



專題報導

汽車業的三重危機和勞工的抗爭

第一期 2009 年 10 月



金融海嘯下，銀行和保險公司都能倖存，可是汽車工人卻被犧牲。

目錄：

一、編者的話：汽車業的三重危機和勞工的抗爭.....	3
二、關閉車廠不如轉產集體運輸工具----訪問退休美國汽車工人戴安·菲利.....	6
三、汽車業危機及工會運動的對策 森姆·金登 譯：唐耀強.....	14
四、汽車工人給總統奧巴馬的信----汽車工業危機與全球氣候變化 譯：唐耀強.....	19
五、不列顛和愛爾蘭汽車工人示範怎樣抗爭 白瑞雪 (Rachel Page) 譯：唐耀強.....	21
六、務必生存下去的，是歐寶職工，而不是歐寶公司----訪問沃爾夫岡·邵伯克 (Wolfgang Schaumberg) 譯：李莉.....	24
七、對抗福特關閉波爾多任務廠的鬥爭 Philippe Rouffigne (法國) 譯：唐耀強.....	30
八、"人人有工做！" ----英國煉油工人的團結成功討回職位 文：Rachel Page 譯：Eunice Chan.....	34
九、韓國雙龍汽車工會發起全國簽名運動譴責上汽 (2009年01月16日) 環球網.....	36

勞工世界網 <http://www.ngocn.org/?uid-23502-action-viewspace-itemid-68926>
www.worldlabour.org

本網 (www.worldlabour.org) 旨在促進兩岸三地之間以及國際間有關工運的訊息、經驗與意見。我們會定時上載來自兩岸三地以及國際關於工人運動、政治經濟、文化思潮及企業監督之文章，並從中推薦具代表性文章翻譯，讓不同語系之讀者也能獲悉世界的工運訊息。

汽車業的三重危機和勞工的抗爭

編者的話

以歐美為主的世界汽車業，過去 30 年由於過度競爭及生產過剩而一直處於重組和裁員的陰影。30 年前，通用汽車在美國雇用超過 466,000 人，然後節節下降到 2009 年初的 62,000 人。2007 年下半年起的美國金融危機及接踵而至的全球危機，更進一步打擊世界汽車業，在 2009 年初導致美國三大車廠（通用、福特和克萊斯勒）瀕臨破產。美國政府決定拯救最嚴重的通用和克萊斯勒，條件是要美國汽車工人聯會（United Auto Workers, UAW）同意削減工資待遇和裁員。根據最近通用的重組計畫，在美國本土還會削減 2 萬多個職。該公司還打算多關閉 15 間廠房。另外，通用在加拿大的廠房也正陸續停業。工會也同意留聘工人將會凍薪，並且承諾直至 2015 年都不會發起任何罷工行動。



三十年惡性競爭的結果

一般認為三大汽車廠的失敗主因是高薪削弱了競爭力，無法與豐田汽車等日本車廠競爭。早於 2007 年，華爾街日報便指出：「豐田汽車的勞工成本已經成為美國汽車廠削減勞工成本的指標。」據報，日本設於美國的車廠平均勞工成本是 1 小時 25 美元，而三大汽車廠平均勞工成本是日本的兩倍。

但是實情是否如此？把責任推到工人身上的人，為甚麼不首先指責那些高管和大股東，一面長年拿超高薪和大把利潤，一面又延誤時機，沒有及時停產大而耗油的車種？更重要的是，為甚麼我們要容忍資本主義這種資本家利潤要比高，而工人工資要比賤的制度？這種比賤機制究竟對誰有利，不是明如白晝嗎？

許多汽車工人都有聲討這種不合理的制度，但是有些人更明白還需要實際反抗這種不義。為了瞭解歐美汽車工人在面對天大危機的時候，提出甚麼對策和進行怎樣的抗爭，我們編譯了這個特輯。作者或受訪問者都是長期的汽車工會的積極會員或者是資深研究者。曾經擔任加拿大汽車工人工會首席經濟顧問的森姆·金登(Sam Gindin)認為：「在處於嚴峻經濟危機的時候，我們絕不容許關閉車廠。凡已遭關閉或正在關閉的工廠，必須以社會利益為理由充公，並交付予新成立的公有企業。」經驗豐富的美國汽車工會活動者戴安（Dianne Feeley）抱同一見解，但指出美國汽車工人在現制度下慣於過份依賴公司，而美國汽車工人聯會長期的妥協態度也在造成工人的消極情緒。德國的邵伯克（Wolfgang Schaumberg）也談到德國工會運動的類似問題。雖然到目前為止美國汽車工人的抗爭不多，但是法國汽車工會會員 Philippe Rouffigne 和我們的英國友人白瑞雪（Rachel Page）分別報導了兩國的汽車工人的成功抗爭例子。

中國汽車業一枝獨秀預示新的比賤

在一片慘澹之中，中國車市和汽車產業卻火熱依舊。由於中國政府祭出如小型車購置稅減半等方案大力刺激消費，2009年上半年中國大陸新車銷售超過600萬輛，首次成爲全球新車銷售第一大市場。許多中國汽車企業也趁此波經濟危機積極加入全球汽車業並購戰場裡，包括參與競標歐寶的北京汽車；向福特遞交並購富豪（Volvo）汽車意願書的吉利汽車。四川騰中重工機械則是唯一在此波危機中成功從通用手中並購驃馬（Hummer）的中國車廠，也是中國大陸汽車業者跨足國外車廠的第三例，此前有2004年上海汽車收購韓國雙龍汽車48.9%，以及2005年南京汽車入股英國路虎汽車。

中國汽車業「站起來」了，但中國企業所雇用的基層汽車工人的勞動權益和待遇卻未見提高。2007年中國國內汽車一線工人的月工資水準約在1500—3000元人民幣之間，而美國汽車一線工人的工資是20—30美元／小時。按照每天工作8小時計算，美國汽車工人每月的工資是3200—4800美元，此外還有龐大的醫療、保險等費用。中國工人的低薪讓中國制汽車擁有極高的競爭力，跨國汽車企業若在中國設廠或讓中國車企爲其代工，就能省下一筆爲數可觀的工資和福利支出。

其實中國汽車工人的生活壓根不好過，他們的工資難以支應現今的物價，拖欠工資已非新聞，資方還總用各種藉口不發加班費和獎金。工人們沒有自我組織的權力，也沒有爲了自己利益而奮鬥的工會，以致中國汽車工人幾乎沒有任何跟資方「議價」的機會與空間，他們只能在網上用匿名的方式表達不滿或痛罵企業。這也是中國汽車工人與歐美汽車工人的薪資水準之所以有如此龐大的落差的主因。2009年韓國雙龍汽車工會自製武器、佔領工廠與資方（上海汽車）對峙長達六個月，最後迫使上汽從雙龍倉惶撤資（請參看附錄的新聞報導）。從雙龍汽車事件裡中國企業完全沒有處理工會和工人訴求的經驗，也能反映出中國國內所謂的「工會」幾乎不曾爲了勞工利益向資方爭取過什麼。

國際聯合的必要性

政府和企業聯合壓迫中國工人，不僅達到剝削本國工人的目的，而且成爲全球汽車企業的大老闆壓迫其它國家工人的工具。30年前，是日本開始與美國汽車工人比賤，而結果就是今天的美國三大汽車廠工人的遭遇。我們必須嚴肅地指出，如果中國與世界勞工運動不積極爭取改善中國工人的處境，那麼下一輪的比賤遊戲就一定全速進行，直到連日本的汽車工人也要與中國工人的可悲待遇比賤爲止。

其實外國汽車工人並非沒有反抗，不足之處只是，多數人仍然缺乏金登所謂「宏圖大略」，即社會改造的遠景。另一方面，大家都只局限於自己國家、自己工廠的範圍來反抗，這當然敵不過控制了全球生產鏈的跨國公司和各國的國家機器。反過來，全球生產鏈越是緊密，越是爲汽車工人跨國聯合締造基礎，所以勞工運動走國際聯合的道路才能對抗資方轉嫁危機的陰謀。如果工人的反抗不走這個方向，就難免給右翼組織利用，引向排外的道路。在英國就有右翼組織乘著危機向工人鼓吹「英國的就業機會留給英國人！」的口號，主張趕走外來工人。白瑞雪的另一篇文章就報導了這個情況，同時也指出，幸好有更多工人明白只有跨國界團結才是工人的出路，才暫時壓制住右翼氣焰。

環境危機下的汽車業

汽車業其實還經歷著第三重危機：環境危機。眾所周知，私人汽車所排放的廢氣是地球暖化的主要原因之一。但是削減私人汽車的生產與使用又必然導致汽車業職位減少。那麼，站在勞動者立場上，

這個矛盾該如何解決？政府的拯救是否包括保持汽車業的原有的、破壞環境的生產模式？金登認為不是，而是應該讓這些車廠轉產集體運輸，以符合廿一世紀環境永續性的要求。

這個特輯的目的，與其說是提供一個標準答案，不如說是為了刺激討論，希望兩岸三地的勞工運動能夠從中獲得啟發。

2007年10月11日

關閉車廠不如轉產集體運輸工具

----訪問退休美國汽車工人戴安·菲利

戴安·菲利(Dianne Feeley)是底特律的退休汽車工人，也是〈汽車工人巡迴宣傳網路〉(Auto Workers Caravan)的活動份子。她2009年八月接受了勞工世界的訪問。



你怎樣評估這次重組計畫？一般的工會會員對這計畫和工會的讓步有何反應？假如他們之間有意見分歧，爭議的是什麼？

汽車工人當然對管理層提出的重組計畫沒有信心！這個重組計畫是以犧牲我們的利益為出發點，而且是由一班決定生產越野車及貨車而不是高效省油車的管理層負責執行！通用曾在90年代生產電動汽車，但只是出產了幾百部。這事曾被拍攝為紀錄片“是誰扼殺了電動汽車？”

通用、福特和克萊斯勒(Chrysler)(所謂的“三大”)出產的每一部貨車及越野車的純利是\$10,000美元。它們專注於生產這類型車輛，把大部份小型及中型車輛生產轉移到海外或美國的外資廠房是一個深思熟慮的選擇。

通用和克萊斯勒的重組計畫揭示了更多的裁員和廠房關閉。2009年初，通用擁有62,400生產及技術工人(他們都是工會會員，有別於非工會員工的工程師和管理人員)。及至2014，通用汽車只計畫保留46,400名美國本土工人。加拿大通用汽車在2005年有20,000個勞動職位，明年也會精簡人手至7,000人。

自30年前的汽車業危機起，全美汽車工人聯合會在“三大”車廠的會員已大降80%。1978年的時候，通用汽車有466,000工人，福特有192,000人，而克萊斯勒則有97,000人，總計有755,000工人。而現在，通用才62,400人，福特有47,000人，克萊斯勒只有14,000人。

我們從沒有從1979-83年汽車業危機期間所作出的讓步恢復過來。全美汽車工人聯合會還越來越支持這個理念：就是我們的命運是和汽車公司的福祉緊扣在一起的。每當環保人士提交有關提高排放標準的議案到國會時，不但只“三大”反對，我們全美汽車工人聯合會也挺身而出反對，甚至動員我們的會員參與寫信及遊行示威活動。

汽車公司在79年危機後的重組採用了“精簡生產”的模式，不時反復檢討生產工序，重複合併及淘汰職位。基於這個思路，他們引入“團隊概念”，即是管理層每星期，或每兩星期與時員工討論提升工作效率的方法。這加重了工作壓力。以往生產線工人只需每分鐘工作45秒，現在則要“57”秒。這種“壓力型管理”增加了前線工人的工作壓力，工人為了趕上節奏不得不加快工作步伐，結果導致更多工傷。

由於外資車廠在美國生產的車輛逐漸蠶食“三大”的市場佔有率，面對這場日益激烈的競爭，通用汽車和福特決定把零件部門賣掉，例如通用汽車的零件部門被分拆為美國輪軸(AAM)及特爾非(Delphi)，福特的零件部門則變身為 Visteon。這安排不但大幅減少兩間公司的雇員數目，而且更為公司減省了相關的開支(醫療保險及退休金福利)。

受惠於州政府及地方政府的激勵措施，這三間公司還繼續在北美市場內興建廠房，可是，隨著供應鏈在全球的擴張，他們只有轉移到勞工較廉宜的地區建設。全球車廠每年的產能可達 9,400 萬輛，比他們的銷售能力至少多出 1/3。

資方利用產能過剩來分化各個廠房的工人，無論廠房是在同一國家的同一地區或者是在地球的另一邊。只要有過剩產能，每當在新舊產品交替的時候，汽車公司便可借此要求工人作出妥協。

這種讓步的邏輯和企業精英削減工人福利的方法，早在 30 年前便已出現。

或許在此應該解釋一下，有別於其它工業國家，美國工人享有極少的社會福利。我們沒有全國性的醫療保險；我們只擁有一個有限度及政府營辦的社會保障作為職業退休。自二次大戰之後，參加工會的工人曾代表多於 1/3 的全國勞動力，他們也曾成功向雇主爭取醫療保險及退休金。但自 1970 年，雇主以極度高壓手段導致工會會員急劇下降。今天，只有 10% 或以下的私人企業工人屬於工會組織。在工會沒落，缺乏社會保障和低工資職位急升的情況下，那些還有保障的工人唯有依賴現有的雇主才能保存福利。他們一旦離開工作崗位，便立即失去所有的福利。換句話說，那些高收入的工人只是低工資工作的滄海一粟。

同時，媒體和政客盡最大努力說服低工資的工人：他們的敵人是工會。由於這種不斷的反工會宣傳，對那些有多一點就業保障和福利的工人的政治不滿是相當大的。

有著這樣的歷史，我們更能夠理解為什麼在汽車行業裡高工資、參加工會的工人會感到害怕，因為他們見證了三大巨頭的職位消失。他們對工會能帶領他們對抗雇主沒有多大信心，他們不認為會獲得很多公眾的同情。由於工會會議從不討論策略，在面對經濟危機時，他們也就不慣於自己思考如何改變這種狀況。

客觀地來看，汽車工人面臨三重危機：普遍的經濟危機，汽車行業的危機及環境帶來的危機。

至於一般工人所討論的策略，也許大多數人也支持“購買美國貨”的觀點。當我問，“但什麼是在美國製造？”他們沒有一個明確的答案。畢竟，外資車廠使用的美國汽車零件，其實比美國三大巨頭的車廠還要多。同時，通用汽車在加拿大、墨西哥或中國製造的產品，是否該算是“美國的呢？大部分汽車工人都認為北美自由貿易協定和其它貿易協定也是損害他們的利益，認為這些協定應該被取締。但他們不明白，這些協定也損害其它國家的工人。

最近，我們的〈汽車工人巡迴宣傳網路〉與工人團體到了環保組織山嶽俱樂部(Sierra Club)開會，討

論車廠轉產這個主意。我們會見墨西哥瓦哈卡的農民，他解釋北美自由貿易協定如何傷害農民，迫使許多人放棄自己的田地，而轉到城市工作，特別是在美國和加拿大。我們能從其它國家的工人和農民的觀點獲悉自由貿易協定所產生的傷害，這可謂是第一手解說，也證明不只是我們自己國家的工人，而是我們所有人都受到傷害，僅僅是商家得益。

我認爲，那種相信“購買美國貨”就能解決問題的思想，將繼續主導美國工人。但我不認爲會像 80 年代初那麼壞，當時汽車工人聯會鼓動種族主義，鼓勵工人粉碎外國汽車和蔑視日本工人。現在我認爲，工人因美國公司紛紛往國外尋找最便宜的勞動力而感到泄氣。汽車工人不理解爲什麼企業精英缺乏應有的愛國情操。然而，這是一種反動的反應，因爲它不講我們需要的那種工人團結一致的立場。

我們試圖擴闊空間，通過〈汽車工人巡迴宣傳網路〉促進大家思考，尋找集體解決辦法。要知道，除了五六個美國城市（紐約，波士頓，芝加哥，三藩市灣區和芝加哥）之外，其它城市很少有公共交通和火車。一百年前，我們比今天擁有更好的穿梭城市的交通工具。然後，通用汽車在全國城市遊說成功，拆除了所有有軌電車，以巴士取代，而通用汽車則生產這些巴士。再到後來，連巴士都消聲匿跡（因爲都用私人汽車代替了---譯按）。

20 世紀的大部分公共工程圍繞政府資助的道路及郊區發展。我們現在變成了以汽車爲中心的社會，但這是不可持續的。讓我們利用這個機會，把車廠重組和轉產，重新裝備二十一世紀的世界！〈汽車工人巡迴宣傳網路〉要求車廠轉型，爲輕鐵，巴士和高速鐵路系統重建基礎設施。面對重重危機，汽車廠可以轉型生產別的有用東西，正如在第二次世界大戰期間他們停止汽車生產，改爲生產軍備一樣。當時車廠轉產僅花 8 個月就完成設備改裝。如果我們在經濟危機開始便轉產，現在我們可能已製造出燃油效率高的巴士。

政府現在擁有百分之六十的新通用汽車。左翼工會會員鼓吹以公有制形式,由工人來管理瀕臨破產的汽車廠。一般工會會員怎樣看？

由於政府在救助汽車公司的同時，卻逼迫工會讓步，導致工人對政府會實行有利工人的方案沒有信心。但每當我們有機會同工人談車廠轉產，他們的反應都是，對，爲什麼不這樣幹呢？可見大家都覺得這是最合情合理的事情！公司精英當然不願意進行如此大膽和創新的計畫。事實上，三大巨頭依然想把製造盈利高的汽車留在美國，而把小型而省油的汽車拿到墨西哥生產（那邊的汽車工人每小時只有 3.50 美元工資）。

汽車工人仍然對業界過去一年所發生的事情感到震驚。他們也對奧巴馬要求通用汽車和克萊斯勒重組感到意外，不明白爲什麼政府要工人和經銷商負起全部責任，還要通用汽車和克萊斯勒把重組計畫修訂，直到把工資下調到同外資車廠看齊爲止。今年 7 月份財政部更要求通用汽車和克萊斯勒的退休員工取消視力及牙科保健。

大多數汽車工人認爲汽車行業應得到救助，也得悉政客如何企圖醜化汽車工人，如聲稱他們懶惰和取得過高工資。

當我向工人提出應該由工人（包括生產工人，技工，辦公室職員及工程師）經營轉產的車廠，同時又在經營上吸納環境及社區積極分子的意見，大家都覺得合理。但遺憾的是到目前為止，這只是一個主意。

對於汽車工人聯會與公司之間的協議，工會會員與非工會會員的態度是否有很大差異？

過去，工人階級相信高薪工人能夠為其它不論屬於工會與否的工人，定下較高的標準。然而，過去30年來參加工會的工人比例減少，同時低工資的工作卻增加了。汽車零件業過去九成工人都加入工會，部份工人比之汽車三巨頭的工人收入也只略低幾個美仙而已。但如今汽車零件業的工人九成不屬工會，而且工資福利都降低很多。

受到媒體和政客影響，許多低薪工人不滿高薪工人。他們說：“我們努力工作，還要負擔自己的醫療保險；為什麼他們有養老金，而我們沒有？”

我覺得全美汽車工人聯合會和其它工會的狹隘，促成企業精英和政客有能力影響工人之間的團結。工會應該代表整個工人階級廣泛的權益，而不僅僅是自己的會員。如果我們不能團結，我們根本不能真正保衛自己！

最初，全美汽車工人聯合會爭取國家保健和養老金，但汽車三巨頭決定向工人提供私企福利。如此一來，工人就得依仗企業才有福利。有一段時期，汽車三巨頭為近三成的勞動力提供了保健和養老金。如今醫療費用急劇上升，因此過去十年雇用合約中最具爭議的，就是保健，而企業亦要求工人分擔越來越高的保費。當然，低薪工人享有醫療保險的可能性很低。美國有近5千萬人沒有醫療保險。

全美汽車工人聯合會的工人，特別是鋼鐵工人較為團結。他們在全國各地組織一連串集會，堅決支援單一由政府支付的醫療保險制度。

有無比較大膽抗爭，來捍衛他們的工作和工資的車廠工人？

讓我舉四個例子：

1. 紐約州雪城的 New Process Gear 零件公司曾經是克萊斯勒的工廠，但現在已經由加拿大的一個重要零部件供應商馬格納(Magna)擁有。當馬格納收購該工廠時，有4000名員工，目前則是1000人。在過去的幾年合同，全美汽車工人聯合會當地支會接納了一系列的讓步，包括把清潔工作讓給非工會的公司，降低工資，以避免該公司的倒閉。支會接受了不罷工的條約，甚至不能夠因醫療和職業安全罷工，連組織僅為宣傳而設的糾察隊都不行。

最近，該公司重回談判桌，要求進一步削減工資；工人投了反對票。他們知道一旦拒絕新約，公司有可能會關閉，但工人已經受夠了，並且違背全美汽車工人聯合會的立場，三度否決新合約。該工廠

將於 2011 年或 2012 年關閉。

2.去年全美只有 15 次罷工（以每次超過 1000 名工人參與來計算）。有一次罷工是發生在通用汽車 90 年代中期出售的一級零件供應商美國輪軸製造(AAM)。該公司是有盈利的，汽車工人聯會的領導認為基層工人，不應該和汽車三巨頭的工人一樣接受讓步。然而，公司總裁要人讓步。他採取兩個策略：以墨西哥廠房為通用汽車供應最低數量的車軸，並且獲得通用汽車支付罷工期間的運費；同時調動低一級的管理人員生產車軸，以履行豐田的合約。通用汽車開啓和關閉不同的組裝廠房，以調配有限的車軸，但是這策略讓美國輪軸和通用汽車可以迫使工會接受恐怖的合約。

汽車工人聯會同意這次罷工，但事先沒與墨西哥工會取得緊密聯繫，使工會罷工變得鬆散。此外，工會幹事不讓罷工工人阻止貨車與其它人員出入工廠。假使工會真的阻止他人破壞罷工，的確需要大規模的公民抗命和社會支援，但是這並非不可能。

汽車配件商美國輪軸工人經過 87 天的罷工(比 1937 年工會的靜坐罷工還長一倍。那次行動迫使通用達成協議)，決定減低工人的損失並接受減薪安排協議。不少工人選擇給公司「買斷」合約。

3.一般而言，克萊斯勒車廠工人都奮力抗爭，拒絕讓步。部分原因是克萊斯勒有一較為獨立的領導層。另外，克萊斯勒工人正要面對部分工廠關閉。地方分會領導曾舉行示威、遊說地區與全國的政客及組織車隊的方法反對關閉車廠。

4.由於福特亦計畫取得政府的緊急財政援助，福特與汽車工人聯會正開始討論重開協議，但當地工會幹事則反對太大讓步。他們明白需要迫使福特降低要價，才能令工人接受。未來數月雙方將持續角力。

一 一般認為三大汽車廠的失敗主因是高薪削弱競爭力,使其敗于豐田汽車等日本車廠之下。」據報，日本設于美國的車廠平均勞工成本是 1 小時 25 美元，而三大汽車廠 平均勞工成本是日本的兩倍。日本設于美國的車廠與三大汽車廠的工資是否真的有這麼大差距?這差距是否導致三大汽車廠的失敗的主因?削減工資與福利又能否改變三大汽車廠的命運?

日本設于美國的車廠與三大汽車廠的工資幾乎是一樣的。事實上，至少有一家豐田的美國汽車廠的工資較三大汽車廠為高。無論如何，工資占製造汽車的開支約百分之八至十。不過，日本設于美國的車廠只有約 25 年歷史，退休員工亦少於 1000 人，但三大汽車廠的退休員工已超過百萬人。當三大汽車廠討論工資時，他們會把退休員工的福利與現職員工的工資及福利混為一談。三大汽車廠所計算的天價『工資』為每小時 70 至 73 美元，但這其實是把『勞工成本』當作工資。而這『勞工成本』還包括車廠聘任員工的其它成本如福利及各種稅款。現在全美汽車工人聯合會同意接受最新的兩層工資 協定，新聘請的員工工資每小時 14 美元及沒有退休金。員工亦需分擔醫療保險的費用。

從條例上來說，退休金與現職員工的工資是分開帳戶的，但管理層卻把退休金的成本計入現職員工的工資成本中。

在保健方面，早前的協議已把員工調高的生活費用作支付醫療保險的福利。因此，車廠並沒負擔所有的醫療保險成本。

美國的醫療保險費用已持續上升，但我們的保健品質卻沒有相對提升。現在我們的保健制度既無效率又以利潤掛帥，實是需要解散。我們需要的是如其它工業國家那般適用於全國人民並獨立于雇主的保健制度。

諷刺的是，通用汽車對於能夠在加拿大制的車輛上節省 1500 美元而感到自豪，但他們卻不支援把改變現時的保健制度，改為由政府單獨出資的方案，雖然這有助減輕車廠的負擔。

再看汽車工業的生產力，它每年的增幅都不少於 3%。而在過去 30 年，汽車員工工資及福利的增幅卻總是少於生產力的增幅。美國勞工事務主管機關公佈 2009 年第二季(4 月至 6 月)整體經濟的生產力增加 6.4%，同時每位工人的工資卻減少 5.8%。

企業精英力爭為自己取得更多利益。華爾街日報在分析 2007 年的工資資料後，指出高層的工資占工資總額三分之一。這支出並不包括購股權及其它福利，這支出安排明顯向高層傾斜。我們的社會愈見不公平。

美國工人對日本人或亞洲人有沒有民族主義情緒？

八十年代初期對美國工人對日本人的確有極其民族主義態度，而汽車工人聯會也鼓勵工人破壞豐田汽車。1982 年更有一個華人因為被誤以為日本人而被打死。

我不認為今天美國工人對華人和墨西哥人還有那程度的憤恨，部分原因是大家知道那些工人賺取微薄薪水，他們也知道，是美國企業自己把工作外判給墨西哥和中國工廠。

今天在底特律的情況是怎麼樣？該城市的經濟不景已十年，高失業率及市民遷徙等等。汽車業重組會否給該市的工人和居民另一個打擊？是否有任何積極抗爭的跡象？

與大部份城市一樣，底特律的不景超過十年。工業外移，然後較高收入的工人中產階層也外移。

今天底特律在種族分隔上是最嚴重的城市。85%是非裔美國人，其餘是墨裔美國人、原住民、阿拉伯裔美國人及白人。人口最高曾達二百二十萬，今天維持于大概九十萬。底特律有 40%房屋是荒廢的。

市內已沒有百貨公司，及只有幾間電影院。雖然剛宣佈有一家全國性的雜貨連鎖店會在明年在市區週邊開業，但目前為止尚未有一所。

官方的失業率高企於 22%，即大概每三個工人中就有一個是失業的。底特律已建有一個廣泛的供水系統，但有三萬人沒有自來水供應。雖然 90%的工作階層擁有自己的房屋，然而今天很多人無能力

負擔修葺破爛的前院臺階或在房屋表面髹上油漆。當他們荒廢了該房屋，賊人便拿走發熱器和偷取所有有價值的東西包括銅線，此舉令鄰舍毀壞。

我們也至少有兩萬人無家可歸，許多越戰退伍軍人。但我們的城市擁有大量住房，任何人都不應無家可歸！

與此同時，底特律仍然是一個充滿活力的文化中心，充滿了爵士、怨曲、西部田園、世界音樂、古典、福音、搖滾和重金屬等。它有詩人和有以傳道人，學生和工人身份的語言藝術家。許多藝術家因為它的文化多樣化和相宜租金而選擇在底特律居住。

儘管底特律是一個汽車城，三分之一的居民沒有汽車。一世紀前的集體運輸系統較之今日還好。很多城市都能有效率地把人們從機場送到市區。但底特律不行。我們唯一的公共交通工具是需時兩小時三十分鐘車程到市中心的公車。

受到政客和媒體的鼓動，最普遍的觀點是認為問題在於“全球化”。我覺得工會幹事鼓吹的是一種面對全球化現象的無助感。前頭提及過，大多數工人以“買美國貨”作為唯一可行的策略。但這是他們以自己的角度反對如北美自由貿易協定。

據中國財訊網的報導，2009年上半年，中國汽車銷量已經達到六百萬輛，意味著中國已過超越美國，成為世界上最大的汽車市場。中國在短時間之內成為汽車製造業的重要國家。儘管全球汽車業面臨危機，德國MAN公司決定以百分之二十五股權成為中國重汽集團的策略夥伴。這似乎顯示西方汽車製造業鉅子對中國汽車業和市場的信心。但中國汽車工人月薪只有人民幣二至三千（美元二百九十三至四百三十九元），這對西方和日本汽車業工人有什麼影響？

中 美兩國汽車業市場龐大，而由於中國工人薪酬較之美國工人相差甚遠，汽車商都有意在中國增產。不過，美國的市場遠離中國，運輸成本變得不明確。我相信汽車業三大巨頭會以墨西哥而不是中國作為他們生產小型汽車的基地。墨西哥工人時薪 3.75 美元（月薪美元六百元），福利不多；而且在墨西哥製造的汽車可以在一個星期內運送到美國任何一個角落。

克萊斯勒以 5.7 億美元投資在墨西哥薩爾蒂約新的引擎製造廠房。2008 年福特汽車宣佈在墨西哥三個廠房投資三十億美元。事實上，福特三分之一的北美汽車是在墨西哥製造。通用汽車在墨西哥擁有比其它同行較完整的零件生產線，同時三大巨頭都在墨西哥擴張他們的供應鏈。

我個人懷疑通用汽車，福特和克萊斯勒已不打算在美國生產汽車。他們把生產線外判到墨西哥以及部份到中國。2007 年三大巨頭在本土製造的汽車，只占 49.2%；2008 年再稍為下跌到 47.5%。同時外資車廠年產約三百三十萬輛。

根據一些報導，三大車廠的工人享受很好待遇，因而成為「工人貴族」或「中產階級」，不能發展出階級意識，來獨立行動及堅決地捍衛自己的權利，更不用說促進激進的社會變革。你如何評價這種觀點呢？

我相信所有美國人，甚至那些沒有能力去消費的，皆生活在一個「消費社會」中。這是我們大眾文化的一部分。記得 911 事件後，布希總統呼籲人民做什麼：是買東西！（所以追求高消費不光是工人的責任）

雖然美國有過重大的社會改革運動，但現在大家都堪稱是「全球化時代」之前才有的東西。同時，三十年來，所有總統都在極力促成我們的無力感：我們無法阻止雷根總統在 1981 年解雇罷工的空中交通管制員，我們無法阻止北美自由貿易協定，我們無法阻止伊拉克戰爭，我們不能阻止嚴重削減市政服務等。許多年輕人也消極接受右翼宣傳，相信當他們年老時，社會保障養老金將不復存在。

誠然，工人不會獨立思考。但是，我們曾在哪些地方被鼓勵思考呢？在學校裡，我們被教導認為「美國模式」只可有兩個政黨；美國不像加拿大的模式或歐洲的模式，我們用不著他們那種議會及多黨制，用不著他們那些社會主義的黨。

工人階級的組織在哪裡？在工會仍然存在的情況下，它們是糾纏於兩黨制中。民主黨及共和黨之間是有分歧的，但企業精英對兩黨皆支持。在上次選舉中，大多數企業是支持民主黨的；據估計他們花了至少五百億美元，而他們花掉那麼多錢，會得到什麼？美國國會難道會通過有政府負全責的醫療保險計畫？這樣的方案，連提出來也沒有。為什麼？即使工會同樣花了大量的金錢和時間支持奧巴馬和民主黨，但企業老闆花上更多（所以工會還是無法影響政府）。

即使在工會會議上，普通工人是不會被鼓勵去討論策略的。相反，他們只要放手讓工會幹部為大家談判，並在必要時「支持他們」，就夠了。但是在汽車工人聯會成立之初，會員都富抗爭精神。在 1936 年，通用汽車工人靜坐罷工之所以成功，是因為當時的社會主義黨發揮作用，帶頭抗爭。但它的歷史現在好像都被遺忘了。

我們認為，既然聯邦政府現在「擁有」通用汽車及克萊斯勒汽車公司，那就應該把工廠轉產，生產集體運輸設備及應用綠色技術。聯邦政府，他們本應以我們的利益為依歸，但他們卻反而要通用及克萊斯勒關閉更多工廠，解雇更多工人，更將我們的工資與非工會工人掛鉤。我們〈汽車工人巡迴宣傳網路〉的目的就是指出，爭取集體的解決方案是可能的，而求救於個人的解決辦法是下策。

汽車業危機及工會運動的對策

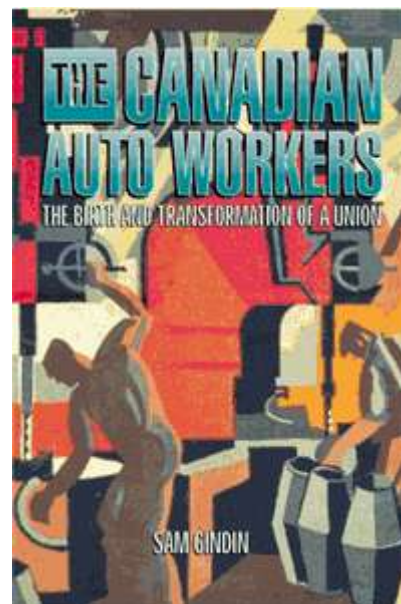
森姆·金登

翻譯：唐耀強

2009 年 4 月 9 日

森姆·金登(Sam Gindin)在多倫多約克大學任教政治經濟學
原文刊於 <http://www.socialistproject.ca/bullet/bullet200.html#continue>

嚴峻的經濟危機使大眾日常生活受到劇烈的影響，亦在公共討論中引起越來越多激烈的響應。不過，在北美洲的汽車工業內，激烈反應限於官商一邊，來自工人的激烈反應卻沒有多少。由於缺乏自己的替代方案，工人對「自己的」公司的依賴心理只有加強。一方面企業和政府向汽車工人展開攻勢，成功解除他們作為享有最好待遇的工人的優越地位；另一方面，汽車業工會並沒有發動罷工或其它有效的政治行動作出回應。



今天距亨利·福特首次引入裝配線生產已有 100 年歷史(1908 年)，當今危機對以美國為基地的汽車公司、它們的供應商、工人及其社區的衝擊程度，只有大蕭條可比擬。當年工人以產業工會主義突破困境，今天汽車工人能否以同等的創新精神來回應危機呢？

通往絕路

在通用汽車新上任總裁的履新記者會上，弗理茲·亨德森 (Fritz Henderson)似乎給加拿大汽車業工人一些補償；他宣稱，新集體談判協議能使加拿大勞動力「全面與美國汽車工人聯會(United Auto Workers, UAW) 看齊。」 (環球郵報，2009 年 3 月 31 日)

故事當然沒有就此結束，不久亨德森便警告，「我們要再進取一點，在談判桌上什麼甚麼方案都可以提出來。」¹。(他)對通用汽車前總裁理察·瓦格納(Richard Wagoner)置之不理，是爲了向汽車工人聯會施加更多壓力，迫使他們重新談判並作出更大讓步，然後當通用汽車得償所願後，肯定會轉頭再逼加拿大汽車工人聯會(Canadian Auto Workers, CAW)讓步。

過去企業以保留職位來換取工會讓步，現在企業則以保留**數量比從前少**的職位苛求工人作更大讓步。這種交易當然成爲了鬼話。讓步不能保障職位，因爲在資本主義經濟中，企業運作的誘因只有利潤，並受制于競爭或消費者需求，所以不會亦不能許諾保障就業。

¹ CNN「工會的處境」

七十年代末，當美國汽車工人聯會在勞資關於集體合同的談判上開始讓步的時候，通用汽車有450,000名會員。到今日，會員人數下降至只有64,000人，但是期間工會還不斷說他們用職場上和工資及福利上的讓步「成功交換」到公司保留職位。若果通用汽車現行的重組「成功」的話，會員人數會再減少至40,000人。三十年讓步換來裁減百分之九十職位。這是工人運動策略徹底失敗的寫照。

讓步救不了飯碗之餘，更會誘發更多讓步，有哪個企業不對這贈品垂涎三尺呢？有哪個企業，即使可能已有新投資計畫，而不將計畫暫緩，去向工會要求更多讓步呢？

企業精心策劃迫使工人讓步，配合大量裁員，使企業股東的利潤恢復舊水準，然而，這也抵銷了政府向經濟體系傾倒金錢以求「刺激」需求和創造就業的政策。事實上，政府在加劇這種矛盾局面，因為它現在還在逼迫工人讓步，說這是貸款予汽車公司的條件之一。

縱使這一切是如何荒謬，但若無人提出強而有力的替代方案，就不能把荒謬突顯出來。即使工會領袖可以否認工人在危機中有任何責任，但當工人消極讓步，大家就會更加認為工人確然是問題所在，結果公眾辯論只會在工人應獲多少賠償的範圍內繞圈。

工人面臨最大的威脅是，接受讓步不是代表一時的撤退，而是永不翻身的挫敗。讓步會降低工人對工會的期望，削弱遊說其它人加入工會的理據，而且會侵蝕工人對集體行動的信心，最終使工人和工會在未來積弱和迷失方向。

綜合上述原因，再加上將問題放在工人身上，等於轉移視線，讓大家忽視其它可能有效挽救職位的方案，故此讓步是通往絕路。

工人的替代方案

工人不應乾等企業拋出什麼往談判桌上，而是必須將自己的替代方案放上談判桌。以下是我們的建議方案。

儘管大家都注目於通用和克萊斯勒，然而在他們之外，還有有數以百計的工具和模具廠以及零件廠已經關門，另有數以百計危在旦夕。²「市場」及工廠擁有者認為它們無利可圖。但是從整體社會角度出發，這些設備潛藏著任何缺乏生產基建的國家都夢寐以求的巨大生產力。

特別在處於嚴峻經濟危機的時候，我們絕不容許關閉這些工廠，或者廠內的生產工具及設備遭銷毀或運往別處。凡已遭關閉或正在關閉的工廠，必須以社會利益為理由充公，並交付予新成立的公有企業。

由於現時汽車工業處於需求不足及生產過剩的狀態，故此未知這些工廠最終會生產什麼，故此唯有

² 《跨業界破產恐慌》，環球郵報，2009年4月6日；《近五百汽車供應商有倒閉風險》，路透社，2009年3月12日。

由政府承擔規劃出一系列新需要，一切才好辦。這規劃明顯不是將焦點放在已流失的職位，而是把眼光投向未來：**把這些工廠整合和轉產，以符合廿一世紀環境永續性的要求。**

如果我們嚴肅地相信，經濟應該容納環保的要求，那就意味著我們需要改變一切 – 我們怎樣生產、怎樣消費、使用何種交通工具和怎樣生活。而可做的工作是數之不盡的。這包括重新使用即將停產的工具和模具廠、零件廠等。它們本來就不限於生產單一零件。而一眾工人也渴望做有價值的工作。

上述設備和技術不單可以用來製造不同的汽車和零件，它們還可以製造公共運輸和發展全新的交通系統。這些設備和技術可協助工廠內每一件機器和機器內的發動機轉型和改裝，並符合環保的需要。它們可應用至全新的生產制度，將用過的原料和製成品(例如汽車)迴圈再造。它們也能夠翻新家居、改良電器、普及使用太陽能電池板和風力發電機、發展新的輸電網、重新弄好市區的基礎建設，和改變能源用途。

我們需要克服當下的經濟危機，和正在逼近的環境危機。還有什麼時候比現在更該去啟動上述計畫呢？現在就是最好的機會，去保存這些設備，保存這些工程師的創意、知識，保存工人的技能和熟練的手藝。

通用、克萊斯勒、福特又怎樣辦？

上述計畫只會在得到受影響工人的支持才有用，而支持和動員的程度要很強，因為成立一間公有企業的責任重大，阻力也會很大。

在即將失業或已經失業的工人之中建立支持是可行的，在某些情況下，也可能得到底特律三巨頭內的工人支持，因為他們在這些公司內經歷了挫敗（包括競爭過度激烈的代價、重複生產類似型號帶來的浪費、對環境問題反應緩慢、對行內工人狀況嚴重忽視）。不過到現在，工人的不安全感 – 不只害怕失業，還擔憂失去福利和保健計畫 – 使我們不能迅速地贏得通用、克萊斯勒和福特的工人的支持。

然而計畫亦對三大車廠以外的工人帶來重大意義。環保產品的生產力若蓬勃發展，將會鼓勵(和加快)汽車公司轉產不同類型汽車。這種結構轉變也是保障工人的後盾。即使有更多「三巨頭」的工廠關閉 – 這簡直不可避免 – 工人也不必默默哀悼失去生計，反而可以動員起來將工廠併入新的產業結構之中。

克萊斯勒向加拿大工人和政府要脅說，若它不能拿到比通用汽車多資助，就撤出加拿大。若工人有替代方案，至少所受到的壓力會紓緩一點。如果這些公司在短期內或稍後破產，我們就將這些公司通通變成公有產業，而在這個時刻，我們是能夠得到廣泛支持的。

但這計畫實際可行嗎？

在技術上肯定實際可行。1942年，汽車生產因要讓路予戰備生產而全面終止。縱使不少人對將汽車

工廠轉型抱有懷疑，最終戰備生產的優先性促使它們轉型而且非常成功。到了 1944 年，通用汽車成爲世界最大的海軍戰機生產者，而停止汽車生產不單沒有導致大量裁員，反而出現勞工短缺的情況。戰爭結束後，工廠很快重新生產汽車，整個過程即令不及之前的那麼戲劇性，起碼都是同樣迅速和見效。³。

現在是歷史考驗我們的時刻，要麼宏圖大略，要麼遭逢更大挫敗。工人以及他們的工會，很多時爲了眼前的需要，而對提出看上去是很抽象、很遙遠和令人生畏的宏觀社會改革議題敬而遠之。我們汲取的教訓正是如果我們一直只顧眼前的需要，我們的選擇很少。現在我們全都正爲不能胸懷大略付出代價。

此刻正是統治精英失去誠信的時候 - 這些精英包括位居底特律汽車公司決策層，金融家，以至宣揚肆意貪婪觀念的人。可是工人運動仍處於被動和遭受挫折。在這情況下，真正不切實際的，不是尋找新路向，而是這樣一種蹩腳念頭：先混過這次危機，然後我們就能保住舊有利益，甚至還能帶來新的保障。

真正切合實際的是，解決危機的關鍵是挽救現有的生產設備，還有我們社區的經濟基礎，而非在拯救企業。還有不應只爲(或主要爲)仍在上班的會員發聲，也該爲所有已經或即將遭解雇的工人，爭取他們的就業權。

真正切合實際的是，必須進行全新抗爭，放膽在談判桌上提出要求。我們不要再繼續依賴市場、競爭、私人企業和反映他們價值觀的事物和壓力，我們的計畫是建基於工會主義的第一原則之上，就是說，工人根據一整套截然不同於資本家的社會發展觀而自主地組織起來。這意味著工會要復興作爲工人階級的領導角色：工會不只是與他們的會員協商，而是爲會員以至整個社會提倡一種總體方案。

真正切合實際的是，希望不是來自空言而是工人雙手。工人會勇敢地佔據工廠，但依然保不住職位，令工人「遭拖欠金額龐大的遣散費、約滿酬金及有薪假期補償」(加拿大汽車工人聯會期刊 *接觸*，2009 年 3 月 27 日)；他們應受鼓勵和啓發去要求工廠設施保持運作，並容許他們繼續生產。與此同時，不能以接受較差的工作待遇來換取對工作的需要 - 事實上，不應光想著防守，也應該進取一些，而第一步就是要提出社會控制生產的訴求，並促使大家去構思一個真正民主的工作場所是什麼樣子。

正如所有重大變革一樣，在這裡提出的替代方案，將會引發圍繞民主、問責性以及對不同選擇之間的權衡的新問題，我們必須強調替代方案是一項政治方案甚於技術方案，因爲這是以民主和社會權利之名挑戰現行私有產權制度，這也要求文化上的改變 - 我們如何理解經濟和機遇。如果方案沒有經廣泛的討論、沒有由底層展開辯論、沒有在工會內及工會之間的動員、沒有清晰的結盟意識、沒有策略去建立新的工人、工會和社區生產力的話，一切變革都不會成功，甚至乎不會開始。

³ 《由汽車到戰機：通用汽車在二戰的轉型》，海軍航空新聞，1995 年 7 至 8 月。

關於汽車業替代方案的延伸閱讀：

- Dan La Botz, “What's to Be Done about the Auto Industry?,” MRZine, Oct 24, 2008.
- Leo Panitch, “Too Big to Fail? Nationalize,” Real News.
- Mark Brenner, Mischa Gaus, Jane Slaughter, “Restructure the Big 3, but Not with Bankruptcy,” Counterpunch, April 1, 2009.
- Herman Rosenfeld, “Crisis in the North American Auto Industry,” Monthly Review, June 2009 (forthcoming).

汽車工人給總統奧巴馬的信

---汽車工業危機與全球氣候變化

2009 年 7 月 14 日

譯者：唐耀強

（編者按：這封信是由〈汽車工人巡迴宣傳網路〉--Auto Workers Caravan--所發起）

總統奧巴馬先生鈞鑒：

根據政府的報告，大約四十萬汽車工業職位在此次經濟衰退中流失。縱使有部份職位獲保留。不過當汽車業專責小組（the Auto Task Force）執行對克萊斯勒（Chrysler）及通用汽車的破產保護令時，將造成更多人失業。經濟學家預測整體經濟充其量只能緩慢復蘇，但在任何情況下汽車和卡車市場仍會在未來幾年持續衰退。我們在中西部汽車及製造工業中心的底待律正面對著巨大危機，極需全面及綜合性的解決方案。



我們深信經濟危機與環境危機緊密相連，用美國太空總署科學家詹姆·漢森（Jim Hansen）的話說：如果人類再不立即減少我們的碳足跡，積極對抗全球暖化，我們將面臨「不可逆轉的臨界點」。我們認為這事實迫使我國必須重新思考製造業發展的優次。我們相信面對這次經濟和氣候的雙重危機，大家需要的不是遣散工人和摧毀工人階級的社區，而是實行一個能協助人民返回工作崗位，並同時處理全球氣候變化的大膽規劃。我們相信這是可以實現的，而且可以做得很有創意。

直到近期汽車銷售量下跌之前，汽車每年的溫室氣體排放量占美國總排放量的百分之二十（平均每人超過四噸），以及花掉美國總石油消耗量的百分之四十。在 2007 年，百分之九十的美國人駕車上班，其中百分之七十六獨自駕駛，而少於百分之五美國人使用公共交通工具。美國總人口中的百分之八十居於都會區，百分之三十住在城市裡。然而除紐約市之外，很少城市擁有足夠公共運輸系統。

很明顯地，我們的社會必須從低能源效益、以汽車為中心轉型至逐步增加使用高能源效益的大眾運輸工具，這意味著優先發展公共汽車、輕鐵及高速列車及其鐵軌。製造工業也需要調整成使用風力及水力渦輪機，還有太陽能電池板來發電。我們應該發展屬於廿一世紀的運輸和能源工業，而非嘗試挽救汽車集團。

您的政府已踏出正面的第一步，成立了兩個特別的工作小組：第一個名為「白宮中產家庭專門小組」，負責促進美國廿一世紀的製造工業，由副總統拜登（Biden）領導；第二個名為「白宮汽車工業社區

和工人委員會」，由勞工部長索利斯（Hilda Solis）和您的首席經濟顧問勞倫斯·薩默斯（Lawrence Summers）領導。總統閣下已指派他們擔負籌畫未來美國工業發展及支持「製造業的社區和工人」的重任。

我們歡迎上述措施，同時籲請總統確保所提出的構想及解決方案能切合我們面對的困難。我們遭遇的難題必須獲全面而完整的解決。領導者須對出路有創見，提出的解決方案應是影響廣泛且深遠的革新，不要只是出於政治權宜考慮的「危機管理」。為達致這目標，我們提出下列建議：

首先，由於現在美國民眾是通用汽車和克萊斯勒的最大股東，我們相信直接接管通用汽車和克萊斯勒所關閉或打算關閉的工廠是最符合國家利益的決定。為保障我們的投資利益，應盡速重新裝配工具和更換機械設備，生產我們先前提到的新型運輸和能源工業產品。

這程式必須由**現在**開始，這樣我們可以在 2010 年踏上坦途並為明天創造新職位。我們擁有廠房、設備和富技術的工人，可于指定時間完成任務。我們欠的只是政府的政治決心。

我們深知這不是癡人說夢，因為美國在剛加入第二次世界大戰的時候，曾經將當時的汽車工廠改造用來生產戰時裝備，這龐大改裝工程只花了八個月便完成。我們要跨越的障礙並非技術問題，而是政治問題。奧巴馬總統和您的政府應有和佛蘭克林·羅斯福總統執政時一樣的危機感和嚴肅態度去擔負起全球氣候變化的威脅和汽車工業的崩盤等問題。

此外，據我們所知，通用汽車和克萊斯勒持有大量綠色科技的專利權。我們支援政府對他們所持有的專利權進行全面審查，對那些三年內公司都沒有打算使用的專利，權當（國家）投資的利息而充公，並將之應用於實際生產。

在這場災難中，您的政府的角色就是為美國製造業的重新定位和抗擊全球暖化而提出新的發展典範。我們呼籲總統在此關鍵時刻再次重申您的競選承諾：「我們可以做到！」

不列顛和愛爾蘭汽車工人示範怎樣抗爭

白瑞雪 (Rachel Page)

譯者：唐耀強

三月三十一日，全美第二大汽車零件供應商偉世通 (VSTN) 其英國一間子公司偉士通英國有限公司 (Visteon UK Ltd) 向政府申請接管，即英國形式的破產保護。而偉世通在北愛爾蘭貝爾法斯特(Belfast)、英格蘭恩菲爾德(Enfield)及巴西爾登(Basildon)的三間工廠(1)的員工在當天才知道公司破產，自己的工作丟了。工人在短短幾分鐘內被通知自己已遭解雇，可是法律規定的遣散費卻連一毛也拿不到。



北愛爾蘭貝爾法斯特廠的工人對突如其來的解雇和所受的對待感到非常憤怒，所以他們並沒有聽話乖乖回家，而是決定佔領工廠進行抗爭。北倫敦的恩菲爾德工廠員工被貝爾法斯特廠工人的抗爭行動所鼓舞，隔天他們也跟著佔領了工廠。而巴西爾登廠的工人則在嘗試佔領工廠時遭防暴員警驅散，於是工人在埃塞克斯(Essex)的工廠設立了二十四小時的哨崗。儘管面臨著犯法的指控，工人在接下來數星期中仍然堅決抵抗，毫不退讓。他們的行動最終迫使偉世通前母公司福特汽車 (Ford) 承諾拿出無數英鎊來支付工人的遣散費。

大部份為偉世通工作的都是前福特員工。福特于 1997 成立偉世通，在 2000 年將其分拆出來變成獨立公司，但福特仍是偉世通的最大買家。跨國企業常用這種方式外判工序，來降低工資以及工作待遇，以求更大利潤和壓榨工人。供應商為求贏得合約，就不得不盡量把生產成本壓到最低，降低工資就是最常見的做法。福特曾向在偉世通工作的前福特員工許諾，他們的雇傭合約會繼續參照福特的各項待遇 (包括同樣可以拿到遣散費和養老金)。不過，在公司分拆後入職偉世通的新工人，就成為低工資和惡劣工作待遇的受害者。就連對舊員工的一切承諾，現在都剎那成空。三月下旬，六百名左右的工人遭解雇，而福特聲稱它們將偉世通視為一獨立公司，不會給予任何特別協助。這就意味著偉世通工人將得不到他們應得的遣散費和養老金。

工人在解雇消息傳出後展開了數星期的艱苦抗爭。除了占廠和建立二十四小時哨崗外，工人也召開會議討論、組織群眾集會尋求社會支援、並保持在媒體前曝光。在偉世通的破產管理人畢馬威會計師事務所 (KMPG) 取得工廠的接管令後，偉世通工人所屬的「團結」工會 (Unite) 遊說工人放棄佔領恩菲爾德車廠 (這很可能削弱抗爭力量)，但工人拒絕讓步並自行維持二十四小時站崗。貝爾法斯特的占廠行動維持了五星期。來自不同工會的工人及各地學生舉辦籌款活動及參與聲援集會，成為支持工人占廠抗爭行動的主要力量。當愛爾蘭工會聯合會發起反削減職位的集會時，貝爾法斯特巴士工人舉行了短暫的同情性罷工，向偉世通工人表示支持及團結。

工人與福特汽車堅決抵抗了五星期後，取得了重要的局部勝利。福特最初拒絕對工人承擔任何責任，後來被迫進行協商。補償方案於五月初出爐：曾為前福特員工的偉世通工人可獲得五十二周工資外

加 5.2%的補償金，是偉世通給予最高額的法定遣散費。至於非前福特員工的偉世通工人則可獲十倍於法定遣散費的補償。一位前偉世通工人這樣描述他們的勝利：「我們的鬥爭最終得償所願——就像沃特福水晶工人一樣，我們也為其它人開路。我們要告訴其它企業，誰如果想拿這套方法對付工人，你們最好三思。」(2)

可能比贏得遣散費更重要的是，偉世通工人的抗爭迫使大型跨國公司福特屈服並承擔對工人的責任。偉世通工人證明了工人不會輕易接受他人對自己工作權的攻擊，更不會毫無反抗地默默消失。當工人集體地行動和反擊別人的進攻時，這些抵抗展現了他們潛在的力量，這些行動也將鼓舞世界其它地方的工人。

不過，同樣重要的是，我們不能視這次為全盤勝利。現在工廠已關閉，工人失去了工作。在占廠期間，部份工人要求福特其它工廠全部停產，這個要求如果成真，應能使工人的抗爭力量更強大，也許能夠保證抗爭的結果更有利於工人。但這提議不獲「團結」工會的支持。還有其它工人主張這些閒置的廠房應當國有化並由政府重新營運，尤其英國政府據說要創造數以千計的環保工作（green job），政府就應接收這些工廠來生產更多對環境友善的環保汽車。

然而養老金的問題尚未解決，要求福特兌現對工人的承諾的鬥爭仍在繼續。很多偉世通工人已為公司工作了四十年，依賴這筆養老金過安穩的退休生活。但現在工人的養老金岌岌可危，因為英國偉世通的養老金方案出現虧損，很有可能被放置於政府的養老保護基金（PPF）之中，（譯注：PPF 的主要職責就是在公司由於資產不足等問題而無法為員工提供養老保障時，代替公司履行為員工提供養老金的義務。）一旦英國偉世通公司的養老金被併入 PPF 之中，偉世通工人所獲得的養老金將會大幅縮減。偉世通管理但為求自保，管理層早把養老金轉移到偉世通工程服務公司（Visteon Engineering Services）之下，因此他們的養老金沒受到影響。現時偉世通工人仍持續抗爭，定期舉行示威抗議，要求福特拿錢出來填補英國偉世通公司的養老金赤字。

雇主利用經濟衰退攻擊工人

當偉世通進入破產程式後，破產管理人聲稱偉世通集團（英國偉世通在美國的母公司）自 2000 年起已累積虧損六億六千九百萬英鎊，所以除關閉工廠外，別無他選。如果英國偉世通自 2000 年起已連年虧損，那又如何解釋它幾乎沒有讓工人感覺到公司虧損的徵兆就突然倒閉了呢？有證據顯示偉世通早在幾年前就開始考慮至少關閉貝爾法斯特車廠。根據《貝爾法斯特電訊報》報導，偉世通於 2001 年進行「史東計畫」（Project Stone）研究各種縮小規模或關閉貝爾法斯特廠的方案。「史東計畫」當時傾向選擇縮小工廠規模，並在其風險評估報告中闡述關廠可能帶來的問題：報告指出，如果車廠於 2001 年關閉，「出現勞資糾紛的風險為高，因為關廠決策與歐洲工人代表會（EWC, European Worker's Council）的協議不符；對顧客（福特）的風險也高，因為有出現罷工和／或陰謀破壞活動的可能性」。不過，該報告也表示，如果車廠於 2007 年關閉，則「出現勞資糾紛風險為低，因為那就沒有破壞與歐洲工人代表會的協議；對顧客風險則為中等，因為廠內士氣會隨時間推移逐步下跌。(3)」工人認為偉世通是以經濟衰退為藉口解雇他們，如果偉世通擔心出現勞資糾紛，那他們很有可能寄望經濟衰退能讓工人在面臨關廠解雇時比較不會選擇反抗。

其實全球的勞動者才是被迫為經濟衰退付帳的人。由於銷量下跌及生產過剩，這波經濟危機對汽車業衝擊甚深，而汽車製造商回應衝擊的方式就是向工人進攻。很多在英國的大型汽車製造商宣佈裁員計畫，包括日產汽車（Nissan）裁員一千二百人、捷豹·路虎的聯營公司（Jaguar Land Rover）裁減二千二百個職位。企業一方面裁員，同時還利用工人懼怕失業的心理實施包括減薪、凍薪及推出短時工作制等削減成本措施，迫使工人更艱辛地工作，卻換來更低工資和更壞待遇。例如，豐田汽車和「團結」工會在三月達成協議，將豐田在打吡（Derby）和威爾斯兩廠工人的工資和工時都減少百分之十。工人被要求在更短時間和更低工資的情況下生產同樣數量的汽車，但這些措施純然是為了降低成本而非因應減產，這很明顯是對工人的攻擊。但「團結」工會沒有作出反擊，還以需要保障職位為理由接納這些措施。

部份工會和工人即使順從地接受雇主的打擊，還是保不住自己的工作。這就突顯出偉世通工人抗爭行動的重要性。偉世通工人使福特和偉世通以最低成本裁員的好夢成空，而且他們啟發、支持並加強了其它地方工人的抗爭力量。例如最近在維特島上的維斯塔斯風力發電廠，工人因面臨遣散而佔領工廠，許多前偉世通工人成為聲援維斯塔斯工人抗爭行動的一員，他們也前往維斯塔斯發電廠表達對工人的支持之意。

另一個鼓舞人心的故事來自位於威爾斯史雲斯（Swansea）一間曾屬於偉世通的利納馬（Linamar）車廠。在工人威脅罷工下，車廠管理層向工人屈服，讓工會領導人羅賓·威廉斯（Rob Williams）復職。威廉斯以在廠內保衛工會成員的戰鬥力而聞名，他也曾協助組織支援偉世通工人的團結行動。利納馬車廠工人相信開除威廉斯是管理層為削弱工會力量，繼而對工人展開攻擊的部署。利馬納工人即使面臨管理層的解雇威脅，他們仍然支持威廉斯。這是工人團結一致和集體行動換來勝利的又一實證。

(1) 偉世通英國有限公司旗下共有三家工廠。其中一家為汽車塑膠模具工廠，位於英格蘭恩菲爾德（Enfield）；另一家位於北愛爾蘭貝爾法斯特（Belfast）的工廠生產發動機進氣歧管、節氣門，並為恩菲爾德工廠提供模具所需零件；第三家工廠位於英格蘭的巴茲爾登（Basildon），生產汽車水箱及其它金屬零部件。

(2) 「偉世通工人的勝利指出工人抗爭的前景」（Visteon Victory shows the way to fight，<http://www.swp.ie/index.php?page=119&dept=News>）

2009年1月，沃特福水晶（Waterford）的母公司進入破產接管程式後，其位於愛爾蘭奇爾巴瑞（Kilbarry）的沃特福水晶工廠也隨之關閉，遭解雇的工人從2009年一月起佔領工廠長達八星期。縱使沃特福水晶工人的抗爭最終只能保住480個職位當中的176個，但沃特福工人的佔領行動啟發了其它工人在經濟衰退下進行反擊。

(3)<http://www.belfasttelegraph.co.uk/business/business-news/leaked-papers-reveal-visteon-2001-closure-plan-14280260.html>

務必生存下去的，是歐寶職工，

而不是歐寶公司

——訪問沃爾夫岡·邵伯克（Wolfgang Schaumberg）

譯者：李莉

加斯通·基爾舍爾（Gaston Kirsche）

沃爾夫岡·邵伯克作為倉庫工人在歐寶（Opel）工作了三十年之久，他積極參與“聯合抵抗”職工組織。在下面的採訪中，他向加斯通·基爾舍爾講述了工會在經濟危機中現行的應對策略，以及將要採取的策略有怎樣的前景。



加斯通·基爾舍爾：麥格納（Magna 加拿大汽車配件製造商）與俄羅斯聯邦儲蓄銀行（Sberbank）收購歐寶對職工產生了怎樣的影響？

沃爾夫岡·邵伯克：沒有什麼影響。和以前一樣，除了幾個也為其它工廠生產零部件的部門以外，歐寶大部分職工都是鐘點工。不過現在爭論的焦點是資方再次要求工會放棄部分權利。

具體要求放棄哪些權利？

沃爾夫岡·邵伯克：公司現在設立了一筆總額為十億歐元的職工參股基金，通過這筆基金職工可以佔有歐寶 10%的股份。交換條件是工會同意繼續裁員，並讓出原有的部分福利，例如休假、耶誕節補貼、勞資協議中工資提高 4%的要求。這筆基金應當由企業職工委員會和五金工會（IG Metall）來管理。為了籌集這筆基金，波鴻（Bochum）企業職工委員會的大部分成員都動員職工們，聲稱其它地方的職工已經表示同意了。弦外之音：如果波鴻的職工不這麼做，就會重新面臨破產。最終企業職工委員會全體成員一致通過。

那麼企業職工委員會和工會將長期管理歐寶 10%的股份嗎？

沃爾夫岡·邵伯克：是的。但是在麥格納完成對歐寶的收購之後，現行的公司職工參股基金模式是否依然可行，還並不明朗。可以確定的是，工會將控制這 10%的股份。這種參股方式旨在進一步迫使職工捲入競爭，為了通過這筆基金獲取利潤，職工內部會產生利益紛爭。

職工會接受這些嗎？四月份，五金工會計畫在波鴻讓歐寶的工會成員就放棄勞資協議中提高工資水準的要求進行表決，為什麼後來又取消了昵？

沃爾夫岡·邵伯克：長期以來，由於對工會官方的行動和措施不滿，在職工中就存在反對工會的力量，其反對的形式是所謂的非官方組織的罷工，比如 2000 年為期三天的罷工和 2004 年十月為期五天半的罷工。前不久五金工會的領導人物，諸如區領導奧利弗·布格哈特（Oliver Burghardt）就在波鴻受到冷遇。現在，人們心中對工會充滿了憤怒和絕望：為什麼要參加工會組織呢？難道是要通過工會放棄提高工資水準的要求嗎？在波鴻，人們對工會有著不一樣的認識。

在呂賽爾斯海姆（Rüsselsheim）情況就有所不同了，看起來那裡大部分職工都同意企業職工委員會所提出的放棄休假，放棄耶誕節補貼，放棄勞資協議中工資提高 4% 的要求，都同意繼續裁員。而在我們波鴻，人們對此還存有很大分歧：自 1993 年以來，一項又一項放棄這些利益的提案接踵而至。當時波鴻還有 19,200 名雇員，現在僅剩 5,200 人了。每一次妥協都意味著喪失幾千個工作崗位，意味著失去相當可觀的利益。所以人們不再相信，通過妥協能夠挽救未來了。

事實上，五金工會只讓波鴻的雇員親自對這一系列的妥協進行表決，其它地方的表決只在企業職工委員會中進行，這也顯示了波鴻反工會力量的作用。其實在任何地方都應當採取這種做法。40% 的職工對放棄勞資協議中提高工資的要求投了反對票。針對這一結果我必須要說，有一部分職工根本沒有拿到選票。此外，在表決前職工聽到的言論是，只有歐寶出臺一項完整的新方案，這次同意妥協的表決才會生效。即便是那些投贊成票的職工也認為，日後有希望再收回這筆錢。我們是反對這種看法的：錢會伴隨著破產而付之東流，所謂的“挽救未來”也只是拿職工的錢打水漂，真的能挽救得了嗎？無論如何總還有 900 名職工對此斬釘截鐵的說“不”，因為他們對這一系列的妥協確實不再抱有任何希望了。

聯邦總理默克爾在呂賽爾斯海姆出席了歐寶的企業職工大會，給人的印象是，那裡的職工好像支持通過政府挽救歐寶的危機，是這樣的嗎？

沃爾夫岡·邵伯克：現在我不敢對呂賽爾斯海姆職工的意願妄加評論。我們必須要看到，那裡 16,000 名職工當中只有 5,000 名工人，其它的都是職員。這種企業職工的組成方式是很不一樣的。那裡的氛圍以及那裡的傳統都是很不一樣的，在定期出版的企業職工委員會消息中，稱呼職工為“您”，而其它地方則稱呼“你”。

但是儘管如此，六月初，北萊茵-威斯特法倫州（波鴻所在的聯邦州）的州政府總理呂特格斯（Rüttgers）還是在波鴻表示，不會關閉工廠，企業不會裁員。為此他獲得了熱烈的掌聲。人們並不完全相信這一說法，但是政界人士做出這樣的承諾，還是從某種程度上減輕了很多人的顧慮。

歐寶分佈在各地的職工是協調合作，還是各自為戰？

沃爾夫岡·邵伯克：是後者。比如在 2004 年的罷工中，波鴻的職工孤軍奮戰，這對於我們來說實在是太困難了。雖然波鴻及其周邊的居民廣泛的團結起來，超出了我們的想像，但是我們並沒有取得其它地區職工的支援。在那些大企業的企業職工委員會當中，比如大眾、戴姆勒等，大部分成員明確表示反對各個企業職工委員會聯合起來，領導不同地區的職工共同對抗資方。他們都嚴守所謂勞資共管的原則（勞資共管指企業職工委員會和資方“共同管理”企業。按照法律，職工委員會有相當廣泛的諮詢權，但同時有責任維持工廠內的“和平和秩序”，不能罷工。左翼的批評則指這種制

度實際上讓資方收編了企業職工委員會，使之為其效勞，共同對抗其它產業工人。——譯者注）。他們的觀點是：我們在這一地區被選舉出來，就應該代表這裡職工的利益。任何跨地區的工會合作都被他們拒之門外。歐寶德國企業職工委員會主席克勞斯·弗蘭茨（Klaus Franz）也講過類似的話：“我首先是企業職工委員會主席，其次才是工會會員。”無論是在波鴻，還是在其它地方，企業職工委員會的大部分成員都認為，在國際化的競爭格局中，首先必須關注本公司的存亡。所以在歐寶安特衛普（Antwerpen 比利時）、呂賽爾斯海姆和波鴻的企業職工委員會主席之間存在令人噁心的競爭。

為什麼在德國很少把歐寶在全歐洲的雇員看作一個整體呢？在歐寶 55,000 名雇員中，幾乎有一半在西班牙、英國、瑞典、波蘭、比利時、奧地利和法國。

沃爾夫岡·邵伯克：克勞斯·弗蘭茨不僅是歐寶德國企業職工委員會的主席，還是歐寶歐洲企業職工委員會的主席。在公眾面前，他是在歐洲範圍內組織歐寶職工團結一致的楷模。他一直強調，不關閉德國的任何一家工廠，不關閉歐洲的任何一家工廠。然而，隱藏在這種團結一致背後的信條卻是：“分攤痛苦”。企業之間聯合的目的是為了將損失分攤到不同工廠的職工頭上，以避免某一家工廠的職工損失嚴重，而其它職工則安然無恙。五金工會前幾天在這裡散發的傳單上就明明白白的寫著：“公平分配負擔！”當然其中也不乏可取之處，在全球範圍內的競爭壓力下，歐寶和通用（GM）也要降低成本，否則就無法在市場上生存。所以當五金工會組織職工團結起來的時候，公平分配負擔也就成為其官方的指導思想。而這種團結的最終受益者是股東、是雇主，他們通過這種方式，讓企業職工委員會為其服務，使之認為，降低成本是不可避免的。是啊，分擔痛苦！

你們打出的標語是“聯合抵抗”，你們能夠發揮一些抵制性作用嗎？你們跟其它國家的工廠有聯繫嗎？

沃爾夫岡·邵伯克：現在我們跟其它地區並沒有什麼實質性的聯繫。之前可不是這樣的。比如安特衛普企業職工委員會的現任主席就曾經跟我們一起到英國的沃克斯豪爾汽車公司（VAUXHALL，位於英國艾里斯米爾港 Ellesmere Port，現為通用子公司），到利物浦的工廠，跟那裡的英國職工建立聯繫。對於在職工中建立起網路，他當時充滿熱情，後來卻逐漸傾向於所謂勞資共管。1981年以來，我們做了大量的工作，來和其它工廠的職工建立聯繫。這對於我們相互瞭解、相互交流資訊以及共同對抗通用的管理模式都非常重要。但是我們很少共同討論建立網狀聯繫的目的和意義。我們的精力過多的放在了工會領導者和企業職工委員會那裡，忙於跟他們打交道，而忽略了跟其它工廠的職工討論跨廠合作的問題。就這點而言我們的國際合作並沒有什麼活力，也沒能夠延續到現在。總體而言，我們為此付出了很多，也感到很失望，那些曾經跟我們有過聯繫的工廠的職工到最後都不想再與我們合作，對於我們的工會政策也完全沒有興趣。

你所說的工會政策是指用反對資本的方向，來取代勞資共管嗎？

沃爾夫岡·邵伯克：我們的政策不是教工人做什麼，而是要讓工人提高自信，相信自己的力量，讓他們自己來維護自身利益。也就是要反反復復的對他們講：不要相信那幾個選舉出來的人，選票上的一個叉號遠遠不能讓你們把握自己的命運（德國人習慣打叉而不是打鉤——譯者注）。企業職工委員會選舉時我們持同樣的觀點：別指望一個小小的叉號就能讓我們為你們赴湯蹈火。

職工對此反應冷淡，但這是事實。如果真的有某些企業職工委員會，願意發表聲明並採取行動，那當然再好不過了。問題是，他們是否能夠得到職工的擁護，跟職工一起行動。這也正是讓人感到尷尬的地方，也正是眼下我們的弱點。原因在於，很多人已經習慣於聽天由命，已經對工會感到厭倦了。長久以來，人們已經形成固定的認識，認為那些代表根本發揮不了什麼作用。爲了給自己找個臺階下，工會和企業職工委員會便自我解嘲：“像我們這樣的人也做不了什麼。”所以我們讓職工自主投票表決，是否放棄提高工資水準的要求。至於如何有理有力的拒絕妥協，是不在我們討論的範圍之內的。

這讓我想起了2004年在波鴻的非官方罷工，也就是職工“自我授權”，對抗波鴻五金工會的意願。

沃爾夫岡·邵伯克：不只是對抗波鴻五金工會的意願，還包括整個五金工會的領導層、社民黨的領導層，以及其它勸說職工“回去工作！”的人。當時職工面臨的威脅是，歐寶在波鴻的工廠被關閉，至少喪失 4,000 個工作崗位。所以我們要求：“不解雇職工”。那是一場反對裁員的罷工，目的是能夠維持現狀。爲期五天半的罷工最後以投票表決收場，那次表決被暗箱操作了。

儘管如此，那次罷工還是很成功的，這才是最重要的。不僅僅因爲罷工本身體現了職工的尊嚴，讓他們感受到手中的權力，還因爲群眾和職工們站在同一條戰線上，讓職工受到極大的鼓舞，包括在波鴻舉行的由 25,000 人參加的遊行。這提升了罷工的士氣。通過這場職工自發組織的罷工，下崗職工得到的補助比以往任何時候都多。許多人拿到了 180,000 歐，有些人的補助多達 240,000 歐，這些錢可以保障他們失業之後到退休之前的生活，當然也包括被安置在過渡公司的安置費。所有職工都坐在家裡，考慮是否到此爲止，罷工也就由此結束。現在的情況就不像當時那麼樂觀了：現在雇主提出的失業補貼爲 70,000 歐。這是很正常的，補貼只是降低了而已。受全球金融危機的影響，現在人們不敢奢望得到像 2004 年那麼高的補助。

你們使用的標語是“我們不想爲你們的危機買單”，這具體是指什麼？

沃爾夫岡·邵伯克：我們想要表達的是：拒絕妥協。妥協使得我們今後的工作崗位也得不到保障。我們越是維護歐寶的整體競爭力，越是提出不局限於某個工廠的要求，採取跨工廠的行動，波鴻的倡議和行動就越有可能引起其它工廠職工的回應，我們的行動也更有可能是引起領導層的重視，甚至是恐慌。所以我們現在試著提醒人們從總體上關注這場經濟危機。現在有些工廠的職工提出“我們要像以前那樣工作”，考慮到經濟危機的影響，這種要求是不現實的。我們不能再指望波鴻每天生產 1,200 輛汽車，情況已經越來越明朗了，總是抱有這種期望並不能解決問題。在這點上，迄今爲止很少有人跟我們達成共識。

當然公司裡的很多人也感到，比較極端的左翼現在所提出的很多建議還不成熟，還存在爭議。比如我們就聽說，在通用汽車公司破產清算的過程中，美國、德國和俄羅斯政府操縱了一切。這是一場迄今爲止規模空前的國有化。許多左翼成員要求這場國有化要接受公共監督。那麼，何謂“公共監督”，它又涉及哪些內容？從根本上來說，國有化是一種將損失社會化的模式，旨在刺激下一輪經濟景氣週期，儘管這種資本積累的方式危機重重。

“你們現在必須佔領公司！”（指罷工以及停止汽車和零部件出廠的做法——譯者注）這一要求前段時間頻繁出現，但還有待商榷。人們根本沒有注意到，對於此時、此地所採取的這些短期行動，我們既不清楚跟誰鬥爭，也不清楚爲什麼而鬥爭，除了一個泛泛的標語“我們不想再妥協！”之外，我們並沒有具體的要求。爲了保住工作崗位，工時縮短了，以至於大部分職工都呆在家裡。

現在我們討論的問題是，如何成功的動員其它人跟我們一起行動。溫弗裡德·沃爾夫（Winfried Wolf）[1]在他批評歐寶現行解決方案的文章中寫道，歐洲的歐寶職工要罷工，同時停止汽車和零部件出廠，這是唯一的出路。多年以來致力於“野貓罷工”（即未經工會同意發動的罷工——譯者注）的卡爾-海因茨·羅特（Karl-Heinz Roth）[2]認爲，汽車行業的職工必須在全世界範圍內建立聯盟。這些想法簡直太好了，但是我們必須首先改變人們的觀念。說的雖然好聽，但是事實上並沒有建立聯盟的氛圍，各地之間的聯繫和組織也沒有顯示出任何跡象，表明這種聯盟能夠成功。如果我們關心職工的問題，就要首先弄清楚他們的想法：他們爲什麼認爲自己力量薄弱，爲什麼缺乏自信？不相信自己能夠掌控自己的命運？這源於長期以來在人們頭腦中形成的固有觀念，如果想改變這種觀念，就必須先深入仔細的瞭解它。也正因爲如此，波鴻的職工在提出要求、採取行動時經常孤軍奮戰。

當你們建立跨工廠聯盟的努力得不到支持和回應時，你們如何應對呢？

沃爾夫岡·邵伯克：這也正是我們上一期“聯合抵抗”消息中討論的話題。全世界大型工業工會的領導層都首先致力於挽救本國的經濟和本國的員工。市場上充斥著金融泡沫，在工會領導層之間建立聯盟的想法又何嘗不是巨大的泡沫呢？這是應該受到批評的。人們也感覺到了，我們雖然有非常好的想法，但是背後卻還沒有足夠的力量作支撐。假如歐寶的職工採取的行動能夠得到其它職工的支援和回應，情況肯定就不一樣了。相反我們也在關注其它職工們的行動，準備加入他們，比如波鴻諾基亞的職工。當他們的櫃檯關閉的時候，波鴻歐寶的職工按照跟諾基亞職工的約定，罷工兩個小時。問題是，諾基亞的員工卻根本沒有鬥爭。相反，有些發言人竟然散佈這樣的言論：我們現在必須證明，我們能夠很出色的工作。職工們也心甘情願被欺騙，繼續拼命工作。這讓我們感到無能爲力，只好對諾基亞的職工搖頭歎息，他們中間沒有人提出其它的觀點並付諸實施。

另外讓我們感到無能爲力，只好聽天由命的是，最近散發的傳單把我們這裡所有糟糕的情況都叫做資本主義，並且進行批評指責。這些指責結尾都會寫一句：“清除資本主義”，“所以我們需要真正的社會主義”或者“所以我們需要根本性的改變”。這些都是空話，許多職工馬上就會問：“你們是怎麼想的，你們怎麼知道新的領導怎麼對付我們？你們的固有觀念已經根深蒂固了，現在這些觀念並不能帶來希望……”我們能夠感覺到領導層的混亂，他們不知道何去何從。而我們這一方呢？雖然提到了改變，但也是一片混亂。

那我們應當採取哪些有效的行動呢？

沃爾夫岡·邵伯克：左翼現在打出的標語是“我們不想爲你們的危機買單”，我們以此爲出發點進行了更深入的討論：“我們”如何定位自己，我們要提出哪些要求，才能有確鑿的把握，讓雇主在我們的鬥爭面前感到害怕，並作出讓步。“聯合抵抗”出版的消息也傳達了這一層意思：我們應當努力維護自身的利益，而不是所屬的某個工廠的利益，比如歐寶、諾基亞、卡爾施泰特（Karstadt），

或是隨便哪一個混蛋軍工工廠。職工和他們所屬的企業並不是生來就連為一體的。我們是汽車工人，或者是卡爾施泰特的一名售貨員，這完全是偶然的，完全是爲了生計。這些基本思想必須在職工中間得到廣泛傳播。同時應該認識到，“我們”已經被捲入了經濟危機，擺脫這場該死的危機還有很長的路要走。

你們的“聯合抵抗”消息中有這樣一種觀點：生產更多的汽車是不可能了，還是少在車間工作，多擴建公共短途交通更有意義。你們想通過這種方式放棄生產汽車的老本行嗎？

沃爾夫岡·邵伯克：我們提出這種觀點是非常謹慎的，並不像這裡的同事們通常所理解的那樣：“修建公共短途交通能讓你門都找到工作。”很可惜，這樣理解是不行的。我們開始討論修建公共短途交通的同時，也要求大幅縮短工作時間，否則這種新的選擇就是沒有意義的。這麼做不僅僅是爲了找到工作，還因爲整個社會制度是不科學、不合理的，而交通體系只是其中的一部分。有些人跟我們講，我們現在必須生產別的產品。但是應該生產什麼呢？歐寶大部分工人都在長長的汽車生產線上工作：建造車體，車體噴漆以及最後裝配。也許我們還能生產中型公共汽車，但是世界上已經有很多這樣的生產廠家了。也許我們還能使用工廠裡的設備生產別的發動機，別的驅動裝置和輪軸。而對於汽車工業來講，擴建公共短途交通才能減少大量工作。只要減少的是那些簡單的體力勞動，這種擴建就是有意義的。另外一點好處是，所有職工都有更多的業餘時間。只有從幾百年來的經濟、社會制度出發，從根本上批評其弊端，然後再討論生產新產品，才有意義。這些道理不僅左翼成員明白，職工們也都明白，所以相關討論需要非常謹慎的進行。

感謝您接受採訪！

*加斯通·基爾舍爾學習過印刷，研究過人種學，現爲出版社職員和自由記者，是 bricolage 組織的成員，現居住於漢堡。

本採訪的濃縮版已發表在 *Jungle World*，第 26 期，2009/6/25。

載：express，社會主義企業和工會工作報，2009/6。

(1) 溫弗裡德·沃爾夫：歐寶解決之道的六處漏洞 (Die sechs Sollbruchstellen der Opel-Lösung.)。或者 2009 年聖靈降臨節聯邦總理和大眾汽車的啓示 (Pfungsterleuchtung 2009 bei Kanzlerin und VW) (2009/5/31)，www.labournet.de，另見題爲“通用破產”的博客，2009/5/22，www.lunapark21.net/lunalog.html

(2) 卡爾·海因茨 羅特：“全球金融危機-全球無產階級化-相悖的前景” ("Globale Krise - Globale Proletarisierung - Gegenperspektiven" 2008/12/21)，www.wildcat-www.de/aktuell/a068_khroth_krise.htm

對抗福特關閉波爾多任務廠的鬥爭

Philippe Rouffigne (法國)

波爾多福特車廠 CGT 工會會員

譯者：唐耀強

IV Online magazine : IV413 - June2009

<http://www.internationalviewpoint.org/spip.php?article1672>

福特在波爾多的工廠，成為打算將其關掉的公司管理層和 CGT 工會 (General Federation of Labour of France---請參看附錄簡介) 長期角力的戰場。工會接連不斷的工業行動，使工廠能維持運作，可是一眾處境相近的工人則上了一節艱澀的課。

自 2000 年起，雇有 3500 名工人、位於布朗基堡(Blanquefort, 法國波爾多附近)的福特工廠一直受關閉的威脅，這工廠分別為美國及歐洲市場生產汽車的自動及手動變速器，其中生產自動變速器的部份受停產的威脅，影響 2500 工人的生計。



自動變速器在今天已是明日黃花，生產量持續下降。公司董事對工廠去留的言論很多時候帶有威嚇性，縱使有時講點安慰話，內容卻又充滿矛盾。

第一次抗爭在工作委員會(Comite d'Entreprise)內發生，意圖向工人示警。委員會向公司管理層要求更多關於工廠前途的資訊，惟效果甚微。公司於 2005 年公佈職位裁減計畫(Plan de Suppression d'Emplois)，500 名工人需接受提早退休和自願遣散。

官方口徑指裁員是為了確保工廠能生存下去，CGT 工會是唯一試圖為反抗裁員計畫而組織行動的工會，可惜動員和工業行動規模過去一直很小。我們身處的工廠，過去二十年都沒有任何工業行動，而且廠內廣泛流傳著裁員是無可避免的想法。提早退休和自願遣散計畫，目的顯然是欲以金錢購買和諧與避免衝突。管理層聲稱計畫可使工廠維持到 2014 年，可是在同年(2005)11 月，新一輪計畫令 165 人提早退休，CGT 工會試圖爭取更佳補償條件，可惜動員行動規模仍很小。

接著 CGT 將鬥爭行動升級，我們點破管理層的最終目的是透過逐步遣散工人而全面關閉工廠。2007 年 2 月，我們在布朗基堡市中心發起保衛工人職位的示威，當時並沒有其它組織加入，但成功動員 250 名工人參與。這是我們鬥爭的開端。

其後，其它工會亦加入鬥爭行列，組成了工會聯合委員會，委員會維持了一年。之後兩年我們的動員和工業行動都很成功。

2007年有多場示威行動：3月在波爾多有500人，然後同月再有1000人示威，4月我們與地方議會議員和官方團體代表召開關於就業的會議。我們旨在提醒當地民眾與及向官方施壓，希望政府出手干預。他們良久才肯回應。

一系列示威後的首項成果，是由郡行政部門召集官員、福特管理層和當地選舉代表組成一個工作小組。福特早前宣佈他會在2011年關閉工廠，而工作小組則嘗試在2007年內為工廠商討未來計畫。每一次工作小組召開會議，我們便發動罷工和示威。

福特實際上並無提供任何資訊，而且一直企圖阻止工人動員行動。它指責我們是「煽動家」，但最終因從未能處理這場鬥爭而弄得自己倉皇失措。管理層聲稱他在尋找解決方案，但從未提及關廠。工人漸漸感受到重大威脅。

另一方面，工作小組亦聲稱盡了最大努力尋找解決方案，但根本沒有提供任何新觀點。於是我們在2007年10月再施壓，組織有800人參與的罷工，這是首次有技術及監督職工支持是次罷工；11月，我們再發動1400名工人罷工一日，並在布朗基堡市內集會。

在當地傳媒的廣泛報導下，民眾開始獲悉事件，而地區選舉代表則承受更大壓力。我們在抗爭開始時，是爭取保留福特廠內所有職位，以及10000個當地間接受聘的職位。

工作小組在12月召開最後一次會議，這次我們在波爾多發動示威。工作小組並無彙報，而工廠內氣氛緊張，令示威工人感到憤怒，引致他們自發在聖誕假期前發動兩天罷工，管理層似乎已無法再控制局面。

當工人在2008年1月重返崗位，即面對嚴峻考驗，管理層試圖爭取主動權，宣佈於2010年4月關閉工廠，這令廠內再次充斥宿命氣氛。但我們嘗試於月底再動員罷工，並建立糾察隊。雖然這次罷工人數比上次略減，但有媒體採訪報導，管理層理解到他們仍要面對一班意志堅定的工會活躍分子。

活躍分子之間開始辯論，行動是為爭取保留職位呢，還是改善提早退休和自願遣散計畫的待遇，而爭論持續至鬥爭運動結束為止。管理層企圖迫使我們放棄爭取保留職位，而立場模糊的工會則指爭取保留職位是異想天開。

在CGT工會堅持下，工會聯合委員會發動一場新罷工，使鬥爭得以維持下去。由於部份工會有猶疑，準備工作需要暗地進行。2月16日星期六，我們發動新一輪長達十天、由三十名糾察領導的罷工，我們負責封閉通道閘口、巡邏、分配食物和暖爐(因為天氣寒冷)。只有小部份工人拒絕參與罷工。國立及地區媒體均採訪是次罷工，派出流動攝製隊留守工廠閘門外。媒體的報導引起當地民眾的關注，他們前來支持我們，並且成立支持/團結委員會，是為當地居民與工人建立橋樑的關鍵一步。

在罷工期間，革命共產主義者同盟(Revolutionary Communist League)的利維爾·比桑辛諾(Olivier Besancenot)以及社會黨(PS)的賽戈萊娜·羅雅爾(Segolene Royal)公開表態支持罷工，這使媒體的

報導增加。

是次罷工的最重要效果，是迫使對事件一直保持距離的福特歐洲牽涉其中，他們來波爾多兩趟，要求我們停止罷工，又荒謬地希望以金錢安撫我們。最後工會在對方威脅採取法律行動之後 --- 而結果可能對工會課以高額罰款 --- 工會被迫結束罷工，不過，即使沒有法律程式，罷工亦不會維持得太久。管理層認為罷工羞辱了他們，所以想再度攻擊工會。

罷工期間出現兩項訴求，分別是保留職位以及更優厚的補償方案(不過 CGT 工會並不支持後者)，管理層利用後者作為離間工會聯合委員會的手段，同時亦向工人散播混淆訊息反動員。工會聯合委員會最終解散，資方終於達到了部份目的。

管理層提出未來三年的遣散工人補償方案，而我們堅拒任何裁員。四個工會與管理層簽署接受方案的協議，惟 CGT 工會及 CFTC(基督教工人同盟)工會拒絕。由於這兩工會代表著大部份工廠工人，故此我們在佔有優勢下取消這份協議。管理層於是攻擊 CGT 工會，並以給予至少五萬歐羅遣散費的計畫利誘工人。我們遭受部份工人的敵視，而簽署協議的工會亦將槍頭倒轉指向我們。

與管理層簽署協定的工會，擬發動公投，動議孤立堅持鬥爭的工會，這是我們最艱難的時刻，我們決定杯葛公投，這也許是犯了錯，但當有超過三分之一人沒有在公投中投票，獲得「多數」通過的動議，也是沒有意義的。

2007 年 7 月，我們與當地支援組織籌備於巴黎汽車展銷會發動示威，我們資助攤位遊戲、膳食以及由布朗基堡議會舉辦的音樂會。我們成功動員 600 人乘坐火車往巴黎擅闖汽車展銷會，這行動激發媒體排山倒海的報導，更使福特管理層對這場從未歇息的鬥爭大動肝火。

2008 年夏天，工會的抗爭終於有了成果。資方不得不考慮由其它公司接管工廠。我們則對管理層的說詞依然沒有信心，不過政府與當地公眾團體指出接管或可保住 500 個職位。

10 月下旬，管理層宣佈關閉工廠十星期，工人感到震驚，而我們要求公司在這期間向工人發放全數薪金。在關廠前一晚，管理層開會打算拒絕提高補償，我們闖入會場並在停車場阻止管理層進場。當時出現對陣局面，氣氛相當繃緊，在場只有 CGT 工會與 200 至 300 名激進分子。CGT 因與 CFTC 決裂而變得孤立，CFTC 站在管理層一邊鸚鵡學舌般批評示威行動。

2008 年最後兩個月閉廠期間，CGT 平均每星期召開一次會議，及在波爾多發動兩次示威，我們不斷在媒體前出現，向管理層施加壓力，堅持保留職位的訴求。

最終公司在 2009 年 2 月 2 日正式宣佈工廠將由德國公司 HZ，以及德國工業集團 Hay 共同接管。工人終於重返崗位。當地公眾團體及選舉代表冒出來，宣稱自己過去兩年艱辛地工作，但從沒有提及一句，這解決方案是工人不斷鬥爭和施壓下的成果。

5 月 1 日起，工廠正式被其它公司收購，但福特仍在董事會上佔有席位，福特會在各範疇提供資金

直至 2011 年，我們會繼續原有生產，並在未來三年等待人們購買新產品，我們對管理層不存寄望，工人亦不信任他們，不過鬥爭行動已終止了。

工人雖然取得勝利，但是管理層不會善罷甘休。而 CGT 仍要孤身上路，堅持施壓，並向工人解釋，為何要繼續保持警惕，而一旦面對新攻勢，應毫不猶豫奮起鬥爭。

附錄：

法國工人總工會簡介

(General Confederation of Labour, Confédération générale du travail, CGT)

(來源：維琪百科)

法國工人總工會是國內五大工會聯盟之一，以得票率計是排名第一，以會員人數計則排名第二，僅次於法國工人民主同盟(CFDT)。現時約有七十至七十二萬會員。

CGT 在 1895 年成立，由當時的工人議會聯合會(Federation of Labour Councils)及全國工會聯合會(National Federation of Trade Unions)合併而成。初期由無政府工團主義者主導，於第一次世界大戰及 1917 俄國十月革命時期經歷分裂，較激進的共產主義者、無政府主義者及工會革命主義者聯合另起爐灶。1934 年左翼團體曾結盟對抗右翼勢力，CGT 亦與激進分子再次結盟。第二次世界大戰時被維琪政府解散，然後成為地下抵抗組織，亦漸漸受法國共產黨所影響。

CGT 在二戰後直至 1966 年，實際上是較孤立的工會，當時多與 CFDT 共同發起運動。70 年代，曾與共產黨、社會黨及左翼基進黨結盟成左翼同盟，但在 1978 年議會選舉後與 CFDT 分裂，再於 90 年代斷絕與共產黨的聯繫，但成功成為兩大法國工會聯合會之一。

1995 年，CGT 領導發起全國性罷工，反對當時總理朱佩的福利改革；2003 年反對時任勞動部長菲永的補助金改革計畫；2005 年動員選民于歐盟憲法公投中投反對票；2006 年支持學生運動，抗議政府實施影響他們未來工作權益的「首次僱傭合約議案」(First Employment Contract Bill)。

CGT 在 1995 年退出由共產主義者主導的世界工會聯合會(World Federation of Trade Unions)，1999 年加入歐洲工會聯盟(European Trade Union Confederation)，也是 2006 年成立的國際工會聯盟(International Trade Union Confederation)的創會成員。

「人人有工做！」 -----

英國煉油工人的團結成功討回職位

文/Rachel Page

譯/Eunice Chan

今年六月英國煉油廠工人獲得了一項重要勝利，以非法罷工贏回他們的工作。6月11日在英格蘭北部林肯郡(North Lincolnshire)法資道達爾石油公司(Total)擁有的琳賽(Lindsey)煉油廠，有超過一千名外判合約工人因資方裁減 51 名工人而發動罷工。隨後更有 647 名工人因聯合罷工被道達爾公司解雇。資方表示若這些工人停止罷工便可於 6 月 22 日後重新申請原有職位。



這些工人拒絕資方的打壓，且以燒毀解雇書以示反抗不合理的解雇。同時基於反工會的法律有利拖慢工業行動，工人只好放棄選用正規解決勞資糾紛的管道，而透過結合「飛行哨兵」(flying pickets)、民眾集會及年初罷工行動中建立的組織網路，進行抗爭以維護他們的工作職位。數千個工人及至少 26 個遍佈全英多個地方的建造工程地點與琳賽的罷工工人團結一起，當中包括來自坎布里亞(Cumbria)的塞拉菲爾德(Sellafield)核電廠綜合設施的 900 個建造及維修職工，以及至少 1000 個在提賽德(Teeside)一間小麥精煉商任職的工人。一方面，200 個琳賽煉油廠的工人封鎖道路阻止卡車進入，同時他們也揚言要發動遊行去道達爾公司於巴黎的總部。

如此激進的工人行動終迫使道達爾公司重新與工人展開對話，讓罷工工人複職及再次聘用那 51 個因他們被解雇而引發罷工的工人。雖然資方只保證了該 51 名工人的聘用期會延至他們原有參與之建造工程完成為止，但協定中也承諾曾參與聲援琳賽罷工的工人將不會受到傷害。

現時英國工人仍然感受到經濟危機所帶來的影響。失業率持續攀升而預計失業人數將會於今年底達到三百萬人。而每星期均會發生大規模裁員及打擊勞工權益的事件。在琳賽煉油廠工人贏回工作的同一個星期內，康力斯鋼鐵製造商(Corus)繼今年已裁減 2500 個職位後再計畫裁減多 2000 個主要在英國的職位；同時，超過 800 名英國航空的工人更被迫無酬工作一個月。

表面上，琳賽煉油廠工人的例子鼓舞人心，告訴工人如何反擊及對抗剝削工作權益的事情。而今次工人得以贏回自己的工作是因為他們早已準備採取非法、非正式的罷工行動，並對抗損害他們權益的機制。

這些罷工工人其實就是外判制度的受害者。51 個來自同一承包商的工人因參與罷工而被解雇，同一時間，在同一建造工程項目中，某承包商正需招聘 60 個工人以填補空缺。在外判制度下，工人被分化成競爭對手而互相對抗，同時也被迫完成工程合約。一系列的分化手段有助雇主更輕易地以壓低工資及工作條件來剝削工人。而今年初的琳賽煉油廠大罷工中可看出工人已被分化，工人行動循著國民路線而發展。今年一月，超過一千名參與罷工的煉油廠工人質疑同一廠房內的外籍工人，而是次罷工行動則迅速擴散至全國多個工程地點。

仔細翻查歐盟的派遣勞工指令可有助瞭解是次罷工。獲派遣勞工指令確認的公司可招聘工人並把他們送到海外，而工人的雇用方案則需合乎海外雇用方的國家的雇用條款及細則。雇主只需維持公司法中的最低雇用條件便可。這代表了資方可以漠視過去任何與工會達成的談判協議，例如工時及工資只需合乎法規中的最低工資即可。任何有關尋求保持低工資及低條件的意圖及侵害工會的做法都會打擊工人權益。基於這些原因，工人有權表達憤怒及反對公司所採用分包契約聘請工人以打擊所有工人的勞工權益。

今年初於琳賽發生的罷工是英國工人反擊打壓的一項重要嘗試。英國工人沒有識別出全球資本主義正在國際層面上打壓工人的現況，反而有很多罷工工人高叫著帶有民族主義的「英國工作由英國工人做」口號，而此口號其實是源自英國首相白高敦於 2007 年工黨會議中的一篇講話。那次罷工充滿了對外國人無理仇視的主張，指外籍工人搶走了英國工人的飯碗。這情況則要歸因於工會提出給予英國工人職位配額及把移民工送回原有國家。與英國工黨有密切關係的英國最大的工會組織 **Unite the Union** 的秘書長德里克-辛普森 (**Derek Simpson**) 則明確支援「英國工作由英國工人做」。但提出這樣的口號是有危機的，它不單指責正在受害的工人，同時協助雇主確認競爭有助進一步分化工人。

移民工的雇用不應受到指責。移民工與其它工人只是為了支持自己及家庭的生活而才到處找工作。資本主義以壓低工資及工作條件來剝削工人，尋求最大利潤，而移民工跟英國工人一樣是資本主義制度下的受害者。「英國的工作」的概念其實不對，因為很多受聘於跨國公司或資本的工人正在超越國界限制地移動。「英國工作由英國工人做」口號，必然循民族分野來分化工人。相反，我們應提出「人人有工做！」口號，這樣才能突顯所有工人利益一致，促進大家合力反擊資方壓迫。

雖然民族主義的口號仍未完全被棄用且仍受到部份工人採納，但從近期罷工行動中可見，使用此口號的情況已大幅減少。事實上，檢視「英國工作由英國工人做」口號被棄用的情況也使人聯想到此乃白高敦日漸失去部份工人支持的原因。

當若此口號重新出現將帶來危險時，工人也能團結一致，其中最值得強調的是全英不同建造工程地點也採取聯合行動反擊資方，維護就業。而外籍工人也成為團結行動的一分子。例如在北約克郡一間發電廠的波蘭工人便到琳賽煉油廠參與罷工。在近期的勝利中，也應找出同類的例子。當工人能夠完全團結並集體行動進行反擊，工人行動才能得到成功。

韓國雙龍汽車工會發起全國簽名運動譴責上汽

2009年01月16日 20:58 環球網

<http://www.chinanews.com.cn/auto/cqdt/news/2009/01-17/1531989.shtml>



13日中午，數十名雙龍工會及一些市民團體成員圍堵在中國大使館門前示威



13日中午，數十名雙龍工會及一些市民團體成員圍堵在中國大使館門前示威

早前報導

上汽集團注資近 2000 萬美元援助韓國雙龍

彌足珍貴的代價:上汽要眼看著韓國雙龍說拜拜

上汽放棄經營權 雙龍或成危機中首家倒下車企

韓企工會要到中國駐韓國大使館前鬧場施壓

上汽回應稱雙龍未來將葬送在工會手中

環球時報 1 月 16 日報導 在“雙龍危機”事件中一直扮演急先鋒角色的韓國雙龍汽車工會 16 日又有了新的動作，在全國發起簽名運動譴責上汽並要求賠償。此前該工會還曾圍堵中國駐韓大使館。

據韓聯社報導，雙龍汽車工會 16 日在京畿道平澤市平澤站前，發起了“譴責不負責任的上海汽車和為使雙龍汽車正常化的泛國民簽名運動”。報導稱，雙龍汽車工會當天下午 1 點 30 分許開始，在平澤站前、附近公交車站點等兩處設置簽名台，向市民散發傳單並接受簽名。

工會以平澤電車站、商業街為中心，呼籲人們參與簽名運動，同時計畫與金屬工會各分部取得聯繫，接受公會成員們的簽名。

報導還稱，該工會計畫在本月末第一次簽名運動結束後，將獲得的簽名提交給決定雙龍汽車回生問題的首爾中央地方法院、青瓦台、主債權銀行產業銀行等，同時針對上海汽車提出賠償損失要求時，用作參考資料。雙龍汽車工會企劃部長李昌根表示：“在法院決定是否啟動回生程式之前，將收集與雙龍汽車最近的平澤市民的意見，向首爾中央地方法院提交。工會成員們將親自走上街頭，呼籲市民們給予支持。”

13 日，雙龍汽車工會成員圍堵中國駐韓使館，譴責該公司大股東--中國上海汽車集團股份有限公司“竊取韓國汽車技術、違背當初投資協定”。據上汽人士介紹，入主雙龍以來，上汽方面一直受到韓國國內排外情緒的困擾，。2008 年新工會上臺後，更是完全拒絕與管理層對話。環球時報駐韓國記者詹德斌認為，隨著 2009 年韓國勞工界“春鬥”的臨近，事態有可能進一步升級