



מלכת היופי במיל' נכנסת לרשת FETISH בועות, עמ' לפני אחרון

ל-אביב שיתופיים עלות



מדד ת"א 35
1,587.03
+0.48%



מדד ת"א 125
1,413.49
+0.39%



ריבית פריים
1.6%



ריבית בנק ישראל
0.1%



4
-0.

מאות עובדים במפעלי האוטובוסים בסכנה

ועדה ממשלתית ביטלה את ההעדפה לייצור מקומי של אוטובוסים במכרזים, ובמפעלים מאיימים: "זה גזר דין מוות עבורנו, ניאלץ לצמצם את מספר העובדים"

אודי טציון עמ' 3

54 "נייר לרעולו הקטורי"

מפעלי האוטובוסים: ניאלץ לפטר עובדים

ועדה ממשלתית החליטה לבטל מגנונים לעידוד רכש אוטובוסים מייצור מקומי, ובחברות מרכבים והארגז חוששים מגל פיטורים • בעלי מפעל הארגז: "התנאים החדשים הם גזר דין מוות עבורנו"

מאת אודי עציון



אוטובוס של הארגז. ההרכבה בארץ מייצרת למדינה הכנסות של כ-100 מיליון שקל בשנה

מפעלי האוטובוסים מרכבים ומארגז חוששים מגל פיטורים. הסיבה: ועדה בין-משרדית של משרדי האוצר והתחבורה החליטה לבטל שני מגנונים לעידוד רכש מקומי רכש הגומלין, המחייב יצרני אוטובוסים זרים, והעניפה לייצור מקומי במכרזי אגד ודן הנחגות במימון ממשלתי, עם אפשרות לגבות 15% יותר מיצרני גזית אוטובוסים זרות – ועדיין לזכות במכרז. מרכבים, כאזור התעשייה קיסריה, מעסיק 560 עובדים, לאחר שכבר פיטר 200 השנה. המנהל ניר פונת אמר ל"ממון" כי "אם ההחלטות לא ישובו, ניאלץ להתחיל תוך 3 חודשים בצמצומים ולרדת לסדר גודל של 300-250 עובדים". במפעל הארגז, כאזור התעשייה תלמזורים, צפוי מהלך דומה בשנה הבאה. על פי בעלי המפעל, אלוהי-כחילי חגי שלום, "אנחנו מעסיקים 300 עובדים, ויש לנו עבודה עד אמצע 2019, אבל התנאים החדשים הם גזר דין מוות עבורנו ולא נוכל לזכות באף מכרז. בעוד שנה נצטרך לראות מה נעשה עם המפעל". מרכבים והארגז בוגות בארץ את גוף האוטובוסים על שלדות מיובאות, בעיקר של זולות, מאז ומרדס, וכ-50% מעלות הייצור הוא בישראל. מלבד כ-850 העובדים שלהן, מספר רומה של עובדים מועסק אצל קבלני משנה. הן מתחרות באוטובוסים שמגיעים שלמים מסין, פולין וטורקיה. אוטובוס המורכב בארץ עולה 150-200 אלף שקל יותר מאלו שמגיעים מסין. שני המפעלים מייצרים גם אוטובוסים ממוגני ידי לשימוש בשר מרון, אותם לא ניתן לרכוש בחו"ל.

גולדן דראגון, בייצוג קבוצת אוסו חן של מסי פתח בליליום, הוא היצרן הסיני היחיד שמקיים שיתוף פעולה עם המפעלים בארץ. היא התחייבה לייצר בהם 150 אוטובוסים חשמליים, ואף בוחנת יצוא לאירופה. השינוי יקטין את כדאיות הפ' דרוקט, ועלול לגרום לכישול תוכניות להרכבת אוטובוסים דיוול שלה בארץ, על גבי שלדות מסין.

פרשנות

אודי עציון

שווה לשמור על המפעלים

ספק אם במשרדי התחבורה והאוצר שהחליטו על ביטול ההטבות למפעלי האוטובוסים שמצו על קווי באס בלדרס, מפעל אוטובוסים קטן במאורנה, נזיר וילנה, עכשיו הוא מספק לשיק המקומי חומרת של עשרות אוטובוסים חשמליים. כמו ישראל, נורווגיה היא לא מעצמת רכב ולא מדינה עשירה. אבל גם במדינות קטנות ונפרדות יש מפעלי אוטובוסים במתכונת הישראלית, של בניית מרכב על שלדה מיובאת. נסו, אוטובוס שמורכב כך יותר יקר יותר מאשר שמגיע מוכן מסין. אז למה ארה"ב הסופר-קפיטליסטית ורושת מני שרוצה לשכור לתחבורה ציבורית לפחות 60% ייצור מקומי, כלומר לפחות מפעל בצפון אמריקה למה באירופה יש כדור השנה רק 2,000 אוטובוסים מיובאים מתוך 40 אלף וזוהי כפיין אין יבוא של אוטובוסים זרים כי מפעלי אוטובוסים הם ספקים גדולים של תעסוקה. לכן, מדינות שדרושות מישראל להסיר הגנת הייצור המקומי, עברות הפוך עם התוצרת שלהן. העלות למדינת מהנצפת ייצור מקומי היא כ-100 מיליון שקל בשנה, אך מפעלי האוטובוסים מכניסים כספים רומה מסתים, ונמצאים במריפריה הרלה באלטרנטיבות. אז כדאי שנממשלה יעשו את החשבון.

על העובדים. בנוסף, בין 2011 ל-2017 נוצרו בעקבות רכש אוטובוסים מחו"ל התחייבויות לרכש גומלין ממפעלים ישראליים – לא רק מפעלי אוטובוסים – 173 מיליון דולר, ומומשו 545 מיליון, כי חלקאות קנו יותר ממה שהתחייבו לה. שר הכלכלה, אלי כהן, מתנגד להחלטה. שר התחבורה כן, שנפגש עם מנהלי המפעלים ואנשי ההסתדרות הלאומית, אמר שהיא התקבלה שלא ביריעתו, והוא יבחן את הנגושה. שר האוצר חלון יפגש בשבוע הבא עם יו"ר ההסתדרות אבי גיסי קורן ועם התעשיינים לדיון ברכש הגומלין בארץ. ממשדר התחבורה נמסר: "כך לא היה שותף לדיוני הוועדה. הוא זימן דיון כדי לשמוע את כל הגורמים, ויגבש את עמדתו בשבועות הקרובים".

כדור מוועדת המכרזים, בראשות מנכ"לית משרד התחבורה, קרן טרנרי-איייל, אמר נציג אגף תכנון באוצר כי "המנגנון מייקר את המכרזים, פיגע בתחרות, ולא מועיל למשתמשי התחבורה הציבורית, או לממשלה. זה גם סבסוד עדיף לת' עשיית האוטובוסים". עוד לפני הדיון עתרו נגד המדיניות אחת מחברות התחבורה הציבורית ואחד מיובאי האוטובוסים. כיום כשליש מהרכש מהמפעלים הישראליים מגיע בעקבות ההטבות.

השרים: "לא ידענו"

לפי נתוני המפעלים, ההרכבה בארץ מייצרת למדינה כ-100 מיליון שקל בשנה במס חברות, מס דיווידנה, מע"מ נטו, מס הכנסה וביטוח לאומי

פרסם מכרז על הדרשה והעוררה ביקורת חריפה
במסגרת חשיפת "גלובס" שמשרד התחבורה מתכוון לוותר על הדרשה והעוררה ביקורת חריפה
במסגרת חשיפת "גלובס" שמשרד התחבורה מתכוון לוותר על הדרשה והעוררה ביקורת חריפה

בני ישראל האנשי חסד ושלום

[illegible][illegible]

באותו ערב - אלא על העתיד
של התעשייה הישראלית
כלל, אמר אבנר סרנבס,
יועץ העיכורים במרכזים.

[illegible]

סתור, כי היום גם
 התעשייתנים האלה
 להיפטר מהחוב
 הראשוניים. ראשי
 תפקיד את ההחלט
 המשותפת של משר
 ביורה המשפטית, ת
 עתידה לבית המש
 ביוריתית ולבית ה
 "אני לא מבין מד
 רשמי של מדינת י
 נבתיים כל הרכב
 שום אנשי המש
 שמועדים במכל
 ובתעשיית ילול ה
 בשם המדיניות
 מבינים לרוב ש
 שאיכות מוחלט
 כמכלל התאחדו
 רובי גילת הוספי
 קסימטת הוצאה -
 שם התאחדות ה
 וגם העובדים נ
 לירחבות ולקרא
 להתעורר.

לרכש גומלין • "גלובס" נודע כי המשנה ליועמ"ש דינה וילבר התבקשה להתערב בסוגיה

מכירים להפעלת שלוחה קוד
אחשבושים בדיקת הבקו
למסגרת פאז צדד הבקו

בת סמס מרחוק ויחסיים
השומרון, הושיש בארז ובמסרד

למסרדי הארז והמסרדי
הדיקוה לרכס טסלין טסלין

מאת עמיר ברקת
סגיה מרחוקי

גורמים כענף התחל
סמכותיים מסוגית ה
הגוסלין אכור לילול
"זכבת רכש גוסלין כח
הפעלת אימוכוסים כח
סוכסדריה לשני מפעל
חשבון הציבור, ואין ה
המשיך בה", כך גם
כיוצאת המכורים שח
לחומר על הדרישה כח

מכרזים להפעלת סלולר קו
אנטימונים בודדת הענין
למסגרת פאר צדד ברזס
המחלין במסרה להפעלת
קו אנטימונים סמום סחובים
"בא לזה" יסודות עוליות תרבי
להתקשרות והעקבות כי
ללא ס
לתיקון התעורה - ללא ס
שילוב מיוחד לזכור
בעקבות התעורה סוגיש
הענינים סמום
המכרזים סמום התעורה
להפעלת קו אנטימונים

[illegible]

למסדירי האצד והתחבורה
הדישה לרכש סטגלי כשה
למכרזי הפעלת הקדמ נש
2011, עליש והדאק סקע
נחש סטעלי קדמ הכשר
לחשפת מבררס נדמס
להתקיים כ 35% מנח
הפעלת סל רכש האמס
סחמכע למונח הפעלת
תורה ישראל, כשא
המסעית הודות ת לש
המסעית הודות ת לש

משרד התחבורה בהחלטה חריגה: מבטל את החובה לרכש גומלין במכרזי אוטובוסים

בשש השנים האחרונות היקף רכש הגומלין של יצרניות אוטובוסים מחו"ל עמד על חצי מיליארד דולר • החלטת המשרד תפגע במפעלים להרכבת אוטובוסים בארץ • מנכ"ל משרד הכלכלה: "ההחלטה מנוגדת לחוק להעדרת תוצרת הארץ ולמדיניות הממשלה ברכש גומלין"

מאת יובל אזולאי

בהחלטה חסרת תקדים ושנויה במחלוקת, משרד התחבורה מבטל את הדרישה שחלה על חברות התחבורה הציבוריות לחייב יצרנים זרים שמוכרים להן אוטובוסים לקיים רכש גומלין במשק הישראלי. בנוסף, המשרד החליט לבטל את החובה להעדיף את תוצרת הארץ בהליכי רכש של אוטובוסים. ההחלטה התקבלה לפני כשבוע וחצי בפורום בראשות מנכ"לית המשרד, קרן טרנר איל, ועומדת כעת במרכז עימות חריף בין משרד הכלכלה והתעשייה לבין משרד התחבורה.

ההחלטה התקבלה בתום דיון שעסק בשילוב הוראות לשיתוף פעולה תעשייתי במכרזי התחבורה הציבורית. על פי החלטה זו, הדרישה לרכש גומלין במכרזים אלה מתוקף התקנות לשיתוף פעולה תעשייתי והעדרת תוצרת הארץ לא תועלה בעתיד וגם תבטל רטרואקטיבית, במקרה שחברות התחבורה כבר העלו דרישות לרכש גומלין מצד יצרניות זרות.

גורם בכיר במשרד הכלכלה והתעשייה אמר היום ל"גלובס" על רקע ההחלטה חסרת התקדים: "נעמוד בצורה נחרצת מול משרד התחבורה ונדרוש שהתקנות לרכש הגומלין יבוטלו ויתקיימו במלואן".

במכתב ששיגר היום מנכ"ל משרד הכלכלה, שי רינסקי, לטרנר נכתב כי "ההחלטה עומדת בניגוד לסעיפי החוק שפועל לטובת תוצרת הארץ ובניגוד למדיניות הממשלה ברכש גומלין ולמתן עדיפות

לתעשייה הישראלית. נוסף לזאת, משרד התחבורה שותף לדיונים שמתקיימים בימים אלה בסוגיה שבנידון והמדינה נדרשת לגבש את עמדתה בנושא. ההחלטתם היא ניסיון לפעול ברגל גסה ולהעמיד את מקבלי ההחלטות לפני עובדה גמורה".

על פי תקנות רכש הגומלין שגובשו ברשות להשקעות זרות ולשיתוף פעולה תעשייתי שבמשרד הכלכלה והתעשייה, כל חברה מקומית שמספקת שירותים של תחבורה ציבורית חייבת לקיים הליך תחרותי במסגרת רכש האוטובוסים שיממשו אותה בהפעלת הקווים השונים ברחבי הארץ. תקנות אלה תקפות לחברות אגד ודן, כמו גם לחברות נוספות ובהן מטרופולין, סופרבוס, קווים, מטרודן ועוד.

אלף עובדים במעגל הישיר

עם קבלת ההחלטה על בחירת היצרן שיספק את האוטובוסים להפעלת קווים אלה, על חברת התחבורה לדרוש מהיצרן חור לקיים רכש גומלין במשק בישראלי בהיקף של לפחות 35% מסכום העסקה. עד כה, רכש זה נעשה בין השאר באמצעות הרכבת האוטובוסים בחברות ישראליות, כמו "ארגו" שפועלת מקריית מלאכי ו"מרכבים" שפועלת מאור עקיבא. שתי חברות אלה מעסיקות כ-1,000 עובדים ישראליים. במעגל השני נמצאות עוד עשרות חברות שמספקות שירותים של קבלנות משנה לחברות אלה. הסיבה לחיוב היצרנים הזרים

בלעד
גלובס



השר ישראל כץ. מוותר לחברות מחו"ל

הסיבה לחיוב היצרנים הזרים של אוטובוסים שנמכרים לחברות התחבורה הישראליות לרכש גומלין, היא שמשרד התחבורה מתקצב את הרכישות הללו

קימת מחלוקת על הזכרה לרכש גומלין ולשיתוף פעולה תעשייתי במסגרת ההליכים התחרותיים שנוגעים לתכניות ההצטרפות של חברות התחבורה הציבוריות באוטובוסים. מפרוטוקול של דיון שקיים משרד התחבורה בנושא לפני כשבוע וחצי הגיע לידו "גלובס" עולה כי עמדת משרד התחבורה, שמגובה גם על ידי אנשי התקציבים במשרד האוצר, היא שלרכש הגומלין אין תרומה כלשהי בהיבט של העלאת רמת השירות לציבור ואף יוצר נזק לציבור בשל התייקרות עלות

של אוטובוסים שנמכרים לחברות התחבורה הישראליות לרכש גומלין, היא שמשרד התחבורה מתקצב חברות אלה ברכש האוטובוסים המשמשים את כלל הציבור. במכרזים קודמים שעשו חברות התחבורה הציבוריות כ-6 השנים האחרונות, רכש הגומלין שעשו יצרנים של אוטובוסים מחו"ל במשק הישראלי הסתכם בכחצי מיליארד דולר. בראש הרשות להשקעות זרות ולשיתוף פעולה תעשייתי עומדת זיווה איגר. בין משרדי הכלכלה והתחבורה

ההפעלה של קווי התחבורה הציבורית. זאת, בשל החשש שהיצרניות יקבעו עלויות גבוהות יותר בשלכ המכרז-שכוללות גם את עלויות רכש הגומלין שבו יחייבו. הדיון הסתיים בהחלטה כי "לנוכח עמדת משרד האוצר ומשרד התחבורה שלפיה אין להוראות שיתוף פעולה תעשייתי והעדרת תוצרת הארץ כל תרומה לטיב שירותי התחבורה הציבורית, ועמדת הוועד המספטי לממשלה שלפיה אין חובה לכלול הוראות אלה במסגרת ההליכים התחרותיים-אנו סבורים כי יש לבטל את ההוראה המכרזית לקיום רכש גומלין בהתאם להוראות הרשות להשקעות ולשיתוף פעולה תעשייתי".

החלטה שנויה במחלוקת

ההחלטה השנויה במחלוקת התקבלה כשבוע, שתי עתירות שהוגשו לבג"ץ ולבית משפט מתווזי בידי יבואן של אוטובוסים מחברת סולארים מפולין, שמתחרה במכרזים שמפרסמות חברות התחבורה הציבוריות. במסגרת עתירותיו, היבואן כפר בדרישת הרשות להשקעות זרות ולשיתוף פעולה תעשייתי לשלם לה עשרות מיליוני שקלים על רכש גומלין שלא ביצע מתוקף התקשרויות קודמות שלו עם חברות שמפעילות קווי תחבורה ציבוריים.

לפי ההחלטה "יש להודיע למפעילים ההיסטוריים (של קווי תחבורה ציבורית יא) כי ההוראות שנוגעות לשיתוף פעולה תעשייתי או העדרת תוצרת הארץ- בטלות".

כך, משרד התחבורה קבע כי עמדתו החדשה בנושא זה תועבר לפרקליטות המדינה ולמחלקת הבג"צים שלה, כדי לוותר את המסך ההליכים המשפטיים שמתקיימים בנושא זה. על פי הערכות של גורמים בענף, בכל אסכול כזה מדובר בכ-200 אוטובוסים - מה שעשו להעיר על פגיעה נרחבת בחברות שעוסקות בהרכבת אוטובוסים מיובאים. גורם כלכלי הוזהר היום כי קביעה זו עשויה לחשוף את המדינה לגל תביעות מצד יצרניות זרות של אוטובוסים שחייבו לקיים בשנים האחרונות רכש גומלין במשק הישראלי-ולדרוש כספים אלה בחזרה. "זה ניסיון חמור מצד משרד התחבורה לקבוע עובדות בשטח", אמר היום (ד') ל"גלובס" גורם בכיר במשרד הכלכלה והתעשייה. "יש לממש ולאכוף את החובה לקיים רכש גומלין, ולא נקבל בשום פנים ואופן את הגיטינות לחוק מחובה זו". נשיא התאחדות התעשיינים, שרגא ברזס מסר לגלובס כי "מדובר בהחלטה לייבא אבטלה מסין, אין דרך אחת לראות את הדברים. הציבור חייב להבין משרד התחבורה העדיף את מקומות העבודה בסין על פני מקומות עבודה במשק הישראלי, וזאת לא הפעם הראשונה שמשרד ממשלה שמיציגים את החוק ואמנים עליו מחפשים דרכים לעקוף אותו אך משרד התחבורה הולך לפני כולם ומעדיף את מה שחל על פני התעשייה המקומית". תגובת משרד התחבורה לא התקבלה עד שעת סגירת הגיליון. ■



גלובס



היקף ההשקעות הזרות במשק הישראלי הסתכם ב-2017 בכ-19 מיליארד דולר, עלייה של כ-7 מיליארד דולר ביחס לשנת 2016. כך עולה מדוח חדש של משרד הכלכלה.

לפי הדוח, שמבוסס על נתוני הרשות להשקעות זרות ולשיתוף פעולה תעשייתי ושל הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, המקור של כמחצית מהוצאות המו"פ (מחקר ופיתוח) במשק הישראלי- בחברות זרות. בישראל פועלות יותר מ-320 חברות רב לאומיות.

עוד עולה כי 41% מהחברות הרב לאומיות שפועלות בישראל מקורן בצפון אמריקה ועוד כ-40% מאירופה. שאר החברות הן מאסיה



10



הפוסט של משרד הכלכלה והתעשייה

שתף



הגב



לייק

