

德国工会面临发展的“死循环”

■本报驻柏林记者 赵海博

对于中国读者来说，德国工会曾是十分没有“存在感”的组织，不像法国、意大利或者希腊的工会，动不动就组织旷日持久的罢工或游行。然而，近年来，德国工会越来越耐不住寂寞，频频走向台前，组织各类罢工，而很多罢工涉及到公共服务行业，例如飞机、火车甚至是邮政系统，给德国的普通民众以及外国游客带去了很多的不便。

工会以行业为基础建立

在中国读者看来，一个公司一个工会，似乎是天经地义的事情。然而，在德国，工会却以行业为基础建立起来，也就是说每一个行业都有一个甚至多个工会。谈到德国工会，就不得不提到大名鼎鼎的德国工业联合会。众所周知，德国是一个以工业和制造业为经济基础的国家，1949年在慕尼黑成立的德国工业联合会自然成为了德国影响力最大、会员人数最多的工会组织。然而在德国的德国工业联合会总部位于柏林，拥有400多万名会员，下设八大行业协会，包括教师与科研工会、警察工会、矿山、化学与能源工会、五金工会、食品餐饮业工会、列车与交通工会、服务业联合工会和农业工会等。

德国工业联合会和其他西方国家的工会组织一样，天然与中左翼政党关系密切，历任德国工业联合会的主席都由社民党人士担任，而工业联合会是社民党最坚定的支持者。人数众多的德国工业联合会和其他工会组织在德国拥有广泛的影响力，他们负责和雇主或者雇主协会进行谈判，保护会员的权益。历史上也曾经有过辉煌的成就，如33年前，隶属于德国工业联合会的五金工会曾通过七周罢工和怠工，终迫使资方同意35小时工作制，而该制度很快惠及德国的所有劳动者。

尽管如此，在政治学者们的眼中，德国的工会组织相比其他欧洲国家而言依然是“虚弱的”。原因主要有以下两点：首先，二战后德国政府有意识地削弱了工会的权力，为工会的活动设定了所谓的“适度原则”，也就是说如果劳工法院认为某项由工会发起的抗争活动违反了适度原则，政府有权力进行介入和干预。其次，德国的工会雇主也继承了德国善于妥协、严谨有序的政治文化，通过严格的规章和法律来维护工人的权利，而不是频繁地借助于罢工等激进的方式。

激烈竞争反令声誉受损

那么过去看上去老实甚至“虚弱”的德国工会这两年为什么突然变得不甘寂寞，频频发动全国范围内的罢工呢？总的来看，导致德国工会性格有变的原因可以分为两个方面。

先看社会原因。德媒指出，现如今工会和雇主之间的谈判相较二三十年前要困难得多，无论是工会还是雇主在矛盾问题上往往都寸步不让，根植于工会和雇主之间的妥协文化已不存在。归根到底，是因为现今经济不景气，德国企业还面临着来自全球的竞争，德国企业还面临着来自全球的竞争，德国企业不会再像上世纪七八十年代——德国经济繁荣期那样，轻松做出让步。

再来看看架构原因。德国工会以行业划分，然而现代企业往往是一个复杂的综合体，涉及的行业种类复杂，因此也不得不各种各样的工会打交道。我们不妨来看一个例子：2016年德国最大的航空公司汉莎航空曾经遭遇了多次航班被大面积取消的事件，对普通德国民众的出行造成了巨大的影响，就是因为不同工会接二连三组织罢工造成的。2016年11月，飞行员工会组织了自2014年4月第一轮劳资谈判以来的第15次罢工，而一周的罢工波及了35万名乘客。2016年10月，由空乘人员工会发动的24小时罢工，导致汉莎旗下的欧洲之翼航空公司取消了380架次的航班。而在当年4月，由德国服务业行业工会发动的罢工导致德国多个机场陷入瘫痪，汉莎公司取消

1800多次的航班。汉莎航空管理董事会成员劳尔感叹道，德国的工会实在太多，他们不得不和多个工会打交道，飞行员罢罢，地勤员登场，空乘员也在后台热身，每三个月一起的罢工让汉莎苦不堪言，也影响了该公司的国际声誉。

架构因素还体现在因为工作的复杂性不断提升，一名工作人员可以选择进入不同的工会。为尽可能多争取会员，各个工会开始恶性竞争，他们在谈判中提出尽可能比另一个工会更高的薪资要求和更好的工作条件。竞争给雇主带来了巨大的甚至难以承受的压力。更糟糕的是，雇主根本不可能面对同一批工人，仅仅因为他们所属的工会不同而签订不同条件待遇的合同。2014年到2015年不到一年内爆发的近十次德国铁路的罢工，

就是一个典型的案例。火车司机工会和列车与交通工会分别拥有2万会员和14万会员，但他们都想代表德国铁路的16万员工和德国铁路公司进行协商。而德铁则明确表示，他们不可能分别与两个工会为全体员工签订两份不同的且明显是相互竞争的薪资合同，从而导致双方谈判一再破裂，谈判期限被大大延长。

小工会已遭致命打击

如今，德国的工会们似乎陷入死循环：由于科技进步和经济结构的调整，德国的产业工人数量不断下降，而产业工人是构成德国各大工会的最主要团体。以德国最大的单个工会——五金工会为例，该工会在上世纪90年代初有近280万会员，此后人数不断下降，目前该工会会

员人数为227万人，并且处于下降趋势。

对于大工会来说，会员人数的下降虽造成了影响，但是毕竟家底丰厚，尚能继续风光。而对于小工会，会员的持续下降关乎存亡。在生死问题面前，小工会们往往奋力一搏，开始恶性竞争，从而导致罢工越来越频繁。而这些罢工又会对普通民众的生活造成影响，大家反过来批判这些工会不负责任。工会的形象也就大打折扣。更重要的是，由于这些小工会提出非常苛刻的条件，雇主方很难同意，因此谈判进程经常被拉长不谈，还很可能直接破裂，最终工会也不得不做出巨大让步。劳资谈判的效果不尽如人意，进一步削弱这些小工会的吸引力。

在德国，越来越多的声音呼吁应该每一个公司拥有一个单独的工会，由这

个工会来负责和资方的谈判。但德国劳动法专家指出，多元的工会受到法律保护。不过我们依然能看到，饱受罢工之苦的德国也开始了工会改革之路。例如在德铁大罢工事件之后，德国政府启动了薪资统一方案，根据这项法案，德国企业内部将统一签订薪资协议，不再与不同的工会进行谈判，签订不同的薪资协议。而劳工专家则认为，该法案是对小工会的致命打击。

近年来，德国的罢工乱象彰显出工会发展之困，越来越多的人意识到对德国工会进行系统改革的必要性，然而正如劳工法专家约森在接受德国媒体采访时说的那样，工会改革涉及的利益太多，因此改革之路并不平坦。

(本报柏林12月6日专电)



一名乘客望着空无一人的汉莎值机柜台，想必内心是崩溃的。由于汉莎航空飞行员经常罢工，已严重影响了旅客出行。视觉中国

极具特色的日本“御用工会”

■陈鸿斌

日本和民公司成立于1984年，以餐饮为主业，在国内有600多家门店，在国外也有100多家。该公司于2011年入驻上海，设立了“上海和民餐饮管理有限公司”，目前已拥有20几家门店。

餐饮业属于劳动密集型行业，由于利润率有限，所以员工的待遇并不高，这样就很难对青年人产生魅力。由于人手不足，所以其员工往往需要加班，这在日本餐饮业是很普遍的现象。2008年，刚进入和民公司的女员工森美菜因工作过度疲劳而自杀，此事在日本社会掀起了轩然大波。尽管被舆论强烈谴责为“血汗企业”，但时任老总也是该公司创始人的渡边美树却坚持认为，公司没必要为此成立工会。他的理念居然是：企业员工就应该全年365天，每天24小时工作，死而后已。

此后在舆论的巨大压力下，为了提升企业形象，公司最终接受了成立工会的方案，不仅正式员工可以加入工会，临时工和勤工俭学的学生也可成为工会会员。但令人不解的是，工会主席龟本伸彦是一个与资方相当接近的人物，且本身就是公司管理层的一员。他曾先后担任经营企划本部的课长、销售企划部的部长。但由于前述的女员工森美菜自杀案于2012年被法院认定为“工伤”，在并未对此事做出足够说明和表示忏悔的情况下，公司老

总居然还想从政，森美菜的家人向自民党发函，要求撤销其候选人提名。而全力为其助选的公司管理层成员竟然成为工会主席，这当然令人诧异。这样的人难道会全力维护工会会员的利益吗？

每六个企业员工只有一人是工会会员

和民公司工会的状况在日本并非孤例，该案例很具有代表性。有一个稍旧的问卷调查数据是很能说明问题的。早在2007年，日本劳动政策研究/研修机构就开展过这样的调查。在问及能否通过工会来防范和解决职场中出现的各种问题时，47.5%的企业员工表示“无法指望”，回答“可以指望”的企业员工仅为31%，由此可见日本企业员工对工会的期望值之低。至于“无法指望”工会的理由，最多的是“工会的做法与公司管理层一样”。各企业的工会往往过度注重与公司管理层的磋商协调，而对如何竭尽全力维护工会会员的利益却很少考虑。说白了，很多日本企业的工会就是“御用工会”。

从整个社会来看，日本的企业工会已不再为广大职工代言了，工会的组织率持续走低，2015年仅为17.4%，也就是每六个企业员工只有一人是工会会员，而上世纪90年代初这一数据还有25%左右。这段时间，日本企业所招聘的大多是临时工，与正式员工相比，临时工的待遇要差得多，他们最应该受到工会组织保护，但临时工加入工会的比率更低，仅为

7%！而在广大中小企业和一些大企业的子公司，其工会组织率也更低下。

那些无法从企业工会得到保护的企业员工，在拒绝加入企业工会的同时，往往选择加入“合同工会”或曰“社区工会”。例如东京各地地铁站站内小卖部的店员属于个体经营性质，他们于2012年组建了一个小小的工会。他们的工作内容与大商店的店员完全一样，但工资水平却要低一截。于是他们向东京地铁公司要求在65岁以后也可继续经营。他们的这一合理要求得到了作为地区合同工会的东京东部工会的支持。但由于合同工会的会员人数相当有限，虽然合同工会也可以状告企业，但其威力毕竟不如拥有相当数量员工的企业工会。

所谓“行业工会”不具备与资方交涉的能力

在一个职场问题比比皆是、员工在工作中充满不安的日本社会中，工会究竟向何处去，这是一个相当严峻的问题。

二战前日本没有工会组织，在美国占领军的建议下，各企业相继组建工会。在初创时期，工会中发挥作用的都是中学毕业生。当时由于大学生不多，所以大学生往往无法成为工会的负责人，这一状况持续到上世纪70年代初期。也就是工会能否很好地发挥作用，很大程度上与工会负责人的社会地位密切相关。

近年来，最需要受到工会组织保护的群体，却无法成为工会的主体。那些大

企业的正式员工大多抱着“只要自己的利益没受到侵犯就行了”的态度。另外，日本企业工会现状难以令人满意的另一个原因是缺乏行业工会，在欧美国家，工会按行业组建，欧美国家的工会强调三点：团结广大会员，与资方进行团体交涉，开展团体行动。而日本的工会在参与劳资磋商时，居然会讨论经营问题，这显然是主次颠倒。

日本的工会向何处去？在当年经济高速增长时期，日本各行业的工会也曾尝试过在全行业层面开展劳资谈判，但这些努力无一获得成功。如今欲改变企业工会各自为战的现状，另起炉灶组建行业工会基本不可能。因为目前虽然也有所谓的“行业工会”，但那只不过是各企业工会的拼凑而已，根本不具备与资方交涉的能力。日本全国性的工会组织包括“日本劳动组合总联合会”和“全国劳动组合总联合”，但会员分别仅几十万，由此可看出其组织率很低，对工薪阶层的凝聚力有限。由于各工会对自己的角色和使命认识模糊，根本无法有效维护广大会员的权益，如今日本的工会却日益“空心化”，从而使各类“血汗工厂”层出不穷。而此前日本政府已明确表示，允许在最忙的一个月累计加班达100小时，这已触及“过劳死”的红线，企业员工的利益受到明显侵犯，而各企业的工会却对此漠然置之，这样的工会对企业员工来说真是不如没有。



《经济学人》 12月2日

被遗忘的也门战争

长期以来也门深陷内战、部落纷争、宗教暴力与贫穷之中，如今的也门更是经历着历史上最糟糕的一刻，它苦苦挣扎于由沙特支持的哈迪政府与伊朗支持的胡塞武装的内战泥沼中。据联合国统计，在也门2800万人口中，四分之一需要人道主义援助。堆积如山的垃圾，失效的污水处理系统和受损的供水系统造成了也门史上最严重的霍乱，人们处于饥荒边缘，经济已经崩溃。现在，世界对于这样一场危机却无动于衷。



《旁观者》 12月2日

少数人的婚礼

上周，英国王室宣布哈里王子与美国女演员梅根·马克尔订婚。虽然如今很多人对英国王室的新闻嗤之以鼻，但本期《旁观者》认为，见证王室婚礼是少数令人深感自己正生活在一个前途光明国家的时刻之一。对于富有的英国人，结婚率水涨船高；而对于普通英国人，他们对婚姻持恐惧态度。据统计，几乎一半英国孩子的父母都未婚。



《纽约客》 12月11日

圣诞树迁徙

“经过堆满圣诞树的场地，我经常想人们如何将它们带回家。”本期封面创作者汤姆·高尔德是地道地道的伦敦人，谈到封面创作灵感时，他表示，“我和家人一直在乡间度过圣诞假期，在那里我们可以随意摆放圣诞树。每年一度的圣诞树大迁徙很有趣，看着它们来到城市，走向光荣的终点，那是多么有趣的一刻。”

行走世界

水 心

印度朋友经常开玩笑说：如果你能在德里开车，就能在世界上任何地方开车。就像游戏里如果Hard模式都能通关，初级和中等自然不在话下。

第一次自驾出门，我不敢独自行动，拉上“老司机”老张坐副驾，战战兢兢地上了路。老张当时已在德里开了三年车，经验丰富：“德里司机都不看后视镜，你发现没有，路上好多车都没有后视镜。只要前方有空隙，你只管往前开就好了。”

入乡随俗，国内的交规白学了。德里司机都擅长玩俄罗斯方块，要将路上的每一寸空间都利用起来。路上的虚线、实线、白线、黄线基本等于没画，两个车道的路一般会并排挤下三个小车，感觉旁边的车离我只有一只拳头的距离。我只能减速慢行，像只蜗牛在路上爬，任凭自信的本地司机叱咤风云地从旁边呼啸而过，身后被我压住的车则放鞭炮一样地按喇叭。更有技术超群者，为了连续超车，开足马力，在不同车道间以“Z”字型

在印度开车是一种怎样的体验

来回穿梭，蜿蜒作业。到了十字路口碰上绿灯，我正准备直行，左边一辆车不打灯，一鼓作气来了个右转，从我面前一闪而过！我急踩刹车，老张笑得淡然：“没事，慢慢习惯就好了。”

“冲突”是德里道路上最有特色的一道风景。冲突是绿身黄顶的机动三轮车，类似于上世纪90年代中国县城里的“火三轮”。由于德里出租车数量很少，一般只能在五星星级酒店和机场提供约车服务，冲突就承担了出行私人定制功能，招手即停，十分方便。冲突通常有两个座位，也有四个座位的豪华改装版，不过装四五个人的也很常见。

冲突在路上蹦一蹦，看上去非常可爱，不过也是公认的马路杀手。冲突船小好调头，在路上无孔不入，哪里有个小缝，它轻轻一扭就钻了进去，令人措手不及。我曾在孟买坐过一次，当时气温40

多摄氏度，司机开得快飞，哪里有空隙就往哪里钻，热风像刀子般刮在脸上，我请师傅开慢一点，不用着急赶时间，师傅有点生气，似乎认为我在怀疑他的能力，开得更快了：“放心，我开了二十多年的冲突，从来没出过事故，没问题！”

在汽车和冲突之间如果还有空隙，就会插入摩托车，争先恐后的行人和动物，尤其是“神牛”可以肆无忌惮地横穿道路，犹如宣示主权。“神牛”可不管路上有多少心急如焚的司机，只管慢悠悠地甩着尾巴。如果碰到一群“神牛”，成群结队，组团通行，那就相当于一个事故现场。在这样路况里，“路怒”更加普遍，即使心灵瑜伽修行者怕也按捺不住接连鸣笛，有的车辆没有后视镜，司机干脆在车背后贴一个大大的标示“请按喇叭！”

交通的混乱也修建路况和城市设计有关。当年英国人修建德里时，大概未

料到如今德里的机动车数量会暴涨，路宽不够，很多主干道是双向两车道，路口交汇处也设置为颇有英式特色的转盘。转盘设计在年少时好处明显，不用等待红绿灯，车多时就容易乱成一锅粥，内车道的想出去，外车道的想进来，全靠人民群众自发调节。最典型的是市中心的康纳德广场，广场中央是一个巨大的圆形转盘，十多条道路从转盘向四面八方放射出去，沿街鳞次栉比布满商店，所以康纳德广场又名“大圆国”。大圆国常年堵得水泄不通，很是热闹。

有的道路年久失修，路面坑洼，甚至环路主干道上也会时不时冒出一个大坑。印度人热爱自然，树木不能随意砍伐，需经政府报批，有时候路上则旁逸斜出一棵拒绝拆迁的树。不仅如此，在本来就不平整的马路上，还修建了很多凸起的减速带，似乎存心要提高司机的怄气难度指数。各种因素加起来，在印度开车，时速能达到四五十公里就算相当顺畅了。从德里到泰姬陵所在的城市阿格拉不到200公里，但单程至少需要三个半小时，而且还是走高速！

在这样的路况下，刚蹭时有发生，但因为速度不快，也不会酿成大祸。如果刚蹭了，一般下车看看，没什么大碍，双方拍拍肩膀，继续各回各家。有的人甚至车也懒得下，隔着车窗整个中指，再一骑绝尘表示愤怒而已。印度人在这点上想得很开，既然车是个代步工具，岂有不受消耗之理，只要不是大问题，何妨竖一中指置之，也是印度文化里“轻物质”精神的现实反映。这种态度我由衷地欣赏，人生已经如此艰难，何苦苛求身外之物的完美，不必要地劳心费神。英雄的范庵会增添沧桑厚重，车身上的刮痕倒也是“行万里路”的见证。

老张一共在印度开了四年车，四年时间里他的一件小事也没出，且车速飞快，能在路上随意放飞自我，超车、别车水平完胜本地司机。离开印度时，他特别发愁回去怎么办，照他这个开车习惯，上路三天，分就得全扣完。

20小时

人道主义援助团体“主动伸出援手”主管卡尔多·加蒂4日说，在利比亚领海外巡逻的救援人员本月1日救起一名在海上漂流20小时的叙利亚难民。

“这名自称萨米的男子现年30岁，独自漂在3米长橡皮艇上。”加蒂回忆道，“在他崩溃前，他喊着：‘我是叙利亚人！我是叙利亚人！’”

加蒂说，救援人员安排这名男子吃饭、洗澡，让他休息。次日，精神状态好转后，他被移交到意大利兰佩杜萨岛上的移民安置中心。

146年

美国东北部特拉华州，面积居全美50州倒数第二，11月30日下午发生4.1级地震，与146年前最高震级纪录持平。

本次地震震源位于地下8千米，地质勘探局最初测定震级为5.1级，后降至4.1级，与特拉华州1871年地震的估算震级持平。