

נמל התעופה הונג קונג - סיפורה של מנהיגות כלכלית

הבריטים הקימו את נמל התעופה של הונג קונג על הים במסגרת פרויקט מזורז. הם פשוט לא התחשבו באגף התקציבים; הרכבת הקלה בת"א לעומת זאת, מתנהלת באיטיות עקב שיקולי תקציב; מנהיגות כלכלית צריכה לקחת את הפרויקט לידיים, לתקצב אותו בלוח זמנים צפוף, לשלם יותר על הקדמת חלקים ולהציל את הציבור

מיכאל תבור 09:4131.07.09

הונג קונג, ספק עיר, ספק שטחים מוחזקים, מכילה אוכלוסיה הדומה בגודלה לזו של ישראל, קצת יותר מ-7 מיליון נפש. התמ"ג של הונג קונג גדול מעט מזה של ישראל, 224 מיליארד לעומת 189 בישראל ב-2008. אם מחשבים במונחי כוח קנייה, הפער אף גדול יותר, בהונג קונג 308 לעומת 200 מיליארד דולר בישראל.

הונג קונג מצטופפת על שטח אדמה של כאלף קמ"ר. בערך הרצועה שבין נתניה ליבנה בחלק שממערב לכביש חוצה ישראל. כעת דמיינו לעצמכם כי בשטח זה מצטופפים 7 מיליון איש. חם והביל.

בשנות השמונים החלו השלטונות הבריטיים ששלטו אז בהונג קונג לחוש כי נמל התעופה אינו מספק את צרכי המסחר והתיירות של העיר המתפתחת. השדה הישן, בתוך העיר עמוסת גורדי השחקים, גרם לסיכונים בטיחותיים, וכמות התאונות וכמעט התאונות הביאה למסקנה כי נדרש שדה מחוץ לעיר. מאחר ובהונג-קונג כמעט אין מקום "מחוץ לעיר", הוחלט להקים שדה תעופה על הים, משולב במערכת תעבורה ותחבורה שתוכל לשנע מיליוני נוסעים ומיליוני טונות של מטען מסחרי. ההערכה היתה כי מדובר בכעשרים שנות עבודה ובעשרות מיליארדי דולרים.

לאחר שוועדת ההיגוי הגיעה למסקנותיה, הודיע אגף התקציבים כי לא ניתן לבצע את הפרויקט בגלל העלויות הגבוהות שלא לדבר על העובדה שאין הצדקה לפרויקט. לגבי התאונות, העלה המשרד הצעה כי הם יוסיפו עוד תקן של פקח טיסה, ואילו לגבי הצפיפות, הוצע כי חלק מהטיסות יופנו לשנגחאי ומשם יועברו הנוסעים באוטובוסים להונג-קונג, עניין של 1,200 ק"מ בסך הכל. יעיל ופשוט. גם לגבי הרכבת המוצעת אמר כלכלן סיני נודע כי הרכבת יקרה מדי וכי ניתן להמשיך באמצעי תחבורה שהוכיח את עצמו במזרח מזה מאות שנים - ריקשות. פשוט צריך להוסיף עוד 1,500 ריקשות והכל יבוא על מקומו וביעילות. לגבי הצפיפות על כבישים והפקקים האינסופיים, הפרופסור ציין כי לא זו היתה השאלה.

הבריטים שכחו לשאול את אגף התקציבים, שם העסק מתנהל אחרת. קבלת ההחלטות נעשית במקומות אחרים. גם לפרופסור לא נתנו את הכבוד הראוי והתעלמו מניתוחיו המלומדים.

בעת קבלת ההחלטה נותרו עוד 7 שנים עד להעברת השלטון לידי הסינים והבריטים רצו לסיים לפני שהפרויקט יתקע בסבך הפוליטיקה הבין מדינתית. המשמעות של זירוז פרויקט מ-20 ל-7 שנים היא ייקור בלתי נמנע, מאחר וצריך לעבוד במשמרות סביב השעון ולשלם תמריצים על מהירות והספק. גם זה בלי לבקש רשות מאגף התקציבים, שתפקידו לא כולל, לפי הבריטים, חזון ותכנון אסטרטגי, אלו נעשים במקום אחר. לאגף התקציבים שמורה רק

זכות ביצוע והמלצות שאינן תואמות למציאות, אותן נוהגים לתייק במדף גבוה, גם אם הם חתומות על ידי פרופסור.

הבריטים שאינם מבינים בניהול תקציב, מצאו בים שני איים הרריים, פוצצו אותם והשתמשו באדמה על מנת למלא את הרווח ביניהם וליצור אי שטוח אחד. לפני כן היה צורך לשאוב מהים בוך רך, שכבה של 12 מטר שלא אפשרה הנחת תשתית יציבה. המרחק בין האיים היה כ- 2.5 ק"מ והוא מולא לגמרי. במקום שונעו 500 מיליון טון קרקע, כמות המספיקה למלא את הקולוסאום ברומא 500 פעם.



מסלול נחיתה

בנמל התעופה של הונג קונג צילום: בלומברג

מערכת ההיסעים לשדה התעופה הינה באורך של כ-35 ק"מ והיא כוללת בין היתר מנהרה תת ימית שבה עוברים 6 נתיבי תנועה. המנהרה נבנתה במפעל בטון ענקי. החלקים שמשקלם אלפי טונות!!! הועברו זה אחר זה ושוקעו במים בעומק של 15 מטר ובאורך של 2 קילומטר. בחלק אחר של המסלול, לא ניתן היה להמשיך את המנהרה בגלל עומק המים, לכן הוחלט על גשר. התוצאה הייתה הגשר התלוי הדו קומתי הגדול בעולם בעת בנייתו. קוטר כבלי הגשר הינם כמטר ומשקל כל כבל הוא 13 אלף טון. כל חלק של הגשר שקל כ-900 טון והועבר למקומו בעזרת דוברת מנוף ענקית. נזכיר רק כי בניית הגשר הייתה צריכה לקחת בחשבון 8 סופות טיפון אימתניות הפוקדות את הונג קונג מדי קיץ, נושבות במהירויות של כ-300 קמ"ש ומחייבות סטנדרד גבוה מאוד של חוזק.

על מנת לחבר בין הגשר למינהרה היה צורך בכביש, אולם האזור כבר היה מלא כבישים מרושתים שתי וערב ולא ניתן היה להכניס אפילו עוד סיכה, לכן החליטו לבנות כביש תלוי מעל כל הכבישים. הם בנו את הכביש המורם רק בלילה על מנת לא להפריע לתנועה. אורכו של הכביש היה 10 קילומטר על גבי עמודי בטון. חלק אחר של הכביש היה אמור לעבור בשולי ההר במקום בו גלש לים, ולכן נדרש ייבוש ים לאורך 12 קילומטר. במבצע זה שונעו אדמות בהיקף של 30 מיליון מ"ק ונבנה שובר גלים באורך של 9 ק"מ. לטובת תחנת הרכבת המרכזית, יובש שטח נוסף של 200 דונם.

את מסוף הנוסעים של שדה התעופה בנו על האי המיובש כמובן, שטחו היה 500 אלף מ"ר והוא הוגדר כחלל הסגור הגדול ביותר בעולם.

נמל התעופה ומערכת הכבישים, הגשרים, המנהרות והרכבת הסתיימו בסוף באיחור של שנה, בהסכמת הסינים. קצב הנחיתות היומי הינו 500 ליום וכ-4,000 טון מטענים עוברים מידי יום בשדה התעופה. זה אמיתי, הייתי שם.

וכעת לפרויקט הצנוע שנקרא הרכבת הקלה בתל אביב. אין המדובר בויכוח לגבי "הסגירה הפיננסית", אני אישית תומך בכלכלני האוצר בויכוח עם הזכיינים. הבעיה טמונה במקום אחר.

מנהיגות כלכלית היתה מייתרת את הויכוח הזה, שלא לדבר על כך שהרכבת כבר מתאחרת בחמש שנים לפחות. האם המדינה זקוקה לביטוח פיננסי של חברות זרות? האם המדינה זקוקה לכל הבוקי סריקי של חוזה מותנה בכמות היסעים? האם יש בכלל ספק בנחיצות הפרויקט ובהיקף השימוש שיהיה בו?

רק אסטרונאוט שנחת כרגע מאוראנוס יכול לחשוב שיש לנו עוד זמן לפני שהתנועה בתל אביב תעמוד מלכת לחלוטין וחיי התושבים יהפכו לגיהנום מוחלט. הויכוח המטומטם לגבי העברת הרכבת מתחת או בתוך רחוב אבן גבירול לא היה מתרחש בנוכחותה של מנהיגות כלכלית. זו לא שאלה שרפרנט תחבורה צריך לחוות את דעתו עליה, זו שאלה הרבה יותר גדולה ומקיפה. גם לוחות הזמנים נראים כאילו נלקחו מתוכנית הזן של מנזר טיבטי. יש להם כל הזמן שבעולם. מנהיגות כלכלית פשוט לוקחת את הפרויקט לידיים, מתקצבת אותו בלוח זמנים צפוף, משלמת יותר על הקדמת חלקים בפרויקט ומצילה אותנו, לפני שהחיים יהיו כאן בלתי נסבלים לחלוטין. ואם לא, תמיד אפשר להחזיר את המנדט הבריטי.

הכותב הוא מנכ"ל תבור כלכלה ופיננסים ודיבידנד השקעות