

הפסד של 870 מיליון!

1124. ההשקעה בסיתוח הדגם: 17 מיליון לירות. הוא התבסס על התקופה שהתעשייה האווירית תוכנן במסגרת של מיסמך-החופים האמריקאי, שיזמן 108 מטוסים תוך חמש שנים, בסכום של 719 מיליון לירות, כולל 52 מיליון לירות רווח. אם לא יוכן במסגרת, ייצרו רק 60 מטוסים בשלוש שנים, בהשקעה של 408 מיליון לירות, והרווח יהיה 11 מיליון לירות בלבד.

היועץ הכלכלי של מערכת-הביטחון ניתח בינואר 1974, את חישובי התעשייה האווירית. הוא מצא כי הריווחיות, במיקרה שלא יוכן במסגרת, אינה מצדקה את הסיכון הרב בהשקעה. הוא המליץ לאשר הקצבת 2.7 מיליון לירות לפיתוח, ולהחליט על ההשקעה אחרי שיתברר אם זכו במסגרת באמצע שנת 1974. מייד לאחר מכן הורה עוזר-השר, צבי צור, על המשך הפיתוח, ועל בחינה-מחדש של ההשקעה ביולי 1974.

למרות זאת נערך הדיון רק באוקטובר 1974. במר עצה-המנהלים של התעשייה האווירית, כאשר הוצא כבר לפיתוח 14 מיליון לירות, ראשי התעשייה האווירית רית הציעו בישיבה נתונים, וכמה מחברי מועצה-המנהלים לים הביעו ספקות במהימנותם. בנובמבר 1974 אישר עוזר-השר את ייצור 24 המטוסים הראשונים, למרות שהיה ברור כי צפוי הפסד קטן, לדבריו.

בתקופה שבין ינואר לנובמבר 1974 חתברו כי לא זכו במסגרת. כן חתברו כי הנימוק העיקרי של התעשייה האווירית, שייצור ה"מפוס" ררוש להעסקת עורפי כוח-האדם, אינו נכון.

היה צורך להביא מהנדסים ועובדים מח"ל לייצור הדגם, והם עובדים בו גם עתה. לפי הערכות התעשייה האווירית, התשלום למהנדסים מח"ל בדגם זה היה 770 אלף דולר, ששולמו מחוץ לתחשיב. נוסף על כך העסיי קה חטיבת-הייצור כ-300 עובדים מח"ל.

היועץ הכלכלי של מיסד-הביטחון הגיש חוות-דעה נוספת בנובמבר 1974. בה קבע כי נזכה איהודאות המרובה, הקיימת בנוגע לעלויות-הייצור ולמכירות, תריווחיות החוויה נמוכה מאד. בהערכה סטימית עלול, לדבריו, ההפסד ממכירת 36 מטוסים להגיע ל-144 מיליון לירות. הפסדים אלה הם ממכירות הדגם החדש, 1124. אולם עד מאי 1975 ייצרה התעשייה האווירית גם 36 מטוסים מן הזוגם הקודם. בגלל איהסדרים בניחול ההשכונות בתעשייה האווירית, לא ניתן להפריד בין עלויות שני הדגמים, ויש להתייחס לשניהם כאל סידרה אחת.

מה שברור הוא כי חזק משעתי-העבודה שהושקעו בדגמים אלה נרשמו לחובת עכ"ר דות אחרות של התעשייה האווירית.

התברר גם כי בייצור מטוסים אלה הושקעה, בפועל, 25% יותר שעות עבודה מאשר נאמד בתחילה. כך, למשל, עלו בפועל סידוריהפנים במטוסים (שמוגה במספר) 11 מיליון לירות, במקום 7.5 מיליון.

החזר שאינו מגיע

ב ראח בי לא קל היה למכור את וסטוויןד. על מכירת 36 מטוסים מדגם 1124 היו הוצאות-שיחוק של 32 מיליון לירות - כמיליון לירות למטוס (עלות ייצור מטוס כזה היא כ-6.5 מיליון לירות).

למעשה, מצליחה התעשייה האווירית להראות במאנזה רוחיים בגלל איהבאה בחשבון של הוצאות החלות על כל שאר המפעלים במדינת. כך, למשל, היא אינה משלמת את היטלהביטחון של 20% החל על היבוא למסרטים האזרחיים (וסטוויןד). כיוון שלא ניתן לברוד יבוא זה מן חייבוא הצבאי. לדוגמה: בין אוגוסט 1970 לאוגוסט 1971 היה חייבוא לווסטוויןד 20.4 מיליון לירות. היה צריך לשלם היטל של 4 מיליון. כך גם בשנים אחרות. איתשלום היטל מסתין את ההוצאות במידה ניכרת. א, למשל: התעשייה האווירית מקבלת החזר מיס"ע קסיף, בטענה כי ייצואה מכנים ערד-מוסף של יותר מן המינימום של 26%. עד כה קיבלה החורים כאלה שיעור של 18.5 מיליון לירות, וזאת למרות שאין לכלל כלני מיסד-המיסחוריהתעשייה נתונים על הערך המוסי, וחישובים שעשו מראים כי לא מגיע לה החזר-מיס"ע. מיסמכים אלה של היועץ הכלכלי של מישי רדיהביטחון ידועים למו שצריך להחליט. אולם גם הם אינם מרתיעים את ראשי התעשייה האווירית מהמשך מעשיהם, תוך ביובו תקי ציב-הביטחון, שביגללו הוטלו השבוע החמרות נוספות על כל אזרחי המדינה.

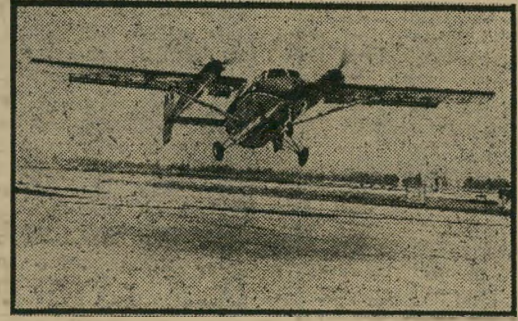
היו 13 אלף דולר למטוס. למעשה, מחירו של כל מטוס מוחל עליידי איהגיית תמורה על התוספות שבו, שהן ציוד צבאי יקר ביותר.

למשל, ציוד צבאי שמחירו בייצור היה 5.25 מיליון לירות נמכר ב-3.35 מיליון לירות. גם כאשר מכרו מטוסים, לא כל השטרות שקיבלו כתמורה שולמו.

התעשייה האווירית עצמה מעריכה את הפסדיה מייצור ערבה במאות-מיליוני לירות. היא קבעה כי הסיכון המירי בי שלה הוא בקבלת תמורה של 66% ממחירהמכירה הצפוי. לפי נתון זה, הפסיד התעשייה האווירית 200 מיליון לירות על 60 המטוסים שהיא מייצרת. אם תצליח למכור את המטוסים במחירים שבהם היא מוכרת כיום יהיו הפסדיה, לפי דבריה, 151 מיליון לירות. אולם, אם תצליח למכור 217 מטוסים כאלה, יקטן ההפסד - ל-144 מיליון לירות בלבד. אשרי המאמין.

הטעות לא חוקנה

עומת פרשת המטוס ערבה, נראית פרשת וסטוויןד כלקוזה מן העיר חלם.



"ערבה" 430 מיליון +



"וסטוויןד" 440 מיליון

התעשייה האווירית נכנסה להרפתקת מטוס-מנהלים זה בשנת 1967, על בסיס היתאוריה של מנכ"ל התעשייה, אל שוימר, כי הייצור יאפשר ניצול של מהנדסים מוב"ב טלים וישמור על הצוותים אשר להם זקוק חיל-האוויר, שלמענו קיימת התעשייה האווירית.

עד היום, הושקעו במטוס-מנהלים זה מירי יארד לירות, ואם ימכרו את כל 72 המטוסים שים שאושרו לייצור, יהיה ההפסד 440 מיליון יון לירות.

בשנת 1969 נאמדו הוצאות הפיתוח של מטוס זה, שניקנה שלם ומושלם מחברה אמריקאית, כולל חווי-מכירה של כ-30 מטוסים, בסכום של 7.7 מיליון לירות. בשנת 1975 התברר, כי הוצאות הפיתוח היו 32 מיליון לירות. בסוף 1973 ביקשה התעשייה האווירית אישור של מיפעל מאושר להגדלת ההשקעה בפיתוח המטוס. מרכז ההשקעות אישר, בטעות, סכום גדול ממה שבוקש. התעישייה האווירית לא תיקנה את הטעות.

בתחילת 1974 הגישה התעשייה האווירית לשר-הביטחון תחשיב של ייצור דגם משופר של וסטוויןד, שייקרא

מאחור גאל לביב

שורה של מיסמכים מהלכה עתה אימים על ראשי התעשייה האווירית. מיסמכים אלה, שהוכנו בליש"כת היועץ הכלכלי של מיסד-הביטחון לשעבר, פינחס (סיקור) זוסמן (כיום מנכ"ל מיסד-הביטחון), חושפים את פניה האמיתיים של התעשייה האווירית. מראה זה היה ידוע עד כה רק לחבורה מצומצמת של מקורבי שר הביטחון שימעון פרס, ועוזר-השר לשעבר, צבי צור.

תמצית המיסמכים מסתכמת בנתון אחד: הפסדי החמירה מייצור שני סוגי המטוסים, "וסטוויןד" ו"ערבה", מגיעים ל-870 מיליון ל"ו. מזה תרם וסטוויןד הפסד לאומי של 440 מיליון, ואילו ערבה הביא עד כה הפסד של 430 מיליון לירות.

המיסמכים חושפים שורה ארוכה של שערוריות. כמו, למשל, העובדה שיושב-ראש מועצה-המנהלים של התעישייה האווירית, עורך-הדיון מיכאל מירון, נהג לאשר בעל-פה, ללא הוראה בכתב, תשלום עמלות לקוני הערבה, בגובה של יותר מ-10 אחוזים ממחיר המטוס. עמלות אלה, שאותן אישר מירון בהבל-פה, הגיעו לסך של 430 אלף דולר יותר מהעמלה של 10%, שאושרה לתשלום.

תעמולה במקום הישגים

פרשת המטוס "ערבה" הנחשפת במיסמכי היועץ הכלכלי של מיסד-הביטחון, מאלפת ביותר. עד כה אושרו לייצור 57 מטוסים ערבה בדגם הצבאי, מהם נמכרו 32 מטוסים, בסכום כולל של 27 מיליון דולר, וסופקו 13 בילבד.

ההפסד עתה, לאחר מכירת 33 מטוסים, הוא 430 מיליון לירות, וההפסד הצפוי - לאחר סיום מכירת כל 57 המטוסים שאושרו לייצור - יגיע ל-870 מיליון לירות.

מרבית המטוסים הללו אושרו לייצור עליידי שר הביטחון, שימעון פרס, ללא אישור ועדה-השרים-הכלכליים, בינוי ובנובמבר 1974. פרס אישר את הייצור, למרות שהיה מול עיניו דיקוח-שבון של היועץ הכלכלי שלו, שהראה את ההפסדים הגדולים הצפויים.

מי שסייע לראשי התעשייה האווירית להיכנס להרפתקה זו היה עוזר שר-הביטחון דאן, צבי צור. בינוי 1974 סמך דיו על התחזיות האופטימיות של התעשייה האווירית, שקבעו כי עד שנת 1978 יימכרו 132 מטוסים, מהם 26 עד אמצע שנת 1973.

למרות המיספר הזעום של המטוסים, שנמכר בפועל, היו הוצאות-השיחוק של המטוס מדחמות. בשנת הייצור המכירות הראשונות, 1973, היו הוצאות השיחוק כ-10 מיליון לירות, מלבד עמלות-סוכנים. הוצאות גבוהות אלה אינן מפתיעות את מי שמכיר את שיטות-העבודה של דובר רפי לשעבר, והאחראי לדימוי של התעשייה האווירית בעולם, אלקנה גלי.

מאות-אלפי דולרים מורמים למדועות-ענק בעיתונות מיקצועית בארצות-הברית, שאולי אינן מביאות קונים, אולם עוזרות להפצת ידיעות נחותות על נתוני-מכירה צפויים. ידיעות אלה מועתקות אחר-כך ברוב התלבויות עליידי רשת כתבים נאמנים בישראל, ויוצרת דימוי נוח לתעשייה, הממשיכה לשאוב מכספי מערכת הביטחון.

מיליונים ללא חשבון

מה נתונים יעורו להבין מדוע קשה למכור את הערבה ללא עמלות-שיחוק כה גבוהות, ומדוע הוא נמכר עד כה בעיקר באמריקה הדרומית.

בינוי 1973 הודיעה התעשייה האווירית כי מחירו של ערבה יהיה נמוך ב-30 אלף דולר ממחיר טווין-אוטר, ונמוך ב-30 אלף דולר ממחיר סקיי-וואן. כעבור שנה שונתה התחזית, ונאמר כי ערבה יהיה יקר ב-26 אלף דולר ממחיר סקיי-וואן, ויקר ב-20 אלף דולר ממחיר טווין-אוטר.

העמלות הגדולות שנאלצה התעשייה האווירית לשלם לקוני ערבה הן רק חלק מן התמונה. כך, למשל, הקונים באמריקה הדרומית שילמו לתעשייה האווירית, תמורת העברת המטוסים מהארץ, 6500 דולר בילבד למטוס. תר הוצאות האמיתיות היו כסולות.

כך, בעיסקה אחת, שבה נמכרו שישה מטוסים, הושג מחיר נמוך ב-332 אלף דולר מן המחירון. מחיר זה כלל הוצאות-העברה של 6500 דולר למטוס. ההוצאות בפועל