

"מפעל קבוצת אלון בשדרות נמצא בסכנת סגירה" זעקה התקשורת במשך יומיים תמימים שבוע שחלף "250 עובדים יפוטרו" הודגש. וכדרכה של התקשורת במחוזותינו היא נדמה כעבור אותם ימים ספורים.

מצעד האיוולת מס' 1

מאת: יעל ארצי

מפעל הקבוצה מפתח ומייצר מרכבי דחף למשאיות לפינויי אשפה, אלא שהנחיות משרד הפנים על פי הפרסומים במדיה, היא שהרשויות הנזקקות למתקני תברואה חדשים נדרשים לרכוש את הזולים ביותר המוצעים במכרזים, שהם לא למרבה הפלא תוצרת טורקיה, וסביר להניח שאלה הן הוראות משרד האוצר והעומדים בראשו.

זיכרונם החלשלוש של בכירי האוצר, קברניטיו וקברניטי המשק במכלולם, מחקו את הכישלון הקולוסאלי של החלטתם בשעתו לבחור במכרז הזול ולקבל את ההצעה הטורקית לבניית נתב"ג 2000 במקום חברות ישראליות שהתחרו נגדה להקמתו, בעלויות גבוהות במקצת. פשיטת הרגל של החברה הטורקית, תוך כדי הקמת נתב"ג 2000 שאמור היה להיות מנמלי התעופה המובילים בתחום, נשכח מהזיכרון הקולקטיבי של מנהיגינו ושאר הגורמים שאישרו את המכרז הקלוקל והנלוז ההוא.

היות והתחוויר לשנת 2000 חלפה עברה לה, היה צורך דחוף להפכו לנתב"ג של שנה אחרת שבפועל הפך לשנת 2004 בסמוך מאוד לשנת 2005.

לתיקון הנזק שנגרם מפשיטת הרגל של החברה הטורקית, הזדקקו להשקעות עתק חריגות. ההפסדים האמיתיים של החלטה הנואלת להעניק את המכרז לחברה טורקית ולא לישראלית, כולל עלות דחיית פתיחתו של נתב"ג במועד, לא פורסמו בפרטם המלא ולהערכת מומחים בתחום עמם שוחחתי מדובר במיליארדי שקלים.

כדי לטשטש את האיוולת נותר שמו המקורי, שניתן לו כיעד שנת הפעלתו 2000 ולא שונה ל 2004 השנה בה החל לתפקד בפועל.

מפעל קבוצת אלון מייצר מרכבי דחף למשאיות, הכוללים אל כל הרכיבים הנחוצים לפינויי אשפה, מנופים, משאבים, מדחסים וכד'. רכבים אלה משמשים את כל הגורמים במשק העוסקים בפינויי פסולת לסוגיה, כמתחייב מהצרכים הסניטאריים של המדינה, כדי שלא נטבע בזבל אותו אנו מייצרים בשפע.

מבדיקה שערכתי מסתבר שמפעל קבוצת אלון בשדרות ייצר בעבר בממוצע כ – 80 מרכבי דחף בשנה, אך בשנת 2008 לאור דרישת משרד הפנים (וסביר להניח שבהוראת האוצר) מהרשויות המקומות לרכוש מוצרים זולים מטורקיה, צלל הייצור לכ- 20 רכבים בלבד, שעיקרם מיועד למגזר הפרטי, המבין היטב שמוצר איכותי, על אף היותו יקר יותר עדיף, משום שלטווח ארוך הינו זול בהרבה ממוצר ירוד. הפרשי המחירים נעים בממוצע סביב 20% לכל סוג של מרכב.

מסיבות תמוהות, שלא לומר מטופשות, אין כלכלני האוצר, העומדים בראשו וקברניטי המשק מסוגלים להבין שסחורה זולה משמעותה תוחלת חיים קצרה יותר וצורך רב יותר בתיקונים, כולל השבתת הרכבים, ואף לא ללמוד מטעויות העבר, עיין ערך נתב"ג 2004.

לאור הנחייה שרירותית זו עומד המפעל כעת בפני סכנת סגירה.

חברת אלון הקימה את מפעליה בשדרות בשנת 2005 מאידיאולוגיה ציונית צרופה, אלא שלא היה במקום מספיק כוח אדם מיומן. כל פניותיה למשרד התמ"ת (להזכירכם זה משרד התעשייה, המסחר והתעסוקה) לסייע בהקמת מסגרת הכשרה מקצועית נתקלו בבירוקרטיה אטומה, ולבסוף נאלצה חברת אלון לממן מכספה את הכשרת העובדים.

ומה יהיה על למעלה מ 250 בתי אב החיים באזור שדרות מוכת הקסאמי"ם, הפצמרי"ם והגראדי"ם שיוותרו גם ללא פרנסה אם ייסגר המפעל?

חשופים בצריח לירי בלתי פוסק ונטולי פרנסה!!!

אלא שבפועל לא מדובר רק בכ- 250 בתי אב בשדרות וסביבתה שיאבדו את פרנסתם. מפעל יצרני אינו מערכת כלכלית סגורה. הוא נשען על מספר רב של ספקי משנה כגון סוגים רבים של חומרי גלם, רכיבים שונים, שירותי ניקיון, הסעדה, תעבורה, מפיצים, משווקים, מוכרנים ועוד, וכן מערך נרחב של שירותי תחזוקה ותיקונים, כך שבסופו של תהליך סגירת המפעל יותרו הרבה מעבר ל- 250 מובטלי המפעל, אלא עוד כמה מאות טובים אחרים.

ברור לחלוטין שמנהיגי הכלכלה שלנו אינם מסוגלים לשקלל כיאות עלות תועלת. היינו 20% בממוצע יותר על מוצר איכותי, שיחזיק מעמד ללא צורך בתיקונים רבים או השבתת הרכבים לצורך תיקונם, לעומת מאות בתי אב שיוותרו ללא פרנסה ומרכבי דחף שיושבתו לצרכי תיקונים חדשות לבקרים? לאלוהים הפתונים בסוגיה שלומיאלית זו!

וכאן נשאלת שאלה נוספת, המתייחסת לעבודה טורקית ובפועל נתב"ג 2004!!!

רק בשנה שחלפה פורסם שרשויות התעופה של ארה"ב הורידו את הדירוג הבטיחותי של נתב"ג וכל מערך התעופה האזרחית והצבאית בארץ לרמת העולם השלישי.

לאחרונה גם פורסם שנתב"ג יחליף את מערכת ההכוונה להנחתה – Instrument Landing System - ILS – הישנה שלו לחדשה יותר. שדה תעופה כה חדיש וכבר מחילף ציוד? הכיצד?

וועדה שהוקמה לפני מספר שנים שבראשה עמד מפקד חיל האוויר לשעבר האלוף (מי"ל) עמוס לפידות, התריעה כבר אז על ליקויי בטיחות אווירית חמורים, אך כרגיל במחוזותינו, מוקמת וועדה המתבקשת להגדיר סוס, שבסופן של החלטותיה נוצר גמל שגם הוא כמובן זנח.

שדה תעופה חדיש ומודרני של שנות האלפיים, שאינו עומד בתיקני הבטיחות האווירית הנדרשים כיום?

מפעל בפני סגירה ואבטלה של מאות עובדים, חלקם הגדול תחת איומי טרור של החמאס, בשל חוסר הבנה יסודית כלכלית של שקלול עלות תועלת?

אפילו בעיירה חלם לא חלמו על סיפור הזויי שכזה.