

# 時薪不如賣漢堡 波音3.3萬人大罷工

## 2008年來首次 影響737 MAX交付雪上加霜

香港文匯報訊 美國波音公司西海岸廠區合共約3.3萬名員工投票，以壓倒性多數決定當地時間周五(9月13日)凌晨發動罷工，表達對公司勞資協議的不滿，為2008年來首次大規模罷工。從今年初的「甩門」事故以來，波音一直深陷困境，安全問題頻發，財務損失嚴重。分析估計今次大罷工會顯著影響波音主要機型737 MAX的生產交付，令公司處境雪上加霜。



●波音員工在華盛頓州舉行罷工集會。路透社



●波音意外頻生。圖為今年5月一架波音767貨機在土耳其降落時發生意外。網上圖片

### 通脹引發罷工潮 衝擊美供應鏈

香港文匯報訊 美國總統拜登政府自詡為「最支持工會的政府之一」，但從鐵路運輸、汽車生產到飛機製造，美國近年眾多行業工人加入罷工潮。智庫美國行動論壇政策研究所所長埃金指出，受通脹影響，美企與工會之間愈來愈難達成勞資協議，大型企業罷工更易產生連鎖反應，衝擊美國的供應鏈。埃金引述統計顯示，截至去年，美國大型企業工會會員佔員工比例約10%，較40年前，即1983年的20.1%縮水一半。從2003年到2017年間，美國各行業平均每年參與罷工的人數約為8.7萬人，峰值不到20萬人。然而單是去年，全美便有超過45萬名工人參與罷工。

### 罷工停產天數2000年來最多

罷工停產明顯衝擊經濟。去年全美各行業因罷工導致停產的天數，是2000年以來最多。例如美國汽車工人聯合會在去年9月，發起持續6周、多達5萬人參與的大罷工，包括福特、通用、Stellantis等美國汽車製造商累計損失至少36億美元(約281億港元)。美國各行業工會的訴求，多集中在加薪、提高退休金、安排醫保、廢除強制加班等。埃金認為，美企往往以「將就業機會轉移至成本更低地區」作為威脅，迫使工人在薪酬和福利上讓步。然而現時美國經濟趨緩，通脹回落緩慢，工人們「為生存而戰」，自然更迫切要求企業兌現承諾。埃金最後分析，今次罷工的波音西雅圖工廠在2022年，在華盛頓州繳納超過2億美元(約15.6億港元)稅款。波音或會通過延遲交付緩解罷工損失，但若罷工無法短時間解決，或嚴重衝擊當地經濟。

### 監管機構警告須改變安全文化陋習

香港文匯報訊 波音接連出現「吹哨人」揭露公司生產安全問題。美國國家運輸安全委員會(NTSB)主席霍曼迪周四(9月12日)表示，當局相信波音存在安全文化陋習問題。霍曼迪稱，她已經告訴上月就任波音行政總裁的奧特伯格，要求企業高層必須做出改變、重視生產安全。NTSB正在調查今年初波音737 MAX客機的「甩門」事故，日前舉行為期兩天的調查會議。霍曼迪稱，NTSB會要求波音提供更多事故相關資料，盡快開始調查。霍曼迪還計劃稍後前往華盛頓州波音公司生產737 MAX客機的工廠巡視，暫不清楚當地的罷工會否影響其行程。

### 員工憂揭發問題被報復

路透社報導，霍曼迪稱她告訴奧特伯格，波音的安全問題令人擔憂，「除非企業高層與員工建立夥伴關係，否則很多問題都無法解決。如今波音的員工不信任公司高層，害怕(揭露問題)會遭到報復。這種情況持續下去，波音的航空安全無法保障，公司只會遇到更多問題。」

### 信用評級近「垃圾級」專家稱或應剔出道指

香港文匯報訊 波音財務狀況勢因罷工雪上加霜，或損害其信用評級。評級機構標準普爾和穆迪目前為波音的債券評級，都只是略高出「垃圾級」，若評級真的下調至「垃圾級」，將大幅增加企業借貸成本。美國有線新聞網絡(CNN)引述財經專家質疑，經營不見起色的波音，或被剔出代表美國經濟基石30間企業的道瓊斯工業平均指數企業名單。

標準普爾和穆迪現時為波音債券評級為BBB-，是「投資級」的最低級別，連另一主要評級機構惠譽，3間機構均將波音的前景列為「負面」。標準普爾警告，如果波音未能在今年內，加快飛機生產和交付進度，評級還會下調。穆迪分析師魯特稱，波音的現金流今年若無改善，評級委員會將嚴肅考慮降級評估。

美國銀行關注航空領域分析師愛潑斯坦稱，道瓊斯工業平均指數的30間企業應當營運良好、盈利穩定，「如果你想要領頭羊，要一間資產負債表強勁的公司，我認為依照過去5年的表現，波音沒有必要留下。」

美國投資研究公司CFRA首席投資策略師斯托瓦爾稱，美國還有通領域盈利和市值較波音更優秀的企業，例如通用電氣航空航天下公司(GE)，現時是全球最大的飛機引擎生產商，「它會是較波音更好的選擇。」

斯托瓦爾也指出，道瓊斯工業平均指數並不限於「工業」，2020年，該指數剔除受困油價低迷的埃克森美孚，納入當時表現強勁的科企Salesforce，「如果我看到該指數剔除波音，加入電動汽車製造商Tesla，我也不會驚訝。」

波音公司與代表波音員工的「國際機械師與航空航工人協會」(IAM)早前達成初步勞資協議，包括員工薪酬4年內合計上漲25%，承諾在西雅圖的工廠建造波音新款商用客機。然而協議加薪幅度遠低於工人要求的40%，且不設年終獎金。投票結果顯示，西雅圖與波特蘭兩地工廠多達94.6%員工反對協議，96%員工支持罷工。

### 數千工程師參與罷工

《華爾街日報》指出，波音西海岸廠區有數千機械工程師，負責製造波音737、767、777等主要機型，尤其波音暢銷的737 MAX機型今年因安全審查一度停產，交付計劃已嚴重拖延。標準普爾航空航全球評級總監索卡諾斯估計，波音希望年底前將737 MAX產能提升至每月38架的目標，料會因罷工而難以實現。

### 深陷財困 債務逾4600億

《華爾街》訪問的一名波音員工批評，協議中的薪酬漲幅無法追上通脹，其中員工起薪為時薪21美元(約164港元)，與西雅圖當地漢堡連鎖店Dick's Drive-In完成培訓後的廚員工薪酬相近，「我們如果去賣漢堡，反而還更賺錢！」IAM勞資談判負責人霍爾登也指出，新協議沒有解決失業風險持續、醫保成本上升等問題，「(罷工與談判)是為我們的未來而戰。」

波音商業部門負責人龐貝承認，公司深陷財困，累計債務截至今年6月底已超過600億美元(約4,679億港元)，股價今年以來累計下跌36%。

路透社報導，波音上一次大規模罷工可追溯到2008年，當時主要工廠關閉52天，日均營收損失為一億美元(約7.8億港元)。今次罷工如果與當年相若、持續約50天，會令波音公司損失約30億至35億美元(約234億至273億港元)現金流。

西雅圖所在華盛頓州國會議員史密斯呼籲繼續推動勞資談判，「在美國企業界，大量財富最終掌握在極少數人手中。大型企業優先考慮自身和股東利潤，卻犧牲工人權益。波音作為大型企業，理應承擔責任，提供公平的薪酬和工作條件。」

## 長期忽視社會責任 只顧追逐短期利益

香港文匯報訊 波音今年以來事故頻發，《金融時報》分析，作為美企巨擘之一，波音長期忽視企業應承擔的社會責任，加上美國政府和監管機構構樞，令波音少有因事故受重罰，公司高層只顧追逐短期利益，縱容安全隱患滋長，最終令企業陷入困境。

波音今年7月與美國當局達成新認罪協議，承認在737 MAX客機的安全問題上欺詐誤導美國監管機構，同意支付約2.44億美元(約19億港元)罰款。報道指出，這筆罰款數額僅是波音去年全年收入的0.3%，對公司微乎其微。在737 MAX客機兩宗空難造成逾300人遇難後，由於認罪協議達成，波音竟無一名高層被追究刑責。

### 美軍重要供應商屢獲放生

被裁定重罪罪成的美企，通常會被禁止與政府簽訂聯邦級合約。但分析指出，波音是美軍重要供應商，在經濟領域亦有重要戰略意義，美國當局只能「放生」這間「大到不能倒」的企業，司法部未能樹立因應重大事故，問責美企巨擘高層的重要先例。

在美國當局縱容下，波音的企業文化逐步從早期的安全至上變為盈利為先。常年跟蹤報道波音公司的美國記者羅賓遜指出，波音為企業高層設立的獎金，更多是與財務目標而非經營目標掛鉤，企業高層為獲取更豐厚的獎金，不斷透過股票回購推高股價，公司原本用於長期投資的資本隨之流失。

在生產方面，波音公司開始愈來愈多採用

外包模式，依賴外部供應商承擔大部分製造業務。報道形容，在外包模式下，質量監控不到位反而令波音客機事故頻發，「這絕非負責任的策略，波音的產品一旦失敗，很可能導致數以百計人員傷亡的事故發生。」

報道最後指出，波音高層過於關注企業盈利和股東回報，最終反而損害了自身和股東的利益，「波音連續4年虧損，市佔率大幅落後競爭對手空中巴士。這種為追求投資回報、犧牲產品安全的作法，無法令企業長遠發展，更對社會有害。」

●波音愈來愈多依賴外部供應商承擔大部分製造業務。網上圖片

