

特斯拉美国复工，被批“血汗工厂”

本报记者 林安东 综合外媒



据《汽车新闻》报道，在停产超过一个月后，特斯拉美国弗里蒙特工厂于5月9日正式复工复产。特斯拉弗里蒙特工厂于3月23日正式停工，共计停产了46天。据悉，在特斯拉上海超级工厂建成前，弗里蒙特工厂是特斯拉唯一一座整车组装工厂。相关数据显示，弗里蒙特工厂月均产量为32050辆，日均生产约1045辆，产量最高季度可生产96155辆电动车。

现代“血汗工厂”

美国加州阿拉米达县是特斯拉弗里蒙特工厂的所在地。此前，特斯拉和该县政府在重启复工方面存在分歧，甚至美国总统特朗普和加州州长也加入了讨论。特斯拉最终和当地官员达成协议，并发布《重返工作岗位指南》，其中列出了一些健康和安全措施，包括更频繁的清洁、体温监测和错开班次等。在工厂全面复工复产后，特斯拉将主要参考上海超级工厂的防控防疫措施，使用红外线温度计对进入工厂的工人进行体温检测，并为员工提供洗手液和消毒湿巾，以防止新冠病毒传播。此外，为了降低工人们轮班时密切接触的风险，工厂规定轮班有20分钟的间隔时间。

但据《旧金山周报》报道，特斯拉实际上并没有很

好地落实其发布的《指南》。有工人表示，许多安全措施没有得到贯彻执行，20分钟的轮班间隔时间在第二天就缩短到了10分钟。参与轮班的员工人数超过1000人。还有工人表示，有人不遵守“社交距离”，有人故意不戴口罩，以此表达支持特朗普总统的政治立场，还有人在长达数小时的体力劳动后摘掉口罩休息，这些人都没有按规章制度受到惩罚。有员工表示：“这让人怀疑，我们的命是不是值得上每小时20美元的工资。”

61岁的阿特是装配线上的一名员工，他说自己和同事们工作时“肩碰肩”，并没有什么6英尺（约1.8米）的间隔，许多工人每天早上三点半就需要起床，在凌晨五六点钟开始工作。“我不知道

自己每天8小时的班会不会突然被要求延长到10小时。”阿特说，他也不知道什么时候能有工间休息，一般规定午餐时间是35分钟，工作2-3小时的工间休息时间是10分钟，但这种时刻表经常无法规律执行，以至于他经常无法按时吃午餐。

“这是生死攸关的情况。”一名害怕报复而不愿透露姓名的员工表示，“这里没有足够的空间，工厂内的空气是内循环的。我们基本上就是在吸入别人呼出的二氧化碳。”他表示，这让人感到害怕和沮丧，马斯克为了追求利润，把他和同事的生命置于危险之中。

据《今日美国》报道，在经历了一周的媒体抨击和员工抗议后，马斯克再发一条“红药丸”推特。《今日美

国》认为，这条推文的政治含义显而易见。马斯克曾直言不讳地批评加利福尼亚州对新冠肺炎疫情的应对，甚至违反政府禁令，让特斯拉制造工厂恢复生产。而这种隐喻在美国极右翼和阴谋论者中间十分流行，在“蓝州”加州显然会招致反感。

特斯拉与员工和媒体之间的矛盾也导致加州出现了一种诡异的气氛，《旧金山周报》在报道中提到，如果你有一辆特斯拉，即使你在治安相对良好的波特雷罗山的街道停车，也有可能面临莫名其妙的破坏。

特斯拉Model 3车主埃里克汉森说道：“特斯拉是技术和财富不平等的象征。”最近，他的车被人用钥匙刮花，一个后视镜也被人踹掉了。

生产难达预期，上海工厂也受影响

据《路透社》报道，特斯拉强行重启的弗里蒙特工厂，每天仅能生产几百辆新车，产能恢复到停产前水平还需要一段时间。即使现阶段全面恢复生产，工厂日均产量预计也不会超过1000辆。据弗里蒙特工厂相关负责人预计，今年第二季度产能将低于5.5万辆。

此外，特斯拉表示，此前公司计划今年交付超过50万辆电动车也将受到影响。在全球范围的疫情冲击下，特斯拉销售受阻，库存量增加，使得其现金流不断承压。第一季度财报显示，特斯拉Q1的现金流为-8.95亿美元。

而在前不久，特斯拉上海超级工厂未能在“五一”

假期结束后如期开工。有媒体报道称，这可能是由于海外新冠肺炎疫情蔓延，部分制造业停摆，特斯拉海外零部件供应短缺所致。

而特斯拉中国官方回应表示：“特斯拉上海工厂在正常的生产安排调整中，正在通过此次假期时间对生产线进行调试与维护，各环节工作都在按计划进行。”

在订单形势一片大好的前景下，上海工厂的停工无疑是出现了一些“不可抗的因素”。虽然说Model 3实现了在国内生产，但实际上，包括电池正负极等在内的核心组件依然需要进口，而这些部分需要进口的零部件由于美国工厂的停产而中断了供应。

经历了国内疫情导致的第一轮冲击后，汽车行业现在迎来了第二波国际供应链中断的冲击。对于像特斯拉上海工厂这样供应链本土化程度还不高的车企来说，影响尤为严重。因此，在上海工厂复产之后，特斯拉最紧要的事情就是加速推进零部件国产化进程。零部件国产化的推进不仅可以提高特斯拉上海工厂供应链的稳定性，同时也可以进一步降低成本。

不过，对于特斯拉而言，还是有一些好消息的。目前，特斯拉上海工厂二期工程正在加速建设Model Y车间，钢结构施工已完成，正在铺设屋顶。在屋顶铺设完毕之后，特斯拉接下来需

要进行的就是厂房内地面、墙面的施工和相关设备的安装，生产线搭建完毕之后，就具备生产能力了。

前不久，特斯拉全球副总裁陶琳表示，上海超级工厂二期项目的建设进展非常顺利，预计将在今年年底建成，并在明年第一季度量产Model Y。

不过，参照去年Model 3生产厂房的建设及投产状况，目前已完成钢结构施工、开始铺设屋顶的Model Y厂房，与去年Model 3厂房的建设进度基本相当，而特斯拉Model 3于去年年底就已经开始量产。如果进展顺利，那么Model Y也有望于今年年底开始量产，早于此

特斯拉领跑韩国电动汽车销量

据报道，特斯拉正在韩国市场推动电动汽车销量的提升。

自去年11月在韩国发布Model 3车型之后，今年4月，特斯拉在韩国的销量达到了4075辆，而去年同期的销量为236辆。同期，韩国本土车企的电动汽车交付量为10161辆，但是这一数字包含了轻型商用电动汽车的销量，例如现代的Porter II Electric，该款车的销量在总销量榜上排名第一位。而在乘用车销量方面，特斯拉处于领先地位。相比之下，今年4月，日产在韩国的电动汽车销量下降了60.6%。有韩国媒体称，“特斯拉已经全面渗透进韩国市场。”

不过，在进入韩国市场之初，特斯拉也遇到了一些问题。当时，



特斯拉买家没有资格享受韩国政府提供的最高可达2600万韩元的高额补贴。韩国政府规定，电动车如果要享受补贴，必须满足一个条件：使用标准插座充电时，电池必须可以在10小时以内充满。

这一规定让续航里程短的电动汽车获得了优势。而对于特斯拉来说，要想在10小时以内完成充电，就要使用快充技术。2017年7月，韩国政府意识到错误并修改了规则。自此之后，特斯拉在韩国市场的销量开始逐渐提升。

特朗普政府降低燃油效率标准，遭23州起诉

据报道，5月27日，由加利福尼亚州、哥伦比亚特区和其他4个大型城市为首的美国23个州对特朗普政府发起诉讼，挑战特朗普降低奥巴马政府制订的燃油效率标准的决定。

此前，特朗普政府颁布了最终法则，要求车企在2026年之前每年将燃油效率提升1.5%，这一标准远低于奥巴马时代所规定的每年5%。同时，特朗普政府也正式放弃了其在2018年8月的提议，即在2026年以前将油耗率冻结在2020年的水平。

加州总检察长表示，修订后的规则“将会增加消费者的成本，并允许车辆排放直接威胁社区健康的危险污染物。”此外，包括生物多样性中心、环境保护基金在内的12个环保组织表示，他们已于5月27



日对特朗普政府提起了诉讼。新标准意味着美国汽车平均每加仑燃油的行驶里程为40.6英里，而在2012年时，奥巴马政府指定的标准为每加仑46.7英里。密歇根州总检察长称特朗普政府标准是“送给化石燃料行业的礼物”，将损害该州的利益，因为该标准将会导致汽车行业从业人员数量减少4%。密歇根州是底特律三大汽车厂商的总部所在地。

特朗普政府则表示，该标准能够在未来降低新车的价格，并且为车企节省数百亿美元的监管成本。