

הלביא: אונסים את הממשלה!

כאשר המוצר המוצע למכירה עלול להתחרות עם מוצרים אמריקאיים.

משהובס הנימוק הזה, הועלה נימוק אחר: **אם ישראל תפסיק את הפרוייקט יהיה עליה לשלם סיצויים לאותם מיפעלים בארצות-הברית שמהם הזמנו חלקים למטוס. ונוסף לכך יגדל חוסר-העבודה בארצות-הברית עקב ביטול ההזמנות.**

ובכן, מתברר כי ארצות-הברית מוכנה לשאת בעול תשלום הפיצויים, המתערכים כיום בכ־200 מיליון דולר, שהם פחות ממחצית הסכום שישראל מצפה שארצות-הברית תעניק לה מרי שנה להמשכת הפרוייקט.

נימוק הבא היה: פיתוח הלביא מעלה את רמת הסכר לוגיה בישראל, ותורם להגדלת פוטנציאל הייצור שלה. **אולם גם נימוק זה מופרך לחלוטין.**

מחקרים רבים שנעשו הראו כי מרינה המשקיעה בפיתוח מערכת-נשק עושה זאת על חשבון פיתוח התעשייה שלה. לכן, כל המדינות המשקיעות בפיתוח מערכת-נשק, מתקשות להתחרות עם מדינות שאינן מפנות משאבים לצורך זה.

הרוגמה הכוללת ביותר היא יפאן, המכירה את כל המעצמות התעשייתיות, משום שאין היא משקיעה פרוטה בפיתוח וייצור מערכות-נשק. גרמניה היא דוגמה נוספת של מרינה המשקיעה מעט מאוד בפיתוח וייצור נשק, ונהנית עקב כך מכלכלה משגשגת. ארצות-הברית בלי ספק משלמת מחיר כלכלי כבד בגלל ההשקעות העצומות שהיא משקיעה בפיתוח מערכות-נשק. ברור שבאשר הדבר דרוש לביטחון-המדינה, היא

והם עומדים לרשותה של ישראל במחירים נוחים הרבה יותר משיעלה הלביא גם במיקרה הטוב ביותר.

המדובר במטוסים שיעלו בין 15 ל-25 מיליון דולר כל אחד, לא על פי השערה אלא על פי מה שמתרחש במציאות, שכן חילות-האוויר של ארצות-הברית — יש לה שלושה חילות-אוויר: — מצטיידים בהם הלכה למעשה.

נוכח עמדה כזו, שיש הרואים בה משום-מה עמדה „עוינת“, החלו תומכי פרוייקט הלביא לגייס את נימוקיהם בעד המשכת הפרוייקט בכל מחיר.

נימוקים אלה מהווים בליל בלתי-מגובש של טענות, שחלקן סותרות את חלקן האחר, אך כולן מוליכות כביכול לאותה המסקנה, והיא — שיש להמשיך בפיתוח הלביא ויהי מה.

ראשית, הובא הנימוק של עצמאותה של ישראל באספקת ציוד כלי-כוח חיוני לביטחונה. נימוק זה מופרך מעיקרו, כי מעולם לא חסרה ישראל מקורות הצטיידות, ועד היום מצוייד צה"ל בעיקרו בציוד שנרכש מאחרים. אך מעבר לכך, התברר מייד כי

ר אשיותו של פרוייקט הלביא היתה ברעיון לפתח מטוס קרב קטן למשימות קרבה-הפצה בטווחים קצרים, לסיוע לכוחות-היבשה ולמשימות-יירוט. מחיר-הפיתוח היה אמור להיות כ־800 מיליון דולר, במהלך שנים אחדות הפך הפרוייקט את טיבו, והמטוס נועד לשמש מטוס-קרב מן הקו הראשון, בלא לוותר על תכונותיו המקוריות, ומחירו האמיר, לפי הערכה ראשונית, לכשני מיליארד דולר.

אלה היו ימי השפע של תקציב-הביטחון, שיכול היה להתנפח ללא כל יחס לסכומים המופיעים בספר-התקציב.

לפיכך היתר לעצמו מישר-הביטחון לחרוץ, ללא כל סמכות חוקית, ממיסגרת התקציב בכ־600 מיליון דולר, והאמין כי יש בידיו די כסף לעבור מפרוייקט צנע לפרוייקט יומני ללא היסוס שכן, כפי שהנחתו אז, השמייים הם הגבול.

אך ביתניים התרחשה פילחמת-הלבנון, כלכלת-המדינה התי ערערה קשות וממשלת האחדות הלאומית, שקמה לאחר הבחירות בשנת 1984, נאלצה להקט את תגורתה, החריגה בתקציב-הביטחון חייבת היתה להיעלם, ונפל בגורלו של יצחק רבין התפקיד הבלתי-רעים להכניס את תקציב משרדו למיסגרת הקבועה בחוק-התקציב. זאת הוא עשה, וזה הכסיס לשפע הרי בורים על קיצוץ תקציב-הביטחון:

קיצוץ שלא היה ולא נברא, כפי שיוזכר כל מי שיעיין בספרי-התקציב בשנים 1984-1987.

אך חיסול החריגה אומנם נעשה, ועקב זאת חייב היה משרד-הביטחון לבחון מחדש את משימותיו. אז התברר כי מונח על כתפיו פרוייקט המחייב השקעה של כחצי מיליארד דולר כל שנה, לתקופה של כארבע שנים נוספות, להשלמת פיתוח הלביא

לחיל-האוויר לא היה כסף להצטיידות במטוסים אחרים, עד למועד השלמת קליטת כל מטוסי ה„לביא“

— פיתוח שיעלה בסופו של דבר, ללא אשליות, כשלושה מיליארד דולר.

לאחר זאת יהיה עליו לרכוש עבור חיל-האוויר כ־300 מטוסי לביא, שיעלו 30 או 40 או 50 מיליון דולר כל אחד — כל זמן שהפיתוח לא הסתיים קשה לציין סכום סופי שיכנסו לסדר"כ של חיל-האוויר במהלך שנות ה-90 של המאה. פירושו של דבר כי הצטיידות חיל-האוויר בשנות ה-90 תחייב בסך הכל בין תישעה ל־15 מיליארד דולר, לרכישת 300 המטוסים.

כלומר, בין מיליארד ולמיליארד וחצי דולר לשנה, במשך בעשר שנים, להצטיידות חיל-האוויר במטוסים קרב בלבד!

אילו זה עורר דאגות חמורות לא רק במטה הכללי, שהבין כי תוכנית כזו תשאיר מעט מאוד כסף, אם בכלל, להצטיידות כוחות היבשה והים במשך כל התקופה הארוכה של כ־15 שנה, גם חיל-האוויר החלו להתעורר דאגות חמורות, שכן מטוס הלביא אינו פותר את כל בעיותיו.

עד אשר תושלם הצטיידות במטוס הזה, יהיה על חיל-האוויר להצטייד במטוס אחר, כדי לגשר על הפער שבין התיישנות מטוסי הקו הראשון של היום — האף-15 והאף-16 — ובין השלמת הצטיידות בלביא.

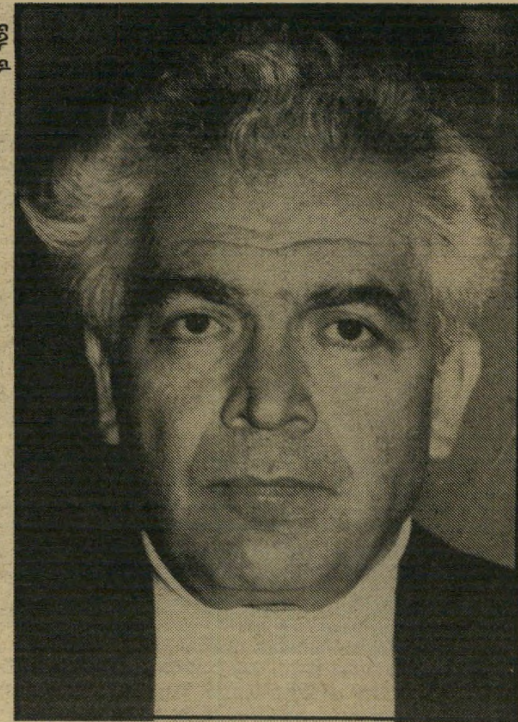
אין להעלות על הדעת כי יהיו לרשות חיל-האוויר עוד ארבעה או חמישה מיליארד דולר נוספים, הסכום שידרש לצורך זה. יתר על כן, גם חיל-האוויר אינו מצוייד רק במטוסים, ועליו להשאיר סכום כלשהו לדברים אחרים, שאף הם עולים בכסף רב.

כך החלה ההסתיונות מתוכנית ה„לביא“ קודם כל בתוך צה"ל.

אך היא התפשטה גם מחוצה לו, משום שהיה ברור כי הממשלה לא תוכל לממן את הפרוייקט בתנאים הכלכליים שבהם נמצאת המדינה. או החלו לברר האם ניתן לסמוך על כך שממשלת ארצות-הברית תקבל על עצמה את מימון הפרוייקט ותבטיח את חצי מיליארד הדולר לשנה, הדרושים לכך במשך העשור הבא ומעבר לו.

הנה, למרבית ההפתעה (משונה מאוד שהדבר הפתיע מישהו), התברר שארצות-הברית כלל אינה נלהבת מכל התוכנית. כיוון שהיא רואה עצמה אחראית למצבה הכלכלי של ישראל — שהרי היא מעניקה לישראל בין שלושה לארבעה וחצי מיליארד דולר בשנה — העדיפו מומחיה כי ישראל תרכוש מטוסים מוכנים מתוצרתה.

מטוסים אלה עשויים להתמודד עם מיטב הציוד הצבאי בעולם,



יותר מ־50 אחוז של הפיתוח נעשה בחברות אמריקאיות, ולמעלה מ־50 אחוז של המטוס ייוצר בארצות-הברית. לדוגמה, המנוע נתון לפיתוחה של חברת פרט אנד ויטני, וחלק ניכר מהמטוסים יצוייד במנועים שהיא תייצר. אומנם נעשו נסיונות קלושים, ועד כה כושלים, להכשיר את מיפעל מנועי בית-שמש ליצור את המנוע, אך זו היא שירה לימים רחוקים, ואין ספק כי במטוסים רבים יורכבו מנועים מתוצרת ארצות-הברית.

התעשייה האווירית, שיש לה כוח-לחץ אדיר, מסוגלת להכתיב למערכת-הביטחון ולממשלה להסתבך בפרוייקט כלי-כוח מפוקפק

אך גם חלקים אחרים, כמו הכנפיים והזנב, נמסרו לפיתוח בארצות-הברית ושם גם ייעשה הייצור שלהם. **פירושו הדבר הוא, ראשית כל, כי ישראל לא תהיה עצמאית בהספקת המטוס.** אך נוסף לכך היא גם לא תהיה עצמאית במכירתו לאחרים, שכן הסכמתה של ארצות-הברית תהיה דרושה לכך. מן הנסיון אנו יודעים כי ארצות-הברית אינה ממחרת להעניק הסכמה כזו, ביחוד

יש לקוות כי הפרוייקט יחוסל — לטובת חיל-האוויר, לטובת צה"ל ולטובת התעשייה האזרחית עתירת-הידע

חייבת להשקיע בפיתוח וייצור נשק, אך אין כל טעם להציג את הדבר כיתרון כלכלי.

אך גם התרומה לטכנולוגיה היא מוגבלת ביותר. הטכנולוגיות הדרושות למערכות-נשק כדרכי-כלל אין להן שימוש אזרחי, כי הדרושות לגבי תכונותיהן של מערכות-נשק הן כלי-כוח מיוחדות וכלי-כוח חמורות, שהשוק האזרחי אינו זקוק להן.

לעומת זאת, כוח-האדם המועסק עליידי הגורמים העוסקים בפיתוח וייצור נשק הוא מעולה ברמת המומחיות שלו, והיעדרו ממערכות הייצור האזרחי מעכב את התפתחותה של התעשייה האזרחית.

אין ספק שכיום סובלת התעשייה הישראלית, ביחוד זו המתבססת על טכנולוגיה מתקדמת, מן העובדה שבחוד-אדם מעולה ובמיספרים עצומים מועסק עליידי התעשייה הצבאית למיניהן.

כוח-אדם זה מסוגל להעניק תנופה עצומה לתעשיות עתירות-המדע בישראל, ולהגדיל בצורה מובהקת את כושרן להתחרות בשוקי-העולם. אך הוא מועסק עליידי התעשיות הצבאיות, שכושרן לייצר לשוק החופשי הוא אפסי, ולכן הן נוקקות לשוקים מפוקפקים, כמו מדינות הנתונות לשליטון עריצים, תנועות חתרניות למיניהן וכדומה.

הרבה יותר בריא לכלכלת ישראל היה המצב אילו היתה התעשייה האזרחית שלה מסוגלת להיעזר בכוח-אדם המועסק כיום עליידי התעשיות הצבאיות, ולהתחרות בשוקים המכובדים והריווחיים של העולם הגדול.

זה מביאנו אל הנימוק הנוסף של חסידי פרוייקט הלביא, והוא: שהפסקתו תגרום לחוסר-עבודה קשה, ולצורך לפטר המוני עובדי דים מאיכות מעולה.

נימוק זה מתעלם מן העובדה שארצות-הברית, בהתנגדה לפרוייקט הלביא, מציעה לספק לתעשייה הישראלית עבודה כהיקף ניכר בייצור אותו מטוס שישראל תבחר בו מתוך מיספר החלופות המוצעות. בימים אלה מגיע עוור שר-הביטחון האמריקאי, רוב זקהיים, ועימו, על פי דיווחי העיתונות, רשימה של חלופות ללביא, כמו הארייר, מטוס חדיש הממריא ונוחת אנכית, המצוי בשימוש חיל-הנחתים והצי האמריקאיים, או האף-16 מן הדגמים המתקרבים יותר, ועוד.

בכל המיקרים מדובר על כך שחלק ניכר מן המטוס ייוצר בארץ וישולבו בו מערכות שפותחו בישראל, הן בתחום האווירי דינאמי והן בתחום האלקטרוני. פירושו של דבר הוא, שחלק ניכר מכוו-העבודה המיועד לעסוק בלביא יועסק בארץ בייצור

(המשך בעמוד 38)