

פרוטוקול מס' 267

מישיבת הוועדה לעניני ביקורת המדינה  
יום ג', כ"ג באב התשמ"ז, 18.8.87, שעה 9.30

נכחו:

חברי הוועדה:  
ד. ליבאי - היו"ר  
ר. כהן  
ע. לנדאו  
ד. תיכון

מוזמנים:  
מבקר המדינה י. מלץ  
י. רוט - עוזר מבקר המדינה  
ב. ענר - משרד מבקר המדינה  
מ. שוחט - משרד מבקר המדינה  
א. בן-גל - משרד מבקר המדינה  
ד"ר ע. אילן - משרד מבקר המדינה  
ע. ברלינסקי - מפקח כללי, משרד הכלכלה והתכנון  
נ. חסיד - סמנכ"ל כספים בתעשיה האווירית והיועץ  
הכלכלי לשעבר למערכת הבטחון  
ד"ר מ. דביר - התעשיה האווירית  
סא"ל ת. שדה - אגף תכנון, צה"ל

מזכיר הוועדה: ב. פרידנר

קצרנית: צ. ספרן

סדר היום: דו"ח מבקר המדינה על פרוייקט הלבאי - תהליך קבלת ההחלטות.

1835

---

היו"ר ד. ליבאי:

אני פותח את ישיבת הוועדה לענייני ביקורת המדינה.

דו"ח מבקר המדינה על פרויקט הלבאי -  
תהליך קבלת ההחלטות

נמשיך לשמוע את נחמיה חסיד - אני מודה לך שבאת שוב ואתה איתנו - ונמשיך מהסוגיה שבה הפסקת בישיבה שעברה.

נ. חסיד:

נשאר חוב מהשבוע שעבר בנושא משקל האוויוניקה והייתי רוצה להתחיל בהתייחסות לעניין הזה ולהבהיר. שאלת תחולת האוויוניקה של הלבאי עברה שני שינויים ובזה היה אולי איזה מקום לבלבול. השינוי הראשון היה מוקדם מאד במהלך הדברים, כאשר בהערכות הראשוניות מתחילת 1980 באמת דובר על משקל של 830 ליברות אוויוניקה, אלא שמרגע שנכתב אופיון חיל האוויר כבר היה מדובר על משקל כפול של האוויוניקה - 1,400 ליברות, ואחר כך זה הופחת ל-1,300 ליברות. אני מצטט כאן לראשונה ממסמך של התעשייה האווירית מינואר 1981 - שהוא היה תגובה למסמך של היועץ הכלכלי מנובמבר 1981 - ובמסמך הזה מדובר על אוויוניקה במשקל 1,400 ליברות. על המשקל של 1,400 ליברות נשענת ההערכה של עלות האוויוניקה, במסמך היועץ הכלכלי מנובמבר 1980, של 2,964 מליון דולר באומדן הגבוה יותר לחבילת אוויוניקה למטוס. במסמך מאוחר יותר של התעשייה האווירית מיוני 1981 מדובר על שינוי בגודל חבילת האוויוניקה: 1,300 ליברות במקום 1,400 ליברות, שינוי לא מהותי ולא משמעותי, ולמעשה המשקל הזה של 1,300 ליברות אוויוניקה נותר בעינו עד היום.

דרך אגב, בין יתר הדברים שהופיעו בדרישה המבצעית של חיל האוויר - גם משקל אוויוניקה יותר גדול וגם תכונות נוספות היו בין הדברים שהוזכרו כבסיס לדרישה של חיל האוויר להגדלת עצמת המנוע או לכוח גדול יותר למטוס. באותו מסמך מיוני 1981, כאשר יש ניתוח של המטוס עם מנוע 404 ועם מנוע 20-11 מופיע משקל אוויוניקה זהה בשתי האפשרויות. זאת אומרת - לפחות כפי שאני הבנתי - לא היתה גישה כזאת שאומרת שעם מנוע גדול יותר יבוא משקל אוויוניקה גדול יותר, ועם מנוע קטן יבוא משקל אוויוניקה קטן, אלא הדברים הוצגו, שמשקל האוויוניקה הוא נתון של הדרישה המבצעית של חיל האוויר.

השינוי המשמעותי, הקונספט המשמעותי בעניין האוויוניקה בא מאוחר יותר. בסוף 1982 התחילה להתגבש - והתגבשה בעיקר בתחילת 1983 - גישה ובה לא היה שינוי במשקל האוויוניקה אלא היה מה שכוונה במרכאות "דיאטת אוויוניקה", או במלים יותר מדעיות - מיזעור האוויוניקה, מפני שהדרישות לתחולה פונקציונלית גדלו מאד, בכלל זה דרישה לתוספת עוד מכ"ם אחד למערך המכ"ם ועוד הרבה דרישות פונקציונליות נוספות. הפתרון למתן תשובה לדרישות הפונקציונליות האלה היה במיזעור האוויוניקה, מה גם שבאותו זמן כבר היה ברור שיש טכנולוגיות למיזעור של אוויוניקה, והמיזעור של האוויוניקה הוא באמת תהליך שהוסיף שלב די משמעותי לעלות הפיתוח.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה דיברת על שני מסמכים של התעשייה האווירית ואני אינני זוכר אם הם נזכרים בדו"ח מבקר המדינה: האחד - מינואר 1981; השני - מיוני 1981. המבקר מתייחס בעמוד 1301 למסמך של התעשייה האווירית ממרס 1980, ובקשר למסמך זה האוצר העלה ספקות, דרש למנות צוות מקצועי וכך הלאה, ויש כאן ביקורת של המבקר על המסמך של התעשייה האווירית ממרס 1980. אנחנו יודעים שאתה הגשת את החוברת שלך בנובמבר 1980, זאת כיועץ כלכלי של מערכת הבטחון. בדצמבר 1980 ראש הממשלה בגין החליט לדחות את העיון שלו ואת ההחלטות למספר חודשים עד שהגיע למאי 1981. עכשיו אתה אומר, שכאשר ראש הממשלה בגין החליט במאי 1981 יכול היה להיות לפניו או היה לפניו מסמך נוסף של התעשייה האווירית מינואר 1981. מה יש במסמך הזה? למה הוא מתייחס?

ג. חסיד:

המסמך הזה - כפי שאמרתי כבר בשבוע שעבר - היה מסמך תגובה של התעשייה האווירית על המסמך של היועץ הכלכלי מנובמבר 1980. כל מסמך של היועץ הכלכלי הזמין ביקורת ותגובה מצד גורמים שונים, והתגובות באו גם מצד התעשייה האווירית וגם מצד חיל האוויר. זה מסמך התגובה של התעשייה האווירית למסמך של היועץ הכלכלי, שיש בו כמובן נתונים נוספים ואינפורמציה נוספת.

המסמך השני שהזכרתי הוא מסמך שהוכן על ידי התעשייה האווירית לקראת דיון המנוע, אבל הוא נושא עליו תאריך של יוני 1981 וגם הוא נכתב בחלקו כתגובה לעדכוני היועץ הכלכלי, שהוגשו לפני דיון המנוע.

שני המסמכים האלה, אם אינני טועה, לא נזכרים בדו"ח

היו"ר ד. ליבאי:

גם אני חושב שהם לא נזכרים.

ג. חסיד:

השלב הבא שאותו רציתי לתאר היה מערך הדיונים שהתנהלו אצל השר שרון בתחילת 1982. אותן שתי בדיקות שתיארתי בפעם הקודמת - מסוף 1981 ומינואר 1982 - היו בסיס, מבחינת האינפורמציה הכלכלית, למערכת הדיונים שהתנהלה אצל השר שרון. היו שני דיונים רבי משתתפים: אחד ב-14 בינואר 1982 והדיון השני ב-21 בינואר 1982, בהבדל של שבוע. לשני הדיונים האלה קדמה עבודת מטה די מסועפת גם של אותה יחידה שהוזכרה בפעם הקודמת - יל"ל, היחידה לבטחון לאומי, בראשותו של אברשה טמיר, גם של חיל האוויר וגם של התעשייה האווירית, וגורמים שונים הספיקו לעיין ולהעיר הערות למסמכים הקודמים. בדיון עצמו היתה הצגה קצרה יחסית של המסמך הזה עם שקפים, מתוך הנחה שכולם קראו את המסמך. כך זה נאמר בדיון וגם השר שרון אמר: קראנו את המסמך, רוץ קדימה, הדיון הראשון, במיוחד השני, עסקו בעיקר בשאלת המימון, השותפים, היכולת הכלכלית למצוא משאבים, וזה מוצא ביטוי בעיקר בפרוטוקול של הדיון השני.

מה היו המגעים שקדמו לדיונים האלה? היו שני סוגים של מגעים עם גורמים זרים. סוג אחד היה מגעים עם החברות נורתרופ וג'נרל-דיינמיקס. הם שימשו באמת בסיס להשוואת העלויות של הלביא לאלטרנטיבות של ייצור מקומי של אף. 16 ולייצור המקומי של אף. 18 אל. - כהצעת נורתרופ - וגם כבסיס להערכת העלות של רכש אף. 16 מהמדפים, כי שם היו כבר נתונים על העיסקה שהיתה קיימת, של 75 הראשונים, והעיסקה שהיתה בשלבי התהוות של 75 נוספים.

כבסיס למגעים עם שתי החברות היו אליהן פניות שהגדירו את מהות הדרישה המבצעית של חיל האוויר, כשחיל האוויר כתב את הדברים האלה. ג'נרל-דיינמיקס ענתה שבלוח הזמנים הקצר שדרש השר שרון קשה לה להגיש מסמך פורמלי, אבל היא תעשה כמיטב היכולת להגיש את הנתונים שנשאלו באופן שוטף. וכך היה: הם סיפקו לנו נתונים למרבית השאלות שנשאלו. הנתונים האלה, שסופקו בשיחות טלפון ובטלקסים - בעיקר בשיחות טלפון - הם אלה שנכנסו לתוך ההערכה שנעשתה אז, כאשר היה קשר יומיומי בינינו לבין הנציג של ג'נרל דיינמיקס, ד"ר ורנון לי. המגעים עם נורתרופ התנהלו בעיקר באמצעות הנציגות שלהם בארץ והנציגים שלהם שהיו כאן.

במקביל לבירורים האלה התנהלו גם מגעים עם מקדונלד-דגלס, והמגעים עם מקדונלד-דגלס לבשו אופי אחר. הם התנהלו כבר על סמך הקביעה, שחייבים למצוא דרך להוציא את תחולת פיתוח וייצור המטוס מהארץ לארצות-הברית ושחייבים למצוא דרך לתוספת מימון שמקורו בארצות-הברית, אם זה שותף או אם זה שימוש בכספי אף.אנ.אס. ההערכה הזאת התגבשה עוד לפני הדיון ב-14 בינואר אצל שרון, וכתוצאה מזה - על בסיס

מגעים קודמים שהיו גם עם מקדונלד-דגלס וגם עם חברות אחרות, על בסיס מגעים קודמים שהלכו לכיוון של קבלנות משנה, של קופרודוקציה, של כל מיני אפשרויות שבעיקר התעשייה האווירית עסקה בהם עוד קודם לכן - נשאלו השאלות: האם אתם תהיו מוכנים לא רק להיות קבלני המשנה לכנפיים, לזנב ולעוד כמה דברים, אלא להיות יותר מזה - להיות קבלן ראשי אמריקאי, או קו-קבלן ראשי בארצות-הברית וכתוצאה מזה גם להשתתף בדרך כזו או אחרת במימון, גם להיות הלוביסט העיקרי במימשל האמריקאי, מתוך כוונה להביא לידי כך שתהיה השתתפות של הסיוע האמריקאי במימון הלבאי, ובאותו שלב גם הרשאה להשתמש בכספי הסיוע בארצות-הברית למטרות הפיתוח? וגם דבר, שבאותו זמן היה נראה כאוטופיה מוחלטת: שהקונגרס ירשה לעשות המרה של כספי סיוע לשימוש כאן בארץ.

פה אני רוצה להתייחס לעוד חוב מהפעם הקודמת, התייחסות שביקשתם ממני לדברי מר צפורי: במהלך 1981, בעיקר בתחילת 1981, בעקבות הביקור של הייג כאן בארץ, היו מגעים עם האמריקאים שמטרתם היתה להשיג רשות המרה של כספי סיוע לצרכי פרויקטים שונים בארץ. נכתב בשעתו גם מסמך, בתחילת 1981, שדיבר על המרה של 150 מליון דולר, והוא הסתמך על תקדים קודם של המרכבה, שבשבילה היתה המרה מאושרת, והיתה מנייה כללית של פרויקטים אפשריים שאפשר יהיה להשתמש בהם בכספי ההמרה האלה - 150 מליון. מהמגעים האלה לא הסתיים שום דבר חיובי. היו כמה פגישות שבהם הועלה הנושא הזה והושב ריקם. למעשה הפעם הראשונה שנולד סיכוי לקבל אישור המרה כזה היה עם העלאת הלבאי כפרוייקט מרכזי בעל אופי לאומי, שמסביבו יש סיכוי לקבל את האישור להמרה. כזאת היתה, בכל אופן, חוות הדעת של הנציגים שהיו אז בארצות-הברית, ובמיוחד חוות הדעת של השגריר ארנס. אני זוכר פגישה - שהשתתפתי בה - בינו לבין השר שרון, שבה הוא הביע הערכה שבתנאים מסויימים, תוך כדי פעילות מסויימת, לצרכי הלבאי ניתן יהיה לקבל את ההמרה.

ע. לנדאו:

על איזה שנה אתה מדבר?

נ. חסיד:

אני מדבר על ינואר 1982.

ע. לנדאו:

כשמקדונלד-דגלס כבר נתנו הצעות.

נ. חסיד:

לא. אחרי שג'נרל-דיינמיקס ונורתרוף נתנו הצעות.

ע. לנדאו:

וזה אחרי שהונח עקרונית כן לייצר את הלבאי.

נ. חסיד:

לא.

היו"ר ד. ליבאי:

לא. זה בתקופת ההקפאה של שרון, בתקופת ההערכה מחדש של שרון.

ע. לנדאו:

נדמה לי שאז קיבל שרון את ההצעה לייצר את הלבאי ואז היתה הביקורת: למה קיבלת החלטה זו?

היו"ר ד. ליבאי:

זה היה ב-4 בפברואר 1982, ואנחנו עכשיו בישיבות של 14 בינואר ו-21 בינואר 1982.

ע. לנדאו:

אז היו לפניך הצעות אמריקאיות לגבי ייצור מטוסים אמריקאיים או רכישה מהמדף?

נ. חסיד:

כן. אז היו ההצעות שנותחו במסמך מינואר 1982.

ע. לנדאו:

את זה אני רוצה לחדד, כי פה כתוב שלא עמדו בפני השרים חלופות של רכש ושל ייצור מטוסים אמריקאים. המבקר אומר בעמוד 1301, בפיסקה השניה, ואני מצטט: "מאחר שהצוות האמריקאי לא השלים את בדיקותיו ומאחר וקודם להחלטה לא נערכו בדיקות כלכליות כמשמעותן..."

ד"ר אילן:

אתה מדבר על פברואר 1980.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה מדבר על תקופה אחרת, אתה מדבר עכשיו על התקופה של עזר וייצמן, ואנחנו כבר בתקופת שרון.

ע. לנדאו:

נכון, תודה.

נ. חסיד:

אני דיברתי על שלושת השבועות שקדמו ל-4 בפברואר 1982.

היו"ר ד' ליבאי:

אני רואה שבישיבה ב-14 בינואר, בעמוד 38 של הפרוטוקול, אתה אומר לקראת סוף הישיבה ומאיץ בשר שרון: "צריך לקבל היום החלטה להמשיך בתכנית הלבאי. אני מציע לבנות מחדש תכנית פיתוח וייצור של הלבאי". זה לאחר שרון בא למסקנה, בעקבות דברייך, שבלתי אפשרי במסגרת 37 מליארד השקל, תקציב הבטחון, לפתח את הלבאי ובעצם צריך לחפש מקורות מימון. זה תואם בעצם את מה שאמרת קודם, ויחד עם זה אתה אומר: "צריך לקבל היום החלטה להמשיך בתכנית הלבאי". השר לא קיבל באותה ישיבה, ב-14 בינואר, החלטה, כידוע לך, ודחה אותה עד הישיבה של 21 בינואר. גם אז הזהירו אותו מפני קבלת החלטה, בעיקרו של דבר פרופ' סדן, וגם אתה הדגשת שאי אפשר להרים את פרויקט הלבאי בתקציב ישראלי. "עם כל המגבלות יהיה צורך ללכת לתכנית הייצור

המקומית של אף.16" - אתה אומר - "יש להידבר עם ג'נרל-דיינמיקס. גם אם זה ייקח שלושה חודשים יש לדבר עם המימשל. הנתונים לא מספיקים", ואתה מציע לדחות את ההחלטה. אני לא רוצה לתפוס אותך במשפט או במלה שנרשמו, אבל האם היה איזה הבדל מבחינתך בין הישיבה של 14 בינואר לבין הישיבה של 21 בינואר? נימוקיך הם אותם נימוקים, ומשום מה אני פתאום רואה שבסוף הישיבה ב-14 בינואר אתה אומר: לקבל היום החלטה; וב-21 בינואר אתה בעצם מבקש ממנו שלא יקבל החלטה, אין כל האינפורמציה. לעומתך התייצב לפידות.

ג. חסיד:

להיפך. הזכרון שלי אומר, שבוע קודם לכן זרקתי ביתר תוקף שינתן לי עוד זמן לברר עם מקדונלד-דגלס.

היו"ר ד' ליבאי:

איך אתה מסביר את מה שציטטתי מעמוד 238?

ג. חסיד:

אם זכרוני לא מטעה אותי יש כאן טעות בפרוטוקול, כי כל הזכרון שלי מורה על כך שאני ביקשתי: תנו עוד זמן. ייתכן שנפלה פה טעות, וזה הדבר היחיד שאני יכול ליישב בו את הסתירה הזאת.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה אומר שגם ב-14 וגם ב-21 ביקשת דחיה של ההחלטה. זה מתיישב עם כל דבריך.

ד. תיכון:

למה ביקשת?

ג. חסיד:

ביקשתי מסיבה אחת עיקרית: בגלל המגעים עם מקדונלד-דגלס.

מבקר המדינה י. מלץ:

הם עמדו לבוא ארצה, עד כמה שאני זוכר.

ד. כהן:

לא, זה ג'נרל-דיינמיקס, לא מקדונלד-דגלס.

ג. חסיד:

אני רוצה לחדד: ההתייחסות שלי תהיה לגבי מקדונלד-דגלס וג'נרל-דיינמיקס. לגבי מקדונלד-דגלס נראה לי אז העניין יותר רציני והקו שעליו חשוב יותר להתמקד, מכיוון שנראו לי סיכויים בהידברות עם מקדונלד-דגלס, מה גם שהיתה הערכה של נציגם בארץ, ג'ורג' לייוון, שניתן לקבל החלטה של הנהלת מקדונלד-דגלס לא רק להיות קבלן משנה אלא להיות שותף בפרוייקט וגם להשתתף במימון.

ד. תיכון:

ונניח שנתקבלה החלטה להמשיך. במה זה לא תאם את כוונתך ליצירת שותפות בפרוייקט? ההחלטה של שרון להמשיך בעצם קטעה את המשא ומתן שלך עם מקדונלד-דגלס?

נ. חסיד:

לא. היו כאן הבדלי גישות.

ד. תיכון:

אני מבין ששרון חשב שהמשא ומתן יתנהל תוך כדי הייצור, הוא חשב שזה טוב, הוא חשב אחרת. ואני שואל: למה?

נ. חסיד:

ההערכה שלי היתה, בעיקר לגבי מקדונלד-דגלס, שאם ננהל משא ומתן עוד מספר ימים, עוד מספר שבועות, לפני קבלת החלטה חיובית על הלבאי, נביא אותם למחוייבות להיות שותפים כאלה, שהם יקחו על עצמם גם איזו שהיא השתתפות.

היו"ר ד. ליבאי:

ובהנחה שהמשא ומתן עם מקדונלד-דגלס היה נכשל, כשאתה גורס שאי אפשר לבנות לבאי בתקציב מקומי, מה היתה אז עמדתך לפי הלך המחשבה הזו?

נ. חסיד:

קשה לי לחזור אחרונית לשאלה כזאת, אבל עמדתי היתה נשארתי בעינה שצריך לחפש פתרון לבעיות המימון, ואם לא מקדונלד-דגלס, אז חברות אחרות. היו חברות אחרות שעמדו בתור.

ד. תיכון:

מתקיימים דיונים במשרד הבטחון. השר שרון עושה הערכה מחדש. יום אחד הוא מחליט: אני חושב שהגיע הזמן לחדש את הייצור. ואז אתה בא ואומר: במטותא ממך, הואל להמתין, אנחנו באמצע המשא ומתן. מדוע אתה חושב שההוראה להמשיך בייצור יוצרת מצב נחות למנהלי המשא ומתן בין התעשייה האווירית ומשרד הבטחון לבין מקדונלד-דגלס?

נ. חסיד:

קודם כל, לא אמרתי את זה. ההערכה שלי היתה שנכון יותר או טוב יותר - וזו בדרך כלל ההערכה של מי ששותף בניהול המשא ומתן - שאם תיתן לי עוד זמן, אני אביא מהמשא ומתן הזה תוצאות יותר טובות. השר שרון אמר ההיפך.

ד. תיכון:

ההערכה של השר שרון היתה, שאם אנחנו רצינים בייצור והם ירצו, הרי שעדיף לחדש את הייצור, כי אז מצבנו משופר.

נ. חסיד:

נכון.

ד. תיכון:

אבל אתה בא ואומר: אני לא חושב כמוך, אני רוצה עוד לעצור. ובזה מתמקד מבקר המדינה.

נ. חסיד:

השר הוא זה שקבע, הוא זה שהחליט, והוא רצה לקבל החלטה במהירות, כי לדעתו עצם ההחלטה תניע את ההליכים ותביא את החברות האמריקאיות ללכת לקראתנו. זו היתה העמדה של שרון והיא מובעת גם בסיכום שלו בדיון ב-21 בינואר. ואכן, כתוצאה מהקביעה הזאת שלו לא הפסקנו את המשא ומתן. להיפך, המשא ומתן הוגבר. תיכף אומר מה הצעדים שעליהם הורה השר שרון לנקוט מיד אחרי קבלת ההחלטה.

ד. תיכון:

עומדת כאן השאלה - ועליה נתלה חלק גדול מן הביקורת שאתה היית האיש שאמר: תן לי עוד זמן, המשך בהערכה מחדש שלך.

היו"ר ד. ליבאי:

לא רק הוא, גם פרופ' סדן. גם משרד האוצר וגם היועץ הכלכלי של מערכת הבטחון.

ד. תיכון:

נכון. הם באו ואמרו: תן לנו עוד זמן להערכה מחדש, אל תתחיל. משמע היה לכם איזה שיקול, שאני לא יודע אותו.

היו"ר ד. ליבאי:

השיקול היה שאין מימון. זה יפה מאד שמקבלים את ההחלטה ובינתיים הייצור נמשך, אבל והיה והדברים ייכשלו?

ד. תיכון:

בעצם באותו רגע הם עוסקים בבניית הפרוייקט, איך יבוצע הפרוייקט, כולל השאלה המימונית. כשהוא רצה שותפים זרים הוא בוודאי ידע שהם יתרמו 50% מן המימון.

נ. חסיד:

לא, לא. אני נאחזתי בדברים שאני עצמי כתבתי: "ניתן לקבל החלטה חיובית על המשך תכנית הלבאי עם תילוונה אליה התניות אחדות, שהכרח יהיה להקפיד על מימושן, והן: שתכנית הפיתוח תמומן, לפחות ברובה, ממקורות שמחוץ לתקציב הבטחון בגודלו הנוכחי; שיימצא מקור מימון חיצוני - כסף סיוע אמריקאי בר-המרה בהוצאה מקומית, או שתימצא מדינה זרה".

היו"ר ד. ליבאי:

מהיכן אתה מצטט?

נ. חסיד:

אני מצטט מהמסמך שלי שהוכן בינואר 1982.

"ונתחים עיקריים של הפיתוח, אולי גם של הייצור, יוצעו לביצוע על ידי אחת או יותר מהחברות האמריקאיות. עדיף במקרה זה הסכם שותפות במימון, אך תספקנה גם הזמנות ישירות שתמומנה בסיוע אמריקאי. מטרתה של התניה זו להקל את הלחץ על המקורות הכלכליים המקומיים בתקופת הפיתוח במיוחד". אני הייתי דבק, בשבועיים האלה, בהמלצה הזאת.

ד. תיכון:

מה היה קורה במשך השבועיים שרצית לעכב את ההחלטה? מה לדעתך היה עשוי לקרות במשך אותה תקופה? למה ציפית?

היו"ר ד. ליבאי:

הם לא ביקשו שבועיים, הם ביקשו שלושה חודשים.

ד. תיכון:

מה ציפית שיקרה בשלושת החודשים?

נ. חסיד:

למה שאכן קרה. אבל מה שקרה היה המינימום ההכרחי מבחינתי. מה שקרה במהלך החודשים הבאים הוא, שאמנם מקדונלד-דגלס ירד מהפרק, אבל נכנס במקומה גראמן, וזאת אחרי שהיתה מעין תחרות בין ארבע חברות: מקדונלד-דגלס, גראמן, אל.טי.וי וג'נרל-דיינמיקס.

ד. תיכון:

ואם היו נותנים משהו ל-אל.טי.וי? הרי היום הם בקשיים והייתם נדפקים כהוגן.

נ. חסיד:

נכון.

התוצאה היתה בסופו של דבר, משיקולים כאלה ואחרים - בין השאר גם מפני שמקדונלד-דגלס קצת נסוגו מהערכות הקודמות של ג'ורג' ליוון והם גם דרשו מחיר גבוה יותר לפיתוח הכנף והזנב - שהבחירה נפלה על גראמן. גם גראמן לא לקח על עצמו לממן מכספיו, אבל לקח על עצמו לקחת חלק פעיל בהצגת המטוס בארצות-הברית ולעשות לובי חזק בקונגרס כדי שניתן יהיה לקבל אפשרות שימוש בסיוע אמריקאי, כולל המרה מיוחדת לצרכי הליביא. ואכן הדבר הזה התממש לא אחרי שלושה חודשים, אבל אחרי שלושה חודשים היתה הערכה שהנה יש לנו גוף אמריקאי שהולך איתנו. ואכן גם גרמן השתתף בהצגת הפרוייקט. הוכן מסמך משותף עם גראמן, וגראמן הסתובב אחר כך יחד עם התעשייה האווירית ועם משרד הבטחון בהצגת הפרוייקט לגורמים האמריקאים.

היו"ר ד. ליבאי:

באיזו תקופה היה גראמן? לאחר ההחלטה?

נ. חסיד:

זה כבר לאחר ההחלטה, זה כבר בחלק השני של 1982.

ד. תיכון:

אבל זה קרה בפועל.

ג. חסיד:

כן, זה קרה בפועל. בדיעבד אני אומר שהשר שרון צדק.

ר. כהן:

כלומר, מתוך כל הנסיון שלך ללמוד את העניין לא היתה כל אפשרות: א. שהלביא לא כדאי כשלעצמו; ב. ששום קופרודוקציה לא תצא לפועל ואז המשך הייצור הנוכחי יהיה בבחינת בזבוז. כלומר, לא עלתה האפשרות הזאת - שאני דווקא כן הבנתי אותה מתוך לימוד החומר - שיתכן שחידוש הייצור עלול היה שלא לעלות בקנה אחד עם האפשרות הכלכלית, שבה גם ייצור הלביא לא יהיה כדאי, וגם לא תימצא שום שותפות עם אף אחת מהחברות האמריקאיות ואז צריך ללכת למטוס מן המדף. האפשרות הזאת לא היתה קיימת?

ג. חסיד:

בעיני האפשרות הזאת כן היתה קיימת ואפילו ציינתי אותה במסמך. אני אמרתי כך: "משמעות נוספת המתחייבת מהאמור לעיל היא הנכונות לדון מחדש בעוד מחצית השנה ובעוד שנה ולבחון אם השתנו ההערכות הבסיסיות; ועוד יותר מכך, הנכונות לעצור - אם יסתבר שכדאי לעצור - על אף כל העלויות שתצטברנה ודאי עד לאותו מועד".

אני דיברתי על חצי שנה ועל שנה. מה שקרה במהלך החצי שנה והשנה האלה הוא, שהיתה התקדמות ממשית מאד לקראת מימוש ההתניות שראיתי אותן כהתניות הכרחיות: היתה התקדמות לכך שיש שותף אמריקאי, קבלן משנה רציני שהוא שותף איתנו בלובי האמריקאי - וזה גראמן; היתה התקדמות לקראת השגת אישור אמריקאי לקבלת המרה, התקדמות שהפכה לממשות בתחילת 1983, אבל כבר בסוף 1982 היו הערכות - - -

היו"ר ד. ליבאי:

בסוף 1982 יצאת עם משלחת - אם אני זוכר נכון - עם תא"ל לפידות לארצות-הברית. האם ההערכות שלך בסוף 1982 היו באמת כאלה אופטימיות כשהמשלחת חזרה מארצות-הברית, או שהיא חזרה עם הערכה פסימית? אתה מציג את זה כאילו זה רצף כל כך ברור, שהלכתם בתקופה שהיה ברור שיהיה סיוע אמריקאי והחברה תהיה מעורבת. אם זכרוני לא מטעה אותי חזרתם עם די כאב לב מארצות-הברית בסוף 1982, נתקלתם ביחס די עויין שם.

ג. חסיד:

זה נכון שאצל חלק מן הגורמים נתקלנו ביחס עויין. במימשל, במשרד ההגנה, נתקלנו ביחס די עויין, ואת ההצגה עשינו בעיקר למשרד ההגנה. אני, לפחות, אישית לא הייתי מעורב במגעים עם הקונגרס, אבל מי שהיה עסוק אז במגעים עם הקונגרס היו לו הערכות אופטימיות. אם הזכרת את המושג "כאב לב" - אכן כל אותה תקופה של 1982 ותחילת 1983 התנהלה תוך קושי מתמיד ותוך שאלה קשה מאד: האם אנחנו עומדים בהתניות או לא עומדים בהתניות? מה נעשה בינתיים? איך ימומן הפרוייקט בינתיים? בינתיים, כל אותה תקופה, היו גם מגעים בין משרד הבטחון לבין משרד האוצר על כל סידורי מימון הביניים וה"הלוואה", במרכאות, ובאמת הפרוייקט התנהל בקשיים יומיומיים. בסוף 1982, בדצמבר 1982, כבר היתה הערכה די ברורה שהנה הולכים לקראת קבלת אישור הגדלת הסיוע או אישור ההמרה. אני זוכר את הדברים האלה מתחילת 1983.

ד. תיכון:

אני קופץ קדימה למה שקורה היום: בעצם הערכת המצב לא נשתנתה מאז בכל מה שקשור בארצות-הברית - משרד ההגנה נגד ויש לנו תמיכה גדולה בקונגרס.

היו"ר ד. ליבאי:

אל תהיה בטוח. המצב בתקציב ארצות-הברית השתנה, זה לא מה שהיה אז לאשר סיוע חוץ.

ד. תיכון:

תאמין לי שלא השתנה.

היו"ר ד. ליבאי:

זו כבר שאלה של הערכה ומידע.

ד. תיכון:

בדקנו את זה רק אתמול בערב. יש פה הרבה חברי קונגרס שמסתובבים וכל אחד שואל מה יהיה.

בואו נראה מה קורה בתחילת 1982: משרד ההגנה נגד, הקונגרס בעד; אנחנו מתקדמים טוב עם גרומן וויטני, ובעצם 50% מהעבודה עדיין נשארת בארצות-הברית, אולי אני טועה באחוזים. פתאום אנחנו מגיעים ל-1987, ונראה: המימשל האמריקאני עומד על הרגלים האחוריות ובוועט ומשתולל ומאיים, ובעצם יחסי הכוחות לא השתנו. הרי גם אז הם עמדו וצעקו והם קיבלו, האמריקאים, 50% מהעבודות. מה קורה שהיום זה יותר חד מאשר ב-1982?

נ. חסיד:

אתה מבקש הערכה לעניין הזה?

ד. תיכון:

הערכה, בהחלט.

נ. חסיד:

אני יכול לתת רק הערכה. בראש וראשונה מה שקרה הוא שהמטוס הפך לממשות.

ד. תיכון:

זאת אומרת שעד אז ג'נרל-דיינמיקס לא הבינו שייצא מזה משהו?

נ. חסיד:

ייתכן שג'נרל דיינמיקס לא האמינו. עוד דבר: הם גם לא ידעו - ג'נרל-דיינמיקס בוודאי לא ידעו - מה יש במטוס הזה ועד כמה הוא מאיים על המטוסים שלהם. ייתכן גם שהלובי התעשייתי האמריקאי אסף כוח במשך הזמן. מה שברור היום הוא, שהתעשייה האמריקאית נלחמת על נתח גדול מאד, והמימשל האמריקאי, ביחוד הפנטגון, רואה שהוא בעצם גרם נזק לתעשייה שלו, שאיתה הוא עובד כל הזמן.

ד. תיכון:

אבל הוא מקבל עדיין 50%. בכל מקרה הוא יקבל 50%.

ג. חסיד:

מי שמקבל 50% זה גרומן, ולא ג'נרל-דיינמיקס. לג'נרל-דיינמיקס יש לובי חזק מאד.

ע. לנדאו:

למה לא שומעים את האחרים - גרומן, ויטני, ויש עוד חברה?

ג. חסיד:

ההערכה שלי היא, שגרומן היו מוכנים לעשות הרבה מאד אם ממשלת ישראל לא היתה מתחילה בתהליך ההיסוסים, בתהליך סימני השאלה. כל המצב היה שונה מבחינתם של השותפים האמריקאים.

ד. תיכון:

במשך החודש הזה יגיעו 30-40 חברי קונגרס. והם עולים עלינו כל הזמן בנושא הזה ואנחנו עולים עליהם. מה בעצם קרה כאן?

ד"ר מ. דביר:

קרה דבר נוסף: המימשל, למעשה, החריף את מלחמתו בנו, כאשר הוא לא רק חושב עלינו אלא הוא חושב במידה מסויימת גם על כך שגרמניה לא תיכנס לפיתוח המטוס שלה, והוא מנהל מלחמה גם על המטוס היפני. העובדה שאנחנו מייצרים מטוס זה מהווה תמריץ גם ליפנים וגם לגרמנים לעשות מטוס שלהם. זאת כנראה הסיבה להחרפה, לפי הערכה שלי.

ד. תיכון:

חבר-הכנסת רן כהן ואני עשינו טיול בארצות-הברית והגענו ל-פורט-ווסט, לג'נרל-דיינמיקס, לא במקרה. אתה נכנס לג'נרל-דיינמיקס ויש להם מפה של כל הארצות שלהן הם מכרו את האף. 16, וישראל בגדול. הם אומרים: ישראל היא הקניין הגדול שלנו, המטוס כבר עבר כמה מלחמות ולכן הוא מטוס טוב. בעצם באמצעות ישראל הם מוכרים היום את האף. 16. בעצם מה שקורה היום הוא, שטכסס מצויה במשבר, התעשייה האווירית האמריקאית ששלטה בעולם שלטון ללא מצרים כנראה מתחילה להפסיד גם ליפנים, גם לגרמנים, וודאי שלנו. בנוסף לזה קמו כמה פוליטיקאים בפורט-ווסט, ובהם ג'ין רייט, יושב-ראש בית הנבחרים, והם היום הרבה יותר חזקים ומרגישים הרבה יותר טוב גם בקונגרס. מה שאתה רואה זה בעצם לובי קשיח ביותר ומלחמה מסחרית גרידא.

ג. חסיד:

בהחלט. תנסו להיכנס לנעלים של ג'נרל-דיינמיקס - איזה נזק הלבאי עושה להם.

ר. כהן:

חיזוק נוסף לדברי דן תיכון: שאלתי את אנשי ג'נרל-דיינמיקס, ממי, מבין כל 15 המדינות שלהן הם מוכרים את האף. 16, יש להם גם מימצאים מן המטוס בתנאי קרב. הם חשבו, חשבו, חשבו ואמרו: רק מישראל.

ג. חסיד:

לכן אתם יכולים להבין מה המשמעות של הלבאי עבור ג'נרל-דיינמיקס. אם בתעשייה האווירית אנחנו אומרים שהתעשייה האווירית נלחמת על חייה בפרוייקט הזה, כך גם ג'נרל דיינמיקס.

ד. תיכון:

הם גם אמרו לנו: זה הכסף שלנו, אנחנו נותנים את הכסף, ואתם הורגים אותנו.

נ. חסיד:

אי אפשר להחזיק את המקל בשני הקצוות. הכסף זה סיוע שניתן לממשלת ישראל, וממשלת ישראל מחליטה מה לעשות. מבחינתה של ג'נרל-דיינמיקס זה נזק אדיר, והמשמעות הכלכלית העסקית של היות פרויקט הלבאי עבור ג'נרל-דיינמיקס - אם הייתם שם אתם יכולים לעשות הערכה משלכם איזה נזק זה גורם להם ואיזה כוח היא צריכה להשפיע על המימשל האמריקאי כדי שפרוייקט הלבאי לא יימשך.

ע. לנדאו:

אולי בגלל זה כדאי להיכנס לקופרודוקציה של הלבאי?

נ. חסיד:

לא עניתי לשאלה הקודמת של רן כהן במלואה, כי הוא שאל על הקופרודוקציה, וכאן אני רוצה להיכנס לפרק של הקופרודוקציה. בדו"ח נאמר שבזמן הדיון אצל שרון לא היה מונח לפנינו מסמך רשמי ומחייב של ג'נרל דיינמיקס. זה נכון. היו מונחים בפנינו נתונים שקיבלנו טיפין טיפין, ותיארתי קודם את התהליך.

ר. כהן:

אבל זאת בידיעה שדו"ח כזה צריך לבוא.

נ. חסיד:

דו"ח כזה היה אמור לבוא, כי שרון ביקש מג'נרל דיינמיקס: עד תאריך זה וזה תגישו את הדו"ח. הם אמרו: אנחנו לא יכולים להגיש את הדו"ח בתאריך זה, נגיש אותו יותר מאוחר. הדו"ח לא הוגש עד לתאריך קבלת ההחלטה אצל שרון, אבל לי באופן אישי היה די ברור מה הולך להיות כתוב בדו"ח, מפני שאותו ורנון לי, שהכין את הדו"ח, אמר לי מה הולך להיות כתוב בדו"ח. אמרתי לו: אני מעריך שרון לא ירצה לחכות עד מועד קבלת הדו"ח, הוא רוצה לקבל את ההחלטה, ולכן שיזדרזו בהעברת נתונים נוספים. אבל היה ברור שהוא רוצה להעביר את הדו"ח בהנהלה ובדירקטוריון של ג'נרל-דיינמיקס. הדבר הזה אכן נעשה אחרי קבלת ההחלטה. כלומר, מיד למחרת קבלת ההחלטה צלצל ורנון לי ואמר לי: החלטתם. מה לעשות עכשיו? אתם רוצים לקבל את הדו"ח או אתם לא רוצים לקבל אותו? אמרנו: אנחנו רוצים לקבל את הדו"ח, ייתכן שנמצא בדו"ח איזה שהם דברים נוספים חדשים על פני מה שאמרתם לנו. בדו"ח, להערכתך, לא היו דברים חדשים.

ב. ענר:

היה כל פיתוח האוויוניקה בישראל.

נ. חסיד:

פיתוח האוויוניקה בישראל היה ידוע גם קודם לכן בקופרודוקציה. הבעיה היתה: ידענו כבר קודם שאת המיקטע הקדמי של המטוס הם לא יתנו לפתח, וזה אותו מיקטע קדמי שבו צריך להכניס את כל החלקים האוויוניים. על פיתוח האוויוניקה בישראל היה מדובר כל הזמן, אבל לפתח את המיקטע הקדמי של המטוס אי אפשר היה, ועל זה ידענו מראש שלא ניתן יהיה מבחינתם לפתח את המיקטע הקדמי בגלל המחוייבויות שהיו להם לאירופאים ולאחרים. ואכן כשהגיע בסופו של דבר המסמך במרס 1982, עשינו לו ניתוח מהיר וראינו שאכן, כפי שצפינו, אין שום בשורה חדשה שמחייבת בחינה מחדש של כל העניין. להיפך, היו חורים שגם במסמך ההוא לא ניתנה להם תשובה.

לכן באותו מסמך שלי מ-10 במאי 1982 - שלא היה מסמך שהתיימר לעשות ניתוח חדש של כל העניין אלא היה השלמה פורמלית למסמכים הקודמים - יש בעצם הודעה שקיבלנו, פורמלית. את החוברת של ג'נרל-דיינמיקס ולא מצאנו בה דבר שמחייב בדיקה מחדש של כל העניין.

אבל יותר מזה: במהלך החודשים שלאחר מכן, תוך כדי התקדמות המשא ומתן על עיסקת נץ 2, על עיסקת 75 אף.16 נוספים, התברר לנו שההערכות הקודמות שלנו לגבי ג'נרל-דיינמיקס היו מוט/א כלפי מטה. ככל שנמשכה העבודה עם ג'נרל-דיינמיקס באותו זמן גם על העיסקה השניה ועל הכללת אוויוניקה ישראלית, עיסקת 75 נץ נוספים, התברר לנו שלעבוד עם ג'נרל-דיינמיקס - מה ששיערנו קודם, אבל התברר לנו הלכה למעשה - קשה מאד, מפני שעל כל דבר שעושים כאן בארץ הם מעמיסים שיעורים שבין 50% עד לכדי 60% העמסה נוספת של מה שהם קוראים "לודינג" של כל ההוצאות הכלליות שלהם, וקופרודוקציה בישראל דורשת, מבחינתם, העברת צוותים גדולים מאד לשהיה בארץ, לביקורת של כל דבר, לטיסות ניסוי אצלם וטיסות ניסוי כאן. התברר לנו שכל ההערכות הקודמות שלנו היו מוט/א כלפי מטה לגבי הקופרודוקציה. בעיני, בסוף 1982 היה ברור מה שאחר כך נעשה ברור גם לכולם בעקבות הביקור של זקהיים והניתוח של הצעות זקהיים, שקופרודוקציה עם ג'נרל-דיינמיקס זה דבר לא ממשי, זה דבר שמבחינה כלכלית לא יהיה כדאי.

אני רוצה להביא לכם עוד נסיון שחזק את ההערכה הזאת. בסוף 1983, כאשר התקדמה עיסקת 75 אף.16 הנוספים, עלה רעיון לעשות את ההרכבה הסופית של 75 מטוסים, או אולי רק של 50 מטוסי אף.16 - אלה שעדיין צפויים להגיע - בתעשייה האווירית. הדבר הזה נבע מכך שמצד אחד ג'נרל דיינמיקס היתה חייבת חובות אופסט, שהיה ברור שהיא לא יכולה לעמוד בהם בנושאים הרגילים, בגלל שעל כל הנושאים הרגילים האוויוניקה הישראלית התמסמה. מדוע התמסמה האוויוניקה הישראלית לעיסקה השניה של ה-אף.16? היא התמסמה בעיקר על רקע זה שהערימו קשיים רבים מאד על כל קופסא וקופסא ישראלית בכך שהם דרשו העמסות כל כך גבוהות שכל העניין הפך להיות לא כדאי. דומני שב-אף.16 שאנחנו מקבלים היום יש אולי קופסה ישראלית אחת מתוך 13 שדובר עליהן בהתחלה. אבל גם לגבי ההרכבה - כשמצד אחד היו חובות אופסט של ג'נרל-דיינמיקס, ומצד שני היה רצון למלא את התקופה שבין גמר ייצור הכפיר לבין תחילת ייצור הלבאי באיזו שהיא עבודה בתעשייה האווירית - נעשה הנסיון להעביר את ההרכבה לארץ. פתאום הופיעה ג'נרל-דיינמיקס עם תוספת להרכבה של בין 50 ל-75 מטוסים: קודם כל היא טענה שאפשר להרכיב פה רק 50 מטוסים ולא את כל ה-75; שנית, צריך תוספת של 111 מליון דולר מעבר למחיר הנתון של המטוסים.

היו"ר ד. ליבאי:

על איזה תקופה אתה מדבר?

נ. חסיד:

אני מדבר על סוף 1983.

היו"ר ד. ליבאי:

אני מוכרח ללכת איתך רגע אחד בחזרה. המבקר כותב בעמוד 1310: "בתחילת מארס 1982 הגישה חברת ג'י.די הצעה בכתב לפיתוח ולייצור מטוס, המשלב גוף ומנוע של מטוס אף.16 עם אוויוניקה ישראלית, שתפותח בארץ. ההצעה התייחסה גם למתן זכויות לייצור המטוס בארץ, למעט החלק הקדמי שבו מורכבת מירב האוויוניקה - המיקטע הקדמי, האמור להיות מיוצר אצל ג'י.די בארצות-הברית". עד כאן כפי שאמרת. "להצעת ג'י.די היו יתרונות מסויימים במישור הטכנולוגי ובמישור התעסוקה, וגם סיכוני הפיתוח והייצור שבתכניתה היו נמוכים מאשר בתכנית הלבאי. להצעה היו חסרונות מאחר וייצור המיקטע הקדמי בארצות-הברית אמור היה לתת ל-ג'י.די אפשרות לשלוט בהליך חשוב של הייצור ובמכלול המידע המבצעי הקשור במטוס. כפי שיפורט להלן, ההצעה לא זכתה לבדיקה מעמיקה ולדיונים במשרד הבטחון". אתה אומר: בהצעה לא היתה שום בשורה חדשה. אבל אומרים: לא דנתם במשרד הבטחון, בבשורה כפי שהיא היתה, באופן רציני.

בהמשך: "ב-10 במאי 1982, כחודשיים לאחר קבלת ההצעה, הגיש היועץ הכלכלי - זו ההצעה שלך - "למנכ"ל המשרד ולמפקד חיל האוויר מסמך האמור לבחון את ההצעה ולהשוותה לתכנית הלבאי". זאת אומרת שאתה כן ערכת מסמך שמשווה את הצעת ג'נרל-דיינמיקס עם תכנית הלבאי, זה המסמך שלך ממאי 1982 --

#### ג. חסיד:

הוא אשר אמרתי קודם.

#### היו"ר ד. ליבאי:

--"כל אותה עת לא נמצאו בתיקי המשרד אסמכתאות למגעים ולמשא ומתן מקיף עם ג'נרל-דיינמיקס על פרטי הצעתה, אף על פי שג'נרל-דיינמיקס הבהירה כי מדובר בהצעה ראשונית בלבד".

"לפי הבדיקה שערך היועץ הכלכלי, תכנית הלבאי זולה, לכאורה, ב-48 מתכנית שהציעה ג'נרל-דיינמיקס". זאת אומרת שבמאי 1982 המלצת בעצם לא לקבל את ההצעה של ג'נרל-דיינמיקס אלא ללכת לענין הלבאי. "אולם, הבדיקה לא התייחסה לנתונים מעודכנים על תכנית הלבאי, שאמורים היו להיות בידי היועץ הכלכלי. נתונים אלו (כגון: הצורך במיזעור האוויוניקה לשם הפחתת משקלה) הצביעו על תוספת משמעותית בעלויות תכנית הלבאי. שלא כבדיקה הקודמת, מתחילת 1982, הרי שהבדיקה הכלכלית ממאי 1982 לא התייחסה למבחני רגישות בגין סיכוני פיתוח, שהם גבוהים יותר בתכנית הלבאי. גם בבדיקה זו לא ניתן משקל כספי ליתרונות התעסוקה שאמורה היתה להיות מאוזנת יותר, לפי הצעת ג'נרל-דיינמיקס".

ועוד אומר המבקר: "משרד הבטחון לא הביא את ההצעה לידיעת משרד האוצר, וממילא לא שיתף אותו בהליכי בדיקתה".

יש כאן טענה, יותר משהערכת נכון או לא נכון את ההצעה של ג'נרל-דיינמיקס, שהפחתת בסך כל העלות וההוצאות והסיכונים שכרוכים בפיתוח הלבאי. זאת הביקורת. אם אתה רוצה, תתייחס עוד פעם אל הביקורת הזאת, כי היא בעצם עליך.

#### ג. חסיד:

אתייחס לפיסקה, פיסקה. קודם כל אמרתי כבר קודם, שבתחילת מרס ג'י.די הגישה הצעה בכתב, וההצעה בכתב היתה סיכום כתוב למה שנאמר קודם לכן בעל פה ולנתונים שהועברו באופן שוטף, ולא יותר מזה.

בפיסקה הבאה נאמר: "להצעת ג'י.די היו יתרונות מסויימים במישור הטכנולוגי". כל מה שנאמר בפיסקה הזאת נותח כבר במסמך שלי מינואר 1982, כי האינפורמציה היתה ידועה לנו בינואר 1982 או בסוף 1981. זה שלהצעה היו חסרונות מאחר וייצור המיקטע הקדמי בארצות-הברית היה אמור לתת ל-ג'י.די. אפשרות לשלוט בהליך חשוב של הייצור ובמכלול המידע המבצעי הקשור במטוס - גם זה היה ידוע לנו ונאמר במסמך מתחילת 1982. זה שלהצעת ג'י.די היו יתרונות במישור הטכנולוגי ובמישור התעסוקה - נאמר במסמך והיה ידוע במסמך מינואר 1982. אז אם נאמר כאן: "ההצעה לא זכתה לבדיקה מעמיקה ולדיונים במשרד הבטחון" - נכון כותב המבקר שההצעה הפורמלית ממרס לא זכתה כבר לכל מכלול הדיונים, אבל היא כן זכתה - ההצעה הזאת במהותה - לדיון מאד עמוק בשבועות שלפני זה, כאשר פרטיה כן הועברו על ידי ג'נרל-דיינמיקס, מתוך ההכתבה של השר שרון שחייבים לעמוד בלוח הזמנים להגשת ההערכות.

מבקר המדינה י. מלץ:

האם להשקפתך לא היה שום הבדל בין ההצעה כפי שהועברה בשעתו בעל-פה לבין ההצעה הכתובה? זו ממש הצעה זרה?

נ. חסיד:

זו ממש הצעה זרה. זה היה פשוט איסוף פורמלי, שאושר על ידי הגורמים המאשרים, כי לפני כן הגורמים שהכינו את ההצעה לא יכלו לקבל אישור פורמלי של הנהלת ג'נרל-דיינמיקס. אמרנו להם: למרות שעשיתם עבודה ולמרות שהתקבלה החלטה של שרון, תכרכו את מה שעשיתם, תעבירו את זה במוסדות שלכם. לכן בעינינו זאת לא היתה הצעה חדשה, זה לא היה שום דבר שונה מהותית. מצאנו פה ושם הבדלים קטנים של מספרים, לא מצאנו הבדל מהותי בתכנית. להיפך, במסמך הכתוב - כנראה בלחץ ההנהלה - הם השאירו עוד כמה חורים ללא תשובה. לכן, כשפה נאמר "כחודשיים לאחר קבלת ההצעה הגיש היועץ הכלכלי למנכ"ל המשרד ולמפקד חיל האוויר מסמך האמור לבחון את ההצעה", המסמך לא היה אמור לעשות בחינה מחודשת ולכן גם אי אפשר היה לצפות ממנו לעשות מחדש ניתוחי רגישות ואי אפשר היה לצפות ממנו ליחס משקל מחודש ליתרונות התעסוקה. לדברים האלה כבר התייחסנו בפעם הקודמת. אפשר היה לצפות ממנו, וזה מה שהיה בו: התייחסות פורמלית למסמך הפורמלי של ג'י.די. ההתייחסות הפורמלית הזאת קבעה והביאה לידיעת המנכ"ל וחיל האוויר שאכן קיבלנו את המסמך של ג'י.די, שזאת ההשוואה של הדברים שיש בו לעומת ההשוואה הקודמת שעשינו, ותו לא. הסיכום של המסמך הזה היה: "ההצעה שהוגשה על ידי ג'י.די. איננה משנה באופן ממשי את הבסיס שעל פיו נערכה בחינת הכדאיות של הלביא. יחד עם זאת אפשר לראות בה תכנית לגיבוי אפשרי לתכנית הלביא אם יתעורר הצורך בכך".

זה עונה על השאלה של חבר-הכנסת רן כהן. כל הזמן, עד תחילת 1983, עדיין היה כאן, לפחות מבחינתי, רצון לשמור את ג'נרל-דיינמיקס כתכנית גיבוי, שמא יתממש מה שאמרתי כאן קודם, שתוך חצי שנה או תוך שנה יתברר שאי אפשר לממש את ההתניות, אי אפשר לקבל את תוספת הסיוע האמריקאי, אי אפשר לממש שום דבר, ואז עם מה נעמוד? ולכן אמרתי כאן את מה שאמרתי: צריך עדיין לשמור את ג'י.די. כתכנית גיבוי, שמא יתפוצ'רו כל הדברים. אבל כמו שאמרתי קודם: בסוף 1982, בתחילת 1983, כבר היתה הערכה שאנחנו כן מתקדמים לקראת מתן תשובה להתניות האלה והיתה הערכה מן הכיוון ההפוך, שמג'נרל-דיינמיקס אין לנו הרבה מה לחפש, כי קשה מאד לעשות עם ג'נרל-דיינמיקס קופרודוקציה, זה עסק יקר מאד, המגבלות שלהם קשות מאד ואין לי מה לחפש אצלם.

מבקר המדינה י. מלץ:

אני מבין מדבריך שבשתי הפגישות - ב-14 וב-21 בינואר - היה כבר ידוע למעשה מה עומד להיות כתוב בהצעה של ג'י.די. כשהיא תבוא.

נ. חסיד:

נכון.

מבקר המדינה י. מלץ:

אם כן, כשהתעוררה ההצעה לדחות בשלושה חודשים את הדיונים על מנת לקבל את ההצעה של ג'י.די, התשובה הלוגית היתה צריכה להיות: מה יש לנו להמתין? הרי אנחנו יודעים בדיוק מה הם יכתבו לנו, אנחנו יכולים כבר עכשיו לשקול את המצב כאילו הצעתה של ג'י.די. מונחת לפנינו.

נ. חסיד:

אחזור על מה שאמרתי קודם: מבחינתי שלושת החודשים או תקופת הבדיקה הנוספת היתה נחוצה לא בגלל ג'נרל-דיינמיקס אלא בעיקר בגלל האפשרויות האחרות - מקדונלד-דגלס וגרומן ובגלל הצורך והרצון לבחון טוב יותר עם גורמי הקונגרס מה הסיכויים לקבל סיוע של הקונגרס. זה נראה בעיני הדבר החשוב ביותר שכדאי להמתין ולבדוק אותו.

מבקר המדינה י. מלץ:

זה לא משתמע מהפרוטוקול. מהפרוטוקול משתמע שאחת הסיבות העיקריות לדחיה היתה שעומדת לבוא הצעה של ג'י.די, ואנשי ג'י.די עומדים לבוא ארצה וללוות את הצעתם בהסברים וכן הלאה.

נ. חסיד:

בעיני זה היה נימוק משני.

מבקר המדינה י. מלץ:

כך משתמע מן הפרוטוקול, שזו היתה הסיבה שבגללה הציעו לדחות לשלושה חודשים, והישיבה התפזרה בהבנה שמחכים לשלושה חודשים. ואז, ב-4 בפברואר, פתאום נפלה החלטה. הרי זה האקט התמוה.

נ. חסיד:

אצטט מהפרוטוקול. כתוב כך: "מה שאני הולך להגיד עכשיו בדרך כלל נוהגים להגיד אנשים שמספיקים להם, אבל במקרה כזה צריך לאנוס אותם להגיע לידי נקודת החלטה. ובכל זאת נדמה לי שאנחנו חייבים לברר עוד כמה בירורים, לחכות למתן תשובות ממקדונלד-דגלס" - את זה אני שם במקום ראשון - "להבהיר קצת יותר את האפשרויות ולקבל תכנית מג'נרל-דיינמיקס", ואת זה אני שם במקום האחרון. זה קשור גם עם פראט-אנדרוויטני, שנתנו לנו ארכה עד סוף החודש ביחס לחוזה ייצור מנוע. הבעיה כאן היא, שעם הידיעה שההצעה הזאת היא מאד לא נוחה אני מציע בכל זאת לדחות את ההחלטה הסופית על תכנית הלבאי עד אותו מועד שיהיה לנו ברור יותר אם התכנית שאני מציע היא תכנית פיסיבילית ומתקבלת על הדעת. ומה התכנית שאני הצעתי? התכנית שאני הצעתי היא לקשור את הקשרים עם מקדונלד-דגלס וללחוץ עליו שגם ישתתפו ממקורותיהם וגם יתחילו בהפעלת לובי בקונגרס. התכנית שלי היתה מבוססת על הגדלת הסיוע האמריקאי וקבלת אישור המרה.

מבקר המדינה י. מלץ:

ב-21 לחודש, כשאתה יצאת מן הישיבה, הבנת שממתינים שלושה חודשים.

נ. חסיד:

לא, וצריך לראות מה אמר שרון בסוף הישיבה הזאת.

היו"ר ד. ליבאי:

שרון אמר אז: "בסוף השבוע הבא אני רוצה להחליט". זה מופיע בעמוד 19 של הפרוטוקול. הוא אמר וקיים.

נ. חסיד:

הוא אמר: "אי אפשר לחפש שותפים לדבר שאיננו".

היו"ר ד. ליבאי:

כן, זה המוטו שלו.

ג. חסיד:

"אי אפשר לחפש שותפים לדבר שאיננו" נכון היום גם לגבי גרומן. אין לנו מה לדבר היום עם גרומן בדבר שלא ברור אם ישנו או לא. והתרומה של גרומן כפי שעמדה על קצה הכשון לפני שנה היתה משמעותית מאד.

ר. כהן:

באותו עיתוי אתה היועץ הכלכלי של המערכת הזאת. שבועות מספר קודם לכן אתה מגיע למסקנה שהפרש בין הלבאי לבין תכניות אחרות הוא בין 2% ל-6%, ואז מתקבלת ההצעה של ג'י.די, שהבחינה הכלכלית הברורה שלה חייבת להביא בחשבון שני דברים: א. את ההצעה הנוספת של ג'י.די; ב. מה שמתקדם בינתיים עם הלבאי, גם בשבועות הנוספים שבאים לאחר מכן. עכשיו אחת מן השתיים: או שהבדיקה נעשתה ולא הביאה בחשבון את כל הפריטים, ואז אפשר להגיע להסבר מדוע הלבאי לא נחזה במחיר שבסיכומו של דבר אנחנו רואים מה הוא היום, כלומר הבדיקה הכלכלית לא היתה נכונה. או שהבדיקה הכלכלית נעשתה בתנאים אחרים, זרים לענין, ואז הגיעה לאותה מסקנה. אבל אין אפשרות לבוא ולהגיד: גם נעשתה בדיקה נכונה וגם הגענו לתוצאות הסופיות האלה.

ג. חסיד:

אתה מדבר מתוך חכמה שלאחר מעשה, בדיעבד. כדי לנתח את הדברים צריך לראות מה קרה מאז ועד היום, מה התייקר, בכמה התייקר. מזווית הראיה שהיתה באותו זמן הנתונים נראו לי מספיק מתקבלים על הדעת כדי לקבל את אותה החלטה עם ההתניות שאני התניתי.

אחזור על דברים שאמרתי בשבוע שעבר: היתה השוואה בין שני קווים עקרוניים. קו עקרוני אחד, לעומת ייצור מקומי של מטוס אף.16 בקופרודוקציה, ולקראת רכש מן המדף. ענין של רכש מן המדף נעשה אז בעיקר כדי להשלים את התמונה, אבל מבחינת ההערכה אם זה בכלל דבר שמדובר עליו, ההערכה הכללית היתה שרכש מן המדף לא מדובר עליו אלא אם כן באמת יתברר שהוא זול בצורה מאד משמעותית. כלומר, אילו הבדיקה שלי היתה מגיעה לכך שרכש מן המדף זול ב-10% - לפי הכללים שהיו נקוטים אז ונקוטים היום ההמלצה היתה עדיין ללכת. זה שונה לגבי קופרודוקציה, שבכל זאת היתה משאירה רמה טכנולוגית מסוימת במדינת ישראל. אבל גם לגבי קופרודוקציה הדברים לא היו חדים וחלקים. לגבי הקופרודוקציה אני אומר מה שאני אומר כרגע מתוך הערכה, אין לי ניתוח מבוסס ומפורט, וחבל שהניתוח המבוסס והמפורט הזה לא נעשה עוד פעם בתקופה האחרונה. אבל אני אומר מתוך הערכה, שאני חושב שאני יכול לעמוד מאחוריה: אילו בדיעבד, גם לפי הדברים הידועים היום, היתה נעשית הערכה מחודשת אם פרוייקט הלבאי נחות מפני קופרודוקציה של אף.16 בארץ, עם הכנסה של אוויוניקה ישראלית לפי הדרישות של חיל האוויר, היינו מגיעים למסקנה שמבחינה כלכלית הקופרודוקציה לא עדיפה על הלבאי.

ד"ר מ. דביר:

במיוחד שאז היה מדובר על 300 מטוסים.

היו"ר ד. ליבאי:

אני שואל אותך נחמיה, שאתה כל כך מתנדב היום לקבל את ההחלטה של שרון מפברואר 1982: הקונגרס אישר מה שאישר בנובמבר 1983. והיה והקונגרס לא היה מאשר בנובמבר 1983, שנה וחצי היו ממשיכים ואחר כך הקונגרס היה דוחה את הבקשה - גם אז ההחלטה של שרון היתה נכונה? אילו היה באמת יסוד לחשוב שהקונגרס נותן את הכסף בפברואר, איש לא היה מעלה את השאלות האלה, גם לא מבקר המדינה.

ג. חסיד:

אתה דורש ממני כפקיד להתייחס להחלטות שיש בהן החלטת מפקד.

היו"ר ד. ליבאי:

אני לא שואל אותך מה דעתך על החלטה של שר, ולפי דעתי לא צריך לשאול אדם במצבך שיתן ציונים לשרים. זה נשמע מסך כל דבריך, ועובדה שאתה ופרופ' סדן ביקשתם שהות והשר החליט אחרת. זאת אומרת שאתה בזמנו, לאור הנתונים שהיו לך, חשבת שלא צריך לקבל החלטה. בדיעבד אתה די שייכת את זה לכך שקיבלנו כסף מארצות-הברית. אבל זה שקיבלנו כסף מארצות-הברית, לפי דעתי, לא נובע מפברואר 1982 אלא ממאמצים שנעשו וממשתנים מסויימים שהשתנו במשך הזמן, ביחוד בתחילת 1983. נניח לזה, הדברים לא פשוטים ולא כדאי שנמשיך בכיוון הזה.

משרד מבקר המדינה מעמיד לרשותי, כדי שאבין מה זה, ניתוח הצעה של ג'יי.די, כפי שהוגשה על ידי נחמיה חסיד ב-10 במאי 1982. בסעיף 14 אתה כותב: "השלכות טכנולוגיות: בניגוד לעמדה בעבר מסכימה עתה חברת ג'נרל-דיינמיקס שפיתוח המיקטע הקדמי של המטוס יבוצע בארץ".

ג. חסיד:

אבל לא הייצור.

היו"ר ד. ליבאי:

כלומר, רק פיתוח המיקטע.

"בכך תשמור מדינת ישראל את פוטנציאל הפיתוח הקיים בתחום ההנדסה האווירונאוטית". אני מבין שמגישים לי את זה ממשרד מבקר המדינה כדי להראות שיש שינוי מהותי בעמדה של ג'נרל-דיינמיקס ואי אפשר לומר שזו הצגה פורמלית של נתונים שניתנו בעבר.

יש פה ויכוח בין מבקר המדינה לבין הגוף המבוקר, במקרה זה נחמיה חסיד. נחמיה חסיד מנסה לשכנע אותי - והוא די מצליח - שהוא פועל כל הזמן בצורה סבירה והוא עושה את עבודתו מאד נאמנה, ומבקר המדינה כמעט נטפל אליו בכל מיני דברים קטנים. נחמיה חסיד, הצגת את זה כאילו בעצם הכל ידעת מקודם, ידעת בינואר-פברואר, והמסמך של ג'נרל-דיינמיקס, שבכל זאת ביקשת אותו, לא הציג כלום ואתה אומר שלא היתה בו כל בשורה חדשה והכל כבר נותח במסמך שלך בינואר. על כך עונים אנשי משרד מבקר המדינה: לא יכולת לנתח בינואר דברים שהגישה ג'נרל-דיינמיקס במרס, כי הם היו דברים חדשים. הם נותנים לך, מתוך המסמך שלך מ-10 במאי, שבניגוד לעמדתה שהוצגה בעבר יש עכשיו שינוי וג'נרל-דיינמיקס באה עם משהו חדש. הם אומרים: אתה לא יכול להתייחס לכך כאילו לא היתה בשורה חדשה ולכן ניגשת לענין גישה פורמלית. יש פה צורך בניתוח חדש.

ב. ענר:

אני רוצה להוסיף עוד נקודה: במכתב הלוואי לדו"ח ובדו"ח עצמו ג'יי.די טוענת שמדובר ב"פרלימינרי פרופוסל", כלומר בהצעה ראשונית, והתחייב, אם כן, לנהל איתם משא ומתן, מה גם שהחלטה על הלבאי נפלה, כפי שהשר שרון אומר: עכשיו הוא בעמדת כוח. הוא ממשיך בפיתוח וייצור הלבאי, הוא יכול לנהל משא ומתן חצי שנה, שלושת רבעי שנה ולהגיע לתוצאות הטובות ביותר. אנחנו לא ראינו העמקה ודיונים רבים עם ג'יי.די על אותה הצעה שהיא "פרלימינרי פרופוסל".

ג. כהן:

הרעיון של השר אומר, שאי אפשר למכור דבר שאיננו. ברגע שהדבר כן ישנו והוא נמצא בהליכי ייצור, השאלה היא אם אז הוא ניסה למכור אותו ולהגיע לחלופה יותר זולה ויותר מעשית.

ג. חסיד:

אני עדיין עומד על כך וכך גם אמרתי אז: אין בזה שינוי מהותי. צריך להבין מה היתה הבעיה: לא היה מדובר על פיתוח מחדש של המטוס אף.16. מדובר היה על התאמה של המטוס ולכלול בו את האוויוניקה הישראלית. הדבר המהותי היה אם היו נותנים לייצר את המיקטע הקדמי, שבזה יש הרבה עבודה, אבל לתכנן את ההתאמות כדי להתאים את המיקטע הקדמי, להכניס פה את האוויוניקה הישראלית - בזה לא ראינו רבותא גדולה ולכן לא היה בזה, להערכתנו, שינוי ממשי. ההצעה איננה משנה באופן ממשי את הבסיס שעל פיו נערכה בדיקת הכדאיות של הלבאי, ביחוד כשהיו בהצעה זו כמה שינויים לרעה.

אשר לכך שהצעת ג'י.די היא הצעה פרלימינרית: כל הצעה שמוגשת על ידי חברה נאמר בה שהיא פרלימינרית. גם התעשייה האווירית לא מגישה הצעות מהסוג הזה ובממדים יותר קטנים, שלא נאמר עליהן שהן הצעה ראשונית. אבל מה המגבלות של ג'י.די, שהיא איננה יכולה לחרוג מהן - זה היה די ברור. ג'י.די לא היתה יכולה לחרוג מהמגבלות של ההסכמים שלה עם המדינות האירופיות, היא לא היתה יכולה לחרוג מן המגבלות שמטיל עליה ה"דפנס אינקוויזישן רגוליישנס" האמריקאי, והיא לא היתה יכולה לחרוג מההכרח להטיב על ייצור בארץ אחרת את הלודינג שבין 50% ל-60%. היה ברור לנו בתוך איזה מסגרות ג'נרל-דיינמיקס עומדת, ואפילו אם היא כותבת שזו הצעה פרלימינרית - ואולי בכך היא התכוונה שזה בסיס למשא ומתן - היה ברור לנו מה המגבלות, מה מרחב התימרון במשא ומתן כזה, מה גם שככל שעברו השבועות והתקדם המשא ומתן על עיסקת נץ 2 היה לנו ברור יותר עם מי יש לנו עסק.

ע. לנדאו:

לגבי העניין של ה"לודינג", של ההעמסה: נניח שהיתה קופרודוקציה על החלק שאתה עושה, האם גם אז הם היו צריכים להעמיס 50%-60%? אם כן, אותו סיפור יהיה עם גראמן, ועם כל חברה אחרת שתעשה את זה איתה.

ג. חסיד:

קודם כל זה תלוי למה היא תעשה את זה ולמי היא תעשה את זה. אם היא תעשה את זה לממשלה האמריקאית, התשובה היא: כן.

ע. לנדאו:

אם כן, זה נכון לגבי כל חברה.

ד"ר מ. דביר:

אם גראמן הוא הקבלן הראשי - הוא חייב לעשות על זה לודינג. אם הוא קבלן משנה שלי - על זה הוא לא חייב לעשות לודינג.

ע. לנדאו:

בכל קופרודוקציה שאתה עושה עם ג'נרל-דיינמיקס הוא המוביל הראשי, וכשאנחנו עושים את זה עם גראמן, אנחנו המובילים הראשיים?

ד"ר מ. דביר:

כן. שיטת הקופרודוקציה, כפי שניהלו משא ומתן, היתה ש-ג'י.די יהיה המוביל, לפחות פורמלית.

ד. תיכון:

איפה נקודת האיזון שבה גם אתם וגם חברות האמריקאיות, המימשל האמריקאי, היו רואים איזה דו-קיום בשלום? מה הם רוצים שיעשה כדי שהם יתרכזו במובן הזה של דו-קיום בשלום, כלומר שאנחנו מייצרים בשיתוף איתם?

ד"ר מ. דביר:

הבעיה האמריקאית היא בעיה של מטוס נוסף. מנקודת ראות אמריקאית, מנקודת ראות של המימשל, מנקודת ראות התעשייה, אם היינו נשארים ב-אף.16 או בדגם של אף.16 כלשהו זה היה מספק אותם.

ד. תיכון:

כלומר, על הלביא אין שום שיתוף פעולה?

ד"ר מ. דביר:

על הלביא אין שום שיתוף פעולה.

ר. כהן:

למרות שההצעה פה מדברת על הלביא, היא לא מדברת על אף.16.

ב. ענר:

לא. אף.16 אוריינטד לביא. זה גוף של אף.16, מנוע של אף.16, אוויוניקה ישראלית. הם קראו לזה אף.16 אוריינטד לביא.

נ. חסיד:

זה גימיק שיווקי.

ד. תיכון:

זאת אומרת, הייצור המשותף עם ג'י.די מעולם לא היה אפשרי כל עוד זה היה לביא ולא אף.16.

ד"ר מ. דביר:

עם ג'י.די ברור שלא.

ר. כהן:

אם נכנסתם למשא ומתן על ההצעה הזאת מתחילת מרס 1982 לא הייתם יכולים להגיע לסיכום על אף.16 ואוויוניקה של לביא?

ד"ר מ. דביר:

במאה אחוזים - לא, מכיוון שמדובר היה במחירים כאלה שלא יכולנו לעמוד בהם. כל נסיון שעשינו עם כל קופסה, עם המכ"ם, עם המערכות המחשביות, עם כל המערכות, למעשה הסתבר שלא כדאי. בסופו של דבר הקשר והמחשב של אלביט נכנס לשם.

ע. לנדאו:

אני חושב שהיום יותר מאשר אי פעם מסתבר שזה לא כדאי, כי היום כשהם רוצים להוריד אותך מהלביא והם מוכרים במחיר היקר שאפשר, אתה מגיע למסקנה שאתה צריך להיות פסימי.

ב. ענר:

אבל זאת לאחר 2 מליארד דולר שכבר הוצאו. היום לא כדאי לייצר אף. 16 בישראל, לאחר שהוצאת מליארד וחצי דולר.

ע. לנדאו:

אין שום קשר.

אנחנו יכולים לצאת מתוך הנחה שהחלטה, כאשר התקבלה, היתה מוטעית. השאלה היא: האם העובדה שבסיכומו של דבר ההחלטה היתה מוטעית יש בה כדי להצביע על תהליך גגום של קבלת החלטות? וזאת השאלה הרלוונטית.

היו"ר ד. ליבאי:

בדיון המסכם שלנו נתייחס לזה.

ר. כהן:

כל התמונה שעמדה לפנינו עד ה-4 לחודש היא, שכל ההערכות הכלכליות שנעשו היו לרעת קבלת החלטה על המשך פיתוח הלביא. ואז אתה עומד ושואל: מה שרון עשה? נכון, הוא הפסיק לשלושה חודשים כדי לעשות הערכה מחדש. כל ההערכות הכלכליות של סדן, של שר האוצר, אומרות שצריך לבטל את העניין, והוא מתנהג פתאום כמו מטורף, פתאום מקבל החלטה מוזרה. השאלה אם נחמיה חסיד, בתהליך הזה, קונסיסטנטי לאוצר ולהערכות שלו או קונסיסטנטי להחלטת השר היא חשובה דווקא לגבי ההחלטה של השר מה-4 לחודש. בשבילי, למשל, השר החליט החלטה לא הגיונית, אנטי כל הגיון כלכלי, שעמד בפני מדינת ישראל ככלל, לא רק בפני משרד הבטחון. אני אומר את הדברים לגבי נקודת הרלוונטיות שהעלה עוזי לנדאו, וזה הגיוני מה שהוא אמר.

נ. חסיד:

אני אישית לא מקבל את דעתך לגבי הנכונות או אי הנכונות של ההחלטה מבחינת ההערכות הכלכליות, כי בעיני באותו זמן - וכך גם כתבתי את הדברים - הבחינות הכלכליות מראות שצריך לקבל החלטה על הלביא. הבעיה היתה בעיני בהיקף המשאבים שצריך להשקיע בתכנית הזאת והמשמעות של היקף המשאבים האלה על תקציב הבטחון, על תקציב המדינה, כשהמספרים היו אז ידועים ונתונים, כי היתה תכנית רב-שנתית. בעיני נראתה המגבלה המגבלה ברמה הזאת: כלומר, אין מספיק מקורות, אי אפשר להעמיס על התקציב המקומי עוד מקורות.

היו"ר ד. ליבאי:

כשארנס קיבל את התפקיד כבר הוצאו כ-80 מליון דולר, כשלא היה לך שום מקור חיצוני ללביא וזה רק מכספנו שלנו. כששרון מחליט את ההחלטה הוא מחליט: חצי מתקציב הבטחון, חצי יתן איך שהוא אוצר המדינה, כשכולם יודעים שלאוצר המדינה אין

מה לתת, והתנאי המפורש שארידור מכניס הוא שזה לא יגדיל את תקציב הבטחון. אם אתה מסתכל על זה באותו פרק זמן, זו הרפתקה, זה חוסר אחריות מבחינה כלכלית להמשיך לפתח דבר שאין לך מקורות מימון. היום אתה אולי בפוזיציה שאתה רואה שאיך שהוא הדברים הסתדרו, אולי בזכות פרופ' ארנס והמגעים שקדמו - דן הלפרין ואחרים - אבל זה היה יכול גם לא להסתדר. מה מידת הסיכון שמותר לקחת בפרוייקט עצום כזה? מבקר המדינה חושב שזה לא תהליך קבלת החלטות נכון.

נ. חסיד:

מזווית הראיה שלי, כשקבעתי מה המשמעויות של קבלת ההתניות האלה, מה אני צריך לעשות בשביל זה, השאלה היתה אם זה בר-מימוש או לא בר-מימוש להשיג כסף אמריקאי, להשיג שותפות של חברה אמריקאית.

היו"ר ד. ליבאי:

כמה זמן תחכה כדי לדעת אם זה בר-מימוש?

נ. חסיד:

אמרתי: חצי שנה.

היו"ר ד. ליבאי:

למעשה, לפי הערכותיך שלך, השר שרון, בחודשים אוגוסט-ספטמבר היה צריך לעשות הערכה מחדש נוספת ולהגיד: מכיוון שלא קיבלתי עדיין מימון אמריקאי וכיוון שאינני רואה קופרודוקציה וכן הלאה, אני שוב צריך להקפיד את הלבאי. או אולי מה שאתה אומר הוא, שאסור להפסיק את הלבאי בשום שלב. כיוון שזה בהרצה וכיוון שזה עסק מתקדם, אסור להפסיק את הלבאי בשום שלב, יהיה מה שיהיה. גם אם נצטרך עכשיו להטיל מסים כבדים על העם למען הלבאי וגם אם יקצצו את התמיכה, אם לא היום אז בעוד שנה - אסור לקצץ את הלבאי.

נ. חסיד:

את זה אני לא אמרתי אז. היום זו שאלה אחרת ואני לא נכנס כרגע לדיון. אמרתי אז: חצי שנה ושנה. אלא שאחרי חצי שנה השתנו הנסיבות - מצד אחד לכיוון שהיה לנו ברור שגם האלטרנטיבות יקרות יותר. דבר שני: היו כל הזמן הערכות של הגורמים המדיניים, שבפעולה נכונה, אם ננהג נכון וננהל את הדברים נכון, נוכל להשיג תוספת, ואני קיבלתי את זה כהערכה.

היו"ר ד. ליבאי:

כיוון שכבר הבנתי את שיקוליך אלה ואני מבין את ההגיון שבהם אני מציע שנסיים את תקופת שרון ונעבור לתקופת השר פרופ' ארנס. אלא שנראה לי שמבקר המדינה כמעט שלא מבקר את תקופת פרופ' ארנס, משום שהוא נכנס לתפקידו בפברואר 1983. הוא אומר שבאפריל הצליח לקבל מהפטנגון אישור להביא לישראל טכנולוגיות מתקדמות מסויימות. בתחילת דרכו הוא מגיע לאישור ומימון ללבאי, פותר את בעיית המימון ומאמין בלבאי בכל ישותו, ולכן אינני רואה שאנחנו יכולים לבוא אליו בטענות. הוא לא קיבל את ההחלטות. ההחלטות התקבלו על ידי בגין ועל ידי שרון, והוא ממשיך פרויקט שהממשלה החליטה עליו ומשיג את המימון. אם הוא לא היה משיג את המימון, אולי הייתי בא אליו בטענות מדוע הוא לא החזיר את זה לממשלה לדיון רציני וכיוצא בזה, אבל הוא השיג את המימון. למיטב זכרוני אין בדו"ח המבקר ביקורת של ממש על תקופתו של פרופ' ארנס.

ד"ר ע. אילן:

נחמיה, אתה הנחת כל הזמן הנחה, שמבחינה כלכלית - בלי ההיבט התקציבי - ההשוואה היא לטובת הלבאי. אנחנו גם כתבנו - ואני חושב שכדאי להדגיש את זה יותר - שהיתה פה השוואה שמורכבת לגבי מטוס על הנייר. מצד אחד יש לך הערכה של עלות הלבאי, שלפי מיטב ידיעתי, אולי אני טועה, היא בלתי צפויה מראש. מצד שני יש לך הערכה של רכישת אף. 16 מהמדף לפי רכישה של 75 מטוסים שקדמו להחלטה. אני חושב שיש פה שתי הטעיות: אחת - הטעיה כלפי מטה באומדן הלבאי, שלא הכניס שום סיכון לחישוב שלכם בטבלה, ואחת - הטעיה כלפי מעלה באומדן האף. 16. אם היית בא לג'י.די ואומר: אני רוצה להזמין 200 או 300 מטוסים, האספקה תתחיל בעוד שש שנים, 24 מטוסים בשנה, אני לא מניח שהמחיר של העיסקה הקודמת היה מהווה אינדיקטור. אני מניח שהייתם מקבלים מחיר הרבה יותר נמוך.

נ. חסיד:

לזה התייחסתי בפעם הקודמת.

ד"ר ע. אילן:

הסיכון נכנס במילולי, הוא לא נכנס בלוח שמשווה. יש לך חלופה של ארבע חלופות, ואני מתעלם כרגע מהקופרוזקשן, כי יש באמת בעיה של סיכון. אבל לגבי המדף אני מניח שהסיכונים נחשבים יותר מ-10%.

נ. חסיד:

התייחסתי בפעם הקודמת לשאלה הזאת, אבל אחזור ואדגיש את הדברים. הדבר הראשון לגבי מידת הסיכון בלבאי לעומת דברים אחרים: הדגשתי בכל לשון של הדגשה ונדמה לי שיצאתי ידי חובתי בהדגשת המרכיבים והאלמנטים של הסיכון. לא חשבתי וגם היום אני לא חושב שהיה נכון מצדי לנסות לתת מימדים כמותיים לסיכון, מכיוון שזה היה ניתוח חסר בסיס.

ד"ר ע. אילן:

אבל נתת להם אפס. ברגע שלא הכנסת אותם ללוח נתת להם אפס.

נ. חסיד:

אמרתי גם בפעם הקודמת: זה ניתוח לגיטימי של גישה איך כלכלנים צריכים לפתח נושא. לא נתתי אפס.

ע. לנדאו:

הטענה כאן שלא נתת שום עלות למשהו בלתי צפוי מראש.

ד"ר ע. אילן:

אם אתה מתחיל בתכנית שכולה על הנייר מול מטוס שכבר טס, כשאתה קונה אותו, גם פה יש סיכונים בפיתוח העתידי, אבל הרבה יותר קטנים. למעשה זה המטוס הראשון שמיוצר כולו בישראל.

ע. לנדאו:

ה-אף. 16 אין בו סיכונים לגבי הטכנולוגיה, יש בו סיכונים לגבי המחיר.

ד"ר ע. אילן:

מהמדף - לא. אם אתה מגיע להסכם הקניה יש לך אולי סיכונים של הצמדה, אבל גם פה יש הצמדה.

ע. לנדאו:

אני מבין שאחד הטיעונים החזקים של פרופ' ארנס היה לגבי אי הוודאות של אף.16. הוא אמר: ב-75 הראשונים שילמנו בערך מליארד וחצי, 1,45 מליון אם אינני טועה, וב-75 הבאים שילמנו כמעט מחיר כפול.

ד"ר ע. אילן:

אלה עיסקות נפרדות, אבל אם אתה מגיע להסכם יש הצמדה. אם ההתייקרות היתה באמריקה, גם בארץ יש התייקרות.

ע. לנדאו:

הטענה של פרופ' ארנס היתה לא רק לגבי ההתייקרות. אם אתה, נניח, קונה יותר מטוסים ואתה רוצה להכניס בהם כל מיני שינויים שלך, קורה מה שקורה בדירה: הקבלן מרוויח על השינויים שאתה מכניס. לכן שם יש איזו שהיא אי ודאות בקשר למחיר. אי הוודאות שכרוכה בלביא היא אי ודאות שקשורה בזמן ובמחיר, בגלל שאין לך ודאות לגבי הטכנולוגיה. אתה טוען שנחמיה חסיד לא הכניס את גורם אי הוודאות המתאים בלביא מול האף.16, ואני מבקש לדעת מה היקף אי הוודאות שלדעתך הוא היה צריך להכניס.

ד"ר ע. אילן:

לאי הוודאות יש שלושה מרכיבים: 1. עלות; 2. טכנולוגיה; 3. זמן. הם קשורים אחד בשני. הזמן כשלעצמו יש לו ביטוי לא רק בריבית, יש לו ביטוי בכך שאם הוא מתעכב מספיק זמן, אתה חייב לקנות מטוסים אחרים ומכפיל את הסיכורה. הטכנולוגיות זה דבר בלתי צפוי מראש, גם ברעיונות חדשים שהעלו אצלנו וטובים, שיהיה כדאי לעשות אותם, ולפעמים יש לך אומדנים על דברים שאתה מפתח בעתיד. העלות: יש לנו כיום העלאת שכר ריאלית במשק במושגים דולריים.

נ. חסיד:

מה שנאמר על ידך כרגע בעל-פה, באופן מילולי, נאמר על ידי אז בצורה יותר חדה, בצורה יותר מפורטת ובצורה יותר מדגישה את מידת הסיכונים. לא מצאתי לנכון, וגם היום אני לא מוצא לנכון, לנסות לעשות ספקולציה לגבי הערך של הסיכונים אלא באופן של ניתוח רגישויות, וניתוח רגישויות נעשה וסקרתי אותו.

אבל דבר אחר: לא ניתן כאן ביטוי לשני דברים. לא ניתן כאן ביטוי, מצד אחד, לרמת הסיכונים. וכאשר מדברים על השוואה לאף.16 מהמדף לא ניתן גם ביטוי מספרי לעובדה שהלביא - ובאותה תקופה אף אחד לא חלק על הדבר הזה - נותן לחיל האוויר יותר מאשר נותן אף.16 מהמדף, בוודאי אותו אף.16 שהיה אז.

ע. לנדאו:

אותו אלמנט של סיכון, שקיים בהרבה תחומים, צריך להיות לו לפחות ביטוי כספי מעבר לניתוח רגישויות, שאינו נותן לך את האלמנט הזה, אלא רק נותן לך תחושה באיזה תחום אתה יכול ליפול. אתה הכנסת באופן מפורש אלמנט בלתי צפוי מראש של 10%, או 15%.

נ. חסיד:

האמת היא שהבלתי צפוי מראש בנוי בתוך דגם העלות, שמשמש בסיס להערכת העלות. האלמנט של הבלתי צפוי מראש, שבכל אלמנט ואלמנט של הערכה יכולה להיות סטיה, בנוי בתוך התכנית. אבל לא לזה הכוונה. הכוונה כאן לניתוח סיכונים של משבר רבתי בכיוון מסויים של פיתוח.

ד"ר ע. אילן:

לא. משברים קטנים ובלתי צפויים.

נ. חסיד:

אם אתם רוצים אקרא שוב פעם את רשימת הסיכונים שמניתי אותה.

היו"ר ד. ליבאי:

אין צורך. גם ההצעה וגם החוברת הזאת יעמדו לרשותנו.

נ. חסיד:

לגבי מחיר ה-אף.16 מהמדף: אתה בא ואומר שהמחיר שלקחנו היה מוטא כלפי מעלה. אני טוען שהמחיר שלקחנו היה מוטא כלפי מטה, ובדיעבד התברר שהמחיר היה מוטא כלפי מטה, מפני שמחיר ה-אף.16 עלה ועלה כל הזמן.

ד"ר ע. אילן:

אבל יכולת להגיע להסכם. גם הלבאי עלה כל הזמן.

נ. חסיד:

אי אפשר להגיע להסכם על 200 מטוסים ואי אפשר להגיע להסכם על 300 מטוסים. כל חברה, בוודאי ג'נרל-דיינמיקס, יודעת שעל 300 מטוסים לא מחזיקים מחיר קבוע כל הזמן, מפני שיש תוספות ויש שינויים ויש הרבה דרכים להעלות את המחירים.

ד"ר ע. אילן:

גם דרך חישוב השינויים נכנסת להסכם. ברור שיש חישובי התיקרות. גם הלבאי לא נשאר באותו מחיר שהיה.

נ. חסיד:

הוא אשר אני אומר.

ב. ענר:

ג'י.די מוכנה לשלם הרבה שתחייב על 200 מטוסים ושלא תקנה 75-75.

ד"ר ע. אילן:

הצעה לעשר שנים, 24 מטוסים כל שנה, זה בכלל עולם אחר לגמרי מאשר הצעה חד-פעמית ל-75 מטוסים בעוד שלוש שנים.

ע. לנדאו:

אם כן, הביקורת צריכה לבוא לצה"ל מהתחלה: למה קניתם בעיסקה 75 מטוסים, במקום את 75 המטוסים האלה לפרוש על שלוש או ארבע שנים?

נ. חסיד:

לא כך קונים מטוסים.

היו"ר ד. ליבאי:

אני מציע שנתקדם, כי הוויכוח לא יוכרע על ידי המשכו. אם יש לך מה להעיר לגבי התקופה של השר ארנס, עשה זאת.

נ. חסיד:

לא.

היו"ר ד. ליבאי:

עד מתי היית יועץ כלכלי?

נ. חסיד:

הייתי יועץ כלכלי עד תחילת 1983. עם כניסתו של השר ארנס לתפקיד כבר פרשתי ממשרד הבטחון. למעשה כמעט בכל התקופה שבה היה ארנס שר בטחון לא עסקתי בעניין. גם בתעשייה האווירית השתדלתי לא לעסוק בנושא הליביא, מלבד טיפול שחייב אותי, על פי תפקידי, לגבות כספים ולעסוק בהתחשבות השוטפת כמידת הצורך. השתדלתי לא להיות מעורב במגעים עם משרד הבטחון בנושא הליביא למעלה משנה וחצי, כך שלמעשה לתקופה ההיא אין לי מה להעיר.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה משאיר אותנו לקראת סוף 1982 עם התחשיב - שמופיע בדו"ח מבקר המדינה בעמוד 1295 של - 1,700 מליון. כתוב: "באוקטובר 1982 ערך היועץ הכלכלי למערכת הבטחון, בשיתוף עם נציגים של אגפי הכספי הכספים והתקציבים במשרד, הערכה כוללת של עלות הפיתוח. ההערכה כללה, בנוסף לעלות פיתוח המטוס בתעשייה האווירית בהתאם לעדכון השלישי של התעשייה האווירית, גם הערכת עלות של חוזה המנוע עם חברת פרט אנד וויטני, והסתכמה בכ-1,700 מליון דולר במחירי 1984. שר הבטחון אישר הערכה זו ששימשה עד לתחילת 1985 כאומדן רשמי לעלות פיתוח הליביא". כאן ההערכה כוללת ואני מבין שנכנסה פה כבר האוויוניקה, ואז אתם מגיעים ל-1,700 מליון, לעומת הערכות קודמות שהתחילו ב-1,790, 1,040, 1,060, 1,270 מליון והגיעו ל-1,700 מליון. תסביר לי מה זה 1,700 מליון, מה זה כולל. כשאתה עושה הערכה כוללת של 1,700 מליון עלות הפיתוח, בהבדל למשל מ-1,040 מליון בהתחלה של התעשייה האווירית, מה זה צריך להגיד לי?

נ. חסיד:

אנסה בתשובה לשאלה זאת לעשות סקירה כוללת של מצב האומדנים מתקופה לתקופה. החל מ-1980 הגדרנו שעלות הפיתוח כוללת בתוכה כל מה שהוא הוצאה חד-פעמית במסגרת הפרוייקט ואיננה הצעה שחוזרת על כל מטוס מחדש. לכן זה כולל גם את הפיתוח עצמו - כלומר, המחקר, הפיתוח והעיצוב - גם הכנות לייצור, שהן הוצאות חד-פעמיות, הקמת קו הייצור, גם הצטיידות בכלים, מקבעים וציוד נוסף שמשמש את הייצור וגם נושאים

שצינתי בפעם הקודמת, שהחל מפרוייקט הלבאי החלו להוסיף אותם לתקציב הלבאי כמו תמיכה כוללת במוצר. יחד עם פיתוח המטוס עצמו כבר מפתחים את כל ציוד התכנה טהאמצעים שדרושים כדי להדריך טייסים להשתמש במטוס, כדי לתמוך בהכנסה של המטוס לטייסות המבצעיות.

ע. לנדאו:

כל מערך האחזקה?

נ. חסיד:

כל מערך התחזוקה, מה שנקרא "אינטגרייטד לוג'יסטיק סופורט".

ע. לנדאו:

ומה כל יתר ההוצאות, שאינך כולל בזה?

נ. חסיד:

זה הייצור השוטף של המטוס.

ע. לנדאו:

השוטף פלוס הרכישה של המטוס?

נ. חסיד:

כן.

העבודה מנובמבר 1982, שאתה ציטטת אותה, נעשתה במחירי 1982. 1,700 מליון זה חישוב שעשה המבקר כדי להביא למחירי 1984. במחירי 1982 היה מדובר ב-1,500 מליון, כאשר באותם מחירים אומדן ייצור מטוס - מטוס ערוך ומוכן לטיסה - עמד על 10,9 מליון דולר, בה בשעה שההערכה שנכללה באותה השוואה של מחיר מטוס אף.16 - ערוך ומוכן לטיסה - היתה 14,6 מליון דולר.

ב. ענר:

מה עם הפיתוח?

נ. חסיד:

אין פיתוח ב-אף.16.

ב. ענר:

בלביא אתה משלם את זה.

נ. חסיד:

לא אמרתי שלא, אני רק מציין את המספרים, שאז ההבדל היה של כמעט 4 מליון דולר. אם אתה מוסיף לזה עוד כ-2 מליון דולר ההצטיידות הראשונית, זה אומר שהבדל של 6 מליון דולר בין עלות הצטיידות של אף.16 לבין עלות הצטיידות של הלבאי הספיק כדי לכסות את עלויות הפיתוח ולכן בהשוואה מנובמבר 1982 - על אף שהיה ידוע שהפיתוח עולה יותר מכפי שחשבנו, ועל אף שהיה ידוע שאומדן הייצור של מטוס לביא

בודד גבוה יותר מהאומדנים הראשונים - הרי גם לגבי האף.16 היה הגידול גדול באומדנים. ובאומדן מנובמבר 1982 עדיין לא היה מצב שבו אפשר היה לבוא ולהגיד: אף.16 עדיף, כפי שבאים ואומרים היום.

היו"ר ד. ליבאי:

כתוב פה שעלות הפיתוח הכוללת של הלבאי היא מליארד ו-700 אלף, ואתה אומר שבמחירי 1982 זה מליארד וחצי. האם זה אומר שצריך בסך הכל תקציב של מליארד וחצי דולר במחירי 1982 בשביל לפתח את הלבאי עד אשר עוברים לייצור?

נ. חסיד:

כן.

היו"ר ד. ליבאי:

אם בהתחלה היו הערכות של התעשיה האווירית ל-1,040 מליון, ל-1,060 מליון, זאת אומרת שבפועל, תוך כדי הפיתוח, הגיעו למצב שצריך היה עוד חצי מליארד. האם אני מבין נכון שאלה הבדלי הערכה?

נ. חסיד:

כן, אבל צריך לנתח את ההבדלים האלה.

היו"ר ד. ליבאי:

האם יש גם סיבות להבדלים, זו לא רק טעות בהערכה?

נ. חסיד:

בוודאי.

היו"ר ד. ליבאי:

כלומר, יש פרמטרים של שינוי שצריך להביא בחשבון.

נ. חסיד:

אומר קודם באופן כללי מה הם הפרמטרים שבדרך כלל גורמים לשינוי. צריך לזכור שהעלויות שעומדות מאחורי האומדנים מורכבות גם מעלויות פה בארץ של עבודה ישראלית וגם מעלויות של רכש פריטים שונים בארצות-הברית. במה שנוגע לעליית המחירים פה בארץ - אפשר למדוד את עליית המחירים במונחים של מדד המחירים לצרכן, אפשר למדוד את עליות המחירים במונחים של עליית עלות העבודה בארץ באופן כולל או עליית עלות תעריפי השעה בתעשיה האווירית. האומדן הראשון בנובמבר 1980 נערך במחירי 1979 והוא הגיע לאומדן עלות פיתוח של 915 מליון. אז, ב-1979, תעריף שעה של חטיבת ההנדסה בתעשיה האווירית היה 17 דולר, בעוד שבתחילת 1987 תעריף השעה של חטיבת ההנדסה היה 34 דולר.

ע. לנדאו:

מה מרכיב שכר העבודה בסך כל העלות?

נ. חסיד:

מרכיב התעריף בכל סך העלות הוא בערך 40%.

ע. לנדאו:

כלומר, זה היה צריך להתייקר ב-20%.

ג. חסיד:

נכון.

סוג אחר של התייקרויות אלה התייקרויות בארצות-הברית לגבי המרכיב האמריקאי. בהתייקרויות של המרכיב האמריקאי - השאלה לפי מה אתה עושה להם דפלציה, מפני שישנו מדד המחירים הכולל של הדולר או האינפלציה בארצות-הברית. כך, למשל, אם אני מדבר על מחירי 1987 ואני מחפש דפלטור למחירי 1979, הרי כדי להביא את מחירי 1979 למחירי 1987 צריך לכפול אותם ב-1.59, שזה שיעור האינפלציה שאירעה בארצות-הברית מ-1979 ועד 1987, האינפלציה הכללית. אבל כאשר מדברים על המוצרים האלה שבהם אנחנו עוסקים, יש מדד מחירים מוצרים צבאיים. מחירי מוצרים צבאיים בארצות-הברית בדרך כלל מתייקרים ביותר מאשר האינפלציה, והאינפלטור כאן, במקרה הזה, למדד מחירי מוצרים צבאיים, כפי שהתפרסם בארצות-הברית, הוא 1.62.

יש גם התייקרויות ספציפיות שנובעות מן המעבר של פיתוח מקומי לפיתוח בארצות-הברית. גם כאן הזכרתי בפעם הקודמת, שבעבודה מ-1982 שבה היתה המלצה להגדיל את הנתח שעובר לפיתוח וייצור בארצות-הברית, חייבים לעשות את זה משיקולים של לחץ על המקורות, אבל צריך לדעת שהדבר הזה יגרום לגידול בעלויות. בסוף 1982 כבר נוכחנו שהדבר הזה אכן גרם לגידול בעלויות, כי התברר שהערכות שניתנו על ידי החברות האמריקאיות, שאליהן הפנינו נתחים של הפיתוח וביחוד של הייצור, גבוהות יותר מן ההערכות שנעשו לגבי הייצור המקומי.

היו"ר ד. ליבאי:

השאלה שאנחנו שואלים את עצמנו כאן היא בעצם לגבי דרגת הנאמנות של ההערכות. המדובר בהערכות שמתחילות במליון ומגיעות תוך ארבע שנים ל-1,700 מליון, ואני רואה כבר בהמשך ש"בהתאם לנתונים אלה תסתכם העלות הכוללת של פיתוח הלבאי בכ-2,200 מליון דולר, במחירי 1984". כמה הוציאו עד היום לפיתוח הלבאי?

ג. חסיד:

עד היום הוציאו כמליארד ו-700 מליון דולר, כלומר 1,7 מליארד.

היו"ר ד. ליבאי:

מה התחזית להיום? מה הערכת העלות להיום?

ג. חסיד:

הערכת העלות להיום היא בין 2,6 ל-2,7.

היו"ר ד. ליבאי:

זאת אומרת שהערכת העלות הולכת וגדלה, והשאלה היא בכיוון השאלות שנשאלו על ידי משרד מבקר המדינה: האם בעצם לא צריך להביא את כל זה בחשבון? האם לא משחקים אתנו פה בנתונים, כשבתחילה אומרים לנו מליארד, אחר כך מליארד וחצי, אחר כך 2,2 מליארד, ועכשיו הגיעו ל-2,6?

ד"ר ע. אילן:

וזה עוד לא הסוף.

היו"ר ד. ליבאי:

ופה אנחנו מדברים רק על הפיתוח - נכון?

נ. חסיד:

כן,, אנחנו מדברים רק על הפיתוח.

היו"ר ד. ליבאי:

אני מבין שזה לא מדע מדוייק, אני מבין שהרבה דברים משתנים, אבל אני רואה בעיניים של לא מומחה, שההערה שבאה מאגף משרד מבקר המדינה היא נכונה ואתה צריך, בחישובים שלך, להכניס את הבלתי ידוע כאחוז מסויים ולא קטן. זה נע ממליארד ל-2,6 מליארד.

נ. חסיד:

אני רוצה להדגיש שני דברים: דבר אחד הוא שלא היה מצדי שום משחק או נסיון לעשות משחק עם מספרים. הדברים נעשו לפי מיטב השיפוט וההערכות.

ע. לנדאו:

גם כשאתה אומר "מיטב השיפוט וההערכות", השאלה היא אם המיטב הוא כזה שהטעות היא בסדר גודל של פי שלושה.

סא"ל ת. שדה:

אתה תופס את שני הקצוות: אחד זה במונחי 1979, ואחד - במונחי 1987.

נ. חסיד:

הערכות כלכליות עושים ברמת מחירים קבועה.

היו"ר ד. ליבאי:

אם כן, תביא את זה למכנה משותף כלשהו, שתבחר, שיעמוד במבחני ההגינות המקצועית. תביא אתה את המכנה המשותף - אדרבא, לכן אני שואל אותך את השאלות האלה.

נ. חסיד:

אני לוקח, למשל, את אומדן עלות הפיתוח מנובמבר 1980, שכפי שאמרתי קודם היה 915 מליון דולר, ואם אני עושה דפלציה לפי האינפלציה בארצות-הברית, אני מגיע למליארד ו-440 מליון דולר במחירי 1987.

ע. לנדאו:

לפי איזה אחוז דפלציה?

נ. חסיד:

לפי 1.59.

אבל אם, למשל, אני עושה תערובת: חצי לפי גידול בתעריפי השעה ועלויות השכר בתעשייה האווירית, וחצי לפי מדד האינפלציה בארצות-הברית, אני מגיע ל-1,564 מליון. זאת אומרת, אותם 915 מליון היו שווים במחירי 1987 1,564 מליון.

היו"ר ד. ליבאי:

אבל אנחנו קפצנו ל-2,6 מליארד. כלומר, יש לי עדיין מליארד יותר.

נ. חסיד:

בואו נראה מה האלמנטים הנוספים שמתחוללים בתהליך כזה. כבר אמרנו קודם, שהחלטה על המנוע תרמה גם כן להתייקרות, אבל אני לוקח את מחיר המנוע: ב-1981, מתוך אותה התחייבות של פראט אנד וויטני - שהיה זמן לנהל איתו משא ומתן ונוהל איתו משא ומתן קשות - נחתם הסכם על מחיר מנוע של 1,8 מליון דולר. היום המחיר של מנוע עומד על 3,61 מליון דולר.

ב. ענר:

וזה סופי היום?

נ. חסיד:

היום זה כמעט סופי. אז אפשר היה עוד לטעון שהמנוע לא ברור, זה היה הרבה לפני שהמנוע הזה רץ, ולכן היו להם הרבה יותר סיבות לפתוח חוזה. היום המנוע עומד על 3,61 מליון דולר. מזה אתה יכול ללמוד גזירה שווה גם על מחירי ה-אף.16, למשל.

ד"ר ע. אילן:

לקבלן משנה יש סוג אחר של התחייבות כלפיך מאשר לספק.

נ. חסיד:

הנסיון מראה שזה די דומה.

ע. לנדאו:

השאלה שלי היא אחרת: אם למישהו יש כוח ביד והוא מסוגל ללחוץ, השאלה היא כמה הוא מסוגל ללחוץ. פראט אנד וויטני עוד יכול ללחוץ אותנו חזק. פעם אחת פראט אנד וויטני לוחץ אותך על מנוע שהמחיר שלו עכשיו 3 מליון דולר, ופעם שניה ב-אף.16 יכולים ללחוץ אותך על כל המטוס. השאלה היא איך להעריך את זה.

ד"ר ע. אילן:

אבל אם אתה לא מכניס את זה בכלל, אתה נותן אפס.

היו"ר ד. ליבאי:

אמרת שפרט לתוכניות הפיתוח יש לנו גם תכנון והערכות של הייצור. כמה יעלה לנו לייצר מטוס עד שהוא יטוס למעלה?

נ. חסיד:

בהערכה של נובמבר 1980, האומדן של מטוס ערוך ומוכן לטיסה היה 7,5 מליון דולר במחירי 1979. אם אנחנו הופכים את זה למחירי 1987, זה 11,95 מליון באינפלציה אמריקאית, אבל אם אנחנו עושים את הדפלציה לפי מדד שהוא חצי תעריפי עלות עבודה בתעשייה האווירית וחצי אינפלציה בארצות-הברית, אנחנו מגיעים ל-12,09 מליון.

היו"ר ד. ליבאי:

ומה ההערכה של 1987 לגבי ייצור מטוס?

נ. חסיד:

אם היו מדברים עדיין על 300 מטוסים, ההערכה היא 17,5 מליון. כאשר מדברים על סדר גודל של 100 מטוסים ומטה, ההערכה עולה ל-18,5 מליון.

היו"ר ד. ליבאי:

ההערכה ל-1987, בהנחה שקונים 300 מטוסים, היא 17,5 מליון. אם אתה מכפיל 300 ב-17,5 מליון, איזה סכום אתה צריך?

נ. חסיד:

5 מליארד.

היו"ר ד. ליבאי:

זאת אומרת: בשביל לעמוד בייצור של 300 מטוסים צריכה מדינת ישראל להשקיע עכשיו עוד 6 מליארד: עוד מליארד אחד בפיתוח ועוד 5 מליארד בייצור.

סא"ל ת. שדה:

לא. הוא אמר לך מחיר של מטוס ערוך ומוכן לטיסה.

נ. חסיד:

צריך להוסיף 50% להצטיידות הראשונית שבאה יחד עם המטוס.

היו"ר ד. ליבאי:

כמה צריך להוסיף?

נ. חסיד:

לזה צריך להוסיף עוד 2 מליארד ו-620 מליון.

היו"ר ד. ליבאי:

כלומר, מעבר ל-5 מליארד ולמליארד צריך עוד 2 מליארד 620 מליון כדי שהמטוס ישמש למטרתו.

נ. חסיד:

נכון. אבל דבר דומה לזה קיים גם באף.16, וכאן השאלה מה הוא מחיר אף.16.

היו"ר ד. ליבאי:

מבחינת התכנון התקציבי: מאיפה לוקחים את המליארד ועוד 5 מליארד ועוד 2 מליארד ו-620 מליון?

נ. חסיד:

אלה שאלות שאני לא יכול להשיב עליהן.

ע. לנדאו:

צריך לנסח אחרת את השאלה: מאיפה תיקח את 2 מליארד הדולר הנוספים אחרי שתמצא את המקורות, שגם אתה מדבר עליהם, שישרתו את האף.16? הרי הוויכוח הוא רק על 2 מליארד הדולר הנוספים, כי אם אין לך את המקורות לאף.16, כל הוויכוח לא קיים.

נ. חסיד:

אני לא מוסמך להשיב על השאלה מאיפה יילקחו המקורות.

היו"ר ד. ליבאי:

אתה קשור היום, בכל אופן, בפרוייקט הלבאי. אתה סמנכ"ל כספים בתעשייה האווירית, ואתה לא רחוק מהנושא וגם היום אתה יודע את הנושא הזה לפני ולפנים, לכן אני מרשה לעצמי לשאול אותך, ולו רק כשיחת טרקלין עכשיו ולא כמשהו כל כך רשמי ומחייב.

כשמדובר על כך שמדינת ישראל צריכה להשקיע עוד מליארד ועוד 5 מליארד ועוד 2 מליארד ו-620 מליון, על איזה טווח של שנים מדובר?

נ. חסיד:

כרגע מדובר על טווח של 10 שנים.

סא"ל ת. שדה:

יש פה ערבוב שלם. מה שאתה שאכת למעשה מתייחס לתכנית לו היו הולכים ל-300 מטוסים. צריך לדעת שאחרי ארנס בא השר רבין, שיופיע כאן בשבוע הבא ויגיד שהוא שם אילוצים גם על היקף המטוסים שיוצרו לשנה - כי בזמנו דיברו על 30 מטוס לשנה - וגם לתקציב, מה שתופס ראשון. תפס ראשון ה-550 מליון דולר, והוא ידבר איתך על מה שהוא החליט ברבעון הראשון של 1985. מה שאמר כאן נחמיה חסיד על עשר שנים, אלה הצעות הפטרה של התעשייה האווירית, שמדברות על ייצור של 90 מטוסים עד שנת 1997.

היו"ר ד. ליבאי:

זאת אומרת שבעוד 12 שנה יהיו לנו 90 מטוסי לבאי. ומה העלויות? אני צריך עדיין מליארד לפיתוח?

ד"ר מ. דביר:

קצת פחות. אבל נאמר - כמליארד. בסך הכל 4,1 מליארד דולר, כולל המליארד של הפיתוח, במחירים של 1987.

ר. כהן:

עד 1997 נייצר 90 מטוסי לבאי זמינים לקרבות חיל האוויר. מה תהיה כלל ההוצאה עד 1997?

ד"ר מ. דביר:

תוסיף לזה את המליארד וחצי שהוצאנו.

ר. כהן:

מליארד וחצי ועוד 4,1 מליארד נותנים יחד 5,6 מליארד. אם רוצים לדעת כמה עולה כל מטוס צריך לחלק את זה ל-90 מטוסים.

ד"ר מ. דביר:

זה נכון אם אתה מטייל את זה על 90 מטוסים, אבל אחרי 1997 מדינת ישראל גם כן קיימת.

ר. כהן:

על כמה מטוסים מדברים שיבואו אחרי כן כל שנה?

ד"ר מ. דביר:

לא מדברים, כי אין תכנית. מדברים כרגע על תכנית רב שנתית עד 1997.

נ. חסיד:

מכיוון שעוברים לדבר כבר על תקופה יותר מאוחרת, הייתי רוצה לסגור את התקופה הקודמת. לא נוח לי בדיון אחד לדבר גם על התקופה הקודמת וגם על התקופה הזאת, אבל נשמעו כאן כמה דברים שהייתי רוצה להתייחס אליהם התייחסות כללית והתייחסות אישית. בעיקר אני רוצה להתייחס לדברי הביקורת של מבקר המדינה, מפני שאם אתם קוראים את הדו"ח יש התייחסות די גדולה לעבודות שנעשו על ידי ועל ידי הצוות שלי באותו זמן, ואפילו אתה שאלת למה היתה התעסקות כזאת גדולה דווקא עם העבודות האלה.

היו"ר ד. ליבאי:

אני שואל, כי אני מבין שזה היה תפקידך. אף פעם לא טענו נגדך שהיית צריך להגיש חוות דעת ולא הגשת. עד כמה שאני מבין הם מתייחסים לחוות דעת שהגשת.

נ. חסיד:

הערה אישית: אני מקבל בברכה את הביקורת, וכל ביקורת, על עבודות מהסוג הזה. אני גם חושב שהביקורת התמקדה בצורה יותר מפורטת על עבודות שאני עשיתי, בין השאר גם מהסיבה שהעבודות האלה היו יותר מפורטות, יותר מתועדות. היה חומר לבקר, היו מסמכי עבודה, ההערות, הנחות הבסיס, משקלות, מידות, מהירויות. כל הדברים האלה נכתבו, הוצגו, ולכן, מטבע הדברים, היה מה לבקר. אני לא אומר את זה לשלילה, להיפך.

היו"ר ד. ליבאי:

משרד האוצר, למשל, לא הכין שום חוות דעת, לכן אין מה לבקר ואומרים את הביקורת במשפט אחד: "משרד האוצר לא הכין אף חוות דעת בענין הלבאי".

נ. חסיד:

אני מקבל בברכה את הביקורת, למרות שבחלק מן הדברים של הביקורת יש לכאורה מימצאים שליליים. אני חושב שכל העבודות האלה נעשו בצורה מפורטת ומתועדת על מנת שיבואו ויבקרו אותן. הסברתי כבר בתחילה: כל תהליך הבדיקות הכלכליות של הלבאי עבר התפתחות ופיתוח יחד עם הלבאי עצמו. והפיתוח הזה, מטבע הדברים, יכול היה להיות רק בדרך זו שכתבנו הערכות, עשינו אומדנים וקיבלנו עליהם ביקורת. כבר אמרתי קודם שקיבלנו ביקורת - מחלק מהגורמים יותר, מחלק מהגורמים פחות - אבל הביקורת הזאת היא שעזרה לעשות את האומדנים הבאים טובים יותר. חיובי מאד היה תהליך הביקורת, חיובי מאד שכנגד כל מסמך שהוגש נכתב מסמך נגדי על ידי גוף אחר, שהתמחה או שלא התמחה בדברים, ולכן אני לא בא בטענות לאף אחד שבגלל שהמסמכים שלי היו כל כך מפורטים באים ומבקרים אותם. אני חושב שזה תהליך שהיה צריך להיות לגבי כל העבודות ודברים אחרים שנעשו בענין הזה. זה לא נוח לאף אחד שמבקרים אותו, אבל אני מבין בהחלט למה היתה ההתמקדות בשאלות הללו.

יחד עם זאת אני טוען שההערכות והעבודות שנעשו היו כמיטב השיפוט שניתן היה לעשות באותו זמן בכלים המקצועיים שעמדו ועומדים לרשותנו. אני חושב שגם בהשוואה לעבודות דומות שנעשו בפרוייקטים אחרים, בוודאי לעבודות דומות שנעשו בארצות-הברית - אם להביא בחשבון שבמהלך הפיתוח נוצרו תנאים חדשים ורעיונות חדשים ודרישות חדשות והגדרות נוספות - ההבדל בין המספרים היום לבין המספרים שהיו אז איננו כזה שחורג מדברים שלא ניתן לצפות אותם.

היו"ר ד. ליבאי:

הביקורת לגבי האומדנים - אם אני קורא נכון את דו"ח מבקר המדינה - היא בעצם לא עליך, היא על התעשייה האווירית. התעשייה האווירית עשתה אומדנים ועשתה הערכות מחדש והיא התחילה עם המליון הזה. כשאתה, כיועץ כלכלי, עשית את ההערכה שלך ב-1982 הגעת למליארד וחצי. כלומר, לתעשייה האווירית צריך להפנות את שורת השאלות שהמבקר שואל לגבי התשתית העובדתית וההערכות שהיא הציגה. הביקורת עליך היא, שאתה לא הבאת בחשבון נתונים מסויימים, לא הזהרת יותר מפני הצפוי בגלל הסיכונים.

ר. כהן:

היה איזה שהוא קשר בין ההערכות שלך לגבי העלויות השונות לבין התחשיבים של התעשייה האווירית? מתי עברת לעבוד בתעשייה האווירית?

נ. חסיד:

לשאלה הראשונה: בוודאי שהיה קשר בין האומדנים של התעשייה האווירית לבין האומדנים שלי, כי הלא איך נעשים אומדנים על ידי גוף כמו היועץ הכלכלי? אתה נשען על מקורות מסויימים, אבל אתה לא יכול לקחת את המקורות או את ההערכות כפי שהם, אתה חייב לתחקר כל מי שנתן איזה שהיא הערכה ולאמת כנגדה הערכה אחרת.

ר. כהן:

מצאת פערים גדולים בין ההערכות שהם נתנו לך לבין ההערכות שלך?

נ. חסיד:

בוודאי שהיו הבדלים. בנושאים מסויימים לא קיבלתי הערכות של התעשייה האווירית, קיבלתי הערכות אחרות.

היו"ר ד. ליבאי:

מה זה "הערכות אחרות"?

נ. חסיד:

הערכות של חיל האוויר, של גורמים במשרד הבטחון שניהלו את הפרוייקטים הקודמים, ובחלק מהמקרים - תיחקור של הגורמים, שהביאו ביחד למסקנה שהאומדן היה מוטם כלפי מטה.

היו"ר ד. ליבאי:

באופן כללי האומדנים של התעשייה האווירית נוטים כלפי מטה.

נ. חסיד:

אם נעשה השוואה בין האומדנים של התעשייה האווירית לבין האומדנים של היועץ הכלכלי, האומדנים של היועץ הכלכלי תמיד יותר גבוהים.

ד"ר מ. דביר:

ארנס אמר שיש פרוייקט, שבו דווקא האומדן של התעשייה האווירית היה בהפרש של 28%, ואילו ההערכות של חיל האוויר היו בסטיה של 70%, כך שזה לא תמיד שהתעשייה האווירית נוטה כלפי מעלה.

היו"ר ד. ליבאי:

לא אמרנו "תמיד", אלא רק לגבי הלבאי.

נ. חסיד:

לשאלה השניה: הפסקתי לעבוד במשרד הבטחון בתחילת 1983. מעשית הפסקתי בפברואר 1983, ופורמלית - באפריל 1983. בתעשייה האווירית התחלתי לעבוד ביוני 1983.

ע. לנדאו:

כשהיה כאן ארנס הוא אמר, שכאשר הוא הגיע לתפקיד הוצאו 80 מליון דולר. החל מאיזה שלב התחילו ההוצאות על הלבאי להיות גדולות מאד? אני מניח שברמות הראשונות של העבודה היתה איזו שהיא דמה נמוכה עם איזו שהיא עליה מתונה, עד לאיזה שהוא שלב של השקעות גדולות, שהביא אותנו לרמה כזאת כל שנה שהצטברו 1,7 מליארד. מה היה אותו שלב ששם התחיל להיות שיפוע גדול של ההוצאות?

היו"ר ד. ליבאי:

מה גרם לקפיצה מ-80 המליון הללו, כשארנס נכנס לתפקיד, ל-1,7 מליארד?

ע. לנדאו:

ובאיזה תאריך זה היה?

הסיבה שאני שואל היא, שעד לאותו הרגע שבו מתחיל שיפוע חריף, אתה יכול להיות לארג' במונחים של הרבה מליארדים, אבל בקטע הזה שבו המעורבות גדולה, שם הרגישות של קבלת החלטה היא עצומה. לכן חשוב לי לדעת מה התאריך.

ד"ר מ. דביר:

מדובר בשנת הכספים 1984/85.

ע. לנדאו:

סביב איזה חודש התחלנו להיכנס עמוק בפרוייקט? חשוב לי לדעת את החודש, כי החודש הזה הוא בעצם הנקודה ששם היית צריך לעשות את ה"חושבים" הכי חשוב.

ד"ר ע. אילן:

השאלה היא לא רק ההוצאה אלא ההתחייבויות שנעשו.

היו"ר ד. ליבאי:

החודש הקובע הוא ההתחייבויות.

ע. לנדאו:

אנחנו מתכוונים לאותו הדבר. אני שואל מהו החודש הזה, כי בו היית צריך לקבל החלטה גדולה אם לעשות עוד צעד להכניס את הרגל לשדה הזה או לא.

ד"ר מ. דביר:

המחוייבויות הגדולות היו כאשר חתמו את החוזה עם הספקים האמריקאים - ואביא לכם את הנתונים בפעם הבאה - קודם כל עם פראט אנד וויטני. החתימה היתה מוקדמת - בפברואר 1982.

ע. לנדאו:

על איזה היקף שנתי היא היתה?

ד"ר מ. דביר:

אני אתן לכם את הנתונים.

סא"ל ת. שדה:

חבר-הכנסת עוזי לנדאו, אתה רוצה לדעת את הפרטים לפני ספטמבר 1984?

ע. לנדאו:

לא, על זה יש לי כבר תשובה ואפילו מסקנה מדוע חכינו שנתיים. מה שמעניין אותי זה דבר אחר. תהליך קבלת החלטות לגבי פרויקט מסובך מהסוג הזה יכול לומר את הדבר הבא: למדינת ישראל יש פרויקט לביא, יש אי ודאויות רבות. מצד אחד, יש לנו באופן עקרוני אינטרס שמונח בבסיס הגישה שלנו, שלפיו אנחנו רוצים להיכנס לפרוייקט, וזה יכול לאפיין סידרה של שרים כשאתה הולך לבדוק אם תהליך החלטות הוא מסודר או לא. ויחד עם זה, מה שאתה מניח על כף שניה של המאזניים הוא שאתה אומר: אני מוכן לקחת על עצמי תשלומים שנתיים של עשרות מליוני דולרים ולראות אם אני צריך לבטל אי ודאויות בקבלת טכנולוגיה, בקבלת סיוע של מדינה אחרת - במקרה זה כספי - למימון, ואני לא נכנס להתחייבויות הגדולות שלי עם ספקים, יזמים, או אצלי בבית, לפני שאני יודע שיש לי את המימון. חשוב לדעת מתי התקבלה החלטה של כניסה מאסיבית שאין ממנה חזרה.

היו"ר ד. ליבאי:

אנחנו מבקשים שתביאו לנו טבלה בכתב של ההתחייבויות של התעשייה האווירית עם תאריך הכניסה. זה חשוב מאד, כי אחת הבעיות שנרצה לדעת היא מה המחוייבויות שיש לתעשייה האווירית בקשר לביא. כשיש תאריך קבלת החלטות, אחד הדברים שאני רוצה לדעת הוא אם שוקלים את השאלה הבאה: אם מפסיקים את הליבא היום - מהו ההפסד, מה הם הנזקים, מי ישא בהם וכו'? האם יש לכם מסמך כזה?

ד"ר מ. דביר:

בוודאי.

ע. לנדאו:

האמת היא שעל הדיון שלנו מרחף כל הזמן צל הוויכוח הנוכחי אם יהיה לביא או לא יהיה לביא. דו"ח מבקר המדינה מדבר על תהליך קבלת החלטות שהיה. יש לנו את הסיפורים שלהם על מה שהיה, אבל אם היו שיבושים בתהליך קבלת החלטות אני רוצה לדעת איפה הם היו, ולכן חשובה לי אינפורמציה מהיכן התחילה המחוייבות העמוקה.

היו"ר ד. ליבאי:

כבר ביקשתי ממנו שיביא לישיבה הבאה ביום שלישי טבלה בכתב - אפשר עם הסברים או בלי הסברים - עם רשימת התאריכים שבהם נעשו ההתחייבויות בתעשייה האווירית.

ד"ר מ. דביר:

אתה רוצה באופן כללי או עם פירוט?

היו"ר ד. ליבאי:

בפירוט סביר, ועד כמה שאפשר תמונת אמת.

ד"ר מ. דביר:

אין ספק, תקבל תמונת אמת.

יש כאן שני סוגי נתונים: האחד - לגבי תאריכי המחוייבויות. אנחנו נכין את המסמך, כי אין לנו מסמך כזה. השני - מסמך שהתעשייה האווירית הגישה לגבי הוצאות סגירת הלבאי.

היו"ר ד. ליבאי:

הייתי מעריך מאד אם היית מעביר אלינו את שני המסמכים האלה לפני הישיבה ביום שלישי הבא כדי שנבוא לפגישה עם השר רבין מוכנים.

ד"ר מ. דביר:

את המסמך של הסגירה אני יכול להעביר.

ב. ענר:

אנחנו מצביעים בביקורת גם על בעיה מבנית בהערכת העלויות. אני מכיר את נחמיה חסיד ומכיר את צבי טרופ, אנשים מוכשרים מאד, אבל לרשותם עומדים ארבעה-חמישה אנשים, כלכלנים, שהם צריכים להתמודד עם מערכות טכניות מורכבות ביותר של התעשייה האווירית ומערכות טכניות מבצעיות של חיל האוויר, ששניהם גורמים אינטרסנטיים. לרשות נחמיה לא היו יועצים משלו, שיבואו ויאמרו היפכא מסתברא לגבי הנתונים של התעשייה האווירית וחיל האוויר, ואני אציג שחלק מהנתונים יכולים היו להיות ברשותו כבר בשעתו, כשהוא עשה את ההערכות, אבל הם לא מוצגים בפניו, אולי אפילו כדי להמעיט בהערכת העלות.

לדוגמה: בדיון שהתקיים ב-14 בנובמבר 1980 בוועדת החוץ והבטחון מציג מפקד חיל האוויר את תפישת האוויוניקה והוא אומר: "אנחנו מדברים על חבילה של 1420 ליברות אוויוניקה". והוא מוסיף עוד: "אנחנו חושבים שחלק מהמאמץ לפיתוח תכנית הלבאי צריך להיות למיזעור".

יש אינדיקציות נוספות. דוגמה נוספת: במרס 1981 אומר מפקד חיל האוויר במסמך רשמי: "1300 ליברות אוויוניקה - מקובל, צריך להיכנס לזה דרך מיזעור". והוא מזכיר גם מערכת מאד מסוכנת מבחינת סיכוני הפיתוח - מערכת ארדונדו, לאחר מכן נקראת מערכת הדס. המערכת הזאת כלל לא נכללת בחישובים הכלכליים של היועץ הכלכלי, אולי משום שחיל האוויר לא רוצה לפרוס את מלוא התמונה, כי זה ישפיע על העלות. לא מדובר על 1420 ליברות ועל הצורך במיזעור, שצריך היה להיות ידוע עוד לפני מאי 1981.

נ. חסיד:

1300 היה כל הזמן באומדנים.

ב. ענר:

מערכת הדס נכללה? מערכת הדס לא נכללה.

ע. לנדאו:

היא נכללה ב-אף.16?

ב. ענר:

לא. ההשוואה נעשתה כמה יעלה לי לייצר אף.16 בישראל לעומת פיתוח הלבאי לפי התפיסה של חיל האוויר, וחיל האוויר רוצה פה את ההדס.

ע. לנדאו:

קשה לעשות אנליזה כשאתה לא עושה אותה על דברים דומים.

ב. ענר:

צריך להביא לאחור מכן את המטוסים לבסיס משותף מבצעי ואז יש הערכה של היום, שלמרות שבאף.16 אין את מערכת ההדס, מבצעית הוא שווה פחות או יותר ללבאי.

ע. לנדאו:

בכל זאת יש פה קושי מסויים בהגדרה איזה מערכת אתה משווה.

ב. ענר:

הדגש הוא שחיל האוויר דורש דברים שלא באים לידי ביטוי בהערכה הכלכלית.

עוד שתי דוגמאות: בנובמבר 1981 יש שני מסמכים של התעשייה האווירית, שלא מקבלים ביטוי באותה הערכה כלכלית והם מדברים כבר שוב על סטיה משמעותית בפיתוח האווירוניקה שמחייבת מיזעור. יש פה סטיות של 260 ליברות באווירוניקה ויש בעיות במשקל הגוף של 500 קילוגרם. להפחית 500 קילוגרם כדי שהמטוס יענה לדרישות זו עלות יקרה מאד. הנתונים האלה לא באים לידי ביטוי בהערכה של היועץ הכלכלי, כפי שהוא מגיש אותה בתחילת 1982, כי קשה לו להתמודד עם גופים טכניים, הנדסיים, מבצעיים כל כך מורכבים, שיש להם אינטרס.

אבל הביקורת שלנו היא גם על המתודולוגיה בהצגה של היועץ הכלכלי, הן לאופן ההצגה, ואני יכול לקרוא ציטוטים. הוא אומר אולי דברים בצורה חד-משמעית, בעוד שהוא צריך להיות זהיר יותר. הוא אומר: לפי קריטריונים כלכליים - באופן כאילו חד משמעי - תכנית הלבאי זולה יותר, כאשר הוא לא מביא בחשבון שיש סיכונים של מטוס על הנייר לעומת מטוס קיים כמו מטוס אף.16.

אבל יש לו עוד שגיאות מתודולוגיות. לדוגמה: חיל האוויר כל הזמן, בדרישה המבצעית שלו משנת 1980, מדבר על 200 מטוסים, ואילו היועץ הכלכלי לוקח 400 מטוסים ואומר: במבחן רגישות אולי אני אגיע ל-200 מטוסים. כך הוא עושה בתחילת מאי 1981, אבל בהצגה הסופית לשר במאי 1981 הוא מדבר שוב רק על 400 מטוסים. כנ"ל לגבי הצעה של ג'יי.די, שהוגשה במרס 1982 ונבחנת במאי 1982. שוב הוא בוחן אותה יחסית ל-400 מטוסים, הוא לא בוחן אותה לפני מבחני הרגישות שהוא בחן קודם - שהפיתוח יעלה ב-50%, שמדובר פה רק ב-200% - וגם אז יוצאת לו סטיה של 2%, שלפי דעתי אלה טעויות והשמטות בלבד. על כך הביקורת שלנו, ולפי הערכת היא מבוססת על מסמכים.

נ. חסיד:

קודם כל לגבי הנתונים שהיו ידועים. אמרתי: כל הנתונים שהיו ידועים נלקחו בחשבון. בעבודה מנובמבר 1980 הארדונדו עדיין לא היה ידוע. אולי היה ידוע במחשבות של חיל האוויר. כל העבודה נעשתה תמיד על סמך הגדרות מה כלול ומה לא כלול. אני אף פעם לא המצאתי מה כלול, ובכלל זה גם אף פעם לא המצאתי

את מספר המטוסים לצורך העבודה. תמיד קיבלתי הנחיות מה מספר המטוסים שעליו עובדים, וגם בהחלטה של עזר ויצמן היה מדובר על 400 מטוסים. הפניה אלי היתה לעשות בדיקה לגבי 300 מטוסים. זה שבתכנית של חיל האוויר היה מדובר על 210 מטוסים עד שנת אלפיים, זה עדיין לא אומר שאת הבדיקה לא צריך לעשות על 300 מטוסים, מפני שהבדיקה השתרעה מעבר לשנת אלפיים. אני לא המצאתי את המספר 300, בוודאי לא על דעת עצמי אלא על דעת הגורמים הממונים עלי, זאת אומרת השר. ההערכה היתה לעשות בדיקה על 300 מטוסים.

ד"ר ע. אילן:

אבל אחרי שנות האלפיים לא להכניס ריבית על מחקר ופיתוח?

נ. חסיד:

ריבית על מחקר ופיתוח הוכנס.

ר. כהן:

אני רוצה להעיר מספר הערות. הערה אחת, שעולה בשולי הביקורת: יש כאן דבר מאד מעניין, שבנוסף לביקורת הלגיטימית לגבי האופן של קבלת ההחלטות יש פה בעיה של מערכת יחסים בין היועץ הכלכלי של משרד הבטחון לבין התעשייה האווירית בישראל, באיזו מידה יש בכלל ליועץ הכלכלי במשרד הבטחון איזו שהיא עצמאות בבחינת הנתונים והיכולת להתמודד עם הנתונים מול התעשייה האווירית על כל העצמה הניהולים והארגונית והכספית שיש לה, מה עוד שבמקרה האישי שלך נוצר דבר מאד מעניין: ההשלכות של המעבר שלך מתפקיד היועץ הכלכלי של משרד הבטחון לתעשייה האווירית - ואתה היום סמנכ"ל כספים - על משרד הבטחון במצב הנוכחי. יש פה איזו תלות הדדית כפולה, שמאד הייתי מבקש לדעת מה הניתוח שלך לגביה, איך היא צריכה להיות במדינה מתוקנת, כי לי זה מריח לא טוב.

ההערה השניה היא לגבי הנושא של העלויות, שתלוי קצת גם בתפקידך היום בתעשייה האווירית: לפי חשבוני, עד 1997 - אם אנחנו מקבלים 90 מטוסי לביא, עם העלויות של 5,6 מליארד דולר עד אז - כל מטוס יעלה כ-62,5 מליון דולר, כשהשוואה פררלית לגמרי האף.16, שנותן אפקט בטחוני דומה, יעלה בסדר גודל מכסימלי של 35-36 מליון דולר.

ב. ענר:

הוא יעלה 30 מליון דולר.

סא"ל ת. שדה:

אתה חייב לקחת בחשבון את עלויות הסגירה.

ר. כהן:

כללתי בזה את עלויות הסגירה - ואגב, לא כללתי בזה את היתרונות שיש לרפא"ל ולעשרה פרויקטים אחרים - אבל סדרי הגודל שנראים לי בהשוואה בין לביא לבין אף.16 הם סדרי גודל כאלה. איך במצב הזה אתם מצדיקים את העניין? הרי זאת יוצאת עלות אדירה. אפילו אם תביא בחשבון רק 25 מליון דולר תוספת פר כל מטוס, זה סכום עתק.

נ. חסיד:

אני צריך לחלק את ההתייחסות שלי לשני פרקים - החלק הראשון של השאלה והחלק השני.

לגבי החלק הראשון: מערכת היחסים בין התעשייה האווירית לבין היועץ הכלכלי של משרד הבטחון היא מערכת יחסים כמו בין כל גוף מטה במשרד ממונה לבין חברה שהמשרד ממונה עליה. היה מקובל ומקובל גם היום שהיועץ הכלכלי הוא גוף אויבבקטיבי מקצועי, ששוקל את הדברים שנמסרים לו ויודע איך להעריך אותם, ויודע כיצד לבדוק אותם במגבלות שבועז ציין - כי מגבלות תקציב ומשאבים קיימות וכולנו חיים איתן - ובכוח האדם המצומצם שיש לעשות כמיטב היכולת הערכות של דברים שנמסרו.

### ר. כהן:

כמיטב היכולת - זה עונה על משטר מתוקן, אבל אני שואל אם יש לאדם הכלכלי של משרד הבטחון היכולת האמיתית לשמור על האינטרסים של מדינת ישראל אל מול האינטרסים, הצודקים כשלעצמם, של התעשייה האווירית.

### נ. חסיד:

מזווית הראיה של משרד הבטחון הגוף הזה ששמו היועץ הכלכלי רכש לעצמו במשך השנים גם מוניטין של גוף בעל יכולת לעשות את הדברים האלה. והתשובה שלי היא: כן, הגוף הזה יכול לעשות את ההערכות שצריך לעשות לגבי דברים כאלה. אבל אם אתה שואל אותי אם היה נכון שיהיה גוף נוסף מחוץ למערכת הבטחון שאיתו צריך יהיה להתמודד על הדברים האלה, התשובה שלי היא חיובית. גם אז וגם היום אני חושב בחיוב על גוף חיצוני שיבוא לעשות עימות, שצריך יהיה להגן על עבודות כאלה בפני איזה שהוא גוף בעל יכולת מקצועית זהה, אבל שממוקם במקום אחר. אני הייתי שמח אילו היה גוף כזה, אף על פי כן אני חושב שהיכולת היתה.

באופן אישי מקרי התגלגלתי לתעשייה האווירית.

### ר. כהן:

אולי זה לא מקרי.

### ד"ר מ. דביר:

אני יכול להגיד שזה לגמרי מקרי, משום שהוא לא יכול היה לדעת שהסמנכ"ל לכספים יתפטר. גם אני לא ידעתי ואף אחד לא ידע שב-1983 אדון מוזס יתפטר ויעבור לבנק לאומי. אנחנו חיפשנו איש ומצאנו שנחמיה מתאים לנו.

### נ. חסיד:

זה גם לא סוד שיש יריבויות מקצועיות. זה לא סוד שיש כל הזמן עימות בעיקר על רקע של משא ומתן, של קביעת תעריפים - היה עימות נורא ביני לבין התעשייה האווירית על זכרון הדברים של פרויקט הלבאי, והתעשייה האווירית אמרה שבסופו של דבר אני כופתי לה את היד - כך טבע הדברים ואני חושב שכך צריך להיות.

### ר. כהן:

מה לגבי העלויות?

### נ. חסיד:

לגבי העלויות: הדברים התחילו להתגלגל לגבי מטוס הלבאי בצורה החריפה בעיקר מ-1984. בשנת 1984 תנאי הסחר - כלומר, שער החליפין יחסית לשכר העבודה בארץ - היו די טובים מבחינתה של התעשייה האווירית ומבחינתה של התעשייה הישראלית בכלל, וגם הקביעה של שר הבטחון בתחילת 1985, של תיקצוב 550 מליון דולר לתכנית הלבאי - שזה מספיק, זה מכסה, והכל מסתדר במסגרת הזאת - היה מבוסס על שער החליפין ועל תעריפי השעה שנגזרו ממנו באותה שנה בתעשייה האווירית.

במקביל קרו שלושה תהליכים, שהם הביאו לנקודה שבה אנחנו נמצאים היום. התהליכים האלה התחילו לכאורה באופן בלתי תלוי. תהליך אחד היה ירידת ערכו של הדולר. תהליך שני היה הקיצוצים בתקציב הבטחון, שנמשכו במשך כל אותה תקופה. תהליך שלישי התחיל מהתכנית הכלכלית של יולי 1985. התכנית הכלכלית של יולי 1985 נתנה שיפור נקודתי אדיר לתנאי הסחר, מפני שהיתה איתה הקפאה של שכר עם פחות-חד-פעמי וזה גרם להורדה מיידית של תעריפי השעה של התעשייה האווירית במונחים דולריים. אבל מיולי 1985 התחיל תהליך שמבחינתה של התעשייה האווירית ושל כל התעשייה הישראלית המייצאת - במיוחד זו שמייצאת לשוק הדולר - היה תהליך קשה מאד, מפני שהשכר עלה, חלקו הלא נשלט של עליית השכר היה גדול מאד, וכתוצאה מכך, במונחים דולריים, השכר עלה מאד ותעריפי השעה עלו מאד, מפני ששער החליפין הוקפא. לזה היה אפקט כפול מבחינת הלביא: שפעם אחת האפקט היה דרך כך שאותם 250 מליון דולר שניתנים להמרה על ידי האמריקאים פתאום ערכם ירד בהרבה. האפקט השני היה על תקציב הבטחון עצמו, מפני שאותם הדולרים שתקציב הבטחון מצליח לגלגל לייצור המקומי דרך האופסט ודרך ההשתתפות של יצרנים ישראלים דרך קבלנים ראשיים אמריקאים, גם ערכו פחת באותה מידה. כלומר, הקיצוץ בתקציב הבטחון הריאלי, בשקלים מצד אחד, הקיצוץ הריאלי של מה שתקציב הבטחון יכול להשיג מן המקורות האמריקאיים בשימוש מקומי, גם בתכנית הלביא וגם מחוץ לתכנית הלביא, מצד שני - כל אלה היו מכה גדולה מדי על תקציב הבטחון עצמו, וכתוצאה מזה גם הלחץ על תכנית הלביא הלך וגבר.

בשלב הראשון, בתחילת 1985, בגלל תנאי הסחר הטובים שלה, כפי שנראו לנו אז, יכלה התעשייה האווירית לפצות על חלק מן הבעיה שנוצרה על ידי השתתפות עצמית, על ידי הפניית חלק מהמשאבים של מחקר ופיתוח ומהרווחים שהיו - עד 1984 היו גם רווחים - לפרוייקט הלביא. אבל העובדה שהתעשייה האווירית הוכחה גם בתנאי הסחר - והתעשייה האווירית מייצאת כמעט במאת האחוזים לשוק הדולרי - כל זה גרם לכך שהתעשייה האווירית לא יכולה יותר לעשות זאת.

#### ר. כהן:

זה מצבה של התעשייה האווירית ואת זה צריך לבחון לחוד. מה לגבי העלויות?

#### נ. חסיד:

כאן קרה ללביא מה שקרה, להבדיל, למקררים. אי אפשר למכור מקררים ישראלים בארצות-הברית, ולעומת זה היבוא גדל. מה שקרה במקררים קרה גם ליחסים שבין האף.16 ללביא.

מונחים על השולחן כל מיני תחשיבים. התחשיבים המקובלים מבוססים על הערכה שמחיר רכישה של אף.16 הוא 18,5 מליון דולר. לזה צריך להוסיף 50% הצטיידות ראשונית. בתכניות החדשות של צה"ל הוא בא ואמר: בתנאים החדשים הקיימים - זירה, צרכים, מגבלות תקציביות - אני רוצה 75 מטוסי אף.16, לא יותר, ואם ייחלצו את כספי הלביא - כלומר, אם יפסיקו את תכנית הלביא - ויתנו את הכסף לדברים אחרים, אני יכול לקנות אף.16 ועוד נשאר לי לדברים אחרים. מה החשבון? החשבון הוא שאם לוקחים את המקורות התקציביים ששוריינו מלכתחילה לתקציב הלביא - 550 מליון דולר כל שנה, 10 שנים, או אפילו 11 שנה - אתה מגיע לכמעט 6 מליארד דולר. אם אתה מניח שאפשר את 75 אף.16 לרכוש ב-2 מליארד, ב-2 מליארד ו-300 מליון, ועלות הסגירה היא 400 מליון או משהו כזה, עדיין נשאר לך.

#### היו"ר ד. ליבאי:

עלות הסגירה היא 400 מליון?

#### נ. חסיד:

כך אומר משרד הבטחון.

יש כאן עיוות אחד והוא, שתקציב ה-550 מליון דולר היה מבוסס מלכתחילה על ההנחה הקודמת של ייצור 350 מטוסים, בקצב של 24 לשנה.

סא"ל ת. שדה:

אני רוצה לתקן אותך: 550 מליון אמר רבין. היו לו שני אילוצי גג. הוא אמר: בכל מקרה אני לא רוצה יותר מ-24 מטוסים בשנה, אבל אני גם מאלץ אתכם ב-550 מליון דולר, ואם ב-550 מליון יהיו רק 17 מטוסים, ייוצרו רק 17.

נ. חסיד:

אני מקבל את התיקון הזה, אבל גם אז באה התעשייה האווירית ואמרה: אם צריך רק 75 מטוסים עד 1997 ואחרי זה אנחנו לא יודעים - אף אחד לא אומר - אפשר לחשוב גם על תכנית לביא שמיצרים בה בקצב ייצור יותר נמוך, וזה כמובן ישחרר יותר את המקורות.

ברגע שמדברים על הורדת מספר מטוסי הליביא שמיוצרים גם אומדן עלות המטוס עולה מ-17,5 מליון ונעשה 18,5, וזה כבר זהה לעלות אף.16.

ר. כהן:

היום אין אפשרות לדבר על יותר מ-90 מטוסים עד 1997, לכן אני שואל עד 1997, וההפרש בין העלויות הוא הפרש אדיר.

ד"ר מ. דביר:

רק מליארד דולר.

ר. כהן:

למה? 90 מטוסי לביא - כמה הם.

ד"ר מ. דביר:

3 מליארד. אנחנו דיברנו על 4 מליארד.

ר. כהן:

אני מדבר על ההפרש בין הליביא לבין אף.16. כמה יעלה אף.16?

ד"ר מ. דביר:

3 מליארד.

ר. כהן:

נניח שמדובר על 30 מליון ותכפיל את זה ב-90 מטוסים.

סא"ל ת. שדה:

לא 90. מדובר על 75 מטוסים.

ר. כהן:

אם 75 מטוסים, זה 2,5 מליארד.

ד"ר מ. זביר:

אם תדבר על 75 מטוסים ותכפיל 75 ב-30 מליון - זה נותן לך 2,25 מליארד. עוד מליארד הפיתוח ואתה מקבל 3,25 מליארד. אנחנו בסך הכל אומרים שהיום הייצור יעלה 18,5 מליון או 19 מליון. עם עוד 50% זה עוד 9 מליון, ויחד 27 מליון, 28 מליון. אנחנו אומרים: כמות קטנה של מטוסי לביא תעלה היום בייצור, לא בפיתוח, כמו אף.16. פה אין לך הבדל בכלל. המקום שיש בו הבדל הוא בפיתוח, ויתרת הפיתוח מסתכמת במליארד דולר.

ע. לנדאו:

יש יתרת פיתוח ויש פיתוח מתמשך אחרי כן.

ד"ר מ. זביר:

גם באף.16 יש יתרת פיתוח ופיתוח המשך ומשלמים את זה.

ר. כהן:

זה פיתוח שלהם, לא שלנו.

ד"ר מ. זביר:

אתה משלם עבור זה.

ר. כהן:

בעיסקה האחרונה כבר שילמת את עלות הפיתוח.

ד"ר מ. זביר:

כשתגמור את הפיתוח של הלבאי - אם לא תרצה, לא תפתח יותר. אני רוצה להסביר למה קוראים המשך פיתוח: בכפיר גמרנו את הפיתוח ב-1975 והתחלנו לספק. אחר כך עשינו דגם שנקרא דגם קנר, כי רצו לשפר את הכפיר מעבר למיפרט המקורי. אחר כך עשינו מטוס דו-מושבי. אחר כך עשינו כפיר משופר. אלה הם כולם דברים רצוניים. המערכת החליטה שהיא רוצה לשפר עוד יותר את הכפיר. הדגם המשופר עלה 85 מליון דולר. הדו-מושבי - 60 או 70 מליון דולר וכך הלאה. זאת אומרת, שאם אנחנו נשאר במיפרט של הלבאי, שהיום לפי מיטב הידיעה הוא מתאים ועונה לצרכים, לא נצטרך פיתוח מתמשך. יש רכיב קטן מאד בכל הסיפור הזה, שהוא תיקונים של דברים שהתגלו מתוך המיפרט, אבל זה סכום קטן מאד.

ר. כהן:

באיזו הסתברות אתה חותם על הסכומים האלה לגבי העלויות הלאה?

ד"ר מ. זביר:

באיזה הסתברות אתה משקיע היום באף.16? היום עולה רק לתחזק את הספרות של אף.16 בארצות-הברית בסדר גודל של 10 מליון דולר. רק לתחזק את התכנה של האף.16. סי בארצות-הברית עולה כ-10 מליון דולר. אף אחד לא מדבר על זה.

ר. כהן:

אלה 10 מליון דולר שמשרתים את כל מטוסי האף.16 של חיל האוויר.

ד"ר מ. דביר:

אבל אתה משלם את זה.

היו"ר ד. ליבאי:

אמרת שנדרשים לייצור 90 מטוסים עד 1, 4 מליארד דולר.

ד"ר מ. דביר:

לייצור ופיתוח.

היו"ר ד. ליבאי:

אמרת שמליארד וחצי כבר הוצאנו.

ד"ר מ. דביר:

מליארד וחצי זה מה שהוצא עד עכשיו ועל זה לא מדובר. מדובר על התקופה מעכשיו והלאה. מעכשיו והלאה יש להשקיע עוד מליארד דולר בפיתוח, אבל אתן לך מספרים מדוייקים.

היו"ר ד. ליבאי:

תביא לי מספרים מדוייקים, כי רן כהן עשה פה חישוב שכל מטוס לביא יעלה 62 מליון, לעומת 30 מליון אף.16.

ר. כהן:

אני מבין שאומרים: כסף שכבר יצא זה לא כסף ישראלי, זה לא מקופת המדינה, את זה צריך למחוק. עושים מחיקת חובות רטרואקטיבית ואומרים שזה לא עולה, אבל זה לא נכון.

ד"ר מ. דביר:

רן כהן משווה מה יעלה הכל למדינת ישראל אם ניקח את כל הכספים שהשקענו בעבר פלוס הוצאות ההמשך ונפסיק אחרי 90 מטוסים. הוא יכול לעשות את החשבון כך, זה לגיטימי, אבל אם אתה בודק את זה מבחינה כלכלית, זה לא לגיטימי, מכיוון שאף אחד לא מבטיח לך שאתה מפסיק אחרי 90 מטוסים. להיפך, לפי מיטב ידיעתנו והכרתנו, אחרי 1997 יצטרכו לפחות עוד 90 מטוסים.

נ. חסיד:

אני יכול להציע לכם תחשיב שנעשה על ידי משרד הכלכלה ויש בו שלושה טורים: אומדן משרד הבטחון, אומדן התעשייה האווירית ואומדן משרד הכלכלה.

היו"ר ד. ליבאי:

תעביר לי אותו.

אנחנו סיימנו את התקופה שבה היית יועץ כלכלי, עד תחילת 1983. בתקופה שרביץ כיהן כשר הבטחון לא היתה לך נגיעה לעניין הלבאי מבחינת משרד הבטחון.

נ. חסיד:

בתקופה של ארנס בכלל לא היתה לי נגיעה לעניין.

היו"ר ד. ליבאי:

לפי הדו"ח: מינואר עד אפריל 1985 נערכה סידרת דיונים בנושא הלביא; באפריל 1985 היה דיון מסכם עם שר הבטחון; ביולי 1985 הציגה מערכת הבטחון את תכנית הלביא בפני ממשלת ישראל; באוגוסט 1985 קיימה הממשלה דיון נוסף והחליטה להמשיך בפיתוח הלביא. על השלב הזה לא שמענו עוד שום דבר.

נ. חסיד:

באופן אישי הייתי מעורב מעט מאד בשלב הזה.

היו"ר ד. ליבאי:

דביר, תגיד לי בקווים כלליים: מה היה עיקר השיקול של הממשלה ב-1985 להמשיך בפרוייקט הלביא?

ד"ר מ. דביר:

גם מבחינה כלכלית וגם מבחינת השיקולים הכלליים והניתוח הכללי יצא שהפסקת הפרוייקט תעלה - מבחינת המחיר הכלכלי, המחיר האנושי והמחיר הטכני - הרבה יותר מהמשכו.

היו"ר ד. ליבאי:

ואז לא היה נראה שיש קשיים בגיוס כספים?

ד"ר מ. דביר:

לא, מכיוון שהשר קבע את המגבלות והוא היה סבור שבמגבלות שלו הוא יכול לעמוד.

לחבר-הכנסת רן כהן: אין כמעט תעשייה בארץ שמייצרת בערך דולרי יותר טוב מזה שמתגלה בלביא. ניקח למשל את תעשיית הבשר ותראה מה הוצהר על מחיר הבשר שמשלמים היום למגדל מקומי ומה מחיר הבשר שניתן לקנות באירופה או בדרום אמריקה. גם עבור החולצה שאתה לובש אתה משלם פי שלושה מממה שיכולת לשלם אילו היו מזמינים את החולצה בקוריאה.

ר. כהן:

זה תלוי באיזה תעשיות.

ד"ר מ. דביר:

אין אף מדינה בעולם שמסבסדת חולצות, אבל כל המדינות מסבסדות את המטוסים שלהן.

ב. ענר:

יש תשובה לטענה שלך והתשובה היא, שאתה תייצר בישראל מערכות זולות יותר שצה"ל זקוק להן, ותרכוש במט"ח סיוע בארצות-הברית למטוסים.

היו"ר ד. ליבאי:

זה דיון בפני עצמו. אפשר לקיים אותו גם בהשתתפותך, דביר. זו לא רק שאלה שמדינה מסבסדת או לא מסבסדת אלא מה הפועל היוצא. אתה יודע שהרמטכ"ל וחיל האוויר באים בהצעה להפסיק את פרוייקט הלביא.

ע. לנדאו:

בעמוד 1295 המספרים מעורבבים. אני מבין כך: בנובמבר 1981 ההערכה לתכנית העבודה הסתכמה ב-1,240 מליון דולר, הכל במחירי 1984. באוקטובר 1982 - בפיסקה השניה - מדברים על 1,700 מליון דולר, כולל המנוע. בינואר 1983 - וזו הפיסקה השלישית - אנחנו מדברים על סך כל עלות פיתוח מטוס, לא כולל מנוע - 1,375 מליון. אחרי זה במרס 1983 - וכאן אנחנו חוזרים לסוף הפיסקה השניה - 1,240 מליון דולר. שניים מן המחירים עוסקים בסך כל עלות הפיתוח כולל מנוע, ואנחנו רואים שמאוקטובר 1982, כעבור שנתיים, זה קופץ מ-1,700 מליון ל-2,200 מליון. אני רוצה להבין: למה בתוך השנתיים זה קפץ ב-30% בערך? שאלה שניה: איך מינואר 1983 למארס 1983 המחיר יורד מ-1,375 ל-1,240?

נ. חסיד:

יש כאן גם בלבול בתאריכים, כי כתוב שבמרס 1983 הגישה התעשייה האווירית עדכון שלישי, ובינואר 1983 היא הגישה עדכון רביעי, כאשר ינואר הוא לפני מרס.

ב. ענר:

בסוף הפיסקה השניה צריך לבוא "מרס 1982" במקום "מרס 1983". העדכון השלישי הוגש במרס 1982.

ע. לנדאו:

כלומר, יוצא שבהתחלה - ממרס 1982 עד אוקטובר 1982 - עלות פיתוח המנוע היא חצי מליארד דולר.

ד"ר מ. דביר:

כולל סך כל האספקות.

ע. לנדאו:

מה זה הופך להיות בנובמבר 1984?

ד"ר מ. דביר:

אותו הדבר.

ע. לנדאו:

מהמספרים האלה אני רוצה לדעת: בכמה השתנו פחות או יותר ההערכות שלהם על המנוע? איזה חלק נובע מדפלציה, ואיזה חלק - מאי וודאות? אבקש את הנתונים לישיבה הבאה.

ד"ר מ. דביר:

התעשייה האווירית תביא את הנתונים.

ע. לנדאו:

אני רוצה להעיר הערה וזאת לקראת הדיון עם שר הבטחון שיהיה כאן בשבוע הבא: משתתפים אתנו אנשי משרד הבטחון בכל הדיונים והם השתתפו כך גם בדיוני הוועדה המשותפת לוועדת החוץ והבטחון וועדת הכספים. יש תופעה שהיא לא נוחה ואני רוצה

להעלות אותה כאן לנוכח הביקורת החריפה שהיתה למבקר המדינה בדו"ח שלו על המשמעת בצה"ל ולנוכח ההכרזה של הרמטכ"ל החדש של צה"ל שאחד הדברים החשובים שהוא יקפיד עליהם הוא כל נושא המשמעת.

אנחנו רואים שבכל הדיונים האחרונים שמתקיימים בוועדת החוץ והבטחון וועדת הכספים, ואחר כך בממשלה, יש הערות למערכת צה"ל, שמסתרת מאחורי הכינוי "מקורות בכירים" או "מקור בכיר". זה בלתי אפשרי כשמתנהלים דיונים על נושא כזה וכאשר צה"ל לוקח בהם חלק פעיל. חבל שמבקר המדינה כבר איננו נמצא כאן. בשבוע הבא, כאשר יהיה כאן מבקר המדינה, אני אסב את תשומת לבו של לנושא הזה. אחת מהשתיים: או שהרמטכ"ל החדש יצליח להביא את הקצינים שכפופים לו להתנהגות שהולמת קצינים והולמת את הסטנדרטים של המשמעת שהרמטכ"ל דורש עכשיו מכל החיילים, או שצריך לשאול מה מקומו של הרמטכ"ל בתחום הזה.

אותה שאלה יצטרכו להפנות גם לשר הבטחון. היו מספר מקרים בשנה האחרונה, כאשר היה סבב מינויים מוזר בצה"ל, ששר הבטחון לא יכול היה לעמוד מולו, או לא עצר אותו בזמן, כאשר אלופים הוחלפו תוך פרק זמן של חצי שנה. היה מקרה אחר שבו קודם אלוף משנה אביאם סלע, הדבר התפרסם בעתונות, והיה לכך לחץ חריף וברוטאלי של אלופים על שר הבטחון, שלא יכול היה לעמוד בהם. עכשיו אנחנו עדים שוב - למרות שיש הנחיה של שר הבטחון לא לצאת לתקשורת ושמרת צה"ל לא תשתף בוויכוח הזה - שלא פוסקים מלשמוע על מקורות בכירים בצה"ל שיש להם כל הזמן תגובות על מה שקורה במערכת הפוליטית. זה דבר בלתי אפשרי. אי מבקש להסב את תשומת לבו של שר הבטחון לכך. הוא יישאל בשבוע הבא מה הוא עושה כדי להעמיד את צמרת צה"ל במקומה, וצמרת צה"ל עצמה תישאל אם היא סבורה שהיא תוכל לדרוש מהחייכים עצמם את אותן רמות משמעת שהיא תובעת, כאשר היא עצמה נותנת דוגמה רעה לצבא כולו.

היו"ר ד. ליבאי:

הייתי מעריך אם סא"ל תהלה שדה תעביר מיזכר של דברי חבר-הכנסת לנדאו גם לשר הבטחון וגם לרמטכ"ל, לפי בקשתי. שמעת את רוח הדברים, את מבינה במה מדובר ואני מבקש שתפני את תשומת ליבם לדברים שהעיר חבר-הכנסת לנדאו, שאמר שיבקש עליהם תשובה משר הבטחון שיבוא בעוד שבוע.

נ. חסיד:

אני מבקש להעביר מסמך שהכנתי לוועדה הנקרא: "בחינות כלכליות של פרויקט הלבאי".

היו"ר ד. ליבאי:

אני מודה לך מאד שבאת והבהרת לנו את הדברים. תודה לכולכם.

הישיבה הבאה ביום שלישי הבא. ישיבה זו נעולה.

(הישיבה ננעלה בשעה 12.30)