

تسلا و مشکلات قابل پیش بینی

تسلا دومین تولیدکننده اتومبیل در آمریکاست که با سرمایه گذاری در بازار توانسته از رقبایش مانند فورد پیشی بگیرد و با درآمد ۵۰ میلیارد دلاری جنرال موتورز را نیز تهدید کند. اما نقطه ضعف اصلی این شرکت در زمینه چگونگی استفاده از نیروی کار در صنعت اتومبیل سازی است.

مشکلات شرکت تسلا تنها به این موضوع محدود نیست. در ابتدای امسال اعتراضات گسترده‌ای در کارخانه Tesla's Fremont کالیفرنیا انجام شد. معترضان خواستار هماهنگی قوانین و مقررات این کارخانه با سایر کارخانه‌های اتومبیل سازی بودند.

به نوعی Tesla دارای پتانسیل جدایی طلبی است و این را شعار خود قرار داده که: ما متفاوت از سایر اتومبیل سازان هستیم و با ساختاری کاملاً متفاوت همچون مجموعه تلویزیونی دره سیلیکون سعی داریم تا نمونه‌های معیوب را کنار بگذاریم. در نهایت کارگران به چیزی دست پیدا می‌کنند که بسیار ارزشمندتر از دستمزدشان است. اما این هفته تسلا با یک اتحادیه واقعی در انجمن تجارت صنعتی آلمان برخورد داشته است. شرکت IG Metall که تولیدکننده خط مونتاژ تسلا است و از سال گذشته برای این برند کار می‌کند، کارگری را از شرکت مهندسی Grohmann جذب خود نموده است. بنابر گفته فرد لمبرت، مدیر عامل تسلا آلون ماسک به کارگران Grohmann که از حقوقشان ناراضی بودند و ادعا داشتند که ۳۰٪ از بقیه کمتر دستمزد می‌گیرند باید قبول کنند که دستمزد سهامی بسیار بیشتری را در شرکت آنها دریافت خواهند کرد.

دستمزد دستمزد است

مجموعه دره سیلیکون این بحث را دوست دارد اما اتحادیه‌های کار به آن علاقه‌ای ندارند و با وجود اینکه تسلا در Fremont مخالف پیوستن به اتحادیه بود، این کارخانه در سال ۱۹۸۰ با GM و تویوتا متحد شد و اکنون نیز قرار است با Grohmann وارد کار شود و تمام تاریخ مخالفت خود را تغییر دهد. صنعت آلمان کاملاً منسجم و متحد عمل می‌کند. بنابراین حتی اگر شرکت‌های آلمانی در محلی نه چندان مناسب مانند ایالت تنسی کار کنند مانند کاری که Volkswagen با ساخت کارخانه در این منطقه انجام داد، معمولاً از گسترش انجمن‌های کارگران برای همکاری با مدیریت حمایت می‌کنند.



Grohmann از این فرهنگ است و اگر ماسک متوجه این تمایزات نباشد، باید با یک اعتصاب آلمانی کنار آید. بی شک چنین نتیجه‌ای کمی عجیب خواهد بود زیرا مجربان آمریکایی با توجه به اصل حداقل اتحاد، فرض را بر این دارند که اعتصابات شغلی، بازگشتی احمقانه و جنگ طلبانه به سمت اعتصابات سال ۱۹۳۰ خواهد داشت. در آلمان چنین نیست. IG Metall اگر به دنبال اعتصاب باشد این کار را با دقت آلمانی قابل پیش بینی انجام خواهد داد. اتحادیه به تسلا در مورد زمان آغاز و اتمام اعتصاب اطلاع می‌دهد. اعتصاب به هر حال در ابتدایی‌ترین شکلش نوعی اعتراض محسوب می‌شود اما ممکن است اعتصاب‌های سازمان دهی‌تری نیز رخ دهد. شعار تسلا مبنی بر اینکه داری بهتر از دستمزد است در Fremont تأثیر زیادی نداشت و تلاش در راستای ایجاد اتحاد بود. هر نوع قرارداد مبنی بر اتحاد می‌تواند در نوعی ساختار همبستگی سهام محور منعقد شود. اکثریت ماشین سازان آمریکایی چنین کاری را با پروفایل‌های اشتراکی خود انجام می‌دهند. وقتی ماسک به تسلا پیشنهاد افزایش سود ۵۰ میلیارد دلار را به ۵۰۰ میلیارد دلار داد ابتدا با کارگزارانش صحبت کرد و برای آنها توضیح داد که اینجا آلمان است و همیشه برای نیروی کار جایگزین وجود دارد.

مادر تمام شعارهای آینده نگر

ماسک می‌تواند شعارهایی آینده گرا را ایجاد کند اما نمی‌تواند این حقیقت را تغییر دهد که عملکرد پیشین او هیچ تضمینی برای درآمد در آینده نیست. چیزی که در اینجا گمراه کننده است آن است که تسلا هرگونه فراخوانی را پس می‌زند. اگر نخواهد که با کارخانه Fremont متحد شود، نباید در کالیفرنیا کارخانه‌ای خریداری کند. آلاباما یا کالیفرنیا جنوبی ایالتی بهتر برای

این برند خواهند بود زیرا در آنها اتومبیل سازان خارجی کارخانه‌های غیرمتحدی را تأسیس کرده‌اند. اگر نمی‌خواهد که وارد رقابت با اتحادیه‌های برتر در سرزمین دموکراسی اجتماعی شود، نباید شرکت آلمانی را خریداری می‌کرد.