כאשר מאות אוטובוסים של „אגד" מושבתים מעבודה.

עובדי בנקים מרמים לקוחות?

לקוח של בנק גדול ביקש אשראי של 100 אלף לירות לרכישת ההנפקה החדשה של „בנק הפועלים". הסניף שבו הוא עובד אישר את הבקשה. למחרת ההנפקה בא לבנק בעניינו ושאל כמה קיבל על הבקשה. הוא נענה כי בקשתו נדחתה על־ידי מנהל האיזור של הבנק, שסירב לאשר את האשראי.

הלקוח פנה לעורך־דין ואיים על הסניף בתביעה, בנימוק כי היה על הסניף להודיעו על הביטול, שגרם לו נזק. מנהל מחלקת־ניירות־הערך, שטיפל בו, הזמינו, ובו במקום הקצה לו מניות, כאילו בקשתו אושרה. הלקוח שם לב כי המניות הועברו לו מרשימת עובדי הסניף שרכשו מניות בהנפקה של „בנק הפועלים".

קיימת אפשרות כי עובדי מחלקת־ניירות־הערך משתמשים בשמות לקוחות כדי לקבל מניות בהקצאות ולוקחים אותן לעצמם. כיוון שמדובר ברכישת לימים ספורים בילבד, ניתן לעובד־הבנק לעשות רווח נאה בזמן קצר.