

תיאור הסכום

ב-23/12/2015, נחתם הסכם בין שר האוצר משה כחלון, לבין יו"ר הסתדרות אבי ניסנקורן. ההסכם כלל בתוכו תקציב על סך של 7.5 מליארד ₪ בשביל עלייה בשכר ומענק חד פעמי לעובדי ציבור. סוכם שכסף יחולק באופן הבא : מענק חד פעמי על סך 2000 ₪ שחלקו ישולם בינואר 2016 וחלקו השני בינואר 2017, ותוספת שכר גבוהה של 1.5% בשנה במשך חמש שנים, שאמורה להיכנס בתוקף מחודש יולי 2016.

ב-23/08/2016, התריע הסתדרות מפני שר האוצר, כי בעוד 14 יום נמלים באשדוד וחיפה, ישבתו וזאת, מסיבה של עיכוב ביישום ההסכם. למעשה עובדי הנמלים בחיפה ובאשדוד, לא קיבלו תוספת שכר כפי שסוכם בהסכם בין יו"ר הסתדרות ושר האוצר וזאת בגלל שמנכ"ל של נמל אשדוד ומנכ"ל של נמל חיפה, סירבו לחתום על הנוסח של ההסכם שסוכם בין יו"ר הסתדרות לבין שר האוצר. נוסח ההסכם, כלל בתוכו השוואת השכר בין עובדי דור א', לעובדי דור ב' באמצעות דיפרנציאציה בתוספת שכר בין עובדים שונים. לפי כך, עובדי דור ב', יקבלו תוספת שכר גבוהה יותר, מעובדי דור א'. כאשר שכר הסופי של דור א' ודור ב', ישתווה בעקבות התוספת.

ב-7/09/2016, בדיוק 14 יום לאחר איום של יו"ר הסתדרות, הסכסוך הסתיים והסכם נחתם בנוסח הקיים ללא שינוי, על ידי חברי דירקטוריון של נמלי אשדוד וחיפה.

בתהליך היו מעורבים מספר גורמים שהינם : שר האוצר משה כחלון, שר התחבורה ישראל כץ, יו"ר הסתדרות אבי ניסנקורן, מנכ"ל נמל אשדוד – יצחק בלומנטל, מנכ"ל נמל חיפה – מנדי זלצמן. ההסכם הראשון נחתם על ידי יצחק בלומנטל ב-7/09/2016 והסכם השני באותו הנוסח, על ידי מנדי זלצמן ב-8/09/2016. פרטי משא ומתן לא פורסמו לתקשורת, אך ידוע כי נוסח ההסכם כפי שסוכם בין יו"ר הסתדרות, לבין שר האוצר, לא שונה.

1. ניתוח הסכום

במקרה שתואר לעיל, מדובר במשא ומתן מסוג מיקוח. מדובר במיקוח על השכר ומטרה של שני הצדדים היא להגיע לתוצאה מסוימת, ללא התחשבות בצד השני. למעשה, משני הצדדים, אין שאיפה לשמור על מערכת יחסים לא פורמאלית. וזאת מסיבה, כי יש היסטוריית יחסים ארוכה שמבוססת בעיקר על מערכת יחסים פורמאלית, כאשר רוב הסכסוכים בין עובדים להנהלת הנמלים, נפטרים באמצעות צד שלישי שהינו הסתדרות או ועד העובדים שמייצגים את העובדים. להסתדרות אסטרטגיה ידועה לפתרון הקונפליקט שמסתכמת באיום שביתה. מדובר במצב של סכסוך שבו יש בני ארובה, שהינם אזרחי מדינת ישראל ולכן ישנה התערבות של שרים בממשלה שמספקים את האינטרסים של עובדי ציבור. לדוגמא, בקונפליקט הנוכחי, שרגא ברוש, שהינו נשיא התאחדות התעשיינים, פנה לשר האוצר משה כחלון וביקש ממנו לעשות כל ביכולתו בכדי למנוע את השביתה. לטענתו של שרגא ברוש, הנזק הכלכלי ותפעולי, בעקבות השביתה נאמד על 800 מיליון שקלים (גלובס, 2016).

הכוח הוא בצד של ההסתדרות שמייצג את עובדי הנמלים, כאשר מנהלי הנמלים, שהינם בעלי סמכות פורמאלית, אינם בעלי כוח אל מול ההסתדרות העובדים. ניתן לראות זאת, על ידי כניעה של מנהלי הנמלים, ללא ויתורים מצד ההסתדרות, בדיוק לאחר סיום תקופת האולטימטום אשר הוצע על ידי ההסתדרות.

1.1 המבנה

ישנם מספר מבנים אפשריים של משא ומתן. משא ומתן דו צדדי שמנוהל על ידי שני צדדים ויכול לבוא לידי ביטוי במאזן כוחות. משא ומתן באמצעות צד ג', למשל מגשר, ומשא ומתן מרובה משתתפים, שמתאר בדרך כלל הסכמים קואליציוניים או הסכמים בתוך הצוות. במקרה הנוכחי, מדובר במשא ומתן דו צדדי שבו המשא ומתן הסופי התנהל בין שרים בממשלה בצד אחד, לבין מנהלי הנמלים של חיפה ואשדוד בצד השני. השרים בממשלה – שר התחבורה ישראל כץ ושר האוצר משה כחלון, הינם בצד של עובדי הנמלים ומנהלים משא ומתן אל מול מנהלי הנמלים.

1.2 סוג משא ומתן

ישנם שני סוגים עיקריים של משא ומתן: אינטגרטיבי ופולגני. במשא ומתן אינטגרטיבי, חשוב לצדדים למכור את ה"למה" שלהם, בשלב הבא להתקדם ל"איך" ורק בסוף להגיע ל"מה". כלומר, קודם לשכנע למה נקודת מבט של הצד נכונה (למה), להציע דרך לפתרון קונפליקט (איך) ואז לסכם מה על כל צד לעשות (מה). במקרה הנוכחי, הצדדים עוסקים בעיקר ב"מה". השרים בממשלה, לא מנסים לשכנע את מנהלי הנמלים, למה הם צריכים לחתום על סעיפים לתוספת שכר וגם לא מדברים איתם על דרך שבה פותרים את הקונפליקט, היות ודרך היחידה מבחינתם, היא חתימה על ההסכם על ידי המנהלים. הדבר היחיד שעליו מדברים במשא ומתן זה על "מה". או במילים אחרות, מדברים על מה צריך לעשות – לחתום על ההסכם כפי שהוא.

לא מדובר במשא ומתן לביצוע עסקה, אלא בהתמודדות עם הסכסוך בלבד. זאת הסיבה, שצדדים לא מדברים על מה יהיה, אלא מדברים בעיקר על מה היה: נחתם הסכם וזה הדבר החשוב. מבחינתם, אם מנהלי הנמלים לא יחתמו על ההסכם, זה יהיה חוסר צדק, כי הם מפרים את ההסכם הקודם. עצם העובדה שמנהלי הנמלים לא היו חלק בהסכם, לא רלוונטית מבחינת עובדי הנמלים וההסתדרות העובדים.