



VALE COLUMBIA CENTER
ON SUSTAINABLE INTERNATIONAL INVESTMENT
A JOINT CENTER OF COLUMBIA LAW SCHOOL AND
THE EARTH INSTITUTE AT COLUMBIA UNIVERSITY

哥伦比亚国际直接投资展望

哥伦比亚大学维尔可可持续投资中心 FDI 热门问题的观点
系列 16 2009 年 10 月 26 日

总编辑: Karl P. Sauvant (Karl.Sauvant@law.columbia.edu)

编辑: Lisa Sachs (Lsachs1@law.columbia.edu)

汽车产业中美国仍然是具有吸引力的对外直接投资东道国吗？

新劳动政策和柔性化生产

Terutomo Ozawa *

奥巴马总统始终支持一项法案——《雇员自由选择法案》（EFCA），该项法案旨在促进劳工组织工会化进程。如果该法案通过，将会对工会产生巨大的福利，能够帮助其扩大会员数目，加强其与公司议价能力，丰富资金行使其政治影响力。但重要的问题是工会主义的加强如何对美国所需的产业竞争力和就业做出贡献——特别是该项新政策如何影响美国作为东道国在汽车产业中的对外直接投资。

2008 年丰田汽车产量超过通用汽车。不幸地是，底特律的困境主要是由于美国汽车工人联盟通过的日益严格的工作制度和遗留成本（例如，优厚的报酬、退休和医疗福利）。然而，并不能单单谴责美国汽车工人联盟（UAW）。1935 年国家劳工关系法（亦称 Wagner Act）的创建至始至终都为自身利益服务，该法律通过于经济大萧条时期且出于对大量失业工人困境的同情，这些工人是当时无节制资本主义的受害者。因此国会培养美国工会以对抗那些认为工人仅仅是机器齿轮的管理层。然而，不幸地是，劳资关系天性就陷入了敌对，即一种制度诅咒。事实上，只要底特律享有绝对的竞争力，工会主义就可以帮助千百万美国工

* 该作者是一家法律新闻出版社的记者和出版人，InvestmentArbitrationReporter.com；联系邮箱 editor@iareporter.com。作者感谢 Mark Kantor, José Alvarez, Jurgen Kurtz, and Andrew Newcombe 的帮助。还感谢高级法律顾问 Toby Mende 对先前讨论问题的反馈。文责自负。哥伦比亚国际投资展望不提供任何形式的法律咨询。

人维护前所未有的利益。美国汽车工人联盟和汽车制造商可以共享行业垄断的利益。

然而没过多久，世界上其他国家工业化的兴起改变了竞争环境。主要原因是，丰田创立的柔性化生产在竞争力上超越了福特制和泰勒制。全世界的产业正在尽力效仿丰田主义——甚至连美国邮政都一直在努力吸收柔性生产技术提高效率以更好的服务客户。

美国汽车行业对外直接投资（众所周知的“产业转移”）集中于没有工会的南方各州。那里的美国跨国公司由于不受工会规则限制可以进行柔性化生产，所以生产了大量成本效益较高的汽车。日本迁移公司尤其热衷于丰田管理与生产模式。丰田模式因其工厂“民主化”而著称，那里的管理结构平坦化，管理层和工人共享公共设施（例如停车场，餐厅和休息室）和公共活动（团体健美操和娱乐），所有设计是为了促进非正式交流和团队精神。行政主管和普通成员之间的薪酬差距比同类美国公司更小。而且，这些迁移公司把工人看作是“脑力劳动者”，他们执行不断循环的多任务而去避免单调重复的单任务，并且积极建议去改进工作方法（例如管理方法的改进）。这与旨在大批量生产下简化重复任务的“体力劳动者”形成巨大的反差（正如卓别林摩登时代中讽刺性描述一样）。而且，萧条期间他们将裁员和休假减少到最低，保留工人且对他们进行再培训。而且，柔性化生产依赖于零部件的“实时”投递系统（而不是“适事”存货系统）。那些迁移跨国公司的工人到目前为止一直拒绝美国汽车工人联盟的工会聘请。

美国汽车制造商也效仿其中一些实践活动，但其一般的管理文化和特殊的工作规则限制都有其自己的方式。事实上，新联合汽车公司的（NUMMI's）劳工组织吸收了许多丰田生产技术，并且该公司的生产效率比通用汽车公司更高。但它从未达到丰田的基准并且仍不盈利——尽管施瓦辛格州长真挚恳求挽救但该公司还是决定倒闭。而且，尽管受到传统主义者谴责，“钽星”美国汽车工人联盟从始至终通过合作来取消大多数工作制度。然而 2004 年，“钽星”联盟投票决定废除丰田主义条约采用美国汽车工人联盟标准条约。除非有白马骑士式大救星出现不然也会朝倒闭的方向发展。

总的来说，尽管“无遗留费用”会有帮助，但是迁移跨国公司的竞争力基本来源于丰田主义。柔性化生产不是为了剥削劳动力而是为了创造更大的馅饼与工

人分享。即使工作场所不灵活和破坏性罢工导致馅饼会缩小，但是国家劳工关系法不管馅饼的大小会授予集体议价能力。事实上，迁移跨国公司比国家平均水平支付更高的补偿金（大约高于 20%）——目前雇佣超过 40 万美国人，年均支付 63538 美元¹。至少，南方议会成员、政府官员、市长还有工人自己，都了解柔性化生产的好处并且渴望吸引更多的汽车对外直接投资为当地创造高薪的制造业就业机会。这就是为什么国会中一些民主党派反对《雇员自由选择法案》(EFCA) 的原因。

对立法者、管理者和劳动者至关重要，所有人都意识到国家劳工关系法制度下的劳资敌对关系完全过时了，取而代之的是更多合作关系。通过简单的工会联合扩张联盟能力是不能加强美国跨国公司的竞争力。自从底特律成立工会以来，底特律南部自然而然地成为工会联盟的新目标。底特律工会模式阻碍外国跨国公司进入美国，鼓励美国跨国公司海外生产外包。已经到了总统和国会将工会不仅当作选民，而且当作可以贡献生产效率和设计柔性化政策的重要经济参与者的时候。作为底特律救助制约性的一部分，美国汽车工人联盟同意柔性化生产和合作，但至少这类要求应该明确地纳入进新的法案。

（南开大学国际经济研究所田珍翻译）

转载请注明“Terutomo Ozawa, ‘汽车产业中美国仍然是有吸引力的对外直接投资东道国吗？新劳动政策和柔性化生产’哥伦比亚国际直接投资展望, 系列 16,

2009 年 10 月 26 日。转载需经哥伦比亚维尔可国际投资中心授权

(www.vcc.columbia.edu) ”

请将副本发送到哥伦比亚维尔可中心 vcc@law.columbia.edu。

如需详细信息请联系：维尔哥伦比亚国际可持续投资中心，Lisa Sachs，副编辑，(212) 854-0691，Lsachs1@law.columbia.edu。

由Karl P. Sauvart博士领导的哥伦比亚维尔可国际投资中心（VCC）是由哥伦比亚法学院和地球研究所联合建立的研究机构。它力图成为全球经济环境下的对外直接投资事务的领导者。VCC致力于分析和讲授对外直接投资公共政策

¹ “What is an ‘American’ car?” by Matthew J. Slaughter, Wall Street Journal, May 7, 2009, A 17.

和国际投资法的含义。