

שינוי ארגוני בתעשייה האווירית; 5,000 עובדים יושפעו

תוכנית ההתייעלות תאחד את חטיבות בדק מטוסים, כלי הטיס האזרחיים

וההנדסה ■ בחטיבות מועסקים כשליש מעובדי החברה - כ-5,000 ■ טרם התברר אם צפויים פיטורים או ניוז עובדים

גלובס, יובל אזולאי 29/11/2017

לקראת שינויים נרחבים במבנה הארגוני של התעשייה האווירית: יו"ר החברה, הראל לוקר, מוביל בשבועות האחרונים תהליך של בחינה מעמיקה לתוכנית שבמרכזה איחוד הפעילויות האזרחיות של החברה.

במסגרת התוכנית, שנמצאת בשלב של דיונים מתקדמים לקראת הבאתה לאישור דירקטוריון החברה, הפעילויות של חטיבות בדק מטוסים, כלי טיס אזרחיים וחטיבת ההנדסה יאוחדו ויפעלו מתחת למטה משותף אחד במטרה לשפר את יעילותן התפעולית. החטיבות יאוחדו לקבוצה חדשה בחברה, שתפעל בעיקר בתחום התעופה האזרחית.

על פי הערכות, בשלוש החטיבות מועסקים כ-5,000 מתוך כ-15 אלף עובדים בתע"א. ל"גלובס" נודע, כי בהנהלת תע"א רואים בתוכנית המתגבשת הזדמנות להתייעלות ולצמצום הוצאות, כמו גם מיקוד עסקי והתאמת פעילות החברה לצורכי השוק, תוך מינוף יתרונות יחסיים, וזאת באופן שישפר את כושר התחרות שלה עם חברות אחרות בעולם שעוסקות בתחום האירוספייס.

התוכנית המקורית לאיחוד בין חטיבות אלה גובשה כבר לפני זמן רב, בעת שרפי מאור כיהן בתפקיד יו"ר התעשייה האווירית. אלא שאז הנהלת החברה התקשתה להוציא את המהלך לפועל, בין השאר בשל היחסים הטעונים בין ההנהלה לוועד.

חטיבת בדק מטוסים עוסקת בשיפוץ כלי טיס, מנועים ובהסבות של מטוסי נוסעים לתצורה של מטוסי מטען. החטיבה מובילה גם שורה של פרויקטים בתחום הצבאי, ובמרכזם הסבה של מטוסי נוסעים לתצורה של מטוסים המשמשים לתדלוק אווירי של מטוסי קרב.

חטיבת כלי הטיס האזרחיים מנהלת את תחום הפיתוח והיצור של מטוסים אזרחיים, בעיקר מטוסי מנהלים שמשווקים ברחבי העולם באמצעות חברת גלפסטרים האמריקאית. בנוסף, היא מספקת שירותי קבלנות משנה ליצרניות גדולות בעולם ובהן בואינג, בתוכנית לייצור רכיבים למטוסי ה-787 דרימליינר.

חטיבת ההנדסה, שתאוחד עם שתי החטיבות האחרות, עוסקת במחקר ופיתוח של כלי טיס בלתי מאוישים, כמו גם מערכות רבות נוספות שמיוצרות בחברה.

במהלך העשור האחרון חלה ירידה משמעותית ברווחיות של הפעילות האזרחית של החברה, וזאת בין השאר על רקע ירידת ביקושים למטוסי מנהלים. ירידה זו החלה במשבר הכלכלי העולמי מ-2008. על רקע המצב הכספי הקשה שאליו נקלעה החברה בשנים האחרונות, היא הובילה לפני יותר משנה להסכם הבראה עם ועד העובדים בראשות אהוד נוף לפרישתם של 830 מעובדי החברה. תוכנית זו נועדה לאפשר לחברה לחסוך במהלך השנים הקרובות כ-2 מיליארד שקל.

עדיין לא ברור אם במסגרת התוכנית יש בכוונת החברה לגבש גם תוכנית לפיטורי עובדים בשל איחוד תפקידים ומשרות. להערכת גורמים שמקורבים לפעילות החברה, עיקר הדגש בנושא כוח האדם יושם במסגרת התוכנית על ניווד של עובדים בין תפקידים ובין החטיבות.

גורמים בחברה טענו כי "לא יתכן שתוכנית כל-כך דרמטית לא תהיה מתואמת בין הנהלת החברה לבין ועד העובדים שלה", וציינו כי בין לוקר לבין יו"ר הוועד נופ מתקיימים דיונים בנושא.

מנכ"ל תע"א, יוסי וייס, אמר באחרונה במסגרת ריאיון מקיף ב"גלובס": "זה לא סוד שהתחום האזרחי בחברה, שהוא בעייתי מבחינת הביצועים העסקיים שלו, דורש התייחסות וזה יהיה האזור הראשון שאליה נסתכל - אבל זה לא התחום היחיד. אנחנו בודקים איחוד מטות של מפעלים כדי למנוע כפילויות של פונקציות".

במסגרת השינויים שנעשים בחברה, שצבר ההזמנות שלה לשנת 2017 עומד על כ-11.1 מיליארד דולר ונחשב לצבר ההזמנות הגדול בתולדותיה, התע"א החליטה להוציא את כל הפעילות הלוגיסטית שלה למיקור חוץ והתקשרה לשם עם חברת "גלובוס אריזות ומשלוחים בינלאומיים". במסגרת תהליך זה, החברה החיצונית תנהל את כל המרכזים הלוגיסטיים של החברה ותקים מרלוג חדש.

מהתעשייה האווירית נמסר בתגובה: "החברה בוחנת מזה זמן תהליכים שונים במטרה למקד את פעילותה העסקית ולהתאימה לשינויים בשווקים העולמיים. טרם התקבלה כל החלטה בנושא".

יו"ר ועד העובדים בתע"א, אהוד נוף, הגיב על התוכנית לשינויים מבניים בחברה ואמר כי "בקיץ 2016 ארגון העובדים והנהלת החברה חתמו על הסכם הבראה ייחודי ויוצא דופן במשק הישראלי ובמסגרתו פורשים מהחברה 730 עובדים קבועים, נפגעו תנאי השכר של העובדים, הוגדלה הקצאת הכספים למחקר ופיתוח ונקבעו צעדים נוספים שיבטיחו את הצמיחה ואת חיזוק החברה. כל ההחלטות, הרפורמות והשינויים שנוגעים לעובדים יעשו אך ורק בתיאום ובהסכמה מלאים בין ארגון העובדים לבין ההנהלה וכל זאת, לטובת החברה, העובדים ומדינת ישראל".