

"המשכורת מגיעה ליותר מ-20 אלף שקל בחודש, אבל למקצוע אין סקס אפיל - צעירים מעדיפים היי-טק"

עו"ד בשמת פלג סרצ'נסקי, מנכ"לית איגוד המהנדסים לבנייה ותשתיות, מזהירה: זו הסיבה שעלולה להקפיץ את מחירי הדירות

12:51 25.02.2021 מאת: עדי כהן

לעתים נדמה שמשבר הקורונה פסח על שוק הנדל"ן המקומי, שממשיך להציג ביקוש איתן לדירה, מול היצע מגורים שאינו עומד ביעדים. אלא שההווה הוא לאו דווקא מה שמטריד את השחקנים בענף. עו"ד בשמת פלג סרצ'נסקי, מנכ"לית איגוד המהנדסים לבנייה ותשתיות, מזהירה כי ללא הסדרה של התפקידים בענף, ואם יימשך המחסור בכוח אדם, ישראל לא תצליח לעמוד ביעדי הדירה שהציבה לעצמה לקראת 2040 — תוספת של 1.5 מיליון יחידות דיור חדשות. בראיון עמה היא מזהירה גם מפני איכות הבנייה הנהוגה כיום בשוק.

"נכון להיום, חסרים 4,100 מהנדסים בענף הבנייה. כשאנחנו מסתכלים על 2025, בסך הכל ארבע שנים מעכשיו — המחסור הזה כבר צפוי להסתכם ב-5,000–8,000 מהנדסים חסרים מדי שנה. הצורך הגדל והולך ביחידות דיור ובתשתיות מייצר את הצורך ביותר ויותר מהנדסים, אלא שבינתיים כוח האדם בענף רק מצטמצם", היא מזהירה.

הסיבה, לדבריה, נעוצה בכך שעל אף המשכורות הגבוהות, התחום סובל מדימוי אפרורי — בוודאי ביחס למקצועות ההנדסה האחרים שמושכים צעירים רבים לתעשיית ההיי-טק. "בעשורים האחרונים, נתח גדול מהמהנדסים בענף היו מהעלייה הגדולה מברית המועצות, ורבים מהם כבר יוצאים לפנסיה", מסבירה פלג סרצ'נסקי. "לצד זה, פחות ופחות צעירים הולכים למקצוע ההנדסה, וגם רבים מאלה שכן לומדים את זה הולכים בסופו של דבר פחות לשטח ולאטרי הבנייה, ויותר לסטארט-אפים ולחברות ההיי-טק בתחום".

למה זה קורה? זו ההילה של ההיי-טק? המשכורות?

"אני חושבת שיש למקצוע של הנדסת בניין בעיה קשה של מיתוג; פעם כל אמא רצתה שהילד שלה יהיה מהנדס. היום גם מי שהולך למקצועות ההנדסה — מכון להיי-טק. ככלל, המקצוע של הנדסת בניין סובל כיום מהיעדר סקס-אפיל ומחסור חשיפה למקצוע. לרוב, מי שמגיע ללמוד את התחום של הנדסה אזרחית זה כי הוא נחשף אליו במידה כזו או אחרת מהבית או מהסביבה שלו, ולא כי בגן היה לו חלום להיות מהנדס. אין לזה שום הצדקה. זה מקצוע מעניין וחשוב, שהצורך בו רק יילך ויתחזק ב-20–30 השנים הקרובות. מבחינת השכר, בסך הכל השכר של מהנדסים לא רע בכלל. משכורת התחלתית בשנה הראשונה מסתכמת ב-10,000 שקל בממוצע, ואחרי סדר גודל של עשור המשכורת מגיעה גם ליותר מ-20 אלף שקל".

ובכן, לא בדיוק שכר של היי-טק.

"נכון. מצד שני, בהייטק התוקף של העובד פג מוקדם יותר, בזמן שבענף הבנייה זה עובד בדיוק הפוך. כשאנחנו מדברים על השוק הפרטי אז המשכורות שם הן בסך הכל בסדר. אבל בכל מה שקשור לעבודה מול המדינה, יש דיסוננס גדול. מצד אחד, יש חוסר במהנדסים וצורך ממשי בכוח אדם נוסף, וגם המדינה מכירה בבעיה הזו. מצד שני, ברגע שאתה עובד כמהנדס מול המדינה, השכר מוגבל בתעריפי חש"ל (תעריף התקשרות עם נותני שירותים חיצוניים שנקבע על ידי החשב הכללי במשרד האוצר; ע"כ) — ושם הסכומים נמוכים מאוד. כיום מהנדס עם עשר שנות ניסיון ושלושה עובדים יכול להרוויח לפי התעריפים של המדינה סכום מקסימלי של 330 שקל לשעת עבודה. כמובן שהסכום הזה לא לוקח בחשבון את הוצאות המשרד, הטלפון, המים ועלויות נוספות שלך כמעסיק".

ייתכן שהמשכורות הנמוכות שהמדינה משלמת לאנשי המקצוע מביאות לפגיעה גם באיכות העבודה והבנייה?

"אני לא חושבת. לפחות לא מהצד של המהנדסים, שכפופים לסטים שלמים של תקנונים ותקנות. מה שכן, זה בהחלט משפיע על הנכונות של אנשים לבוא למקצוע הזה, מה שבטווח הארוך עשוי להשפיע גם על היכולת שלנו לעמוד ביעדי הדיור שהמדינה הציבה לעצמה — וגם לפגוע באיכות של הבנייה. לפי התחזיות, בשנים האלה אוכלוסיית ישראל הולכת להכפיל את עצמה, ואם לא נעמוד ביעדים ונספק את הביקוש — מחירי הדירות יעלו".

אם מדברים על כוח האדם בענף, קשה שלא להבחין גם בפער המגדרי הניכר — גם בתחום ההנדסה. למה לא רואים יותר נשים בתחום?

"בסופו של דבר, התחום הזה מצטייר כגברי מאוד, וגברים הם באמת הרוב המוחלט בו. נכון להיום, נשים הן 20%–30% בלבד מהענף, היקף שהוא גבוה יותר מבשנים קודמות — אבל עדיין דל מאוד. מדובר במקצוע שכולל הרבה זמן באתרי בנייה וימי עבודה ארוכים שיכולים להתחיל גם לפנות בוקר ולהסתיים בלילה — מה שבהחלט לא מתאים לכולן. אחד הדברים שאנחנו עושים כדי לקדם את הנושא הזה הוא פורום נשים שהקמנו באיגוד, שמתקיימת בו תוכנית מנטורינג לסטודנטיות. הרעיון הזה נוצר בעקבות פנייה של אחת מראשי האקדמיה בתחום, ששיתפה אותנו בסוגיות שסטודנטיות בשנה הראשונה והשנייה ללימודי הנדסה אזרחית נתקלות בהן — שבעקבותיהן לא מעט מהן גם פורשות. הרעיון של התוכנית הוא ליווי של מהנדסות בענף שלוקחות תחת חסותן סטודנטיות ומדריכות אותן, חושפות אותן לשגרת העבודה שלהן ומהוות אוזן קשבת עבורן".

אחראי בטיחות אש ללא השכלה בתחום

מעבר להגדלת כוח האדם והפיכת המקצוע לסקסי יותר, אילו משימות בווערות נוספות מעסיקות כיום את האיגוד?

"אחד הדברים המרכזיים שאנחנו מקדמים הוא איכות הבנייה. בענף יש בעיה של חוסר בייחוד פעולות וזהויות. המשמעות היא שכאשר מקדמים פרויקטי בנייה ותשתיות כיום, לא ברור מי אחראי למה, מה ההגדרה של כל תפקיד, ומה הד.נ.א שלו. אם נקח למשל את התפקיד של מפקחים, או של מנהלי פרויקטים בענף המקצועית, החוק כיום לא מסדיר את הגדרת התפקיד שלהם, את הדרישות והתנאים לתפקיד — ולמעשה כמעט כל אחד יכול למלא אותו, כולל אדם שאין לו שום ידע בהנדסה ואפילו לא סיים עשר שנות לימוד. אותו הדבר, אגב, תקף גם לגבי אחראי בטיחות האש של הפרויקט, או למתכנן המים, למשל".

כלומר, כשאני קונה דירה חדשה כיום, יכול להיות שמי שתיכנן את מערכות בטיחות האש שלה או פיקח על הבנייה חסר כל ידע מקצועי בתחום?

"בדיוק. יש מעט מאוד תפקידים כיום בענף הבנייה שמוגדרים ומוסדרים בחקיקה. מפקחים ואחראי בטיחות אש הם רק דוגמה קטנה לתפקידים שאין להם כיום כל הגדרה מוסדרת. כל עוד זה המצב, גם אנשים בלי הכשרה והשכלה רלוונטית יכולים למלא את התפקידים האלה באתרי הבנייה — והתוצאה היא כמובן עבודה איכותית פחות".

נשמע מסוכן.

"לכן יש חשיבות להסדרת הנושא הזה בחקיקה. יש כיום עבודה של מינהל התכנון בעניין הזה, אבל כדי שהדברים ייקרו צריך התגייסות של כל משרדי הממשלה הרלוונטיים לנושא. זה מעבר להגדרת התפקיד והאחריות, בפרויקט בנייה יש המון גורמים משולבים וחייבת להיות סטנדרטיזציה ברורה של העבודה ביניהם. כיום זה לא קורה".

באופן כללי, נראה שהמדינה שמה את הדגש על הגדלת היצע הדירות — ופחות על איכות הבנייה. הוכחה לכך הם הליקויים שפוגש כמעט כל רוכש דירה בישראל.

"אני לא חושבת שזה נכון שהגברת היצע הדירות באה במקום איכות הבנייה. גם אם יש פה ושם נפילות ותקלות, איכות הבנייה בישראל היא טובה. נכון שהתופעה הזו של חאפרים בענף הבנייה היא דבר שקיים, וצריך להתמודד איתו — אבל זה בהחלט לא מאפיין כיום את הענף כולו וגם לא את מרבית אתרי הבנייה. יחד עם זאת, כשאנחנו מסתכלים 20 שנה קדימה על האתגרים שגידול האוכלוסייה הצפוי יביא איתו, גם בענף הבנייה — שיידרש לתפוקה גדולה בהרבה מהיום — ברור לנו שאם לא נייצר את הסדר הזה בענף עכשיו, אנחנו נהיה בבעיה".

מתוך אותה תרבות עבודה חאפרית וחוסר סדר שאת מתארת, נושא הבטיחות באתרי הבנייה — שמשמר את מעמדו כאחת הרעות החולות של הענף — לא מפתיע במיוחד. איך נמנע את המוות הבא?

"לצערי הרב, אני לא בטוחה שנוכל לעצור את התאונות בענף הבנייה לגמרי. תאונות לצערנו קורות. יחד עם זה, כן נעשות כיום לא מעט פעולות כדי לצמצם את התופעה הזו ככל הניתן, וניכר שגם מצד חברות הבנייה, גם מצד המדינה וגם מצד התקשורת יש מודעות ממשית לבעיה, ונכונות גדולה לפתור אותה. לתפישתי, הבסיס לפתרון הוא בחינוך, הסברה והדרכה — וזה תהליך שלא יקרה ביום אחד. צריך לייצר מודעות שתביא לשינוי מלמטה, בדיוק כפי שנעשה עם חגורות בטיחות ברכבים — שבעבר היו כמעט בגדר המלצה ואחרי קמפיין אינטנסיבי מספיק נהפכו דבר שהשימוש בו מובן מאליו. צריך לעודד תחקירי אירוע, מה שרואים כיום בלא מעט חברות, ולייצר יותר שיתוף ולמידה. לצד זה, גם כאן נכנסת החשיבות של הגדרת התפקידים באתר הבנייה, שיסדירו את הסמכות והאחריות של כל גורם — גם בהיבט הבטיחות".

"בהיעדר שר וממשלה מתפקדת, מהלכים תקועים"

חינוך והסברה זה ראוי ונחמד, אבל מה עם חקיקה ואכיפה משמעותית יותר? לקיחת אחריות של גורמי המקצוע?

"אכיפה היא חלק מהעניין, אבל היא לא הפתרון. כדי שנוכל לבצע אכיפה מתאימה, צריך להתחיל מלעשות סדר. גם בדו"ח בטיחות שפורסם באחרונה ראינו שהמספר הגדול ביותר של תאונות באתרי הבנייה מתרחש באתרים לא מדווחים ואצל קבלנים לא רשומים. ככלל, הייתי שמחה שהתיקון יבוא ממקום של אחריות, למידה ומודעות — ולא ממקום של פחד 'שלא יתפסו אותי'. אני בטוחה שגם בלי זה אף אחד לא רוצה לחזור הביתה ולגלות שמהשהו קרה אצלו באתר. זו סיטואציה נוראית. בתוך זה, ומבלי לרגע להקל ראש, אני חושבת שצריך לזכור שטעויות ותאונות זה דבר שקורה. כמו בעולם הרפואה, כאשר

ניתוח לא מצליח, לא ממחרים לשלוח את הרופא לכלא — ומגלים סבלנות. אני חושבת שצריך לגלות סבלנות מסוימת גם לתאונות בענף הבנייה".

מה המקום של המהנדסים במאבק לשיפור בטיחות המבנים והבטיחות באתרי הבנייה?

"כמובן שגם אצל המהנדסים המודעות לנושא חשובה, אבל האחריות היא לא זהה. מהנדס יכול להיות אחראי לבטיחות המבנה והאיכות שלו — אבל לא לבטיחות באתרי הבנייה, שם לרוב הוא בכלל לא נמצא".

ברור, אלא שגם המהנדסים נושאים פה באחריות גדולה, ואולי יש מקום גם לבדק בית. הוכחה לכך היא פרשת קריסת חניון הברזל בת"א ב-2016 — שגרמה למותם של שישה פועלים. באחרונה הוגש כתב האישום כנגד שני משרדי המהנדסים שעמדו מאחורי הפרויקט, שהואשמו בגרימת מוות ברשלנות.

"בעניין החניון נעשו תחקיר של המקרה ושימועים, ובעקבותם הוחלט על הגשת כתב האישום. ביקשנו את התחקיר כדי ללמוד ממנו, אך עדיין לא קיבלנו אותו. מכיוון שלא ידוע לי באמת מה קרה שם ועדיין מתקיים הליך משפטי — לא אוכל להתייחס לגופו של עניין".

לפי המהנדס ישראל דוד, מ"מ יו"ר האיגוד שנשלח לתכנן את החניון לאחר קריסתו, הסיבה לאסון טמונה בטעות תכנונית הנוגעת לעובי התקרה שנבנתה — שהיתה דקה מדי.

"לכאורה. כמו שאמרתי, לא אוכל להתייחס למקרה נקודתית. לצערי הרב, טעויות קורות. וכמו שכבר ראינו, במקרה של ענף ההנדסה האזרחית, תקלה או טעות קטנה יכולה להיות גם הרת אסון. ראינו את זה גם באסון ורסאי, וראינו את זה גם בגשר המכביה. נכון להיום אנחנו מנסים לגבש מודל שיטמיע בקרה נוספת בהליך העבודה הקיים. בקרה כזו דווקא היתה במקרה של חניון הברזל — אבל אין ספק שזה דבר שצריך להיעשות יותר".

אגב אסון ורסאי, שני עשורים בדיוק חלפו מאז קריסת רצפת אולם האירועים, שהביאה למותם של 23 איש. מסקנות האסון אוגדו מאז לכדי דו"ח ממשלתי, שקרא להסדרת הבטיחות ואיכות הבנייה — אך בפועל מעט מאוד יושם עד כה. איפה ההירתמות למשימה שהזכרת קודם?

"נכון שזה באיחור של כמעט עשרים שנה, אבל לפחות חלק מהמסקנות של אסון ורסאי ושל ועדת זיילר שקמה בעקבותיו כן מיושמות כיום בשטח. אני לא יודעת למה לא הכל יושם עד היום, אבל כן נעשית עבודה סביב הנושא הזה של קידום ושיפור איכות הבנייה כל הזמן. אחד הדברים המשמעותיים שהוטמעו מאז הוא קוד הבנייה, שארבעת הפרקים הראשונים שלו אושרו לפני כשנה. גם הפרקים האחרים שלו כבר אושרו, אך בהיעדר חתימת שר וממשלה מתפקדת, הם תקועים".