

Hoa Kỳ - UAW đình công quy mô lớn, lần đầu tiên nhắm vào ba hãng xe lớn

Bảo Duy /SGN

15/9/2023



Những người ủng hộ và công nhân cổ vũ khi các thành viên của United Auto Workers đình công tại Nhà máy lắp ráp Ford Michigan vào ngày 15 tháng 9 năm 2023 ở Wayne, Michigan. Các cuộc đàm phán hợp đồng với ba nhà sản xuất ô tô Big Three là Ford, General Motors và Stellantis đã hết hạn vào lúc 23:59 ngày 14 tháng 9. Đây là lần đầu tiên trong lịch sử UAW tấn công cả ba nhà sản xuất ô tô Big Three cùng một lúc. (Ảnh của Bill Pugliano/Getty Images)

Nghịệp đoàn Công nhân Xe hơi Hoa Kỳ (United Auto Workers – UAW) đang phát động một cuộc đình công lịch sử vào Thứ Sáu 15 Tháng Chín 2023 chống lại cả ba nhà sản xuất xe hơi lớn nhất Detroit (General Motors, Ford và Stellantis) với khoảng 8% thành viên nghịệp đoàn ngừng việc và có thể tăng theo thời gian nếu nghịệp đoàn không đạt được những gì họ mong muốn.

Có khoảng 13,000 thành viên [UAW](#) tham gia đình công. Hiện tại, cuộc đình công mang tính chất “chiến thuật”, bắt đầu từ ba nhà máy lắp ráp Bronco, Wrangler, Colorado. Cơ sở lắp ráp Michigan của Ford ở Wayne, Michigan là cơ sở đầu tiên mà công ty hiện đang sản xuất Bronco và Ranger. Cơ sở lắp ráp Wentzville của General Motors ở Wentzville, Missouri là cơ sở thứ hai hiện đang sản xuất Chevrolet Colorado và GMC Canyon cùng nhiều hãng khác. Cuối cùng, Khu

liên hợp lắp ráp Stellantis Toledo ở Toledo, Ohio là cơ sở thứ ba chế tạo Jeep Wrangler và Gladiator.

Nhà máy Stellantis ở Toledo, nơi sản xuất Jeep Wranglers và Jeep Gladiators, hiện sử dụng khoảng 5,800 thành viên UAW. Nhà máy Wentzville của GM – sản xuất Chevrolet Colorado, Express, GMC Canyon và Savana – sử dụng khoảng 3,600 thành viên UAW. Nhà máy lắp ráp Michigan của Ford ở Wayne – sản xuất Ranger và SUV Bronco – sử dụng khoảng 3,300 công nhân UAW.

Amanda Robbins, 38 tuổi, cho biết nói với *The Washington Post* : “Tôi đình công vì tôi muốn đây là công việc lâu dài, một tương lai. Chúng tôi làm việc tại Ford nhưng thậm chí không đủ tiền mua những chiếc xe hơi mà chúng tôi sản xuất.” Sau hơn ba năm làm việc tại Ford, Robbins kiếm được khoảng \$24/giờ. Cô và chồng, người làm việc tại General Motors, phải vật lộn để nuôi đứa con 3 tuổi và phải đi kiếm thêm việc.

Được cảnh báo về tác động của cuộc đình công đối với một ngành chiếm 3% tổng sản phẩm quốc dân, Tổng thống Joe Biden cho biết ông sẽ cử quyền Bộ trưởng Lao động Julie Su và cố vấn cấp cao Gene Sperling tới Detroit để giúp thương lượng giữa UAW và giới chủ sản xuất.

UAW đang yêu cầu tăng lương 36% trong bốn năm, trong khi các nhà sản xuất xe hơi đã tăng mức lương của họ lên từ 17.5% đến 20% trong bốn năm rưỡi. Chủ tịch UAW, Shawn Fain, cho rằng mức tăng như vậy là không thỏa đáng sau nhiều năm lạm phát mạnh trong khi doanh nghiệp vẫn có lợi nhuận và lương giám đốc điều hành vẫn tăng đều đều.

Các nhà sản xuất xe hơi lập luận rằng họ đang đưa ra mức tăng lương và phúc lợi tốt hơn những gì họ có được trong nhiều thập niên. Ford gọi sự ưu đãi của công ty họ là tốt nhất trong 80 năm. Giám đốc điều hành General Motors (GM) Mary Barra nói với CBS News rằng chế độ lương bổng của công ty là “một kỷ lục nhìn từ góc độ tăng lương gộp trong lịch sử 115 năm của chúng tôi”.

Mary Barra cho biết GM không thể đáp ứng tất cả các yêu cầu của UAW, trong đó có những yêu cầu như tuần làm việc 32 giờ; lương hưu được xác định rõ ràng cho tất cả người lao động thay vì tài khoản 401 (k); và chính sách chăm sóc sức khỏe do công ty tài trợ khi nghỉ hưu.

Adelisa LeBron, một công nhân Ford làm việc ở dây chuyền lắp ráp Michigan Assembly, cho biết cô – một bà mẹ đơn thân – không đủ khả năng nuôi con nếu không có công việc thứ hai. LeBron được trả \$24/giờ sau hai năm làm việc tại đây.

Trong khi đó, Giám đốc điều hành Ford, Jim Farley, nói rằng nếu công ty cung cấp một gói bao gồm tất cả yêu cầu của UAW trong bốn năm qua thì công ty sẽ phải gánh khoản lỗ \$15 tỷ và “đến thời điểm này thì đã phá sản”. Farley nói với CNBC: “Không có cách nào chúng tôi có thể phát triển bền vững với tư cách là một công ty” với những yêu cầu như thế này.

Sharifia Fambro, 52 tuổi, làm việc tại nhà máy Ford chuyên sản xuất xe Bronco với mức lương \$19.10/giờ, cho biết cô không nhận được trợ cấp hưu trí và hầu như không thể trả nổi khoản tiền thuê nhà hàng tháng là \$1,200. Những công nhân đình công ngừng nhận lương từ các công ty và thay vào đó được trả \$500 một tuần từ quỹ đình công của UAW. Công nhân UAW toàn thời gian kiếm được từ \$18-32 một giờ.

Theo công ty phân tích GlobalData, 150,000 thành viên UAW lắp ráp gần một nửa số xe hạng nhẹ được sản xuất tại Hoa Kỳ. Cuộc đình công gây tổn hại đáng kể cho ngành sản xuất xe hơi có thể nhanh chóng lan rộng và ảnh hưởng đến các nhà cung cấp cũng như các doanh nghiệp khác trong cộng đồng sản xuất xe hơi.

Khi các nhà máy xe hơi đóng cửa, những doanh nghiệp đó sẽ ngừng đặt hàng phụ tùng. Giới phân tích cho biết, nhiều nhà cung cấp phụ tùng xe hơi vẫn đang cố gắng phục hồi sau thời gian ngừng hoạt động kéo dài do đại dịch coronavirus và sẽ bị ảnh hưởng bởi một đợt gián đoạn khác. Các nhà sản xuất xe hơi lập luận rằng chi phí lao động tăng cao hoặc việc ngừng hoạt động kéo dài sẽ làm suy yếu nỗ lực mở rộng quy mô sản xuất xe điện của họ, một dự án lớn đang khiến ngành công nghiệp xe hơi toàn cầu thiệt hại hàng chục tỷ đôla.

Công nhân tỏ ra giận dữ còn bởi lý do rằng mức lương của giới điều hành không hề giảm. Mức lương của Giám đốc điều hành GM Mary Barra đã tăng 34% từ năm 2019 đến năm 2022, lên \$29 triệu vào năm ngoái. Lương CEO của Ford đã tăng 21% trong thời gian đó, lên \$21 triệu vào năm ngoái.

Giám đốc điều hành Stellantis Carlos Tavares kiếm được khoảng \$25 triệu vào năm ngoái, trong đó có các ưu đãi dài hạn (long-term incentives). Người lao động trên khắp nước Mỹ nói chung đã đòi tăng lương nhưng vẫn không theo kịp lạm phát. UAW cho biết giá tiêu dùng đã tăng 20% kể từ khi UAW ký hợp đồng cuối cùng vào năm 2019 và mức lương khởi điểm tại Big Three thấp hơn khoảng \$10 so với mức lẽ ra họ phải đạt được nếu họ theo kịp lạm phát kể từ năm 2007.

Chủ tịch UAW Shawn Fain cho biết, nếu không sớm đạt được thỏa thuận, các nhà máy khác có thể sẽ bị ảnh hưởng. Ông nói trên Facebook Live: “Chiến lược này sẽ khiến các công ty phải đoán già đoán non, và nếu chúng tôi cần nỗ lực hết mình, chúng tôi sẽ làm. Mọi thứ đều đã sẵn sàng.”

Cho đến nay, Ford vẫn chưa phản hồi công khai về cuộc đình công, mặc dù phó chủ tịch truyền thông của hãng đã đưa ra một tuyên bố trên mạng xã hội vài giờ trước khi cuộc đình công bắt đầu, gọi lời đề nghị cuối cùng trước cuộc đình công của Ford là “hào phóng về mặt lịch sử”.

Quỹ đình công trị giá \$825 triệu của UAW có thể kéo dài khoảng 90 ngày, nếu UAW áp dụng cách tiếp cận “chiến thuật”, chỉ đóng cửa các nhà máy quan trọng như những nhà sản xuất động cơ và hộp số, một cuộc đình công có thể kéo dài lâu hơn.



Những người ủng hộ và công nhân cổ vũ khi các thành viên của United Auto Workers đình công tại Nhà máy lắp ráp Ford Michigan vào ngày 15 tháng 9 năm 2023 ở Wayne, Michigan. Các cuộc đàm phán hợp đồng với ba nhà sản xuất ô tô Big Three là Ford, General Motors và Stellantis đã hết hạn vào lúc 23:59 ngày 14 tháng 9. Đây là lần đầu tiên trong lịch sử UAW tấn công cả ba nhà sản xuất ô tô Big Three cùng một lúc. (Ảnh của Bill Pugliano/Getty Images)

Hành động này xảy ra vào thời điểm các nhà sản xuất mới bắt đầu có động lực xoay quanh hoạt động sản xuất và tồn kho của đại lý. Mặc dù một số vấn đề về chuỗi cung ứng vẫn còn tồn tại, giá xe cũ đang trở lại bình thường và các ưu đãi về xe mới bắt đầu xuất hiện trở lại.

Alex Yurchenko, phó Chủ tịch cấp cao kiêm giám đốc khoa học dữ liệu tại nhà phân tích ngành Black Book, nơi tập trung nghiên cứu nhiều về giá xe cũ, cho biết: “Với lượng hàng tồn kho tăng lên, chúng tôi nhận thấy các ưu đãi tăng lên: 5.2% MSRP trong Tháng Tám, vẫn thấp hơn nhiều so với mức trước đại dịch (khoảng 10.5% MSRP) nhưng cao hơn nhiều so với năm ngoái (khoảng 2.5% MSRP).”

Theo kết quả kiểm kê xe mới gần đây nhất của Cox Automotive, nguồn cung xe mới, chưa bán được trung bình trong kho của đại lý hiện ở mức 58 ngày. Tỷ lệ này cao hơn 46% so với một năm trước.

Stellantis và Ford từ chối cung cấp bất kỳ thông tin nào xung quanh tình trạng hàng tồn kho của đại lý và liệu họ có tích cực tích trữ để tránh nguy cơ đình công hay không. Tuy nhiên, Giám đốc tài chính và truyền thông bán hàng của GM, David Caldwell, cho rằng lượng hàng tồn kho của GM ở Mỹ là “ổn định”, chỉ tăng khoảng 4% so với quý đầu tiên.

Về dữ liệu của Cox, Caldwell cho biết: “Sự so sánh đó trên toàn ngành ở mức thấp lịch sử, dựa trên sự gián đoạn chuỗi cung ứng trong những năm gần đây. Năm nay, những điều kiện đó đã được cải thiện, nghĩa là sản lượng cao hơn và lượng hàng sẵn có tốt hơn cho khách hàng so với năm nay.”

Đã gần bốn năm kể từ cuộc đình công cuối cùng của United Auto Workers, khi gần 50,000 công nhân General Motors đình công trong thời gian sáu tuần. Ngày nay, một sự bế tắc khác đang xuất hiện, đang hình thành với phạm vi rộng hơn và kéo dài hơn.

<https://saigonhonews.com>