

רכב שוק הרכב האמריקאי מתאושש - אך התחרות קשה מתמיד

40



תרבות ארגונית / ענת קופ

בהייטק סופרים רק נסך, לא אנשים

האם המהפכה הסולארית תגיע גם לבדוויים?

השוויון אינו מאפיין מרכזי של ישראל, אין זה דבר חדש. אבל גם בתוך הצבעים של אי-שוויון ואפליה, יש גוונים כהים יותר וכהים פחות.

האפליה נגד האוכלוסייה הברווית בדרומה של המדינה היא קשה ונעשית נגד אוכלוסייה שרוצה להשתלב במדינה. אפילו כאשר למדינה יש הודמנות פו לסייע לאוכלוסייה זו, להקל על מצבה ולעזור להשתלב מבלי שזה יעלה שקל אחד למשלם הברווים הישראלי - האטימות, הבידורקרטיות והאדישות למצב הברווים מסכלים זאת. התוכנית להקמת שדות סולאריים ליצירת אנרגיה סולארית בישראל מספקת הודמנות כזו. המדינה מצהירה כי היא מעוניינת לקדם שימוש באנרגיה סולארית. כדי לעשות זאת יש צורך בשטחים פתוחים נרחבים, בסמוך לאזורי מגורים, כדי להציב בהם שדות סולאריים. הראשונים שהיטיבו להבין זאת ולזהות את הפוטנציאל הכלכלי היו הקיבוצים והמושבים. הם ממוקמים גיאוגרפית באופן שנותן להם יתרון יחסי לכך. רבים מהם כבר הגישו בקשות להקמת שדות ועומדים להרוויח סכומים נאים מייצור חשמל חלופי.

את היתרונות היחסיים האלה יש גם לערים ולכפרים הברווים בנגב. שטחים פתוחים יש, שמש יש, רצון יש. אין שום סיבה הגיונית שהברווים לא ייהנו מאותם היתרונות. האוכלוסייה הברווית מונה כיום כבר כ-240 אלף נפש, שמרביתם גרים ביישובי קבע - שבעה יישובים הכוללים את העיר רהט, המונה יותר מ-55 אלף נפש. בנוסף ליישובי הקבע, המועצה האזורית אבו בסמה, הכוללת 13 יישובים שזכו להכרה, מאכלסת כ-35 אלף נפש. כדי לאפשר לגורמים מהמגזר הברווים הנמצאים בהליכי הסדר מקרקעין בנגב להיכלל בתוכנית הלאומית של הממשלה לקידום ייצור חשמל מאנרגיה מתחדשת, עומדת על הפרק הצעה שתועלה במסגרת הצעת מחליטים לאישור הממשלה. על פי הצעתנו תוקצה מכסה מיוחדת למגזר הברווים בנגב במסגרת הליכי הסדר המקרקעין במגזר הברווים, בהיקף של 1,000 מגה וואט עד 2020.

למה, אם כן, שהברווים לא ייהנו מאותה הודמנות כלכלית הכרוכה בייצור חשמל ויתרמו גם למאמץ הלאומי למעבר לשימוש באנרגיה ירוקה? למעשה, יש סיבות הגיוניות רבות לכך שהברווים ייהנו מהטבה זו - מכיוון שהם זקוקים לכך יותר מאחרים, בשל מצב האבטלה, המחסור במקורות התעסוקה והמצב הפיסי ביישובים. כל אלה הם תוצאה של הזנחה מתמשכת של המדינה מיום הקמת הערים הברוויות ועד היום.

במציאות הוו מוטלת על המדינה חובה מוגברת למצות כל סיכוי שיש בו כדי לשנות את מצבה של האוכלוסייה הברווית. תושבים ברווים רבים ביקשו לזווג הקמת שדות סולאריים על שטחיהם. הם הגישו בקשות לרשויות התכנון להסב את השטחים לשדות סולאריים, אך הרשויות אינן נותנות מענה חרף העובדה שהאנרגיה החלופית מביאה למיגוף הכלכלה ופיתוח הנגב.

הקמת שדות סולאריים בשטחים ברווים בנגב היא הזדמנות ראשונה במעלה לעשות צדק עם האוכלוסייה המקומית. זוהי הזדמנות להראות לברווים בערים ובכפרים שגם הם יכולים ליהנות מהקדמה והשגשוג שהמדינה שלהם מתהדרת בהן. זו הזדמנות לראות נגב פורח הן מבחינה כלכלית והן מבחינה השכלתית עבור כל האוכלוסיות ובכללן האוכלוסייה הברווית. הימנעות מכך תגדיל את הפער בין האוכלוסיות בנגב ותעמיק את הקרע מהמדינה. זו הבחירה שעל הרשויות לעשות - יש לקוות שלפחות למען האנרגיה תיעשה הבחירה הנכונה.

הכותב הוא ראש עיריית רהט ויושב ראש ראשי רשויות הפזורה הברווית

ומיוחדים, ובעיקר אין להם תקשורת עמם. היחסים שבין המנהלים לעובדי הקו, שבכל ארגון אחר היא מערכת יחסים מורכבת וטעונה, כמעט אינם קיימים בהייטק.

מנהלים רבים מגדירים את המטרה שלהם בלעשות אקזיט מוצלח ולהימכר במיליוני דולרים לחברה בחו"ל. זוהי רדיפה אחרי הכבוד ולא אחרי דבר עצמו. ארגונים כאלה הם נטולי חזון, אין להם מטרה מוגדרת

וברורה ולמעשה הם נמצאים בפיגור מאחורי כל ארגון או חברה אחרת שיש לה חזון ברור אשר ממנו נגזרות גם מטרות הארגון.

היעדר חזון ומטרות ומרדף רק אחרי האקזיט מוביל גם לכאוס ארגוני: אין תהליכי עבודה מסודרים ואין כל היררכיה וסדר בארגון. המנהלים משליכים את כל יהבם על הגאון התורן, וזה מוזנח את החברה הבאה שתשלם לו יותר. פייסבוק היא סיפור הצלחה מיוחד שיש ללמוד ממנו, אבל אסור לשכפל אותו. עדיין לא למדנו את הלקח משתי בועות ההייטק שהתנפצו וממאות חברות הסטארט-אפ שלא נהפכו לסיפורי הצלחה ונסגרו בקול דממה רקה. אפיון של תרבות ארגונית נכונה והתאמה של מנהיגי הארגון ועובדיו לתרבות הזו הם שלב הכרחי בדרך להצלחה.

הכותבת היא מנהלת שותפה במכון לייעוץ ארגוני מטנט מן הצד



הסרט "הרשת החברתית". מרדף אחרי האקזיט מוביל לכאוס ארגוני

הן מגדלות דור שלם של עובדים שאין להם כל מחויבות למקום העבודה ולערכיו, וכמו מנהל ליהם הם מחפשים רק דבר אחד: את הכסף הקל והמהיר. אבל בואו לא נטעה: חברות הייטק משקיעות כספים רבים בעובדיהן. אלה זוכים למשכורות ענק ותנאים חלומיים, ולמרות זאת מדובר בתעשייה שבה עובדיה אינם נאמנים לארגון, לחזון שלו ולמעסיקים. הם מחליפים בממוצע מקום עבודה כל שלוש שנים.

התמקדות במוחות בלבד גרמה לכך שאין כל תתייחסות לדינמיקה שבין המוחות, ליחסים שבין האנשים בארגון, לכישורי המנהלים בחברות, למטרות הארגון ולהצלחתו. מנהלי רוב הארגונים הם מהנדסי תוכנה מבדיקים ללא ניסיון, ידע והכשרה בניהול. הם סופנים בחדרי המנהלים מנותקים מעובדיהם, לא מנהלים עמם שיח ולא יוצרים סביבת עבודה מפרה. אין להם כלים לזהות את המצוקות של עובדיהם. אין להם את היכולת לפתור ולטפל בצרכים שונים

הניצחון הגדול של הפ"רש "הרשת החברתית" בטקס פרסי גלובוס הזהב הוא חדשות רעות לתרבות הארגונית של תעשיית ההייטק בכלל והפ"ר מארטיאפים בפרט.

הסרט מנציח ומעצים את המיתוס שעליו מושתתת התרבות הארגונית המעוותת שזוכה להאדרה. סצינת הפתיחה מציגה את מארק צוקרברג הצעיר כחונן שנוהק על ידי חברתו, משתכר בחרו שבמעונות הסטודנטים, כותב פוסט משפיל על האקדמית ובונה תוך רקות אתר המאפשר לגולשים להשוות בין תמונות הסטודנטיות השונות באוניברסיטת הרווארד. והו המיתוס: סטודנט צעיר וגאון, נטול חיי חברה, המצליח להקים אתר שמהווה בסיס לרשת החברתית הגדולה ביותר בעולם כשהוא שתי.

הניסיון לפצח את הסוד של פייסבוק והמרדף של חברות הסטארט-אפ בשאיפה להמציא את הגוגל הבאה אינו רק המרדף אחרי הרעיון. כיום עסקות מרבית החברות במרדף אחרי המוח אחרי אותו סטודנט ללא חיי חברה המוכן לעבוד בשעות לא שעות ובפראות רעיונית. אבל המיתוס מסתיר את הצדדים הפחות וזהירים של התעשייה. בדרך להשיג את המטרה מרסקות חברות הייטק את תהליכי העבודה ורוקמות מערכות יחסים מעוותות ומסרסות בסביבות העבודה שלהן. הראשונות להיפגע מכך הן החברות בעצמן.

ענף הליסינג / אייל גור

למרות הכל, רכב חברה

מיליון כלי רכב, גידול של 2.9% בהשוואה ל-2008. עם זאת, שיעור המעורבות של כלי רכב פרטיים בתאונות דרכים יורד באופן מתמיד, ולפי נתוני הלמ"ס, ב-2009 היו מעורבים בתאונות דרכים 10.3 כלי רכב פרטיים בממוצע על כל 1,000 תושבים, לעומת 14.6 ב-2003. ברור שלא ניתן לייחס את הנתון המעורר הזה אך ורק לפעילות הליסינג התי-פעולי, אך לענף יש השפעה חיובית בנושא, ולו רק בשל ההקפדה על בדיקות מקיפות שעורכות מדי רבעון חברות הליסינג לכלי הרכב שבצי שלהן.

השוק הישראלי עבר תהפוכות שאנחנו אוהבים לקרוא להן "חינוך שוק". ובאמת, חל כאן שינוי מהותי בתפישת, ולרבים היה קשה להניח בצד את ההשקפות המסורתיות ולהיט סכים שרכב אינו נכס משפחתי. רכב לעולם לא יהווה השקעה, אלא אך ורק הוצאה. רכב אינו רידה. מיום קנייתו ערכו של הרכב הולך ופוחת. זו ההבנה העקרונית שהולידה את ענף הליסינג באר"ב, ושהביאה אותו באיחור של 20 שנה לישראל. למרות הכל, יש רבים שיוצאים נגד הענף, והיו מעדיפים לראות אותו נעלם מהנוף המסחרי שלנו.

אחד הנושאים המדוברים ביותר השנה בחדרי האוכל של החברות בישראל הוא שאלת גובה התשלום על הרכב הצמוד.

הצורך ברכב צמוד מושרש עמוק בתרבות העסקית שלנו. נסו לדמיין עולם ללא לי-סינג תפעולי. בעולם הזה, בהיעדר תמריצים להחלפת כלי רכב לחדשים, שיעור האנשים שיוכלו להרשות לעצמם מכונות החדשות ויקרות יירד באופן משמעותי. כמוכן, שבי עולם שבו כלי הרכב ישנים יותר, יהיו יותר תאונות, מכיוון שיהיו הרבה פחות בקרה על המצב המכני של כלי הרכב, יותר זיהום אוויר והרבה יותר עלויות נלוות לאזרחים ולמדינה. אם רוצים ללכת עוד צעד קדימה, אפשר לדיבר על כך שבעולם ללא רכב צמוד תתרחק שוב מהפריפריה מהמרכז.

הרבה אנשים שהיגרו אל מחוץ לבועה, אל ההרחבה בקיבוץ או במושב, והמשיכו לעבוד עמוק בתוך גוש דן, לא יוכלו לעשות זאת יותר ללא השימוש ברכב הליסינג.

מספר כלי הרכב הנמצאים על הכבישים צולה מדי שנה בצורה משמעותית. לפי נתוני הלמ"ס, ב-2009 נסעו בכבישי ישראל כ-2.5

תצלומים: מוטי קמחי/תודות

פזר

החיי קיים מלה נכוש הפוך כשיר יסיון זאת, ותים הפע- חליף לולר; על

יקיים, לטלי גבלות טרנט, נגומות הכי הדרך

ישראל ותיהם) יועמת. ת המר הנויות

דין עמר גומים מוסיקה

הבלעדי. כת

www.T

להספיק