



从纽约公交大罢工看美国工人运动的特点和趋势

罗文东 李潇潇

2006-9-22 11:19:48

来源：载《高校理论战线》2006年第8期

打印本页

关闭窗口

摘要：2005年底美国纽约3万多公交工人举行了持续3天的大罢工。这是纽约市继1966年和1980年之后25年来的第三次公交大罢工，使工人阶级在美国资本主义社会中的地位、待遇问题又凸现出来。与20世纪70年代之前的美国工人运动相比，这次罢工带有一些新的特点。它以对话谈判为主，辅之以必要的罢工示威；既维护纽约公交工人的利益，也兼顾社会其他成员的利益；在对工会非常不利的形势下，迫使捷运局作出一定让步，答应工会代表全行业工人提出的加薪10%、保留原有养老金系统等主要部分的要求。在全球性的强资本弱劳工格局，西方国家的工人阶级只有提高组织化程度，争取最广大人民群众的支持，并实行正确的斗争策略和方式，才能逐步改善自身的生产生活条件和社会经济地位。这次纽约公交工人大罢工为国际工人运动的发展提供了一些有益的经验 and 启示。

关键词：纽约公交大罢工/ 美国工人运动

作者罗文东，中国社会科学院马研院研究员；李潇潇，中国社会科学院研究生院马列系研究生（北京，100732）

美国当地时间2005年12月19日晚，纽约公交工人工会（TWU）与纽约大都会捷运局（MTA）经过数日的紧张谈判，没能达成新的合同，公交工会宣布整个公交系统，包括地铁、公共汽车、市内火车等，于12月20日凌晨3时开始全面罢工。这次罢工约有3.3万名公交工人参加，至23日凌晨结束。这是纽约市继1966年和1980年之后25年来的第三次公交大罢工，持续近3日（前两次分别持续了12天和11天），不仅使纽约市遭受近10亿美元的经济损失，而且使工人阶级在美国资本主义社会中的地位、待遇问题又凸现出来，成为人们关注的焦点。纽约公交工人大罢工是什么原因的引发的？产生了什么后果？与以往的工人运动相比具有什么新的特点？是否反映了当代美国工人运动新的趋势？这些问题很值得我们研究和探讨。

一、纽约公交大罢工的过程及影响

此次罢工是纽约公交工人工会与纽约大都会捷运局围绕薪水、福利、养老金等问题，进行了5天谈判而没有达成协议的情况下发生的。大都会捷运局拟将新雇员领取全额退休金的年龄由55岁提高到62岁，并且要服务满30年。在工会表示反对这一计划后，大都会捷运局同意将这一退休年龄重新调整回目前的要求——55岁和服务满25年，但仍然坚持新雇员必须拿出工资中的6%来缴纳养老金，而此前员工只需将工资的2%用于养老金的缴纳。此外，捷运局给员工加薪的幅度也没有达到工会的要求。大都会捷运局先是提议三年内每年给雇员提高3%的工资，但工会方面认为这一数字太低，大都会捷运局又将这一计划修改成三年中每年分别给雇员涨工资3%、4%和3.5%，工会方面仍不满意。在医疗保险方面，捷运局想要新雇员拿出工资的1%来支付医疗保险，而目前纽约公交工人不需要为此支付分文。这就引起工人们的强烈不满。

在罢工期间，纽约居民经受了长达60多个小时公共交通系统瘫痪带来的不便和痛苦。许多纽约市民不得不步行上班，进出曼哈顿岛的汽车排成了数公里的长龙，纽约商业区一派冷清。据统计，罢工当天拨打求救电话的人数上升了50%，拨打咨询电话的超过17万人次。商家客流量减少45%，博物馆游客减少80%，50%的学生不能到校上课，20%的公司员工不得不在家办公。为维持市区安全和社会秩序，纽约市出动了1.6万名警察，是平时的4倍。〔1〕

此次罢工虽然持续时间不长，但使纽约市遭受了近10多亿美元的经济损失，并对美国社会造成了很大的震动。美国东部时间12月22日下午，纽约公交工人工会主席图桑在新闻发布会上宣布，经工会执行委员会投票，同意结束罢工，同时继续与捷运局就新合同展开谈判。到23日凌晨，全纽约地铁、公共汽车、市内火车等全部恢复正常运营。罢工结束后的第5天即28日，纽约公交工人工会与纽约大都会捷运局就工人的工资、养老金以及医疗保险等问题达成了一份临时协议：保留了原有协议中旧的

养老金系统，纽约公交职工将在今后3年获得10.9%的新薪，但他们要为医疗保险计划交款，付出工资的1.5%。

二、纽约公交大罢工直接的和深层的原因

这次罢工直接起因于纽约公交工人工会要求更高的工资收入和福利待遇，而纽约大都会捷运局不能接受，在养老金、工资和医疗保险等方面双方谈判破裂，未能达成共识。目前，纽约公交工人的年薪大约是3.5—5.5万美元，高于普通工人的年薪2—3万美元。在罢工过程中，纽约州州长帕塔基和纽约市长布隆伯格都严厉谴责工会的罢工是“自私自利”的行动。布隆伯格在电视讲话中称，这次是年薪4万到6万的人罢工，使得许多年薪2万的人迟到被扣钱。为什么是收入较高的公交工人而不是收入较低的其他工人发动了罢工呢？除公交工会是纽约最具实力的工会组织，敢于组织全行业的工人维护自身的利益之外，深层原因是近20多年来包括公交工人在内的美国工人阶级遭到垄断资产阶级更加严重的剥削和压迫，其实际收入和福利待遇遭到大幅度的削减。

众所周知，从第二次世界大战结束到20世纪70年代中期，西方国家在劳动生产率大幅度提高、经济迅速发展的条件，工人阶级的收入比战前有较快增长，其生产和生活状况有显著改善。据有关资料统计，1948年以来，西方主要发达国家工人的工时普遍缩短了，1996年美国工人每年的工时为1912个小时；同时，工人实际工资收入却增长了。以美国非农私人部门平均小时实际工资为例，1947年—1973年间增长了79%，平均每年增长2.3%。[②]然而，到70年代中期以后，西方经济出现了“滞胀”综合症和低速增长，垄断资产阶级推行新自由主义或新保守主义政策，放松对市场经济的管制，减少资产者的税收，削减工人的工资，致使资产者的收入高速增长，而工人阶级的实际收入增长缓慢，甚至绝对下降。据美国政策研究所和“争取公平经济联盟”1999年联合发表的一项调查，在过去20年里美国工人和公司高级经理之间的收入差距越拉越大，1980年公司高级经理的平均收入是工人的42倍，到1998年就扩大到419倍。据国际劳工局《1999年世界劳动市场主要数据》，美国制造业工人的实际工资如以1980年为100，1990年下降为93.8，1997年进一步下降为92.8，1997年比1980年下降了7.2个百分点。由于美国的最低工资标准不同物价挂钩，而由国家通过法令不定期作出调整，所以在物价上涨快的情况下，最低工资的实际购买力往往是下降的。1997年一个全日制的最低工资为10 482美元，但其实际购买力反而比1968年的最低工资下降了33%。美国一位学者根据《总统经济报告》披露的材料说，从1973年以后的20多年里，美国实际人均国民生产总值提高了33%，但第一线职工（不与管理监督他人劳动的男女职工）的实际小时工资下降14%，实际周工资下降19%，实际工资收入回到了20世纪50年代末的水平。[③]目前，纽约公交工人的年工资收入虽然比其他工人高，但与美国劳动生产率的提高、消费物价水平的上涨、上层社会的暴富相比，是相对下降甚至是绝对下降的。

纽约公交工人罢工还与捷运局削减工人福利，使工人遭受更重的盘剥紧密相关。纽约交管局要将新雇员领取全额退休金的年龄由55岁提高到62岁，并且要服务满30年，或者要新雇员多拿出4%的工资缴纳养老金，另外拿出1%的工资支付医疗保险。这不仅直接削减了公交工人的实际收入，而且在福利保障制度方面损害了公交工人的权益。2006年1月13日，美国共产党经济委员会委员瓦迪·哈拉比来中国社会科学院马研院讲学，当问及对纽约公交工人罢工有何评论时，他说：“这次罢工是具有重大意义的事件。美共有些同事在公交工会工作，他们了解到纽约公交工人的工作条件比较差，每年都有许多人因工伤亡。在中国发生恶性工伤事故时媒体都给予曝光，但在美国发生工伤事故时媒体大多封锁消息，公众也就难以了解公交工人的实际工作条件和社会地位。”当纽约公交工人与捷运局就提高工资待遇进行谈判失败之后发动罢工，向政府表示不满和抗议，引起公众对其工作和生活状况的关注和同情就不足为奇了。

三、纽约公交大罢工的特点及其对工人运动的新探索

从第二次世界大战结束到20世纪70年代，受国际工人运动和社会主义国家发展的制约，西方发达国家出现了一些社会民主主义的意识形态共识，使左翼政党的理论和政策占主导地位。这些共识包括：（1）由于大萧条的影响，一代经济学家失去了对市场“自发能力”的信念，认为国家应该在市场运作中扮演更重要的角色；（2）国家的作用除了纠正市场失灵之外，还应致力于实现“社会正义”、“社会平等”，提供必要的社会福利；（3）承认劳工组织的作用。在这期间，西方发达国家的工人运动比较活跃，罢工次数较多、规模较大、成果较多。

然而，到20世纪80年代以后，随着右翼政党的理论和政策在西方国家占据主导地位，加之经济全球化有利于形成“强资本弱劳工”的政治格局，西方国家的工人运动陷入低潮。新自由主义的劳工政策强调劳动力市场灵活化、劳工活动非工会化，极力削弱工会权力、降低劳工成本。集体谈判和罢工是工会维护工人权益的重要手段，更是遭到资方和政府的抵制。据统计，美国的集体谈判覆盖面1980年为26%，到1994年就下降为18%，许多工人失去了集体谈判权而享受不到集体谈判的成果；1980年美

国发生了187次罢工，到1995年下降到31次，不仅罢工的规模减小，而且往往遭到资方和政府的压制。例如，1981年美国1万多机场塔台指挥人员举行全行业罢工，全部遭到政府的解雇。美国的工会组织率战后最高时达到34%，现在已下降到大约14%，一些工会人士感到“工会一百多年取得的权利有丧失的危险”。[④]在资强劳弱、资攻劳守的形势下，纽约公交工会组织的这次大罢工与20世纪70年代之前的美国工人运动相比，必然带有一些新的特点。

第一，纽约公交工会的斗争手段是以对话谈判为主，辅之以必要的罢工示威。纽约公交工会同捷运局不持“对抗关系”，而是尽量建立“社会伙伴关系”，靠签订有效的“社会契约”来解决工人的工资待遇问题。他们只是在对话谈判破裂的情况下，才被迫采取了罢工手段。即使在罢工过程中及罢工结束以后，也与捷运局进行对话谈判，坚持以对话谈判为解决问题的主要方式和途径。

第二，这次罢工的主要目标是维护纽约公交工人的利益，同时也兼顾了社会其他成员的利益。这次罢工只持续了3天，这其中不乏对公众利益的考虑。在罢工结束后，工人代表詹姆斯·罗德里格斯还发表声明，向公众道歉。他说：“关于罢工的事情我表示歉意，但是最后我们得到了想要的。”罢工开始时，公交工会受到多方面的指责，《纽约时报》的社论称这场罢工原本就不应该发生，是“无意义的罢工”。但当工会结束罢工时，民众对罢工的同情增加了。纽约电视一台对罢工态度进行的独家民调显示，41%的纽约人认为工会和捷运局双方都有责任，27%的人认为捷运局方面须负全责，只有25%的人认为工会方面应负全责。[⑤]从总体上看，罢工虽然给纽约市民的出行造成了诸多不便，但仍然得到了纽约半数以上市民的理解和支持。

第三，这次罢工在对工会非常不利的形势下，仍然取得了局部的、有限的成果。早在1966年纽约发生公交工人罢工之后不久，纽约州就制定了《泰勒法》（全名是《公共雇员公平雇用法》），明文规定公共事业的员工罢工属于非法行为，罢工工人和工会要受到严厉处罚。[⑥]这次公交罢工发生后，纽约市立即对罢工工人和工会进行制裁——工人罢工一天，扣发两天工资；工会则每天处以100万美元的罚金；工会领导人在宣布罢工结束后仍面临入狱的威胁。在这种严峻形势下，公交工会仍然坚持罢工，工会内部以及工会与工人之间团结统一，共同维护公交全行业工人的利益，最后迫使捷运局作出一定让步，答应工会代表全行业工人提出的加薪10%、保留原有养老金系统等主要部分的要求。[⑦]这次罢工与2005年10月4日开始的法国大罢工、2006年1月8日开始的伦敦地铁罢工相比，具有更大的成果和社会影响力。[⑧]

从纽约公交罢工的原因、过程、结果及影响看，当代美国工人运动虽然处于低潮，但工人阶级与资产阶级特别是垄断资产阶级之间的斗争不可能停止。他们之间的矛盾与斗争，主要集中在提高剩余价值的剥削和反抗提高剩余价值剥削这一关键问题上。不论资本主义国家采取怎样的手段对劳资关系进行调节，只要资本主义制度存在，资产阶级和工人阶级的矛盾和斗争就不可能消除。这种矛盾和斗争只是尖锐与缓和、高潮与低潮交替发生罢了。从资本主义社会的整个历史过程和发展趋势来看，劳资关系在经历自由竞争和私人垄断资本主义阶段一国范围内的强资本弱劳工格局和国家垄断资本主义阶段一国范围内的资本与劳工相对平衡格局之后，正在演变为一个全球性的强资本弱劳工格局。这一格局预计将持续相当长的时期，最终才能转变为全球性的资本与劳工相对平衡的新格局。在这一历史进程中，工人阶级只有提高组织化程度，争取最广大人民群众的支持，并实行正确的斗争策略和方式，才能逐步改善自身的生产生活条件和社会经济地位。最近发生的纽约公交工人大罢工为国际工人运动的发展提供了一些有益的经验 and 启示。

参考文献：

[①] 参见邹德浩：《顾纽约公交大罢工：六十小时损失十多亿美元》，《人民日报》2005年12月24日。

[②] 参见黄素庵：《重评当代资本主义经济》，世界知识出版社，1993，第215—216页。

[③] 参见[美]莱斯特·瑟罗：《资本主义的未来》，中国社会科学出版社，1998年版，第24页。

[④] 参见靳辉明、谷源洋主编：《当代资本主义与世界社会主义》上卷，海南出版社，2004，第245-246页。

[⑤] 参见吴越：《纽约大罢工没有赢家》，《新民周刊》，2005年12月29日。

[⑥] 参见检察日报：《纽约公交罢工，犯了哪条王法？》新浪新闻中心，2005年12月24日。

[⑦] 美联社消息：《纽约罢工劳资双方达暂时协议 工人将加薪10.9%》，中国新闻网，2005年12月28日电

[⑧] 综合消息：《法国百万人展开大罢工，74个城市交通瘫痪》，新浪新闻中心，2005年10月6日；储信艳：《伦敦地铁罢工31站台关闭》，《新京报》，综合报道，2006年1月10日。

作者单位： [中国社会科学院](#)马克思主义研究院 100732

转载务经授权并请刊出本网站名

Copyright © 2005 www.
All Rights Reserved

版权所有：[马克思主义研究网](#) | [网站声明](#) | [联系我们](#)

（浏览本网主页，建议将电脑显示屏的分辨率调为1024*768）