

## 底特律汽車工人大罷工：工會復興遇上電車時代 | Whatsnew

目前參與罷工的工人總數達到1.3萬；這次罷工可能會成為2000年以來美國參與規模最大的勞工行動。



2023年9月15日，United Auto Workers (UAW) 工會成員在底特律舉行集會。攝：Paul Sancya/AP/達志影像

特約撰稿人 呂源祺刊登於 2023-09-19

[#馬斯克](#) [#工人運動](#) [#電動汽車](#) [#工會](#) [#特斯拉](#) [#汽車製造](#) [#美國](#)

美國東部時間9月15日清晨，全美汽車工人聯合會（United Auto Workers，以下簡稱「美汽工聯」）的近1.3萬名成員分別步出「汽車三巨頭」——福特汽車、通用汽車和斯特蘭迪斯汽車（Stellantis，克萊斯勒/佳士拿汽車的母公司）的三間工廠，喊起口號，拉起橫幅，[同時發動罷工](#)。

這三家工廠體量巨大，其中參與罷工的工人總數，已經接近美汽工聯內汽車製造業工人的[十分之一](#)。若未來合同談判不利，罷工範圍或將持續擴大，屆時美汽工聯在三巨頭內高達14.6萬人的成員可能會大量加入罷工陣線，屆時這次罷工將成為2000年以來美國參與規模最大的勞工行動。

這場大罷工原因為何？

15日子夜，美汽工聯和三巨頭（福特、通用、斯特蘭迪斯）的合同悉數過期失效，而早在今年三月就開始的新合同談判，在工會和資方的巨大分歧下並未取得實際進展。於是9月14日晚間，今年3月新當選的美汽工聯主席肖恩·費恩（Shawn Fain）就宣布三間分屬於福特、通用和斯特蘭迪斯的總裝工廠於次日開始罷工。

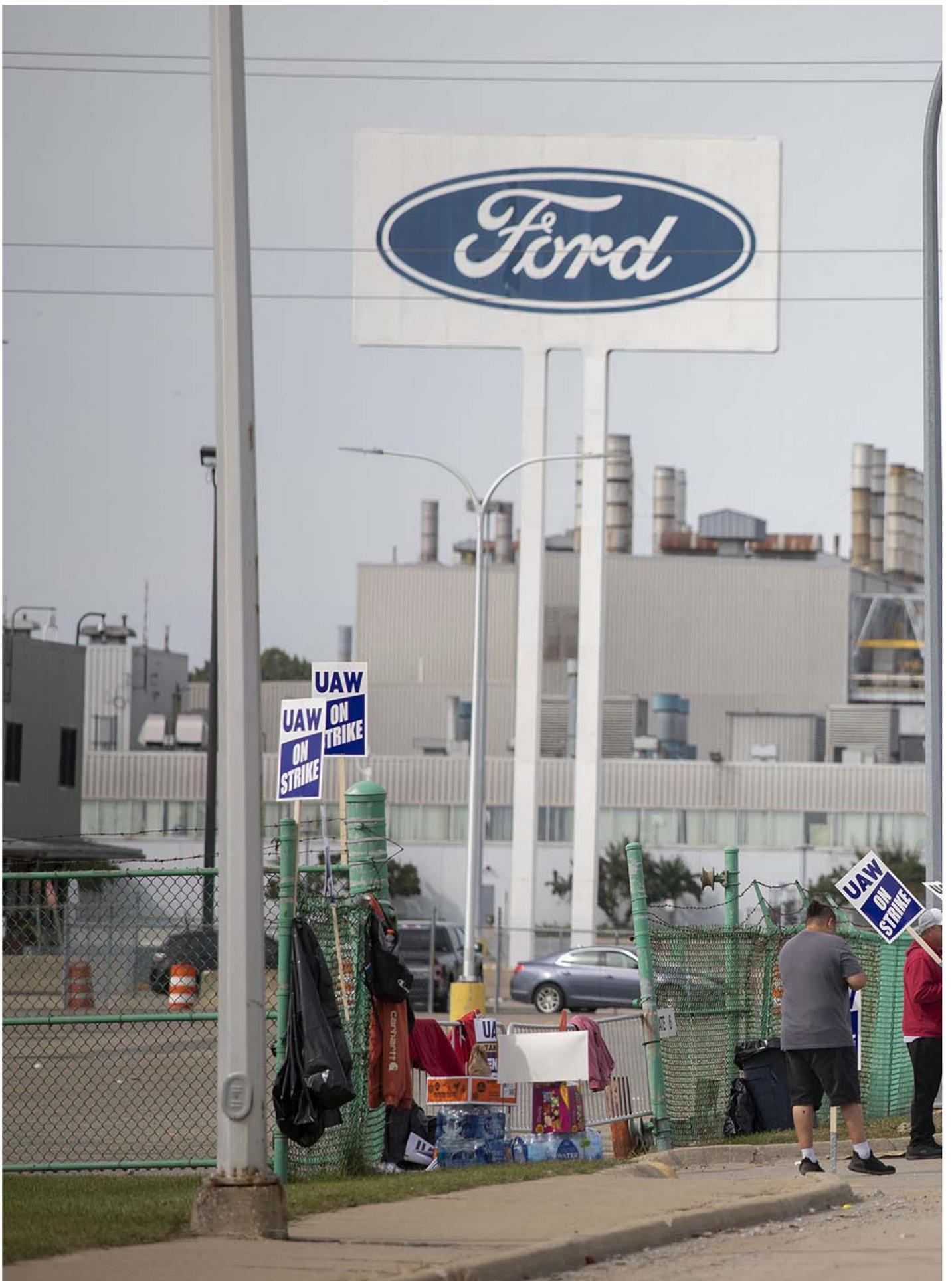
[此次合同談判的要點](#)有如下幾點：工資方面，工會要求消除美國汽車行業中存在的長僱工人和短僱工人的「雙軌制」（two-tier system），在未來4年間實現46%的薪資漲幅，並引入通脹補償機制使工資與工人生活成本掛鉤；福利方面，工會要求保證退休職工醫保，且實行每週四天工作日，保證在職員工正常休息；此外工會還要求保障臨時工權利，制度化臨時工轉正流程。

對這些要求，資方表示不可接受：通用汽車的CEO芭拉（Mary Barra）在罷工開始當天接受[CNBC電視訪問](#)時稱，目前資方給出的合同讓步已經史無前例；福特汽車則在[聲明](#)中宣稱工會目前的行為是輿論造勢。

工會沒有顯示出任何結束罷工的意願或跡象。

在最近的一次[Facebook直播](#)中，肖恩·費恩反覆強調資方應和基層工人分享他們過去十年間最高的營利漲幅。2023年上半年，三巨頭總盈利達到210億美元——雖然在其管理層看來，特斯拉的盈利遠遠超過了傳統車企巨頭。（延伸閱讀：[《Google員工的「少數派」工會，能否成為科技界打工者未來的聯合方式？》](#)）

美汽工聯的強硬態度並不尋常，同時在三巨頭工廠發生的罷工也是首次。過去數十年間，美汽工聯的合同談判和罷工一般只限於三巨頭其中之一，而2008年金融危機以來，其更是常常在合同談判時降低要求。在2007年的談判中，美汽工聯還捨棄了自1940年代起就成為合同基石的[通脹工資掛鉤機制](#)。



2023年9月16日，全美汽車工人聯合會（UAW）工會成員在密歇根州的福特裝配廠舉行罷工。攝：Bill Pugliano/Getty Images

此外，美汽工聯過去數十年來不乏腐敗醜聞和與資方聯盟的名聲。過去三年中，就有一位前主席[Gary Jones](#)因挪用工會資金入獄，另一位前副主席[Joe Ashton](#)亦因收受資方賄賂影響合同談判而被判刑。

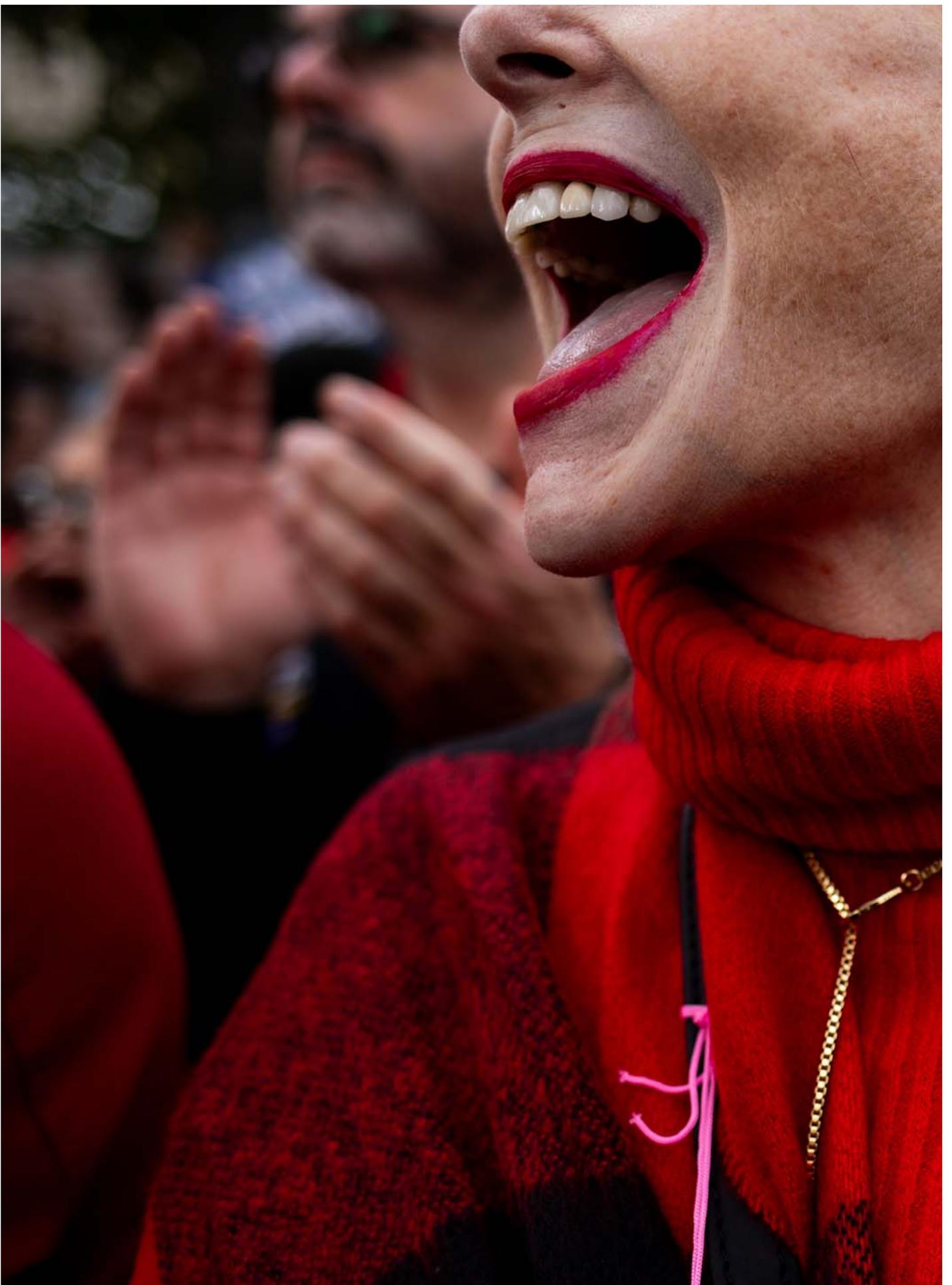
這一腐敗問題有歷史原因，1940年代後期以來，美汽工聯內部一直由一個叫作Administration Caucus的單一派系控制。其領導短期內確實提升了工會能力，使1947年到1960年間工會成員平均收入翻了三番。但分析認為，這也導致了工會的官僚轉向和內部腐敗。

在2019年，工會內的改革派得到了反擊機會。一個全新的改革派系——[United All Workers for Democracy \(美汽工聯D\)](#)——正式成立。與先前的領導團體相對，其口號是「無腐敗、無退讓、無雙軌制」（No Corruption, No Concessions, No Tiers）。

美汽工聯D成立後開始推動工會內的民主化改革，最終在2021年實現了工會領導層的直選。此後其更在2022-2023的工會領導層補選中收穫頗豐。其主席候選人肖恩·費恩在2023年初的主席選舉中以500餘票的微弱優勢獲勝，同時也在執行委員會中獲得了多數席位。（延伸閱讀：《[特朗普之後的美國勞工運動有哪些新變化？](#)》）

因此，美汽工聯在此次與美國汽車三巨頭的罷工談判及當前罷工中表現出美汽工聯D堅持的強硬態度。肖恩·費恩自今年三月履新以來，便放話三巨頭宣示工會成員們已「受夠了現狀」，並且強調三巨頭在今年的談判中「會看到更加激進的美汽工聯」。

舉例來說，9月17日，在斯特蘭迪斯試圖以21%漲薪議和之際，肖恩·費恩團隊仍堅決拒絕讓步，稱此合同「沒門」（“No-go”）。罷工也由此拖入第四天。



2023年9月12日，全美汽車工人聯合會（UAW）工會成員在美國底特律舉行的集會上歡呼。攝：Emily Elconin/Bloomberg via Getty Images

此次罷工中工會還使用了稱為「[Stand Up Strike](#)」的靈活罷工機制，給資方帶來了前所未有的挑戰。區別於所有工廠全部同時罷工，罷工領導團隊會無預警宣布核心工廠加入罷工（「stand up and join the strike」），從而令資方不知如何提防。來自福特基層員工的消息稱，工會在週四晚間放話該員工所在的工廠週五將會罷工，導致福特調用大量資源轉移半成品去其他工廠，結果週五早上，該員工所在的工廠未有罷工，接受半成品的工廠反而罷工。工會的「游擊戰式」罷工殺了福特管理層一個措手不及。

汽車業未來的勞工運動如今面臨大量挑戰。事實上，此次罷工中，美汽工聯的一個額外關注點是如何「公平地步入電動車世代」（“Just transition to EVs”）。（延伸閱讀：〈[「機器換人」陰影下的平衡之道：德國28小時工作周的啟示](#)〉）

具體而言，在發展電動汽車的大潮中，尤其是拜登計劃大力和中國競爭，推動美國電動車產業發展的背景下，傳統工會化汽車工人的職業和待遇正受到前所未有的危機挑戰。（延伸閱讀：〈[中國老闆，美國工廠，還有全球產業鏈](#)〉）

其一，電動汽車生產所需要的人工相對傳統汽車生產大為減少，汽車廠商也藉此機會可以大規模關停廠房、減少僱員。

其二，電動車廠商（比如特斯拉）及其相關產業鏈（如電池生產）僱員大多未組建工會，這也將大幅降低既有汽車業工會的影響力。在此次罷工中，美汽工聯希望在合同中寫明工會成員可以因為關停工廠而罷工，也正是為了應對這些新的局面。

美國媒體Politico的[一篇分析](#)指出，特斯拉的擁有者馬斯克（Elon Musk）是出名的反工會人士。而拜登政府處於兩難——一方面要親近勞工和發展工業，另一方面其應對氣候變化的政策中的新能源電動車產業，又高度和特斯拉綁定。

罷工發生後，馬斯克擁有的社交平台「X」（之前的Twitter）甚至取消了美汽工聯賬號的[藍標認證](#)。

三巨頭的口徑之一是：其工人的福利待遇已經比特斯拉工人好得多，再增加工資和福利會導致其喪失競爭力，使底特律（傳統汽車業）相對加州（特斯拉）進一步衰落。（延伸閱讀：〈[中美電動汽車來攻下，德國擔憂「去工業化」](#)〉）

但美汽工聯認為不能只強調競爭，必須施壓特斯拉，使其放棄通過壓低工人福利降低成本的模式。在最新的[採訪](#)中，肖恩·費恩表示稱：「工人們不應該接受更低的薪酬，那樣的話馬斯克這樣貪婪的人就可以造更多宇宙飛船了！」

[#馬斯克](#) [#工人運動](#) [#電動汽車](#) [#工會](#) [#特斯拉](#) [#汽車製造](#) [#美國](#)

本刊載內容版權為端傳媒或相關單位所有，未經[端傳媒編輯部](#)授權，請勿轉載或複製，否則即為侵權。

端傳媒八週年 | 另一個世界仍然有可能

訂閱端傳媒，期待改變的你，  
與亟待突破的我們，共同撐起另一個世界。

8週年尊享會員 特別優惠 **20%OFF**

立即訂閱 →

端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)