

תוכן עניינים

1	מבוא
2-3	הצגת הקונפליקט
6-3	אינטרסים
8-6	אסטרטגיה
11-9	התנהגות אנושית בתהליכי משא ומתן
14-12	התערבות צד שלישי
15	סיכום
16	ביבליוגרפיה
17	נספחים

מבוא

קונפליקט הוא תופעה בלתי נפרדת מהקיום האנושי, אנחנו חווים אותו בסיטואציות וגרסאות שונות עשרות אם לא מאות פעמים, במהלך חיינו. במידה רבה, האופן בו אנחנו בוחרים ליישב סכסוכים, משקף במידה רבה את ההשקפות, המטרות, התפיסות והקונספציות שלנו על החיים ועל העולם בכלל. בעבודת כתיבה זו, אתחכה אחר מספר גישות שונות ליישוב סכסוכים, באמצעות הצגת הרעיון המרכזי ולאחריו ניתוח של קונפליקט ידוע ומוכר לכל, בין הסתדרות הנמלים למדינה.

תחילה, אחקור את נושא זיהוי האינטרסים החבויים, המסתתרים מאחורי היעדים המוצהרים של כל אחד מהצדדים, בתהליך המשא ומתן ואנסה לזהות את האינטרסים החבויים בקונפליקט בין הסתדרות הנמלים למדינה. לאחר מכן, אגש לבחון סגנונות אסטרטגיה שונים ואסקור בהרחבה כיצד ניתן ליצור ערך משותף, באמצעות ניצול ההבדלים בין הצדדים.

בהמשך, אנסה לאתר את ההבדלים, בעלי הפוטנציאל לייצר רווחים משותפים, בסכסוך הנתון. לאחר מכן אבחן באיזה אופן התנהגות אנושית משפיעה על תהליכי משא ומתן וכיצד נושא זה בא לידי ביטוי בקונפליקט, בין הסתדרות הנמלים למדינה. ולבסוף, אסקור בהרחבה את אמות המידה לבחינת טיב הסכסוך ואמנה את ההליכים המרכזיים בניהול ויישוב סכסוכים. בנוסף, אנסה להבחין באמות המידה החשובות ביותר בקונפליקט הנדון, ואתחקה באמצעותם אחר ההליך הנכון והמתאים ביותר ליישוב הסכסוך הנדון.

הצגת הקונפליקט¹

הקונפליקט המתואר בכתבה (נספח א'), מתייחס לסכסוך עבודה אשר פורץ בין משרד התחבורה להסתדרות הנמלים, בסוגיית המנופול על פריקת אוניות מטען כללי, אותו דורשת ההסתדרות מהמדינה. דיון ממושך וחרף אודות התחרותיות בין הנמלים, ניצת כתוצאה מהופעת שחקנים חדשים בזירת הנמלים, נמל המפרץ ונמל הדרום, אשר נמצאים בבעלות ידיים פרטיות ומהווים איום ממשי על השרדותם של הנמלים הממשלתיים הקיימים, נמלי חיפה ואשדוד.

סלע המחלוקת בין הסתדרות הנמלים למשרד התחבורה, לובה במהלך חודש דצמבר 2022, על ידי איגוד לשכות המסחר ונשיא האיגוד, עורך הדין אוריאל לוין, אשר בעקבות עליה כרונית בזמני ההמתנה של אוניות מטען כללי בנמלי חיפה ואשדוד, ביקש להכניס לנמל המפרץ אוניית ברזל לפריקה.

בעקבות התור התפעולי המתמשך בנמלים, פונה לוין בדצמבר אל משרד התחבורה, בדרישה להפעיל את הרציפים העומדים שוממים, 7 ו-8 בנמל חיפה ו-25, 27 בנמל אשדוד, על מנת להקל על העומסים והתורים הארוכים בנמלים אשר מייקרים באלפי שקלים את הטובין הנמצא על האוניות. בתגובה, משרד התחבורה השיב כי עקב מחסור בכוח אדם, לא ניתן להפעיל לעת עתה את הרציפים המדוברים.

בעקבות אוזלת ידו של משרד התחבורה, פונה לוין ישירות אל נמל המפרץ, על מנת לברר יתכנות של פריקת אוניות מטען כללי, או יותר נכון, אוניית ברזל ספציפית ברציפית ברציפיו. נמל המפרץ משיב בחיוב ואיגוד לשכות המסחר מפיצה את הידיעה כי אוניית ברזל עומדת להגיע לפריקה בנמל המפרץ.

כפופי, הידיעה מעוררת סערה בקרב עובדי הנמלים וההסתדרות בתגובה, מכריזה על סכסוך עבודה ומאיימת בשביתה כללית. על מנת לסכל את השביתה, עותרים ארגוני המעסיקים, נמל חיפה והמדינה לבית הדין הארצי לעבודה, שמצידו מאשר את צווי המניעה באופן זמני, עד לסיום הבירור בנושא.

בית הדין מאשר את הצווים הזמניים בעיקר לנוכח הנזק העצום הנגרם למשק הישראלי, כתוצאה מהמתנה הממושכת של אוניות מטען כללי בנמלים. בשלושת הרבעונים של שנת 2021, עלה משך זמן ההמתנה של האוניות לפריקה בכ-21% בנמל אשדוד ובכ-257% בנמל חיפה. לטענת משרד התחבורה, המקור לעיכובים בנמלים, נובע ממחסור בכוח אדם ולכן הנחה המשרד את הנמלים, לגייס עשרות עובדים זמניים למחלקות הפריקה והשינוע.

הצדדים בקונפליקט:

צד א': הסתדרות עובדי הנמלים

צד ב': משרד התחבורה / המדינה

צד ג': איגוד לשכות המסחר

¹ זגריזק, אסף. " פקק ארוך של 59 אוניות מחכה לחילוץ, ובנמלים מחכים להכרעת בית הדין לעבודה. " גלובס. 7 לפברואר, 2022.

<https://www.globes.co.il/news/article.aspx?did=1001401292>