יפעת מידע תקשורתי דרך מנחם בגין 96-98 (לשעבר דרך פ"ת) תל אביב 67138 טל. 03-5635050 פקס. 03-5617166

26.24x18.95	1	עמוד 18	הארץ - THE MARKER	06/06/2012	32330725-5
אוניברסיטת בר אילן - 80039					



גדולים עלינו
בעיית הריכוזיות במשק הישראלי

זליכה על הפירמידות: "שדדו אותנו 60 שנה – למה להגן עליהן?"

יו"ר הוועדה להגברת התחרותיות בענף הרכב, בכנס לממשל תאגידי: "'כלכליסט', 'ידיעות אחרונות', 'גלובס' ו'מעריב' התנגדו להמלצות הוועדה מכיוון שבעלי עיתונים פעילים בענף הרכב או שותפים של פעילים" ● "הממשלה היא השותף הגדול שבחסותו צמחו האוליגופולים"

מאת ערן אזרן

"ישראל מדורגת במקום 83 בעולם ברמת התחרותיות, מכיוון שהממשלה משרתת את האוליגופולים (ענפים במשק עם מיעוט מתחרים, ע"א). הממשלה היא השותף הגדול שבחסותו ובפיקוחו צמחו אותם אוליגופולים" – כך אמר אתמול פרופ' ירון זליכה, דיקן הפקולטה לניהול בקריה האקדמית אונו.

זליכה, שעמד בראש הוועדה להגברת התחרותיות בענף הרכב, אמר בכנס שעסק בממשל תאגידי וריכוזיות והתקיים בקתדרה לממשל תאגידי באוניברסיטת בר אילן, כי ענף הרכב מדגים את הבעיות בממשל תאגידי במגזר הציבורי. הוא מנה את המתנגדים להמלצות שהציגה הוועדה לעידוד התחרות בענף: "כשהצגנו את המלצות הוועדה לרשות המסים, צאר הרכב היה בועז סופר. הגשנו את ההמלצות ואחרי עשר דקות הוא אומר 'טירוף אחז בזליכה'. רק הוא היה צריך להוסיף גילוי נאות שהוא עובר גם עבור בונדי לבנת (בעלי תעבורה, חברת ההובלה הגדולה בישראל, ע"א). מתנגד נוסף להמלצות הוא אגף התקציבים במשרד האוצר. אם הייתי שר האוצר הייתי סוגר את האגף ומקים אותו מחדש.



ירון זליכה, אתמול. "משרד התחבורה הוא גוף לא אפקטיבי"

צילום: דודו בכר

"המתנגד השלישי היו ארבעת עיתוני ההון – 'כלכליסט', 'ידיעות אחרונות', 'גלובס' ו'מעריב'. לעומת זאת, ב-TheMarker עשו ניתוח. לחלק מההמלצות הם היו בעד ולחלק התנגדו. בעיתונים האחרים התנגדו לכל 52 הסעיפים".

לדברי זליכה, יש לכך כמה תשובות: "התשובה הראשונה שחלק מבעלי העיתונים פעילים בענף או שותפים של פעילים בענף. שנית, כל רפורמה נותנת לגיטימציה לרפורמה הבאה. הם אומרים 'לא צריך, השוק מתפקד נהדר', 'קצת מתינות', ומציעים לדחות את הרפורמות".

בהמשך דבריו התייחס זליכה לכשלים בענף הרכב. "אם משקיע רוצה להקים סוכנות למכירת רכב באר"ב הוא לא צריך רישיון. בישראל, יזם לא יכול להקים סוכנות כי קיים זיכיון בלעדי למכירת מותג. הזכיינים גם לא מתחרים עלינו כלקוח, מכיוון שהם מוכרים כמה מותגים במקביל. הצרכן הופך להיות כפוף לזכיין שמכר לו את הרכב, כי הזכיין הוא גם היבואן המונופוליסטי של חלקי החילוף".

זליכה המשיך לתקוף את הרשויות, ולא פסח על רשות המסים: "'כוכב נוסף' שאחראי לחסמי הכניסה היא רשות המסים. הרשות מצאה פטנט – היא מאפשרת דחיית מס לחברת ליסינג. ככל שהחברה גדלה יותר היא תקבל דחיית מס גדולה יותר. לא פלא שהגענו לנתח שוק של 30% בחברה הגדולה בשוק.

"משרד התחבורה הוא גוף לא מאוד אפקטיבי, אמרו לי לעדן", אמר זליכה בציניות. "המשרד אינו אפקטיבי גם בתחום התקינה – המשרד קובע איזה כלי רכב אפשר לייבא ומהיכן. יותר מכך", המשיך זליכה, "אם רוצים לייבא רכב מהמזרח, חייבים לפרוק אותו בנמל אילת כי יש מונופול של בורנדי לבנת".

זליכה התייחס גם להמלצות ועדת הריכוזיות: "אם לאיזו חברה זה לא נראה, שתלך לקונגו. מדובר בחבורת השודדים ששדדה אותנו 60 שנה – למה להגן עליהם? או שעושים רפורמה או שלא עושים רפורמה".