

Борьба рабочих в мире: UAW против Большой тройки

Хроника трудового конфликта

Хроника конфликта United Auto Workers (UAW) и детройтской Большой тройки (Ford, General Motors и Stellantis) вокруг продления контракта представляет собой снимок борьбы за требования рабочих в XXI веке в такой промышленно развитой стране, как США, и заслуживает того, чтобы быть представленной на этих страницах.

15–30 сентября

Срок действия предыдущего контракта истёк 15 сентября, переговоры о новом не принесли результатов, поэтому была объявлена забастовка, санкционированная голосованием членов UAW, в её поддержку было отдано 97 % голосов. Борьба поначалу развернулась только на трёх заводах: Ford в штате Мичиган, General Motors в Миссури и Stellantis в Огайо, – на которых в общей сложности заняты 12,7 тыс. рабочих, обеспечивающих 10 % от совокупного объёма производства Большой тройки. В последующие дни Большая тройка выдвинула встречные предложения по увеличению содержания. Начались *layoff*¹: часть рабочих фабрик, косвенно затронутых забастовкой, остались дома. Президент UAW Шон Фейн заявил: *«Мир наблюдает за нами. И UAW готов сопротивляться; это решающий момент для нас»* (15 сентября).

Дональд Трамп заявил, что *«наращивание производства электромобилей является катастрофой как для UAW, так и для американских потребителей»* (Detroit Free Press, 15 сентября). *«Лидеры UAW хотят гарантировать работу профсоюзу в наступающую эпоху электромобиля, а также то, что рабочие на десятках заводов, которые будут построены на сельскохозяйственных угодьях Теннесси, Индианы и других мест и станут производить батареи и собирать электромобили, присоединятся к профсоюзам»* (Wall Street Journal, 16 сентября).

«Впервые президент открыто поддержал забастовку профсоюза» (Detroit News, 16 сентября).

18 сентября. Газета *Wall Street Journal* утверждает, что в стратегии UAW есть некоторый риск, требующий высокого уровня организации, но забастовка вызвала энтузиазм среди его рядовых членов. *«В каком-то смысле для профсоюза это битва не на жизнь, а на смерть»* (Financial Times, 18 сентября). *«UAW может рассматривать этот момент как свой последний шанс сохранить актуальность, прежде чем большая часть отрасли перейдёт на электромобили»* (The Economist, 22 сентября).

23 сентября. Забастовка распространилась на 38 предприятий, на которых работает 5,5 тыс. рабочих. Это склады распределения запчастей GM и Stellantis, но не Ford, где переговоры находились на более продвинутом уровне. Теперь забастовкой охвачено 41 предприятие в 20 штатах.

24 сентября. Ратифицировано соглашение между канадским профсоюзом Unifor и Ford Canada, одобренное лишь 54 % работников и предполагающее повышение заработной платы до 25 %, повышение пенсий и т. д.

25 сентября. Статья в *Financial Times* сообщает о высоких прибылях Большой тройки за последние годы и демонстрирует, что реальная заработная плата за последние 5 лет упала на 20 %.

«Это забастовка, которая может изменить лицо Америки; [...] в 2009 году, чтобы спасти Детройт, рабочим пришлось пойти на огромные жертвы» (Le Monde, 26 сентября).

26 сентября. Исторический визит президента Джо Байдена на пикет завода GM в Бельвилле (штат Мичиган); он около 10 минут говорит примерно с 200 людьми. *«Автопроизводители чувствуют себя невероятно хорошо, и я думаю, что вы тоже должны чувствовать себя очень хорошо. [...] Уолл-Стрит не строила страну. Её построил “средний класс”. А профсоюзы сформировали “средний класс”, это факт. Увеличение зарплаты на 40 %? Я думаю, что [вы должны] быть в состоянии договориться об этом».* Фейн говорит Байдену: *«Спасибо за участие в этой борьбе».*

27 сентября. Митинг Трампа перед автомобильным заводом в штате Мичиган, рабочие которого не состоят в профсоюзе, где он в течение часа выступает перед 400 людьми. *«Голосование за Трампа означает, что будущее автомобиля будет решаться в Америке и*

будет питаться американской энергией, он будет создан из американской стали и алюминия и произведён хорошо оплачиваемыми американскими рабочими».

По данным *Detroit Free Press*, благодаря полным автомобильным складам забастовка не сильно влияет на продажи, поэтому может затянуться (27 сентября).

29 сентября. UAW распространяет забастовку ещё на два завода: Ford в Иллинойсе (5,7 тыс. рабочих) и GM в Мичигане (2,3 тыс. рабочих). UAW заявляет: «*Ford и GM отказались добиваться существенного прогресса за столом переговоров*». На тот момент насчитывалось 25 тыс. бастующих.

1–15 октября

Продажи автомобилей в США в III-м квартале выросли в среднем на 16 % по сравнению с предыдущим годом, в том числе продажи GM – на 21 %, Toyota – на 12 %, Stellantis – на 1 %. На переговорах Ford делает предложение о надбавках и вводит подвижную шкалу заработной платы (COLA). Аналогично поступает GM.

Il Sole-24 Ore пишет, что, по словам гендиректора Ford, профсоюз держит в заложниках Большую тройку в вопросе присутствия профсоюзов на аккумуляторных заводах, строящихся на совместных предприятиях (4 октября). *Le Monde* пишет: «*Трамповский выпад против электромобилей*» (4 октября).

Гретхен Уитмер, губернатор Мичигана от Демократической партии, заявляет: «*Рабочие заслуживают справедливого контракта, но мы также обеспокоены тем, сможет ли Ford достичь всех целей, которые мы поставили как администрация*» (6 октября).

GM продвигается на шаг вперёд и соглашается распространить контракт на заводы по производству аккумуляторов; это оценивается как важный шаг в переговорах (7 октября). В Детройте перед началом пикетов (8 октября) проходит *family strike day* – день, посвящённый семьям бастующих рабочих.

Выходит обширная статья *Detroit News*, содержащая интервью с пикетчиками: газета начинает поддерживать тезис о том, что бастующие проявляют усталость.

11 октября. Заключено соглашение с GM Canada, аналогичное подписанному с Ford и одобренное 54 %. *Washington Post* подчёркивает сильную взаимосвязь канадских и американских заводов Большой тройки, производящих автокомпоненты, двигатели и т. д. А мы сразу же задаёмся вопросом: почему в США и Канаде существуют отдельные контракты и не ведутся общие переговоры несомненно имевшие бы большую переговорную силу?

12 октября. UAW распространяет забастовку на завод Ford в Луисвилле (штат Кентукки), на котором занято 9 тыс. рабочих и который является крупнейшей производственной единицей Ford в США, которая также приносит наибольшую прибыль. Форд заявляет, что это является безответственным поступком. Число бастующих рабочих увеличивается до 34 тысячи (плюс примерно 5 тыс. находящихся в *layoff*).

16–31 октября

16 октября, Канада. Соглашение между Unifor и GM одобрено 80 % голосовавших; переговоры со Stellantis всё ещё продолжаются.

Новая речь Билла Форда, адресованная рабочим: «*Ford не должна быть против UAW. Нужно, чтобы Ford и UAW были против Toyota, Honda, Tesla и всех китайских компаний, которые хотят выйти на наш рынок. Если они выиграют, мы все проиграем*». Файн отвечает: «*Работники Tesla, Toyota и т. д. нам не враги [...], они – члены UAW будущего*» (17 октября).

Количество отправленных в *layoff* растёт: на 20 октября их насчитывается 6,6 тыс. Руководитель GM говорит: «*Мы не можем принять все запросы, это окажет разрушительное воздействие на рабочие места*» (20 октября).

Трое переговоров продолжают одновременно; вскоре будет достигнуто соглашение о повышении заработной платы на 23 % в течение 5 лет, но не о COLA и других вещах.

24 октября. Официальное заявление GM: «*Мы разочарованы эскалацией этой ненужной и безответственной забастовки*».

Забастовка распространяется на фабрику Stellantis в Стерлинг-Хайтс (штат Мичиган, 6,8 тыс. рабочих); всего бастуют 40,8 тыс. работников плюс находящиеся в *layoff*. Заголовок газеты *Detroit News*: «*Хватит, довольно: рабочие на пикетах хотят соглашения*». Эта газета входит в число наиболее ярых сторонников Большой тройки, в отличие от своего конкурента *Detroit*

Free Press, которая поддерживает профсоюз. Критике подвергается выбор, направленный на удар по производству очень популярных пикапов – бестселлера Большой тройки.

25 октября. Забастовка распространяется на завод GM в Арлингтоне (штат Техас, 5 тыс. рабочих) и число забастовщиков достигает 45,8 тыс. плюс 8 тыс. находящихся в *layoff*. В тот же день GM объявляет экономические результаты за III квартал, которые оказываются положительными, несмотря на сентябрьские забастовки.

26 октября. На 41-й день забастовки достигнуто соглашение с Ford; теперь оно будет передано на голосование рабочих. Среди обнародованных пунктов: +25 % к заработной плате, COLA, повышение пенсий, отказ от нестандартной занятости, сокращение периода роста заработной платы и т. д. Комментарии: это не так обременительно, как опасались хозяева.

27 октября. *Detroit News* пишет: «Сделка с Ford – это большой шаг к тому, чтобы вернуть то, что потерял UAW». Комментарии: все ожидали такого результата, расходы по карману Ford. *Detroit News* снова: «Tesla, возможно, придётся повысить заработную плату, если она не хочет появления профсоюза на заводе, иначе она подтолкнёт рабочих к этому». *Wall Street Journal*: «Ford платит высокую цену за мир с профсоюзом».

28 октября. Соглашение со Stellantis аналогично тому, что было достигнуто с Ford. GM продолжает сопротивляться, забастовка распространяется на завод в Спринг-Хилле (штат Теннесси, 4 тыс. рабочих). Общее количество охваченных рабочих превышает 50 тыс. – это максимум.

31 октября. На 46-й день забастовки достигнуто соглашение с GM. Байден заявляет: «Контракт является свидетельством силы профсоюза и коллективных переговоров». Канада: после очень короткой забастовки достигнуто соглашение и со Stellantis, аналогичное договорам с двумя другими компаниями.

1–15 ноября

Toyota (14 заводов и 32 тыс. рабочих в Северной Америке) объявляет о повышении зарплаты на 9 % (2 ноября).

Подробности о соглашении со Stellantis: инвестиции в размере 19 млрд долл., трудоустройство 5 тыс. человек на заводах по производству аккумуляторов, возобновление работы недавно закрытого завода (3 ноября) в Белвидире, штат Иллинойс.

Le Monde пишет: «Уроки американской забастовки [...]: политический победитель – Джо Байден» (5 ноября).

10 ноября. Байден в футболке UAW выступает перед рабочими в штате Иллинойс, восхваляя соглашения, которые, по его мнению, станут новым стандартом, и говорит: «Американские трудящиеся готовы работать больше, чем кто-либо другой. [...] Им необходимо дать возможность. Справедливую возможность и справедливую зарплату».

Голосование за ратификацию соглашений продолжается; явка – около 75 %. Первые неопределённые данные, поступающие от GM, заставляют некоторые газеты предположить, что произойдёт в том случае, если соглашение не будет одобрено, и высказываться о последующем ослаблении UAW в кампании по синдикализации Toyota, Tesla, Honda и т. д., которая, как объявил Фейн, начнётся сразу после ратификации.

Но результаты голосования (на 140 заводах) опровергают эти гипотезы. Всего по Большой тройке – 64 % за и 36 % против. Ford – 69 % за, Stellantis – 70 % за, GM – 55 % за. Производственные рабочие проголосовали за почти везде, набрав на 2–3 пункта меньше среднего показателя. На 17 крупных фабриках (более 3 тыс. голосовавших) количество голосов за составило 56 %, что на 8 процентных пунктов меньше среднего и на 13 пунктов меньше, чем на всех остальных фабриках. Среди этих 17 фабрик против соглашения проголосовали три из четырёх фабрик GM, включая историческое предприятие во Флинте (штат Мичиган), где работает 5 тыс. сотрудников, три фабрики Stellantis и пять из десяти фабрик Ford.

Оценки сходятся в том, что «недовольные» были сконцентрированы на крупных заводах, потому что там в основном работают старые работники, нанятые до 2008 г., которые получили гораздо меньшую надбавку, чем те, которые были наняты после; более того, те, чей возраст приближается к пенсионному, недовольны тем, что их ждут минимальные выплаты.

Добавим, что снимок голосования 100 тыс. рабочих на 140 малых и крупных автомобильных заводах США даёт беспрецедентную и детальную картину боевого отряда нашего класса в Штатах: теперь ему предстоит столкнуться с *травмирующим воздействием* электромобильной реструктуризации.

Декабрь 2023 г.

¹ - Временные увольнения рабочих.