

## 美国汽车工人大罢工胜利，但亦有重要诉求未能实现 | Whatsnew

投票期间工人们仍然争论不断。新合同在工人中的投票通过率也并不算高。



2023年10月14日，工厂工人和 UAW 工会成员在福特汽车公司工厂外示威。摄：Michael Swensen/Getty Images

特约撰稿人 吕源祺 发自伯克利

刊登于 2023-12-02

[#汽车工人罢工](#) [#工人](#) [#劳工权益](#) [#贸易战](#) [#劳动关系](#) [#电动汽车](#) [#特斯拉](#) [#美国政治](#) [#美国](#)



美国东部时间11月20日早晨，全美汽车工人联合会（United Auto Workers，以下简称美汽车工联）主席肖恩·费恩（Shawn Fain）[宣布](#)，福特、通用、斯特兰蒂斯**三家公司的集体谈判合同投票通过**。今年9月14日开始的汽车工人大罢工至此正式结束。

这次罢工是美汽车工联有史以来首次同时在“三巨头”发动罢工，也是改革派入主工会领导层后的罢工初试。其在新合同中取得了多项[历史性突破](#)。与之前数十年的历次集体谈判相比，堪称大胜（延伸阅读：《[美国汽车工人大罢工的胜利：困境中的工会，如何取得历史性的成功？](#)》）。

在新合同生效的未来四年半中，所有员工将收获总计至少25%的固定底薪涨幅。更重要的是工会重新赢回了2009年被放弃的通胀涨薪联动机制（COLA），在当前的高通胀环境下对基层工人是重要利好。

另一标志性胜利在于对资方关停工厂的制约。近几十年来美国本土重工业企业不断关停中西部工厂，不仅造成大量失业，更连带摧毁地方经济，造成“[锈带](#)”。此次新合同中工会在三家车企均成功争取到“[关厂罢工权](#)”，即在合同生效期间，工人可以因为资方关闭工厂而罢工。随时存在的罢工威胁无疑给资方造成巨大压力。

更大的亮点出现在美汽车工联和斯特兰蒂斯达成的合同中：斯特兰蒂斯将重开今年二月关闭的贝尔维迪尔（Belvidere）组装工厂，恢复超过1000个就业机会。在罢工前，斯特兰蒂斯还称要在[未来削减5000个就业岗位](#)，结果新合同下不仅要重开组装厂，更要在合同生效期内在全美增加5000个工会化就业机会。工会倒逼资方重开工厂、新增就业机会的“[大事件（Gigantic Deal）](#)”——拜登对此事的评价——是史上罕见。



2023年11月9日，美国伊利诺州，美国总统拜登会见美国汽车工人联合会（UAW）成员，并达成协议。摄：Jamie Kelter Davis/Bloomberg via Getty Images

电动车转型方面，工会在新合同中斩获更大突破。电动车行业**高度全球化**，资方在逐底竞争大环境下顾忌人工成本，更不乐见工会。比如通用汽车的电池工厂是和韩国 LG 能源合资组建的，在此合资结构下员工无法享受和其他通用汽车组装工一样的工会合同和保障。在这次罢工中，工会成功迫使资方对电动车厂员工工会化做出**大幅让步**：福特汽车同意将旗下已有的电动车厂（包括合资工厂）的员工纳入新合同，未来新设的工厂则需美汽工联从头组织工会；通用及斯特兰蒂斯则让步更大：他们现在及以后的合资电动车厂工人均被纳入工会合同。（延伸阅读：《[底特律汽车工人大罢工：工会复兴遇上电车时代](#)》）

美汽工联主席费恩在最近一次[Facebook直播](#)时说：“他们说电动车行业的未来只能是逐底竞争。我们现在戳穿了这些纸老虎。”“三巨头”电动车工厂的工会化，不仅提高了工人工资和待遇、扩大了工会覆盖面；也一定程度上保障了工人在电动车转型中的职位安全；更为在其他电动车厂商——如声称“[不怕工会](#)”的[特斯拉](#)——及其上下游的工会运动组织工作注入了信心和经验。

然而新合同绝非无瑕：投票期间工人们**争论不断**。投票结果也反映了基层争议：福特、斯特兰蒂斯工人投下赞成票的比例约为70%，通用公司的合同在工人中仅以55%的微弱多数通过。

新合同里包含这么多新突破，为何在工人中的投票通过率并不高呢？

最核心的原因是新合同未能完全解决双轨制（Tiers）问题。2007年至今的“三巨头”工会合同下，临时工和正式工同工不同酬、不同工厂间工资档位迥异、新老员工退休待遇悬殊。

本次罢工基本解决了临时工问题和工厂和工种间的工资档位问题——临时工工资大幅提高，新雇临时工的转正周期也从19个月**缩短到9个月**，多数既有临时工将在合同生效后3个月内转正；大量低工资档位也被向上整并。与合同涨薪叠加后，部分原先低工资档位的员工获得的实际工资涨幅可**高达85%**。

但新老员工退休待遇双轨制问题未取得任何突破。老员工可以享受由资方出资的终身定额退休金和退休后医保；2007年后的新员工的退休金则只能来自其个人退休金账户；新员工也没有退休后医保。汽车组装工属于重体力活，若无退休医保，因身体劳损导致的开销会是极大负担。

在罢工前，美汽工联动员工人时聚焦的最核心议题之一就是彻底终结双轨制（“End Tiers”）。在强势动员下，不少工人对消灭双轨制颇有信心：比如至少为2007年后新雇工人争取到30年定期养老金和直到65岁的退休医保。然而期望越大，失望越大。在数次合同投票期间的工人意见表达会（Speak Out）上笔者观察到：与会的基层员工大都在会上痛陈无退休医保之苦；不少与会的工人组织者也说这次罢工时机十分难得、罢工的力量也是数十年来罕见，如果这次不能一鼓作气彻底解决双轨制，下次罢工恐更加艰难。此外，由于工会此前多年妥协、资历较深、工资档位高的老员工的涨薪幅度其实相对90年代来说实际并没有太大上涨。他们也期望新合同可以更进一步。



2023年9月15日，美国底特律，工会成员和工厂员工抗议。摄：Paul Sancya/AP/达志影像

然而双轨制问题**确非易事**：所需的资金极巨，且在华尔街主导的大环境下，为迎合投资者，资方也不愿增加不稳定的义务。费恩认为工会确实没有在这点上取得胜利。也由于以上原因，其所在的基层改革团体 UAW 决定在合同投票期间保持中立，并未一边倒地动员工人支持新合同。

在工会组织和管理上，新的工会领导层积极与基层沟通，及时反馈谈判进度，在多数问题上完全不妥协，新担任美汽工联主席不久的费恩也展现出了相当坦诚和透明的领导风格。这更新了此前工会在建制派领导下被批评为闭门谈判、充斥着腐败和妥协、甚至和资方合力的形象。

以笔者看到，罢工期间，不少基层工人都认为“费恩搞得定”，加上参与罢工的工厂停工率接近100%，体现出工人对工会的信任。甚至在没有罢工的工厂，工人也积极组织自教育和反抗，想尽办法给资方制造压力，比如拒绝“主动加班”，尽量拉低生产效率。

之后可以预期和观察的是，合同生效后，资方显然会试图阻碍合同执行，因此工会也将聚焦于日常组织和直接反抗，以增强罢工实力并期待在2028年的下次谈判中斩获更多收获。费恩认为现在的工会实力远不及1950年代：“那时我们从通用汽车那里赢下了高退休金——当时几乎所有汽车工人都在工会里……但现在有太多非工会工人，有太多工会力量被囚禁在大企业的贪欲中。”

在未来几年值得注意的是：美汽工联在2022年于美国西海岸新设了第6片区（Region 6）——恰恰覆盖了特斯拉、睿维安（Rivian）、骆驰（Lucid）等电动车企业所在地。此前多年，美汽工联在西海岸的主要活动是参与高等教育界的工会组织，增强了本地劳工团体的联系。这使得其有人力和经验开始组织当地的电动车企业工会。

此外，美汽工联还在传统汽车领域加强对日资、德资汽车企业在美工厂的工会化组织。此次与“三巨头”达成的合同之所以生效期长达四年半，其中工会一方的考虑是希望有充足的时间组织其他正在工会化过程中的车企，为2028年“四巨头”乃至“六巨头”大罢工谈判打下基础。

[#汽车工人罢工](#) [#工人](#) [#劳工权益](#) [#贸易战](#) [#劳动关系](#) [#电动汽车](#) [#特斯拉](#) [#美国政治](#) [#美国](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。

# 端 X 華爾街日報 雙會籍

年末優惠65折，支持2024年的華語獨立新聞

約HK\$1.8/天

點擊訂閱

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](#)