

מגזין משפחת



קו ישיר

60
אנני
לדן

הוצאת לשכת הדובר | גיליון 370 | אפריל 2005, אדר ב' תשס"ה



**בשער: "מודיעין דן" שלום.
מדבר שר התחבורה..."**

עמ' 13

**חידושים ושינויים באגף התנועה
ראיון עם רפאלי שמואל ומצליח קאניס**

עמ' 4

**שלום לוי: משכורתי כיו"ר דירקטוריון
"אוויס" עוברת ישירות לקופת "דן"**

עמ' 8

מה בגיליון

דבר המערכת

רגע לפני ליל הסדר, אנו עדיין לא בני חורין לחלוטין, אולם רוחנו מרוממת. דומני כי המרור שהיה מנת חלקינו בשלוש השנים האחרונות בא אל קיצו, והגיעה העת להביט קדימה באמונה ובתקווה מחודשת.

נסב אל שולחן הסדר עם משפחותינו בשמחה על כך שאנו, אנשי משפחת "דן", חזרנו להיות משפחה, כמו תמיד, כמו שאהבנו. שבנו לאותה מסגרת חמה ומחבקת שמקרינה בטחון כלכלי וחברתי. מסגרת נעימה זו הביאה אותנו אל מקום העבודה הזה, שאותו הפכנו ב-60 השנה האחרונות לדרך חיים.

נכון, האדמה עדיין רועדת קמעה, קיימים עיוותים, הצבע לא חזר לגמרי ללחיים. אולם, באסיפה הכללית הגורלית הרגשנו מגובשים, חזקים, נחושים וחדורי מוטיבציה להתחיל לדאוג לעצמנו ולבתינו - ועשינו זאת בגדול.

כל הכבוד מגיע לצוות ההנהלה הטוב, הזהיר, המאמין בדרך והקואופרטיבי, שמתאים לארגון המיוחד הזה, במיוחד בתקופה של כור היתוך בעייתי ומורכב.

הצוות מכיל אנשים שעברו תהליכי בשלות נפשית וניסיון מקצועי. כולם מפרגנים איש לרעהו ומקרינים התחלה של תקופה חדשה: תקופה של יציבות כלכלית, החזר המניה, שקט תעשייתי, שטף של עבודה קשה והישגים רבים, וכל זאת עם הפנים לחבר ולעובד - יום הרעיה בקרוב, ימי העיון שיוצאים לדרך, קייטנת ילדינו שבפחת, אירוע משפחתי בפארק הירקון ב-21.4, הביגוד החדש שבפחת, גיוס מואץ של נהגים לטובת אגף התנועה, אגף משק במיטבו, תהליכי התייעלות ועוד כהנה וכהנה פעולות שאת חותמן נחוש כבר בקרוב.

במגזין הבא נציג את היכולת האדירה שלנו לחבק ולסייע בעת צרה. משחק הכדורגל שנערך לזכרו של קובי אפשטיין זכרו לברכה גרם לרגעי אושר וסיפוק למשפחתו ולכולנו.

כפי שאמר יו"ר הדירקטוריון, מיכאל נגר, למשפחתו של קובי - נוכיח לכם כי גם כזה - באנושיות - אנו הטובים ביותר. חג שמח מכל הלב לכם ולמשפחותיכם.

קו ישיר מגזין משפחת DAN

גיליון 370, אפריל 2005, אדר ב' תשס"ה
הוצאת לשכת הדובר

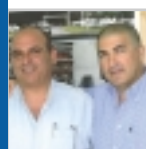
- עורך ראשי: איתן פיקסמן, דובר "דן"
 - מזכירת מערכת: מאיה כהני
 - הפקה: "גרפיסופט מערכות בע"מ"
 - כתיבה ועריכה: שיר מנור, "מילת הקסם"
 - עיצוב גרפי: ממי דר קריאייטיב
 - גיוס מודעות: "גרפיסופט מערכות בע"מ", מנהלת מדיה: עדי פסלר, 03-6965259
 - הדפסה: גרפיסופט מערכות בע"מ
- אין המערכת וגרפיסופט אחראיות לתוכן המודעות

הדלתות ופתחות לקראת DAN

4

חידושים ושינויים באגף התנועה

ראיון עם חבר הדירקטוריון שמואל רפאלי, (רפי), ועם מצליח קאניס (מצ'י), ראש אגף התנועה



8

שלום לוי: משכורתי כיו"ר דירקטוריון "אוויס" עוברת ישירות לקופת "דן"



10

"דן" ולעניין - חדשות וחידושים

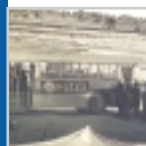
- אסיפה כללית גורלית
- יורם שרעבי ובני ברו הודחו מהדירקטוריון ודח"צים חדשים מונו - הסתיימה תקופת האינטריגות.
- "מודיעין "דן" שלום. מדבר שר התחבורה..."
- הכדורגל פורח בבת-ים
- יום התחבורה הציבורית
- ראיון במעריב עם יו"ר הדירקטוריון והמנכ"ל
- המשרד לאיכות הסביבה לא תומך בתוכנית עיריית תל אביב
- עדכונים ממרכז ההדרכה
- רפואה שלמה למשפחת "דן"



20

תחנות בזמן

עדיין אקטואלי...



21

דן חייכן

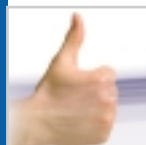
חיוכים על הכביש



24

סעו ברכה

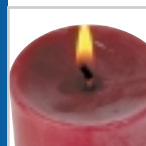
מכתבים שמחממים את הלב



28

הדלת האחורית

"היכן הם היום" ודברים לזכר חברים שהלכו לעולמם



03



חידושים ושינויים באגף התנועה

ראיון עם חבר הדירקטוריון שמואל רפאלי, (רפי), ועם מצליח קאניס (מצי), ראש אגף התנועה, על התייעלות, על סידורים פתוחים, על תוכניות לעתיד, על קווים חדשים, על הפרטה ועוד ועוד

מול הרשויות ומשרד התחבורה הוא הרבה יותר קשה, אומר רפי. "הסיבה לכך היא שלכל בקשה היום יש השלכות על מפעילים אחרים". "עיריית ת"א מבקשת שנפנה את מסוף כרמלית לשם ייעוד קרקע", אומר מצי. "גם כאן מתנהל מאבק קשה מול העירייה. ראש העיר אמר לנו שלא ידבר איתנו עד שנצא מהכרמלית. העירייה, שאספה אותנו מהרחובות ואיחדה אותנו במקום אחד, הכרמלית, רוצה להוציא אותנו משם. אנחנו בודקים עכשיו אם נוכל להכין תוכנית ליציאה משם".

להחזיר את הנהגים למסלול

חברים רבים בעלי רישיון נהיגה ב"דן", שפרשו לפנסיה מיוחדת, יצרו מחסור של כ-100 נהגים באגף התנועה. נוסף לחוסר בנהגים, נוספה תקנה 168 על חוק שעות עבודה ומנוחה המגבילה את הנהגים למסגרת של פחות מ-12 שעות נהיגה ביממה פתרון לבעיות אלה הוא כוח אדם חדש, שנקלט בימים אלה ע"י סמנכ"ל כ"א החדש, **עופר זילביגר**. העובדים החדשים באגף התנועה של "דן" הם שכירים ולא בעלי מניות.

"זהו דור ההמשך של 'דן' וצריך לקלוט ולשמר אותו בצורה נכונה", אומר רפי. "צריך להחזיר ל'דן' את החוזק החברתי שלה, את האנושיות. צריך להחזיר את המוטיבציה ואת המקצועיות לנהגים באמצעות ימי עיון וסדנאות מחד ומאמץ קיץ ונופשים מאידך. הנהגים הם השגרירים הטובים והחשובים ביותר של החברה, הם אלה שמספקים הכנסה לחברה, וטיפוח שלהם יגדיל את הכנסות החברה. צריך להחזיר אותם למסלול, בין השאר באמצעות פעילות משמעתית".

"הנהגים השכירים לא מרגישים שייכות לחברה", אומר מצי. "הם גורמים בזקים גדולים לאוטובוסים. הדבר יפתר באמצעות קירוב לכבות אנחנו צריכים לתת להם להרגיש שהם חלק מאיתנו". למרות הבעיות המשמעתיות, מצי מתרשם מאוד מחוזקם של הנהגים בימים שבהם העורף הפך לחזית: "הנהגים חזקים בנפשם. הם לא נוטשים. אני גאה בכל אחד ואחד מהם".

של פתח תקווה. זהו האשכול השני של הקווים בהפרטה, לאחר שנמסרו 8.3% מאשכול גבעת אנו ולאחר מכן 8% נוספים. האשכול השלישי נמצא במשא ומתן, למרות שנחתם ויתור על הקווים העורקיים של פתח תקווה עם יו"ר הדירקטוריון הקודם.

עלויות ואילוצים

הקווים שנמסרו אומנם לא היו רווחיים, אולם, תוכנית הרכבת הקלה מז'בוטינסקי עד בת ים עתידה לפגוע בקווים עורקיים רווחיים של "דן" - 66, 51 ו-82, ובבת ים - 42, 25 ו-18. קווים אלה מסייעים כ-30 אלף נוסעים ביום. מדובר ב-40% מפעילותה של "דן".

על כן נוצר הכרח קיומי לשותפות בתוכנית הרכבת הקלה. בימים אלה מתנהל משא ומתן לעמידה במרכז בשותפות, כקבוצה. הצלחה במרכז תקנה ל"דן" חוזק ותמנע נפילה משמעותית ברווחיותה. גם ההכשרה של פעילות מונית קו 16 - "חאפריים" - עלולה ליצור בעיות עתידיות לאגף התנועה. כך גם רה ארגון התחבורה הציבורית במטרופולין דן, שלגבי פירוטנו בגיליון הקודם.

בעיה נוספת העומדת בפני "דן" היא מסוף חדש שבנייתו הסתיימה בימים אלה ודורש עלויות רבות מהחברה. מצי: "דורשים מאיתנו היום רישיונות על מסופים שבנתה עיריית תל אביב, וכדי לקבל את הרישיונות, אנחנו צריכים לשרשר ולגדר את המסוף. גם עלויות השכירות במסוף החדש גבוהות מאוד - מסוף קלצקין שליד האוניברסיטה עולה לנו היום 45 אלף שקלים לשנה. במסוף החדש, שליד הרכבת, דורשים מאיתנו 450 אלף שקלים לשנה! כמו כן, העירייה תדרוש חמישה שקלים על כל אוטובוס שייכנס למסוף. גבייה כזו תתרחש גם ברכבת מרכז, גם במסוף רידינג וגם במסוף וולפסון, שנמצא כעת בבנייה".

עלויות רבות נדרשות גם מהשכירות בתחנה המרכזית החדשה: "השכירות בתחנה המרכזית עולה 18 מיליון שקלים בשנה", אומר מצי. "ייתכן שנצא מהתחנה המרכזית לזמן בלתי מוגבל, עד שיורדו העלויות בשליש. יש לנו תוכנית מגירה". "עקב ההפרטה וכניסת מפעילים חדשים, הקשר

אגף התנועה לא מפסיק להתייעל. השנה בוצע צמצום של 100 שעות בלילה ו-400 שעות בימי שישי. בסך הכול - 5 מיליון שקלים. זאת לאחר התייעלות משמעותית ביותר של 30 מיליון שקלים שביצע אגף התנועה בשנת 2002. כמו כן, מתקיימים בימים אלה דיונים עם משרד התחבורה על סגירת קווי לילה מפסידים ופיתוח קווים רווחיים.

עוד תורמת להתייעלות מערכת ה-GPS לשליטה ולבקרה של האוטובוסים. כיום המערכת פעילה בקו 66, כפיילוט, ובעתיד תהיה פעילה בכל האוטובוסים. המערכת יוצרת מבט על לגבי מיקום של כל האוטובוסים, כל הזמן. כך מתאפשרת הסקת מסקנות לגבי יעילותו של כל קו. כמו כן, האגף מכניס לכ-60 אוטובוסים מערכת אלקטרונית של ספירת נוסעים, שמאפשרת אינדיקציה לגבי הצרכים של כל קו.

כחלק ממגמת התייעלות, אגף התנועה יהפוך ליחידת רווח והפסד בינואר 2006.

קווים חדשים וקווים נמסרים

נוסף על התייעלות, יש גם התחדשות. אגף התנועה קולט בימים אלה 52 מפרקיות חדשות עד סוף השנה יקלוט האגף 40 מפרקיות נוספות ו-40 מכוניות רגילות. כל האוטובוסים החדשים יהיו מדגם יורו 4, שהוא ידיותי לסביבה. כמו כן, האגף מתעתד לקלוט 10 מיניבוסים חדשים. "כל אוטובוס חדש שייכנס יאפשר הוצאה של אוטובוסים ישנים, מדגם יורו 0, שהם כביכול מזהמים", אומר **מצליח קאניס** (מצי), ראש אגף התנועה. "כיום יש 180 אוטובוסים מדגם יורו 0 בחברה, והדבר מהווה בעיה לאיכות הסביבה. פתרון אחד לבעיה, שאנו נוקטים בו היום, הוא שהאוטובוסים הישנים יעבדו רק בבוקר".

החידוש באגף התנועה הוא לא רק באוטובוסים אלא גם בקווים - "האגף מתעתד לפתוח קווים חדשים, כחלק ממגמה שנקבעה בתוכנית האסטרטגית של החברה", אומר חבר הדירקטוריון **שמואל רפאלי** (רפי). "בשנה האחרונה נפתחו כבר כמה קווים חדשים - קו 140 מבת ים לבני ברק דרך איילון הזוכה להצלחה מרובה, קו 6 - קו פנימי בבני ברק - הזוכה גם כן להצלחה".

במסגרת הפרטת 25% מהקווים של חברת "דן", אגף התנועה צריך למסור את הקווים הפנימיים

רפי: "גם ההפרטה לא תשפיע על רווחיותה של 'דן', הקווים שנמסרו הם לא הקווים הרווחיים של החברה. אני מאמין בחוסנה של 'דן'."

עתיד טוב

למרות הבעיות, רפי אופטימי לגבי עתידה של "דן". "אנחנו בודקים כיום גם פעילות בתחבורה הציבורית במזרח אירופה, שם קיבלנו הצעות לשיתוף פעולה", אומר רפי. "הידע הרב שלנו בתנועה ובתחזוקת אוטובוסים מקנה לנו יתרון יחסי על החברות החדשות בשוק. גם "קולקס" הציעו לנו שיתוף פעולה מחוץ למדינה וגם בעלי "דלק" פנו אלינו בנושא שותפות בתחנות הדלק". הרחבת הפעילות של "דן" למדינות נוספות ולתחומי פעילות נוספים תגדיל את האפשרויות לרווחיות של החברה. "יש עתיד לחברה", אומר רפי, "עתיד טוב".

"גם ההפרטה לא תשפיע על רווחיותה של 'דן'", מוסיף רפי. "הקווים שנמסרו הם לא הקווים הרווחיים של החברה. אני מאמין בחוסנה של דן. ככל שיימשך השקט הביטחוני בישראל, תהיה עלייה במספר הנוסעים. הדבר התבטא הן ב-2004 והן ברבעון הראשון של 2005. אנשים רוצים תחבורה ציבורית ומשתמשים בה באופן תדיר". "אם לא היו העימותים הפוליטיים ומאבקי הכוח, ההתייעלות שביצענו הייתה כבר מביאה אותנו שלושה צעדים קדימה", אומר מצי. "עכשיו, לאחר האסיפה הכללית הגורלית, אני מאמין שהכול ישתנה. אם נפסיק עם המאבקים הפוליטיים וכל אחד מאיתנו ייתן מה שהוא יכול, בשיתוף פעולה, אנחנו נצליח. אנחנו בצומת דרכים שבה צריך להחליט לכאן או לכאן. אנחנו צריכים לזכור שזה הבית שלנו, שאין לנו משהו אחר, ולהיאבק יחד על קיומנו. עם יו"ר הדירקטוריון החדש שמפרגן לנו ומשתף איתנו פעולה באופן מלא, קל יותר להשתתף יחד במאבק. אם מוניות קו 16 הצליחו לעשות זאת, נצליח גם אנחנו".



מצי: "אם לא היו העימותים הפוליטיים ומאבקי הכוח, ההתייעלות שביצענו הייתה כבר מביאה אותנו שלושה צעדים קדימה"

שלום לוי:

משכורתיו כיו"ר דירקטוריון "אוויס" עוברת ישירות לקופת "דן"

ראיון עם שלום לוי, יו"ר דירקטוריון "אוויס", ועם איציק וייץ, מנכ"ל "אוויס", על סודות ההצלחה של החברה המשגשגת, על הפקת לקחים בחברת "דן" ועל אפשרויות לשיתוף פעולה

הקשר עם "דן"

רכישת חברת "אוויס" ישראל בידי "אמד" תרמה מאוד לרווחיות שלה. "החברה הייתה במצב רעוע. אמד נתנה לה גב ועזרה לה להיות מה שהיא היום". בעבר הייתה פעילות משמעותית עם "דן" בתחום הסעות העובדים ועם "דן צבר" בתחום תיירות הפנים והחוץ. כאשר נגמר החוזה תם הקשר, אולם נותרו קשרים בשלושה תחומים מרכזיים: "אוויס" מפרסמת על גבי אוטובוסי דן, מספקת שירותי ליסינג תפעולי לכמה עשרות מכוניות ומציעה את שירותיה הטובים לעובדים ולבעלי המניות של "דן". היום, כאשר יו"ר "אוויס" ישראל הוא שלום לוי, שהוא גם חבר דירקטוריון "דן", מסתמנת העמקה של הקשר בין שתי החברות, כמו גם הפקה ויישום של לקחים מ"אוויס" המשגשגת ל"דן".

"תמיד שאפתי להגיע ל"אוויס", אומר שלום. "מהיום שבו עבדתי במוסך של "דן" כהנדסאי מיזוג אוויר, נמשכתי באופן טבעי לתחום הרכב. מדובר בחברה בעלת מעוף, עם צורת ניהול שונה מזו של "דן" בכל המובנים. כאדם שאכפת לו מ'דן' ונושם את 'דן' כבר כל כך הרבה שנים, חשוב לי לעשות הכול כדי להשתמש בידע של 'אוויס' על ניהול מחושב ועל התוויית תוכניות אסטרטגיות מוצלחות כדי

שלום לוי: "אני שואף להגיע ב'דן' לרמת תגמול גבוהה של העובדים ולהתחשבות מקסימלית בצורכיהם. הדבר משמעותי להעלאת המוטיבציה של העובדים."

להביא את 'דן' להצלחה דומה. הדבר קריטי במיוחד בימים אלה, שבהם 'דן' מתווה מדיניות לשנה הבאה. אני שואף להגיע ב'דן' לרמת תגמול גבוהה של העובדים ולהתחשבות מקסימלית בצורכיהם. הדבר משמעותי להעלאת המוטיבציה של העובדים. אנשי 'אוויס' שבעי רצון מהחברה שבה הם עובדים ומלא

(אאוטסורסינג).

גם שדרוג מחלקת המכירות תרם להצלחה הגדולה של החברה המנוגדת למיתון במשק: "ביצענו שיווק אגרסיבי מאוד בשנים האחרונות", אומר וייץ. "הקצינו משאבים רבים לתחום השיווק והמכירות, הגדלנו את מחלקת המכירות והגדלנו את סכומי הפרסום. במסגרת זה ארגון שביצענו בשנת 2001, כל אנשי המכירות מוכרים את כל המוצרים, בניגוד למצב קודם לכן, שבו כל איש מכירות היה מתמחה במוצר אחד".

"אוויס" ישראל מבצעת בדיקת רווחיות לפי מרכזי רווח קטנים - 24 סניפים. רווחיות הסניפים נבחנת כל הזמן, כמו גם עמידתם ביעדים לשיפור.

שיפור מתמיד בשירות

כמו כן, העובדה של "אוויס" ישראל 24 סניפים, יותר מאשר כל חברת השכרה בארץ, מאפשרת קרבה שלה ללקוחות, שתורמת לרמת השירות הגבוהה של החברה. "אנחנו מפגינים רמת שירות גבוהה כדי למצב את עצמנו כחברת פרימיום. אנחנו משתפרים כל הזמן בנושא השירות. זה מתבטא בסקרי שביעות רצון הלקוחות ובאמצעות לקוחות סמויים - אנשים שלנו המתחזים ללקוחות ובדקים באופן אובייקטיבי את רמת השירות", אומר וייץ.

רמת השירות נבחנת בכמה מדדים - מהירות ההגעה ללקוח, כמות התקלות, כמות התקלות החוזרות, כמות הטיפולים, זמן השהייה במוסך ועוד. "אנחנו מצליחים למצב את עצמנו כחברה שהצליחה לגדול מדי שנה ב-30% ולשפר את רמת השירות", אומר וייץ.

"אוויס" ישראל משתמשת בשדה התעופה במערכת מחשב ניידת המאפשרת ללקוחות ביצוע Cheek In מבלי לצאת מהרכב.

החברה היא הראשונה בארץ המספקת שירות זה. וייץ מגיב על התחושה של חלק מהלקוחות לגבי מחירים לא אטרקטיביים להשכרת רכבים בחו"ל - "על מחירי הנטו להשכרה שאנחנו מקבלים מחו"ל אנחנו נאלצים להוסיף מע"מ, עמלה לסוכן וגם רווח שלנו. אם כך, 80% מהתמחור מתקבל מחו"ל. המחירים גבוהים כי החברה ממצבת את עצמה כחברת פרימיום. מרחב התמרון שלנו הוא בעייתי".

ב-1963 הגיעה "אוויס" לישראל, כנציגה של "אוויס" אירופה האנגלית. בשנת 1986 צמחה הנציגות לחברה, שלא קצרה הצלחה מרובה עד שנת 91: בשנה זו, השנה בה מונה יצחק (איציק) וייץ לתפקיד מנהל הכספים, החברה החלה לעלות על פסים של רווחיות הנשמרים עד היום. ב-1993, השנה בה מונה וייץ למנכ"ל, הונפקה החברה בבורסה (הון מניות ואג"ח להמרה). 55% מ"אוויס" מוחזקים בידי "אמד" וכ-45% בידי הציבור.

"מאז ההנפקה ועד היום, משך כ-50 רבעונים, הצגנו תמיד תוצאה חיובית ובדרך כלל משתפרת", אומר וייץ. "בתחילת 2005 עלה שער המניה ב-20%. ערך החברה עולה על 80 מיליון דולרים. איך הם עשו את זה?"

סודות ההצלחה

"אחד הדברים שהשכלנו לעשות הוא לשנות את כובד המשקל של החברה לכיוון הליסינג", אומר וייץ. "עד שנת 2000 התמקדה החברה בהשכרה לזמן קצר, ובשנה זו, עם התחלת האינתיפאדה, הבנו שיש לבצע שינוי אסטרטגי שהתברר כנכון מאוד. כיום שני שלישי מפעילות החברה הוא בליסינג, זוהי הצלחה גדולה".

חברת "אוויס" ישראל עוסקת היום בחמישה תחומים: ליסינג, השכרה לזמן קצר, השכרת רכב בחו"ל, מכירת כלי רכב, הסעות ותיירות כללית. שילוב כל תחומי הפעילות יוצר הפחתה בסיכון. כל תחומי הפעילות רווחיים. "ביצענו שינוי מהפכני בסוף שנות ה-90 שלפיו כל הפעילויות שלנו ניתנות תחת קורת גג אחת. הדבר גרם לחיסכון אדיר בעלויות ולניצול טוב יותר של יתרון הגודל".

גם כאשר הרכבים מסיימים את תקופת ההשכרה שלהם, רובם נמכרים. בשנת 2004 נמכרו כ-5,500 רכבים. בשנת 2005 נמכרו יותר מ-5,000 רכבים. "אוויס" ישראל מהווה כוח משמעותי בתחום רכישת כלי הרכב בארץ - היא מבצעת 7.5% מרכישות הרכב בארץ.

נוסף על כך, "אוויס" ישראל לא עובדת עם זכייני משנה. "השירות והמכירה תמיד בידינו" אומר וייץ. "מבחינת התחזוקה, הצד הטכני והשירותים השונים - אנחנו לעתים משתמשים בקבלנות משנה

שלום מתחייב: "בחודשים הקרובים
ייעשה מאמץ גדול על מנת לחלק
דיבידנד לבעלי המניות ב'אמד'"



מוטיבציה. הם יודעים מה הם תורמים לחברה, ובהתאם, מה החברה תורמת להם. בדיוק כך הייתי רוצה שירגישו אנשי 'דן', וחבל שהדבר נלקח מהם בשנים האחרונות. צוות הניהול החדש ב'דן' יעשה הכול על מנת להשיב את 'דן' לחברים ולהחזיר עטרה ליושנה".

עוד ממליץ שלום, בשיתוף עם וייץ, להתייחס ל"דן" ול"אויס" כאל גוף אחד, גוף המגלגל למעלה ממיליארד וחצי שקלים בשנה. שילוב של שני הגופים יאפשר כוח קנייה אדיר במגוון שירותים - מציוד משרדי ועד שירותי מוסך ודלק.

התחייבות לרווח לבעלי המניות

כיצד עוד משפיעה ההצלחה של "אויס" על אנשי "דן", או ליתר דיוק, לאנשי "דן" שהם בעלי מניות ב"אמד"? ככל שחזקה של "אויס" גדל, כך גדל חוזקה של אמד. הדבר משפיע על שווי (שערוך) המניה ומקשה את הירידה בערך הנדל"ן, המשפיעה לשלילה על ערכה של אמד.

בשש השנים האחרונות נהנה ציבור בעלי המניות של "אויס" מסכום כולל של 74 מיליון שקלים. שלום מתחייב כי בחודשים הקרובים ייעשה מאמץ גדול על מנת לחלק דיבידנד לבעלי המניות ב"אמד", אך הדבר תלוי גם בכנקים ובשותפים שלנו ב"אמד".

נוסף על כך, תפקידו של שלום לוי ב"אויס" תורם ישירות לקופה של "דן": "משכרתי כיו"ר דירקטוריון "אויס" עוברת ישירות לקופת "דן", על פי אמות מנהל תקין".



"אויס" העולמית - משתדלים יותר

"אויס" הוקמה על ידי טייס אמריקני בשם "אויס". אותו "אויס" השתחרר מהצבא בסוף מלחמת העולם השנייה והחליט להקים חברה להשכרת מכוניות שתתמקד בשדות התעופה. בשנת 1963 יצא הקמפיין המפורסם של "אויס" - "We try harder". הרעיון שמאחורי הקמפיין היה שאומנם "אויס" היא החברה השנייה בגודלה, אבל היא משתדלת יותר, למען לקוחותיה. רעיון זה מנחה את חברת "אויס" מאז ועד היום. היום "אויס" היא מותג השכרת הרכב מס' 2 בעולם, המיוצג בלמעלה מ-168 מדינות, בכ-4,800 סניפים. "אויס" משרתת היום כ-16 מיליון לקוחות. החברה רווחית בכל 12 השנים האחרונות - 64 מיליון \$ רווח נקי בשנת 2004.