

法国罢工满月：

已损失7亿欧元 政府“返工”急寻对策

据法国《欧洲时报》报道，1月6日，法国大罢工已经满月，铁路、公交公司损失已达7亿欧元，而法国政府官员也在圣诞节、元旦假期结束后“返工”。他们将召开内阁会议，急寻应对反退休改革罢工的对策。

罢工一月 公交铁路公司损失7亿欧元

据报道，法国国家铁路负责人弗朗顿6日表示铁路罢工一个月，公司亏损6亿欧元。巴黎公交公司每天损失300万欧元，目前罢工进入第33天，损失总额接近1亿欧元。

罢工还造成巴黎等地的多所高校不得不延迟考试。1月6日，由于罢工影响巴黎大区几所大学表示将被迫延期期末考试。巴黎一大将考试延迟到1月13日。

此外，波尔多几所大学由于学校建筑物遭遇损害，也不得不延迟期末考试时间。

继续罢工 势头有所减弱

1月6日，法国经济部长勒梅尔接受Franceinter电台采访时表示，“妥协从来没有如此触手可及”。不过，政府发言人恩迪亚耶(Sibeth Ndiaye)在当天内阁会议后接受媒体提问时，表示需要仔细审议CFDT提出的改革建议。1月7日，政府工会新一轮协商正式开启。这一周也是极为紧张的一周。1月9日和11日，工会将发起两天大游行。

报道称，法国国铁SNCF正在经历1938年成立以来的最长罢工。目前罢工仍在继续，但据法新社报道，势头有所减弱，10趟高铁里保留8条，3条区间快车(TER)里

保留两条。

另有消息称，罢工的铁路司机人数不减反增。巴黎公交公司RATP方面没有很大改善，只在高峰期有车辆运行，公交车也只有部分运行。年底假期结束，巴黎居民返工，交通再度出现过度拥挤。年头岁尾节日期间曾经“停战”的UNSA工会铁路分支6日呼吁重新罢工。

政府示好 反对党态度坚决

但政府方面态度似乎有所缓和，特别是希望在“基准”年龄层面，同工会达成妥协。法国第一大工会CFDT支持政府进行结构性改革，但在“基准”年龄这一条款和政府产生分歧。该工会负责人贝尔热(Laurent Berger)1月5日接受电视采访时，提出举办“财务资助会议”，助力退休改革。经济部长

勒梅尔对这一提议十分认可。

政府发言人恩迪亚耶表示，对这一提议十分感兴趣，但同时强调贝尔热始终希望将退休改革和财政议题分开，但这和总统马克龙的想法不符。她希望尽快走出当前危机，认为大家应相互让步。她表示政府还会继续让步。

但是，工会反对态度依旧坚定。1月5日，CGT工会总书记马丁内兹(Philippe Martinez)再次要求政府撤销退休改革，并警告马克龙说，如果不听一部分法国人的声音，这么玩火，势必影响下届总统选举。FO工会的维尔利尔(Yves Veyrier)则表示，即使“基准”年龄奖惩是短期的，也不准备签条约，并呼吁大家1月9日上街游行。

民意仍支持罢工 法国能否走出危机？

罢工一个月后，法国人如何看待这次漫长的罢工？该民调显示，53%的受访者继续支持罢工运动，比此前的调查降低了1个百分点，不过也有38%的人反对罢工运动。

此外43%的受访者认为，政府要对当前罢工负责，而只有23%的人认为工会对此负责。62%的法国人认为当前政府对警察或巴黎歌剧院芭蕾舞演员作出妥协，导致改革方案失去原来的意义，但仍有56%的受访者觉得，特殊行业特殊对待也合情合理。

法国媒体报道，在此背景下，法国在走出反退休改革危机的路上，似乎看到一丝曙光。1月5日，法国温和改革派工会CFDT提出改革建议，政府决定对此进行审议，并于1月6日表决决心要尽快走出当前危机。

这把火 或终结澳农出口黄金期

澳大利亚严重的林火浓烟已漂洋过海污染到了塔斯曼海、新西兰，甚至南美洲也感受到这把火的热度。至今历时4个月、波及600万公顷土地的澳大利亚林火比浓烟污染更严重的是对其农产品生产和出口造成的不利影响。更糟糕的是，澳大利亚官方在去年12月发布警告，称新南威尔士的林火恐还将持续数月，并且情况持续恶化。

长期的干旱以及去年9月开始的林火致使澳农产品产量和质量均出现下滑。例如澳大利亚东部地区严重干旱可能导致农业歉收，一些养牛户提前宰杀牲畜、牛群被大火烧伤、农民被迫杀死伤势严重的牛，使得活牛存栏量急剧下降。2018/2019财年，澳活牛出口增加了29.1%，主要原因是干旱导致大量去库存以及政府补贴发挥了刺激作用，但这种状况难以持续，活牛存栏量的急剧下降，预示着牛肉产量的急剧减少。

澳大利亚新南威尔士州政府的数据显示，林火季至今已超过6200只牲畜死亡，其中近5000

只牲畜是在圣诞节之后死亡的。而在最新的统计数字出炉后，死亡的牲畜可能达2万头，全澳大利亚牲畜的损失可能高达10万头。农业市场分析公司Mecardo的数据显示，新南威尔士州和维多利亚州的林火影响了860万头羊和230万头牛的存活，分别占澳大利亚全国12%和9%。

另外，生产全世界3/4羊毛的澳大利亚的绵羊数量已跌至100年来最低点，这对该国规模20亿美元的羊毛产业构成了威胁。国际羊毛纺织组织则预测，在干旱、林火因素和羊只数目减少的影响下，2019年澳大利亚的羊毛产量预计减少12%至2.37亿公斤；2020年第二季度产量将降至2.72亿公斤，同比下降5%。

今年，澳大利亚的小麦出口量将降至十多年来的最低水平，糖产量也将下降至2011年以来的最低水平。这应会推升全球小麦和糖的价格，去年12月中旬芝加哥基准小麦期货价格约为每蒲式耳5.5美元，创下16个月高点。

吉利与奔驰各持合资公司一半股权 电动Smart中国造

随着整个汽车行业加速向“四化”转型，跨国车企与中国本土汽车企业在电气化领域的合作愈加紧密。

1月8日，浙江吉利控股集团(下称“吉利控股”)和梅赛德斯-奔驰股份公司(下称“奔驰”)宣布：经相关监管部门批准，双方组建的smart品牌全球合资公司“智马达汽车有限公司”(smart Automobile Co., Ltd.)正式成立，该合资公司总部位于宁波，并将在宁波和德国斯图加特各设营销总部。

新的合资公司注册资金54亿元，双方各持股50%，合资公司董事会将由6名成员组成，吉利控股和戴姆勒集团旗下的奔驰各委派3名。吉利控股方代表包括吉利控股董事长李书福、吉利控股总裁安聪慧和吉利控股常务副总裁李东辉。奔驰方代表为唐仕凯、贝思格和马库斯·谢弗等三名戴姆勒股份公司董事会成员。

按照规划，双方将合力打造全新一代纯电动smart，其中，由奔驰

的全球设计部门负责设计，而吉利控股全球研发中心负责工程研发。新车型将在中国的全新工厂生产，预计2022年开始投放市场并销往全球。根据新车型开发规划，smart未来产品阵容将扩展到快速增长的紧凑型细分市场。

作为戴姆勒集团旗下“电气化”转型的排头兵，smart此前承诺2020年实现全面的电气化，而要达成这一目标，需要大量的技术、资金和资源。为开发下一代smart汽车，戴姆勒曾与“几个可能的合作伙伴”进行沟通。最终与吉利牵手。“吉利能够提供很多优势，无论是对smart的品牌、客户和财务，我们相信都是一个很好的选择。”戴姆勒股份公司董事会主席兼奔驰董事会主席康松林此前在接受采访时曾谈到。

目前，Smart面临的成本和规模问题，这是吉利的强项。以小车起家的吉利，多年来在成本控制和供应链管理上都与同类车企中具有比较优势。而且，吉利在加快向

电气化转型，希望2020年集团90%的销量都来自于电气化车型，为此，不仅开发了全新一代纯电动基础架构PMA平台，能够满足全球不同细分市场的需求。还与包括LG在内的电池制造商成立合资公司，以实现供应链和成本的把控。这些可以为smart的全面电动化提供技术、资源和成本支持。在渠道上，吉利的加入将会助力smart完善中国经销网络，进一步挖掘消费市场潜力。

在吉利与奔驰合资项目落地之前，长城与宝马汽车合资成立的光束汽车项目已于去年11月落地。长城汽车高级副总裁、光束汽车董事长赵国庆称，光束汽车将实现“联合研发，中国制造，服务全球顾客”的新业态模式。未来合资公司生产的纯电动mini车型，不仅仅只面向中国客户销售，还将面向全球市场。宝马集团研发董事傅乐希称，当今中国已成为创新的驱动力，并在电动化和数字化领域引领全球市场。

充电一次使用5天

澳洲研发出锂硫电池 号称续航能力达1000公里

世界最高效电池诞生了。未来或许再也不用随身携带充电宝了。

日前澳大利亚研究人员称，他们已经开发出了一种新的锂硫电池，可以让智能手机使用5天、电动汽车行驶1000公里。

世界上最高效电池

目前市面上的商用电池，包括手机、手表、笔记本电脑、电动汽车等产品使用的电池都是锂离子电池，而本次墨尔本莫纳什大学团队研发出来的这一“超级电池”，是锂硫电池。锂硫电池具有更高的能量密度和更长久的动力，不过该电池的缺点在于寿命较短。尽管此前已有某些飞机和汽车尝试大规模生产、应用该电池，从而淘汰锂离子电池，但最终并没有实现。

法第研究所的电池专家称，锂硫电池要想广泛使用的最大难题就是硫的“绝缘性质”和金属锂阳极的降解。墨尔本莫纳什大学团队重新配置了硫阴极的设计，让它们能够承受更高的应力负荷，同时不会使得整体的性能下降。

据了解，该技术灵感来自于独特的桥接结构，这种结构最早记录在20世纪70年代的洗衣粉加工过程中。墨尔本莫纳什大学团队设计了一种方法，在颗粒之间建立化学键，以适应压力，并提供了一种



迄今为止在任何电池中都没有见过的稳定性。

目前，墨尔本莫纳什大学团队已经将这项研究论文发表在《科学进展》杂志上，并且该研究团队的工作得到了澳大利亚政府的资助，还为他们研发的锂硫电池申请了专利。据悉，该电池将在今年晚些时候进行进一步测试。

墨尔本莫纳什大学研究团队称，他们研发的锂硫电池是世界上最高效的电池，比传统电池的性能高出了四倍。参与这项研究的副教授Matthew Hill表示，该电池的性能极具吸引力，并且如果以较低的生产成本、充足的材料供应和对环境污染影响较低的方式生产该

电池，那么这种电池将在整个商业化市场中具有极大的价值。

目前，与该团队合作的德国研发合作伙伴弗劳恩霍夫材料和光束技术研究所已经成功地制造了原型电池，与此同时，中国和欧洲一些锂电池制造商也对该电池大规模生产制造非常感兴趣。该团队中的研究人员表示，他们现在正处于创新商业化的“边缘”。

不过需要提醒的是，该电池要想真正实现商业化，仍然需要解决一些技术层面的问题，所以想要尽快见到这种电池的朋友们，需要耐心等待再等等。

为研发高性能电池操碎了心的华为、特斯拉、三星

其实研发高性能电池一直以来就是各大高校、企业在做的事情，他们研究的方向主要分为几类：一类是华为、三星在持续研发的石墨烯电池；一种是特斯拉与达恩达尔豪西大学的杰夫·达恩研究团队合作研发的镍钴锰电池。

其中华为在2016年就展示过自己研发的石墨烯电池，并且还与美国曼彻斯特大学合作研究石墨烯的应用，即将石墨烯领域的突破性成果应用于消费电子产品和移动通信设备。华为Mate 20上就采用了石墨烯的材料，不过是在散热单元，而不是电池层面。

2017年11月27日，三星宣布研发出了基于石墨烯材料的新电池技术，能够将充电速度提升5倍，电池容量增加45%，但该石墨烯电池至今并未在三星任何设备上应用。

石墨烯电池一直是电池领域的“大热门”，其能够极大地提升电池安全性，也能让电池散热性更好、电池体积变小，还可以提电池的能量密度。但一直以来石墨烯电池无法商用的主要原因是，它在技术上的局限和居高不下的成本。技术层面，目前很少有企业或者研究机构能批量生产石墨烯，多数企业只能少量生产石墨烯使用的生产技术是氧化还原法，而使用这一方法生产出的石墨烯溶液存在很多技术上需要突破的问题。

成本方面，石墨烯被称为“黑金”，高纯石墨烯每克售价在1000元以上，高导电石墨烯每克的售价在600元左右。因此石墨烯电池距

离商业化应用，还有非常远的道路要走。

特斯拉与达尔豪西大学的杰夫·达恩研究团队合作研发的镍钴锰电池，或许距离商业化应用更近。2016年双方展开合作，特斯拉后来还在达恩建立的集团总部附近投资了一个新的研究实验室，2019年9月，该实验室发表的一篇论文中称，他们研发了一种镍钴锰电池，该电池使用寿命可超过160万公里，储能装置中可以用20年，这就是马斯克曾说的可以跑百万英里的电池。

2019年5月特斯拉以2.18亿美元收购了电池技术公司Maxwell，该公司具有干电极技术，能够将电芯的能力密度提升到300Wh/kg以上，甚至有可能提升到500Wh/kg，与当前特斯拉的电芯相比在能量密度层面翻了一倍，具备超低损耗率。

今年10月份外媒又称特斯拉可能收购了电池制造公司Hibar，该公在国际上以精密计量泵、注液系统以及电池制造系统出名，一直是电池行业中一次电池和二次电池生产的首选供应商。

2019年4月马斯克称，这种新电池组将在今年投产面世，届时我们关于该电池的种种疑问也将一一揭晓。

总而言之，高性能电池的研发取得新突破，甚至在商业领域的应用尝试都值得我们期待，并且只要有一种高性能电池的出现，都将对整个消费电子产业产生巨大的影响，但愿我们早日摆脱电量焦虑。