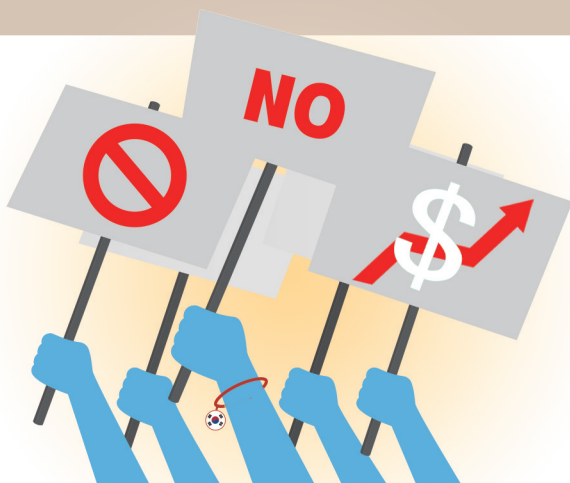


瞄准汽车和半导体,韩国工人罢工

首席记者 林安东 综合外媒

据《汽车新闻》报道,韩国货运卡车司机工会的成员日前在韩国进行了为期八天的罢工抗议,要求政府延长保证卡车司机基本工资的安全卡车运费制度,以应对快速上涨的燃料成本。韩国工业部称,这场全国性的罢工已推迟了汽车、石油化工产品等行业的货物运输,预计损失额将超过1.5万亿韩元。



油价成为导火索

据了解,韩国安全卡车运费制度于2020年推出。根据该制度,韩国卡车司机装载超过22吨货物时,每吨可收取10%的额外费用;装载有害化学物品时,卡车司机可获得30%的额外运费。该制度本将于今年12月到期,但由于燃料成本上涨,卡车司机希望延长该制度。

韩国货运卡车司机工会的负责人表示,由于燃油价格持续攀升,一些大型货运卡车司机一个月要额外承担300万韩元的燃料费用。而对部分司机来说,这些费用已经相当于他们的工资水平。

数据显示,在罢工一周后,釜山港的进口集装箱停留时间增加了258%,出口

集装箱停留时间增加了226%。根据Project44发布的数据,进口集装箱在釜山港的平均停留时间从此前的4天飙升至14.3天,出口集装箱的平均停留时间从此前的3.5天飙升至11.4天。

在经济损失逐步扩大的背景下,韩国货运卡车司机工会和韩国交通部就延长“安全运费制”方案等内容达成协议。据了解,协议内容包括持续推进集装箱运输和水泥运输车“安全运费制”并扩大其适用范围、研讨提升油价补助力度并确保运费合理化,以及要求工人即刻复工等。

一位50岁的卡车司机在接受《韩国经济新闻》采访时说:“这是一个转折点,所幸结果很好。”

汽车产业受影响

据《韩国经济新闻》报道,韩国货运卡车司机工会蔚山分会的内部备忘录显示,这场罢工抗议活动主要针对汽车和半导体行业,以使其罢工的影响最大化。

在此次罢工活动中,韩国最大的汽车制造商现代汽车集团

蒙受了巨大的产量损失。现代汽车集团的一名工会成员表示,由于罢工导致零部件供应短缺,该公司最大的工厂——蔚山工厂的产量正在大幅下滑。此外,其余几家工厂的生产均受到影响。据悉,罢工期间,现代蔚山工厂的

产能利用率最高仅能达到约50%至60%,该工厂主要生产Ioniq 5、Palisade等旗舰车型。

此前,由于半导体紧缺导致部分零部件生产不畅,现代汽车为缓解汽车出货延迟问题,从6月开始减少新车配备的智能钥匙数量。其中,Casper、Avante和Porter EV等车型仅会配备一把智能钥匙。

韩国汽车行业相关人士指出,“由于汽车芯片供应短缺,韩国汽车工厂的产能利用率已下降到50%以

下。但此次罢工正给韩国汽车制造行业带来更多的麻烦。由于汽车零部件延迟交货导致企业蒙受了巨大的损失,消费者对延迟提货的不满也在增加。”

除了车企本身,汽车供应链上几乎没有一家企业能够置身事外。为大众汽车和梅赛德斯-奔驰等主要汽车制造商供货的韩国轮胎科技有限公司Hankook Tire & Technology的一位发言人说,该公司的日发货量在罢工期间下降至平常的50%左右。

韩国半导体产业影响有限

据《韩国经济新闻》报道,当大规模罢工进行到第三天时,韩国货运卡车司机工会的卡车司机就试图采取行动,以破坏制造半导体芯片所需的材料供应。

业内人士表示,考虑到此前美国的逆全球化和俄乌冲突造成的供应链危机尚未平复,此次卡车司机罢工事件肯定会影响全球供应链的稳定。

此前,韩国国际贸易协会(KITA)表示,韩国卡车司机长达一周的罢工,导致半导体芯片制造商使用的一种关键清洁剂运往他国受阻。生产

用于清洗晶片的异丙醇(IPA)的韩国企业在向其他亚洲国家企业出口的过程中遇到了阻碍。

KITA在一份声明中表示,大约有90吨异丙醇的交付被推迟。此外,韩国一家大型石化公司从港口城市丽水的工厂发货的IPA也遇到问题,只有“必要的数量”被放行。

分析师预计,此次罢工对韩国芯片制造商的影响或许有限。三星电子和全球第二大存储芯片制造商SK海力士通常都会保留3个月以上的库存量。

雷诺与Atos在数据收集领域达成合作

据报道,法国汽车制造商雷诺与软件企业Atos近日表示,双方将通过“战略合作”收集和分析数据,从而帮助企业降低成本。

雷诺和Atos表示,他们在数据收集和分析方面的合作,将使汽车制造商们有能力大规模收集和构建来自工业设备的数据,以改善运营效率和产品质量。

雷诺集团表示,与Atos的合作,标志着雷诺集团的数字化转型和创新能力又迈出了新的一步。

雷诺还补充说,当前公司每年可以节省8000万欧元,并计划到2023年在其35家工厂内部署这一解决方案,连接超过2.2万台



设备,从而实现每年节省2亿欧元。

Atos数字部门负责人拉吉什·科纳表示:“在当前这个还没有同等解决方案的市场上,Atos在全球范围内将雷诺集团的初始解决方案进行了模块化,并提升其在所有制造业领域的应用。通过合作,Atos和雷诺集团让企业能够有效地在工厂内收集并利用这些信息,从而成功地扩大和加速向数字化制造转型。”

5国希望推迟欧盟2035年禁售燃油车计划

根据欧盟委员会于去年提出的汽车排放提案,到2035年,新车的二氧化碳排放量要削减100%。这意味着,届时燃油动力汽车将无法在欧盟地区销售。

但意大利、葡萄牙、斯洛伐克、保加利亚和罗马尼亚这5个国家在一份文件中呼吁,到2035年将汽车的二氧化碳排放量减少90%,到2040年达到100%的目标。至于轻型商用车,这5个国家建议,应在2035年前实现80%的二氧化碳减排,并在2040年前实现100%的减排。该文件还称,“需要建立适当而有针对性的过渡时期,扩大充电基础设施规模等。”

欧盟表示,2035年这一节点至关重要,因为新车的平均寿命为



15年。因此,若将禁售燃油车的日期推迟,将阻碍欧盟在2050年前实现净零排放。科学家们普遍表示,2050年实现净零排放这一全球里程碑目标将避免灾难性的气候变化。

车企方面,福特和沃尔沃汽车已公开支持该计划,大众汽车则计划在2035年前停止在欧洲销售内燃机汽车。但是,包括欧洲汽车制造商协会在内的行业组织反对2035年禁售燃油车的目标,理由包括充电基础设施的推出尚不确定等。