

## **Рабочая борьба в мире**

### **UAW использует благоприятный момент**

Конфликт по поводу контрактов рабочих Ford, General Motors и Stellantis (Большой тройки), который затронул примерно половину сектора в США, завершился в конце октября после 46-дневной забастовки с участием 51 тыс. сотрудников.

#### **Предпосылки**

Вероятно, более благоприятного момента, чем этот, с точки зрения совпадения множества объективных факторов, и быть не могло. Первый фактор – это благоприятная фаза экономического цикла, характеризующаяся восстановлением после пандемии в США, где автомобильный сектор, включая Большую тройку, занимает лидирующие позиции по объёмам производства, продаж и прибылей. Второй – ситуация на рынке рабочей силы: уровень безработицы находится на историческом минимуме (ниже 4 % с января 2022 года, но около 3,2 % на Среднем Западе, в центре тяжести автомобильной индустрии): найти подходящих работников становится всё труднее. В документе “*Automotive Manufacturing Outlook Survey 2022*” говорится, что наблюдается «*исключительная нехватка навыков и рабочих рук, недостаточная подготовка и квалификация*». Работа в автомобильной сфере требует профессионализма и специфической подготовки сотрудников. Третий фактор – это инфляция, которая быстро прогрессировала в последние 2–3 года, снижая реальную заработную плату в секторе, больше не защищённом “подвижной шкалой заработной платы” (COLA), рухнувшей в кризис 2009 года. Следом началась волна борьбы за восстановление заработной платы, особенно в автомобильном секторе. Но на заднем плане маячит “каменный гость” – глубокая реструктуризация сектора с гигантскими инвестициями для перехода на электромобиль; её сроки уже вырисовываются.

Этот контекст применимый *mutatis mutandis* к рабочим многих секторов США, быстро изменил общий климат: в газетах стали появляться сообщения о забастовках докеров, автотранспортных рабочих (Teamsters), сотрудников сферы логистики, медицинских работников и т. д. И в этой благоприятной обстановке закончился срок действия контрактов Большой тройки.

#### **UAW и требования контракта**

Тем временем обновился Объединённый профсоюз работников автомобильной промышленности (United Auto Workers, UAW), существующий почти 100 лет. Эти изменения, конечно, не могли не быть связаны с общим климатом. UAW вместе с Teamsters и некоторыми другими является одним из самых сильных и организованных профсоюзов в Соединённых Штатах. Он сильно пострадал, а иначе и быть не могло, от общего кризиса профсоюзов: число его членов сократилось с 640 тыс. в начале века до примерно 400 тыс. Изменились и принципы его управления: появились выборы президента “снизу”; была проведена внутренняя реорганизация; у руля встала новая группа управленцев, состоящая из тридцатилетних; большее внимание стало уделяться заботе об имидже и пр. Через несколько месяцев после реорганизации профсоюза разразился ключевой спор с Большой тройкой.

Условия продления контрактов со стороны рабочих включали два ключевых момента: в ближайшей перспективе восстановление заработной платы и в будущем расширение действия контрактов UAW на рабочих новых “электрических” заводов (производство аккумуляторов, сборка и т. д.). Мы сможем лучше понять многие другие моменты, если вспомним, что во время кризиса 2008–2009 гг. UAW пришлось принести в жертву на алтарь кризиса ряд завоеваний, которые к тому времени глубоко укоренились среди рабочих: отказаться от “подвижной шкалы заработной платы”, ввести новые “гибкие” условия при найме, практически отменить повышенный стаж для новых сотрудников и т. д.

Требования UAW по заработной плате (совокупно +35–40 % в конце 4,5 лет действия нового контракта) изначально считались Большой тройкой неприемлемыми. Но все знали, что они были обоснованы, и фактически в условиях инфляции повышение заработной платы постепенно происходило, в том числе и в той части американского автопрома, где профсоюзов нет, – в компаниях Toyota, Tesla, Honda и т. д. Неслучайно во время переговоров

между UAW и Большой тройкой Toyota посчитала нужным заявить, что она повысила заработную плату своих сотрудников на 9 %. Многие комментаторы отмечали, что, как это ни парадоксально, адаптация заработной платы к инфляции происходила быстрее там, где не было ни профсоюзов, ни контрактов, фиксирующих заработную плату до истечения срока их действия. По сути, большая часть пакета требований была направлена на то, чтобы отвоевать утраченное и вернуться к состоянию, существовавшему до 2009 года.

### **Тактика забастовок**

Новое руководство UAW, которое сделало символом разрыва с прошлым “транспарентность”, порвало с традициями и на деле, особенно в методах разрешения спора. Когда контракты истекли, а UAW не договорился с работодателями, он, вместо того чтобы сосредоточить удар только на одной из компаний Большой тройки (“фабрике-мишени”), как это делалось до сих пор, избрал беспрецедентный путь ведения переговоров одновременно со всеми тремя, а заодно устроил забастовки на избранных предприятиях. В течение нескольких недель к трём объектам добавились новые, а в общей сложности в забастовках приняли участие 12,7 тыс. рабочих, первая из них началась 15 сентября, место её проведения было выбрано с учётом хода переговоров, чтобы наказать того, кто больше всего не хотел вести переговоры, вплоть до вывода 51 тыс. сотрудников.

Немаловажным здесь является организационный аспект: только хорошо организованный и монолитный профсоюз может справиться с такой динамикой, учитывая также, что фонды сопротивления UAW, которые предоставляют компенсацию на время забастовки, покрывают примерно половину средней зарплаты. Но надо сказать, что требования включали и компенсацию, пропорциональную количеству дней, которое провёл в забастовке каждый рабочий.

### **Байден и Трамп на пикетах**

Далее отметим более важный, чисто политический аспект – вмешательство двух вероятных кандидатов на президентских выборах 2024 года, которые провели разговоры с бастующими рабочими на пикете в шт. Мичиган. Байден поддержал требования профсоюзов, в частности требования по заработной плате, ссылаясь на американский миф о среднем классе в пику купающейся в доходах Большой тройки, которой он, между тем, предоставил крупное финансирование из фондов IRA для перехода на электромобили. По мнению многих комментаторов, такая явная поддержка автоработников была рискованным шагом, ведь если бы конфликт загноился, затянулся и закончился недовольством рабочих, то мог бы обернуться против Байдена.

Дональд Трамп, почти наверняка кандидат от Республиканской партии, не сильно отстал, возможно, под влиянием действий своего оппонента. Он выступил перед рабочими не входящей в профсоюзы мичиганской фабрики через несколько дней после Байдена, в менее “рабочистской” форме, и в совранистских тонах раскритиковал политику нынешнего американского президента по поддержке электрического перехода, обвинив его в том, что это порождает лишь безработицу в автомобильном секторе. Таким образом он попытался установить связь с рабочими, которые опасаются, что быстрая реконверсия отрасли будет иметь последствия для занятости.

На последних двух президентских выборах штаты Среднего Запада, в частности Мичиган, находились в равновесии. Однако уже через год состоятся следующие, и эти выступления означали небольшое забегание вперёд в избирательной кампании.

### **Результаты**

Трое переговоров завершились с разницей в несколько дней, и их результаты были оценены профсоюзами крайне положительно. Возмещение заработной платы составило примерно 25 % (совокупно по окончании контракта, срок действия которого истекает в апреле 2028 года), а также вновь введена “подвижная шкала заработной платы”. Нестандартные рабочие места будут ликвидированы, а динамика заработной платы будет соответствовать инфляции. Были увеличены пенсии и улучшены многие другие институты.

Кое-что достигнуто и на другом, будущем фронте, связанном с реструктуризацией и защитой рабочих от увольнений и т. д.: GM распространил действие контракта на завод по

производству аккумуляторов Ultium, входящий в совместное предприятие с южнокорейской LG, и кажется, что другие также пообещали нечто подобное относительно аналогичных строящихся заводов. Но в этом аспекте контракт менее “транспарентен”, и, как заметил один комментатор, дьявол прячется в деталях; возможно, замечание имеет некоторый смысл, если учесть, что объём соглашения составляет около 800 страниц.

### **Выводы и перспективы**

Президент UAW Шон Фейн, обратившийся к членам профсоюза в колонке *Detroit News* в начале голосования по ратификации соглашения, написал, что *«результат стал одной из самых удивительных договорных побед со времени забастовок тридцатых годов»*. UAW, безусловно, следует отдать должное за то, что он хорошо провёл это сражение, исход которого ни в коем случае не был предрешён, и наилучшим образом использовал благоприятный момент, даже если результаты стали скорее *отвоеванием* позиций прошлого. Но политический успех несомненен, ведь забастовки, требования и конкретные результаты заполнили сцену почти во всех штатах после нескольких десятилетий, проведённых в обороне.

Однако UAW ждёт ещё одно сражение, возможно, более трудное, и оно касается ближайшего будущего: *травматическое воздействие электрической реструктуризации* начало доходить и до работников автопромышленности. Оно приведёт к болезненному сокращению занятости, в том числе в результате внедрения новых производственных технологий. Это займёт годы.

Ноябрь 2023 г.