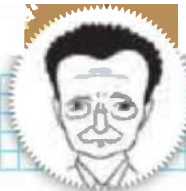




25.93x35.58	1/2	עמוד 2	ממון	03/05/2019	68282562-9
אוניברסיטת תל אביב - 78					



טור שישי < החשש שרובוטים יתפסו את מקומות העבודה שלכם מוכרז / סבר פלוצקר, עמ' 2



יש עתיד לעבודה

מתקפת הרובוטים לא תצמצם את התעסוקה, אבל תגרום לגידול בעבודות הלא שגרתיות - כך אומר פרופ' גיא מונדליק, מרצה בכיר בכנס שנערך לרגל 100 שנה לארגון העבודה הבינלאומי • על רצון הממשלה למנוע בחוק שביתה ברכבת הוא אומר: "זה רעיון רע" • וגם: אחרי שחברי אגד יאשרו את ההסכם עם הממשלה, ישראל תהיה המדינה היחידה שבה התחבורה באוטובוסים מופרטת

היה חם בג'נבה בשבוע של פסח. השמש ליי-טפה את העיר הכי בינלאומית באירופה, האירה את פסגות הרי האלפים המכוסות שלג תמיד והרקידה את הניצוצות על המזרקה האנכית בלב אגם ג'נבה.

המוסדות הרבי-לאומיים בעיר שוכנים בבנייני משרדים עשירים ביצירות אמנות ועי-טופים בגנים המפזרים בעונה את ניחוח הלילך המשכר (ונעולים מפני הציבור, מטעמי חיס-כזן יותר מביטחון). נמצא שם, לצד השלוחה הגדולה של האו"ם בארמון האומות שנבנה ב-1929, את ארגון הבריאות העולמי, ארגון הסחר העולמי, ארגון הפטנטים הבינלאומי, ארגון המטאורולוגיה הבינלאומי, ארגון הת-קשורת הבינלאומי, ארגון ההגירה הבינלאומי והוותיק מכולם, ILO, ארגון העבודה הבינלאומי – מוסד שהוקם ב-1919 כדי לשמש במה למפי-גשים בין איגודי העובדים לארגוני המעסיקים ולרגולטורים הממשלתיים של יחסי העבודה. ב-100 שנות פעילותו ניסח הארגון ואישר הני-חיות, עקרונות ואמנות לזכויות יסוד של עובי-דים ולהוגנות בתעסוקה. "לאמנות האלה", אומר גיא מונדליק, פרופסור למשפטים וליחסי עבודה באוניברסיטת תל-אביב ואחד ממרצי המפתח בכנס מיוחד לציון 100 שנות ILO – "אין תוקף חוקי שאפשר לאכוף על מדינה המפרה אותן, קל וחומר שאין דרך להעניש אותה, כפי שאפשר למשל, להעניש מדינה המפרה את הסכם הסחר החופשי. אבל הפרסום השלילי כן משפיע על דימוי המדינה, יחסי העבודה בה ובעקיפין על הרשויות והפוליטיקאים".

ל-ILO פרקי היסטוריה בעייתיים: בשנות ה-30 של המאה הקודמת התלבט הארגון זמן רב לפני שגירש משורותיו את המשלחות הנאציות, בשנות ה-50 עד ה-80 לא ידע כיצד להתייחס למשלחות של איגודים מקצועיים משועבדים מהמדינות הקומוניסטיות, ובעשורים האחרונים גברו הלחצים לנעול את שעריו בפני מדינות רודניות הרומסות את זכויות האדם. הארגון מקיים כינוסים, עורך מחקרים ותחזיות על עתיד העבודה בעידן הדיגיטלי, מפרסם סטטיסטיקות, מפגיש ראשי איגודים מקצועיים, שרי עבודה ואקדמאים, מפיץ תקנות לניהול מדיניות תע-סוקה נאותה, מגדיר את המאפיינים המינימי-ליים של "תעסוקה הוגנת" ומכשיר "קאדר של מומחים בתחום", אומר פרופ' מונדליק. ישראל חברה ב-ILO, חברה מלאה ומכובדת. היכן ממוקמת ישראל במרדי זכויות העו-בדים וההגנה עליה?

"באמצע רשימת המדינות המפותחות. אבל צריך לזכור שרגולציה של יחסי עבודה הנחשבת בדירוג של ארגון העבודה הבינלאומי להישג ולקרמה נחשבת בדירוג הבנק העולמי לנטל על העסקים ולפגיעה בתחרות. הגמישות המ-פורסמת של שוק העבודה הישראלי, המאפשרת פיטורי עובדים ללא קושי למעסיק, מזכה אותנו בציון לשבח של הבנק העולמי ולציון לגנאי מה-ILO".

הציונים של ארגון העבודה הבינלאומי, מו-סיף פרופ' מונדליק, לא מזויזים לפוליטיקאים בארץ. רק בשל אילוצי קואליציה הוקם מחדש משרד העבודה. ולמרות זאת, עם צירוף ישראל ל-OECD, "גברה בממשלה ובכנסת הרגישות להשוואות בינלאומיות ולמיקומה של ישראל בהן", אומר פרופ' מונדליק ומברך על כך.

על פי הפרסום האחרון של ה-OECD, "תחזית התעסוקה" שיצאה לאור השבוע, שיעור מקומות העבודה הנמצאים בסיכון קיומי משמעותי בגלל התקדמות הרובוטיקה, האוטומציה והדיגיטציה הרבה יותר נמוך מהתחזיות הקודמות. הוא מסתכם ב-14%-15% מכלל מקומות העבודה במשקים מפותחים – וגם בישראל.

המספר הזה נראה לך סביר? במחקרים אחר-רים, גם בארץ, דובר על 40%-50% ממשלחי היר בסיכון להכחדה על ידי ההתפתחויות הטכנולוגיות. "הפרסומים על עתיד העבודה בעידן הטכ-

נולוגיה רבים, מגוונים ולעיתים סותרים משום שמשתמשים בשיטות הערכה שונות ובהגדרות שונות כמו משלח יד מול מקום עבודה. אני לא עתיד, אבל על סמך ניסיון היסטורי אין לי סיבה להעריך שהאוטומציה והרובוטיקה יגרמו לצמצום בהיצע מקומות עבודה. סביר להניח שבשכ-הכל, בנטו, התעסוקה תגדל, כפי שמתנבאים גם ב-OECD. רבים חזו אבטלה המונית כבר עם המצאת כוח הקיטור, והתברר".

אז יש עתיד מזהיר לעבודה? "עבודה תהיה בשפע, אך תלוי למי. התמורות הצפויות בשוקי העבודה יגרמו לפיצול, קיטוב והקצנה. יהיו קבוצות עובדים ועובדות שייפגעו קשות בשכח, במעמד ובזכויות, ויהיו שירוויחו מהקדמה. יצטרפו למעמד החרש של אנשי היי-טק בעלי הון רב".

העובדים בסיכון תעסוקתי, אומר פרופ' מו-נדליק, וכמותו אמרת הסקירה של ה-OECD, נמנים בעיקר עם הקבוצה הגדלה במהירות של מועסקים בעבודה לא סדירה ("תעסוקה לא תק-נית", על פי הגדרת ה-OECD): עובדים זמניים ובמשרות חלקיות המעוניינים במשרה מלאה, עובדי קבלן, עובדים עצמאיים, עובדים שהחלי-פו מקצוע ועוד. שיעורם גבוה כבר עכשיו, כרבע מהתעסוקה, רובם מחוץ למסגרות של ההסכמי העבודה הקיבוציים.

המוני הרובוטים, אם כן, לא מברשים אבטלה. הם כן מברשים חלוקה לא-שוויונית ולא הוגנת של סיכונים.

"נכון, ולכן, כדי למנוע זעזועים עמוקים בשוק העבודה ותשלום מחירים כלכליים וחי-ברתיים כבדים דרוש טיפול ברמת המדיניות ובשיתוף כל הגורמים המעורבים במדיניות התעסוקה הלאומית. זה המפתח, כי רק מדינה יכולה לפרוס רשת של הגנה על זכויות העסקה בסיסיות לכלל העובדים, ולא משנה מהי ההגד-רה המדויקת של מעמדם, להבטיח רציפות של הזכות לחופשה, לימי מחלה, לפיצויי פיטורים מייריים ועוד גם למי שעבודתו מורכבת מחלקי משרות והוא קצת שכיר, קצת עצמאי וקצת פריילנסר, נכנס ויוצא מעבודות שונות. ההסי-דרים לכיטוחן הסוציאלי הקולקטיבי הם הרי באחריות המדינה".

אצלנו המדינה שוקלת לאסור שביתות בענפים חיוניים.

"ארגון העבודה הבינלאומי מתיר איסור שביתות רק בצבא, שירותי ביטחון ומשטרה. בהחלט לא בתחבורה הציבורית, למשל. אם ישראל תאסור על שביתה ברכבות היא תפר את האמנה של ה-ILO".

המגזר הציבורי, לדעת פרופ' מונדליק, הוא נקודת התורפה של יחסי העבודה בארץ, ושם השביתות הגדולות שמכעיסות את האזרחים. הסכסוכים בו תדירים ומתמשכים משום ש"אין מנגנון מוסכם ליישוב מחלוקות בין עובדי המדינה למעסיק הממשלתי מלבד בתי הדין לעבודה".

הגיוני לכפות על שני הצדדים את השיטה של בוררות חובה?

"ספק אם זה אפשרי ומעשי. ההסתדרות מתנגדת לבוררות חובה בשל פגיעה בזכותה הבסיסית להכריז על סכסוך עבודה, והאוצר מתנגד משום שהוא רואה בה התערבות פסולה של גורם חיצוני במדיניות השכר הממשלתית". "במצואות הפוליטית העכשווית", מוסיף פרופ' מונדליק, "בוררות חובה תהיה חר-צדדית, בלי כללים וכלי איוונים. כשהבורר החיצוני יפסוק לטובת המעסיק הציבורי, פסיקתו לבטח תצא לפועל. כשיפסוק לטובת העובדים תמצא הממשלה את הדרך להתחמק מיישום הפסיקה ולעקוף את הבוררות".

המו"מ התעסוקתי במגזר ציבורי רחוק מלהיות מושלם, אבל ההצעות לשפר אותו בכי-לים של איסור שביתות ובוררות חובה גרועות מהחולי עצמו. מונדליק: "זו בהחלט תהיה חקיקה רעה, העלולה להביא אותנו לעימות מיותר עם ארגון העבודה הבינלאומי ולמעמדנו בו, דווקא

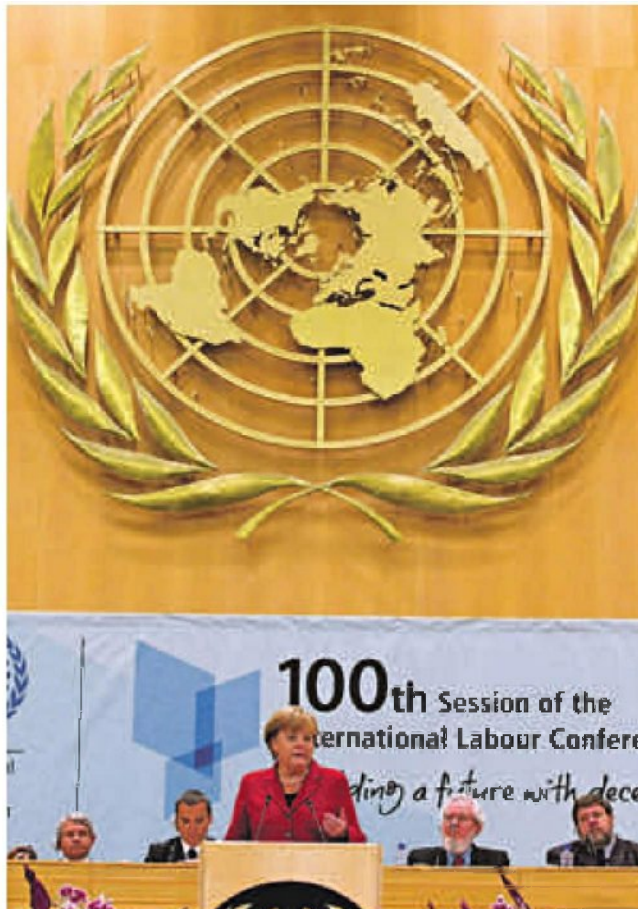


26.33x32.41	2/2	עמוד 3	ידיעות אחרונות - ממון	03/05/2019	68282561-8
-------------	-----	--------	-----------------------	------------	------------

אוניברסיטת תל אביב - 78



אבי פרידמן, יו"ר מזכירות אגד. "די בכמה מאות חברים כדי למוטט את ההסדר"



כנס ה-ILO. אם ישראל תאסור על שביתה ברכבת היא תפר את אמנת הארגון



פרופ' גיא מונדלק. הממשלה צריכה לדאוג לנפגעי האוטומציה

פרופ' מונדלק: "ספק אם ניתן להנהיג בארץ בורות חובה בשירות הציבורי, מכיוון שההסתדרות והאוצר מתנגדים"

על פי סקר חדש של ה-OECD, רק כ-15% ממקומות העבודה נמצאים בסכנת הכחדה בעקבות הרובוטיקה והאוטומציה

יו"ר אגד, אבי פרידמן: "אם ההסכם עם הממשלה לא יאושר, הממשלה תעצור את הסובסידיות ואגד תפשוט את הרגל"

של משרד האוצר, היועץ המשפטי של משרד התחבורה, רשות המסים וגופי רגולציה נוספים, התחייבה אגד להתייעל, כלומר לצמצם את ההפסדים השוטפים – ב-2017 הפסיד הקואופרטיב 60 מיליון שקל לאחר קבלת הסובסידיה הממשלתית בכמיליארד שקל – ולהעמיד את יתרת קווי התחבורה שלו למכרזים פתוחים לכל.

ההסדר, ספר עבה של מאות עמודים, צריך לקבל את אישור 75% מחברי הקואופרטיב, כך שגם מי שאינו משתתף בהצבעה מצביע בפועל נגד. "די בכמה מאות חברים שלא יצביעו כדי למוטט את ההסדר", אומר ריקלין. ההצבעה תהיה ביום שני הקרוב. ההנהלה הנוכחית של אגד ערכה מבצעי הסברה תכופים, חילקה לחברים כמויות של מסמכים פיננסיים וכלכליים ("בשקיפות מלאה", מדגיש ריקלין), ובכל זאת לא שקטה ולא בטוחה בתוצאה.

יו"ר המזכירות פרידמן מזהיר: "אם ההסכם שלנו עם הממשלה לא יאושר ברוב הדרוש, הממשלה תעצור את הסובסידיות ואגד תפשוט את הרגל. תהיה קטסטרופה". אף שאגד, לדבריו, "לאורך כל הדרך הלכה יד ביד עם הממשלה, הממשלה הצמידה כעת אקרה לרקתה". מדוע? כי מנוי וגמור עימה להפריט את כל תחבורת האוטובוסים. הקואופרציה, בעלות העובדים על אמצעי הייצור שלהם, אינה לטעמה הרעיוני.

מבחינת חברי אגד, ההסכם המוצע יוצא מהכלל חלומי; לחטוף אותו בשתי ידיים. מבחינת הממשלה, העלות לא חשובה מפני שהמניע שלה אידיאולוגי: השרים לא רוצים בבעלות של העובדים ולא בבעלות של המדינה על הסעת המונים באוטובוסים. רק ביונס, כי ביונס "יותר יעיל כלכלית ויותר נקי מפוליטיקה", מסביר את העמדה (וגם מגן עליה) גלעד ריקלין.

אם הצבעה באגד תסתיים כצפוי, מהשבוע הבא תהיה ישראל המדינה היחידה שבה כמעט כל התחבורה באוטובוסים מופרטת. זאת בניגוד גמור למודל הנהוג בניו-יורק, לונדון, פריז, הלי סינקי, ורשה, ברלין, רבלין וברשימה ארוכה של ערים ומדינות שבהן הסעת המונים באוטובוסים נחלקת בין בעלות ציבורית, קואופרטיבית ופרטית. האחרונה בשיעור מצומצם בלבד, כהשלמה ולא כעמוד שדרה מרכזי.

ונחכה בסבלנות לדוח הבא של מבקר המדינה.

ב' שלהם השכר המקובל של כ-43 שקל לשעה. אלא שגם מבנה ענף תחרותי זה היה לצנינים בעיני הפקידות הבכירה באוצר והתחבורה. הם שאפו ל-100% הפרטה. לדעתם, ההפרטה אמנם לא צימצמה את ההיקף הכספי הכולל של תמיכות בתחבורה ציבורית – כרטיס נסיעה באוטובוס מסוכסד על ידי המדינה בממוצע כ-40%-50%, אבל הרחיבה את מגוון המפעילות ושיפרה את הסעת המונים בעיקר במגזרים החרדי והערבי. על פי מבקר המדינה, זו רק חצי הכוס: מהצד השני התרבו האיחורים, הביטולים, הקווים לא הנוחים והצפיפות.

בממשלת נתניהו היוצאת הגיעה העת למיימוש שלב הפרטה הסופי. לשם כך הציעו משרדי האוצר והתחבורה לאגד עסקה מפתה מאין כמו. תהא אגד תסכים להפוך מקואופרטיב לחברה בע"מ, ולהכניס בתוך שנה שותף עסקי שישקיע בה ויקנה מחצית מהונה, היא תקבל מהמדינה גם מימון נדיב לפרויקט מוקדמת ופנסית גישור לעובדים ותיקים, גם הבטחה תקציבית לסובסידיה בהיקף של יותר ממיליארד שקל בשנה עד 2029 (ההרשאה להתחייב לסכום כה גבוה ניתנה בהצבעה בהולה בוועדת הכספים אשתקד) וגם זכות לחלוקת הרוכש של אגד בין חברי הקואופרטיב חינם אין כסף. בהסדר המוצע יקבל כל אחד מ-1,300 חברי אגד חבילת מניות בחברת אגד בע"מ החדשה, נכס פיננסי ששווי נאמד על ידי מעריכים מקצועיים במיליון שקל. השווי הכלכלי של אגד כולה, בעלת צי של 3,000 אוטובוסים (מהם רק 25 חשמליים); בהסכם עם הממשלה מתחייבת אגד להגדיל את מספרם ל-2,500, תחנות מרכזיות ונדל"ן אחר מוערך בכ-1.3 מיליארד שקל. בבוא היום יוכל חבר הקואופרטיב לשעבר למכור את המניה שלו. או בכורסה, אם אגד בע"מ תיסחר בה, או למשקיע שותף עסקי.

חברי קואופרטיב מחזיקים מימים ימימה בעוד סוג ייחודי של מניות, "מניות עבודה", המבטיחות תעסוקה מלאה בתנאים מועדפים עד יום הפרישה לפנסיה. ביום הפרישה יחזיר חבר אגד לאגד בע"מ את מניית העבודה שקנה לפני שנות דור ויקבל בתמורה עד 450 אלף שקל מלבד מניית הבעלות החדשה.

בהסכם עם הממשלה שאושר על ידי ההסתדרות, רשות ני"ע, רשם העמותות, היועץ המשפטי

כשאנחנו זקוקים למומחיו כדי לטפל נכון בעתיד העבודה" (רשימה ראשונה; עוד על עתיד העבודה במדור הקרוב).

קואופרטיב אגד, הסוף

בתחילת המאה ה-21 החליטו ממשלות ישראל להעביר את כל התחבורה הציבורית בארץ לידים פרטיות, מלבד הרכבת שהייתה אז שולית. בשלב הראשון, תחת הכותרת "הגברת התחרות", אולצו הקואופרטיבים לתחבורה אגד ודן לוותר על קווי נוסעים, ואלה, בתוספת של קווים חדשים, הוצאו לתפעול במכרזים. חברות אוטובוסים פרטיות חדשות קמו, ניגשו וזכו. כמה בדיוק זכו? בהיתר להפעלת אשכול של קווים. מחיר הכרטיס, תדירות השירות, מיקום התחנות ולמעשה כל ההחלטות התפעוליות מתקבלות מראש במשרד התחבורה והאוצר ומוכתבות למתמודדים. לכן המכרז הוגבל לעניין אחד: גודל הסובסידיה הממשלתית; זכו בו חברות שהיו מוכנות להסתפק בהכני פחות תמיכה מקופת האוצר.

לפני זמן מה פירסם מבקר המדינה דוח מקיף על כשלי התחבורה הציבורית. מקום של כבוד הוקדש בו לשיטת המכרזים השגויה והמעוותת, הגורמת לחברות אוטובוסים פרטיות לקמץ בשירות לנוסעים ובשכר לנהגים. "המסחר בנהגי אוטובוסים", אומר גלעד ריקלין, מנהל הכספים הראשי של אגד ובעבר עובד בכיר באגף התקציבים באוצר, "מקורו בשכר הנמוך המשולם לנהגים חדשים". השכר נקבע למעשה על ידי רף הסכום הממשלתי הנמוך. גם בקר פנהאגן, אומר ריקלין, הוצעו קווי אוטובוסים למכרז, אלא ששם ניתן משקל מכריע לשירות לנוסעים – ולתנאי העסקה של הנהגים. אבל אנחנו לא בקופנהאגן, נכון?

בחלוף השנים, אומר יו"ר המזכירות אבי פרידמן, קואופרטיב אגד הביץ שעליו להתאים את עצמו למציאות החדשה. הנתח שלו ירד מ-75% ממספר ההסעות באוטובוסים לפני ההפרטה ל-33% עכשיו. לצד 1,300 חברי הקואופרטיב מועסקים בו עוד 2,000 עובדים ותיקים המכונים "ששכרם גבוה יחסית", ו-3,000 נהגים מדור