

在劳资关系中挣扎，希思罗机场处于崩溃边缘

在英国最大的机场工作的一些员工表示，这里不再是开创良好职业生涯的地方。

安检人员说，今年夏天，伦敦希思罗机场一直是“炎热而忙碌”。

当航空公司和机场的管理人员试图为夏季的交通混乱相互指责时，官员们正在处理航班取消和希思罗机场航站楼大排长龙的后果——这些团队缺乏经验，工作过度。

一位在希思罗机场(Heathrow)工作多年的保安说：“每天我进来的时候，都有新人。”他曾见过一些失望的乘客因为插队而挥拳相向。他认为，新员工需要接受一个月的培训，还需要另外三到六个月的时间才能熟练掌握工作，前提是身边有经验丰富的同事。目前，“这是盲人给盲人引路”，他说，“一旦你落后了，就不可能赶上了。”

在英国最大机场工作的其他员工也有类似的经历。在新冠疫情的高峰期，有太多的人离职。现在，英国人对旅游的需求已经回升，但希思罗机场的雇主们却很难在繁荣的劳动力市场重新招聘员工，因为许多人已经在其他地方找到了更好的工作。



一些留在希思罗机场的工作人员感到了巨大的压力。一位在希思罗机场工作了 20 多年的工程师说：“我过去常常走进洗手间，心想，如果今晚出了什么问题，这个房间里的人能够处理。现在，我走进洗手间，然后想……”他停了下来，吹了声口哨，表示沮丧。

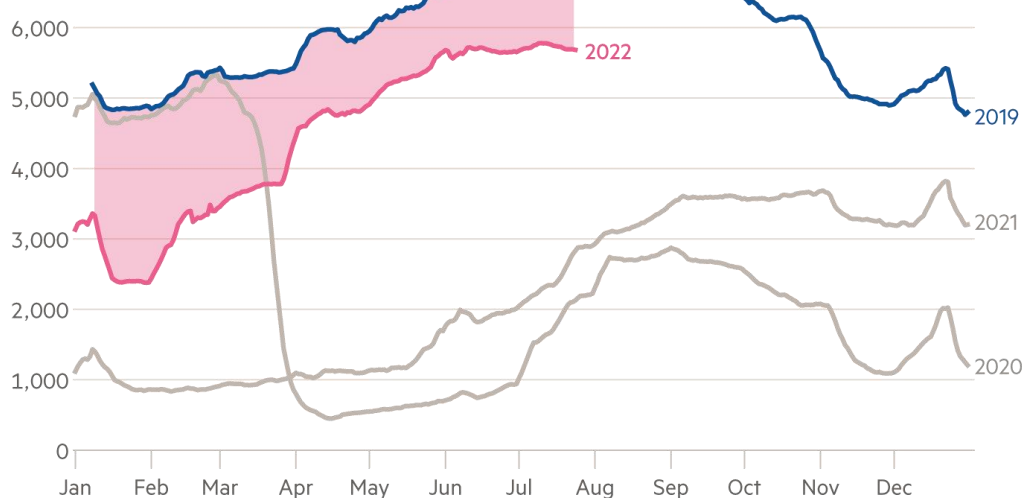
希思罗机场是欧洲最大的工作场所。当数万名员工——从清洁工、餐饮服务人员、机组人员到行李搬运工、工程师和加油员——无缝协作时，这个生态系统就能平稳运行。但招聘和劳资关系方面的危机正使该体系面临崩溃。

包括希思罗机场最大的航空公司英国航空公司(British Airways)在内的多家航空公司都取消了大量航班，以应对员工短缺问题。中国香港

机场上月采取了一项前所未有的举措,对9月份之前的每日航班数量设定上限,以尽量减少进一步的旅行中断。英航的回应是暂停从该机场起飞的短程航班两周。

UK flight numbers remain well below pre-pandemic levels

Daily number of flights (seven-day moving average)



Source: ONS

受工会 Unite 邀请到希思罗机场办公室接受采访的工人们表示,许多人已不再把机场视为开创事业的地方。

“工作是一样的,但他们的工作方式是不同的,”一名在30多年间从一家外包公司调到另一家外包公司的清洁工说。她补充说,用于清理客机的团队往往人手不足,周转时间也较短。比最低工资高出1英镑的时薪不足以阻止人们辞职。

“希思罗机场在过去是一个理想的求职目标。希思罗机场的另一名工程师说，他声称当地有“大量”的工作，年薪高达 1 万英镑，比如在高铁 2 号线、数据中心或亚马逊工作。

他补充说，在疫情期间，他和许多同事将面临永久性减薪，而经理们的薪水在临时减薪后已经恢复。

希思罗机场控股公司(Heathrow Airport Holdings)反驳了这一说法，称其直接聘用的管理人员和一线员工的薪酬“与市场水平保持一致”。这一改变是在疫情爆发前针对管理人员做出的，该公司给那些面临减薪的人提供了遣散费的选择。

该机场还表示，自己的安全团队已恢复正常，“没有人被要求做超出他们意愿或安全保障的事情。”

但希思罗机场雇佣的员工不到该机场员工总数的 10%。该机场拥有 400 多家企业。目前，希思罗机场有大约 7 万人在工作，高于大流行时期的 5 万人的低点，但远低于新冠肺炎爆发前的 9.5 万人的峰值。

人力资源方面的压力最大的是地勤公司，它们被航空公司转包，提供行李分拣等服务。希思罗机场表示，这些公司的员工数量约为 70%，但满足的需求仅为疫情前水平的 80%至 85%。

Unite 的区域协调官员韦恩·金说：“现在的市场属于工人。”他曾看到雇主在机场周边的酒店举办招聘日，但只有少数求职者出现。“以前，这里会很拥挤。”

金说，许多人在超市找到了更稳定的工作，或者利用多余的报酬重新培训成为重型货车司机。在那些留在航空业的人，在薪资和工作条件上“更愿意战斗”，因为“他们知道你没有可损失的了”。

金补充说，Unite 今年在大多数地勤公司进行了投票，并在获得劳工行动授权后赢得了更高的薪资待遇。联合工会正通过其他雇主“有条不紊地”开展工作：过去一个月，该工会在威胁要在学校假期开始的周末举行罢工后，为英航值机员工和加油工人分别加薪 13% 和 12.5%。

一些航空公司高管认为，随着生活成本压力开始显现，招聘工作将变得更容易。卡塔尔航空(Qatar Airways)首席执行官阿克巴尔·阿尔·贝克表示：“我们摆脱困境的唯一途径是，等到人们意识到，他们必须走出家门，回到工作岗位上赚钱。”贝克是希思罗机场的股东之一、卡塔尔主权财富基金(Qatar sovereign wealth fund)的代表，也是希思罗董事会成员。

但航空业的一些人士承认，他们需要采取更多措施来吸引员工回来。

地勤服务公司 Swissport 的首席执行官沃里克·布雷迪表示，雇主正在加紧努力吸引新人才，包括通过社交媒体活动和针对应届毕业生的活动。

他补充称，新员工的工资在过去一年上涨了约 10%。他表示：“我们将努力提高我们行业的吸引力……我们需要确保它成为一个有趣的地方，无论是福利还是旅游优惠。”

对于许多从事低薪工作的人来说，薪酬仍然是一个很大的症结所在。

英国航空公司的一名机组人员表示：“每天你都能看到同事宣布他们干不下去了。”她补充说，很多像她这样的人都找了第二份工作，因为他们无法支付账单，更不用说申请抵押贷款了。英国航空公司希思罗机场机组人员的基本薪酬起价为 1.6 万英镑，员工们在长途航班上相互竞争不仅仅是为了旅行津贴，还因为他们支付额外津贴。

“排班之夜对我们来说可能是一个相当情绪化的时刻，”这位英航机舱服务员说，他描述了每月根据投标分配的旅行，这使得一些员工夜以继日地工作，而其他人则不确定他们的浮动工资收入是否足以满足他们的支出。

英国航空公司表示，听到这种看法很失望，但它提供了“极具竞争力的薪酬和福利”，与其他航空公司相比很好。

压力大的工作环境和苛刻的轮班模式在航空业并不新鲜，但希思罗机场的工作人员说，他们曾与雇主讨价还价，长期奖励员工的忠诚。现在，一些人觉得他们在疫情期间被解雇，现在被召回处理不是他们造成的混乱局面。

“当我开始在这里工作时，是以学徒的身份，有 1500 名申请人，20 人得到了工作。这真的是一件值得骄傲的事情，”第三位希思罗机场的工程师说。“现在，我看到的是几个小时的排队，哭泣的小孩子……。我真的为那些经历过这种情况的人感到难过。我现在为在这里工作感到羞愧。”