



韩国造船巨头“大宇造船”

由于罢工造成8000亿韩元经济损失，甚至对韩国造船业的整体形象造成打击，检察官出身的韩国总统尹锡悦决定不再容忍。韩国总统秘书室室长金大基于7月24日强硬表态称，“将按照法律追究（罢工工人的民事或刑事）责任”，并“希望其他劳动者不要非法阻碍经济发展”。

与此同时，有知情人士称，韩国政府正考虑分块出售大宇造船的计划，因高负债率使得整体出售该造船厂很困难。

今年6月2日以来，由大宇造船外包企业工人组成的工会——全国民主劳动组合总联盟旗下巨济、统营、固城造船转包工会分会发起罢工，要求资方上调薪酬30%。从事涂装、脚手架踏板制作、搭载、组装、设备安装等业务的上千名工人参加了此次罢工。



大宇造船承包公司代表与工会的工人代表达成临时协议。

这是尹锡悦政府上台后的又一次大规模罢工，今年6月中旬，韩国货运工会罢工持续了八天。对此，媒体评论呈现两极化——有声音认为，正是工人们的“牺牲”才得以揭露韩国造船业的结构性问题；亦有声音称，这次罢工将成为新政府劳工改革道路上的试金石。“如果不对非法罢工进行追责，非法行为将会永远持续下去。”

罢工工人占船坞、进铁笼

在罢工的工人心中，将自己关进一立方米“铁笼”中的大宇造船转包分会副会长柳崔安和在大型原油运输船上静坐示威的6名工人，是这次罢工运动中的英雄。



7月22日下午，柳崔安被担架抬出铁笼，送往医院。

在运输船的船闸处，100多名工人朝他们大喊“辛苦了”“爱你们”。参与罢工的工人们纷纷表示：“柳崔安副会长让我泪流满面”、“我担心他们（抗议者）的身体，希望能早日相聚”。

这些转包工人说，他们长期处于“高工作量、低工资”的工作环境中。

金元（化名）在大宇造船外包企业做了20多年厨师，此次罢工工人的伙食就是由他负责的。目前，金元只能领到勉强超过韩国最低工资标准的薪水。他每次看到烈日下汗流浹背的工人，心里总不是滋味：“那些工作5年以上的工人，身体经常出现问题。希望他们能取得罢工的胜利，得到满意的结果。”

“我们这些工人中，40岁以上的占到大多数。很多人20多岁就在造船厂工作了，但直到现在依然拿着最低工资，这像话吗？”一名参与罢工的工人抱怨道：“在造船业不景气的时候，很多人劝我转行。如果去外地工作，我每个月估计能赚到700万韩元，但在造船厂只有300万韩元（约合1.6万元人民币）。但这里（巨济）是我的家乡，我在这里生活了几十年，我不想去外地打工。”



7月22日，僧人和社会活动家加入了工人的游行队伍。

大宇造船早就“四面楚歌”

深陷罢工危机的大宇造船并未停止承接新船订单的步伐——继6月7日宣布承接卡塔尔能源公司“百船项目”首批4艘正式订单后，近期还将签订至少9艘液化天然气（LNG）运输船的建造合同。

今年截至目前，大宇造船已接获54.7亿美元新船订单，实现年度目标89亿美元的六成以上。订单虽有增加，但对这家造船巨头来说，情况并不乐观。

因为长期大幅亏损、成本大涨、人力短缺，还有工人罢工，外加俄乌冲突取消新船订单等导致经营环境恶化而陷入困境，大宇造船早就“四面楚歌”。去年，该企业的营业亏损达到17547亿韩元，不仅与前一年相比由盈利转为赤字，亏损金额也超过三星重工和韩国造船海洋，成为韩国船企的“亏损王”。

据大宇造船估算，此次因罢工而蒙受的经济损失将超过8000亿韩元（约合42亿元

人民币)。因交付延期而导致的赔偿金也像滚雪球一样越来越大：6月需支付赔偿金的船舶有5艘，7月增加到12艘，8月将增至30艘。据推算，截至8月需支出的延期赔偿金将累计达到500亿韩元。

工人罢工期间，舆论矛头还指向大宇造船的最大股东韩国产业银行（KDB）。

自1998年大宇集团倒闭后，韩国产业银行一直对大宇造船进行管理经营。2015年底，以韩国产业银行为首的债权人宣布为大宇造船提供4.2万亿韩元的救助方案，然而，大宇造船却在两年后再次面临危机。韩国政府于2017年3月再次出手救助，这引发铺天盖地的批评声。

2019年3月，韩国产业银行与现代重工集团签署了出售大宇造船55.7%股份的协议，想打造“全球超级船厂”。随后，现代重工集团陆续向韩国、欧盟、日本、中国、哈萨克斯坦、新加坡等6个国家和地区的反垄断监管机构申请企业合并审查。如果一方反对，现代重工集团与大宇造船的合并就会流产。

此前哈萨克斯坦、新加坡和中国已作出批准决定，但欧盟却在今年年初对这两大船企的合并按下“终止键”，理由是它们合并后将在LNG运输船建造市场“形成垄断”。

由于两大造船巨头“订亲”却未能“成婚”，让大宇造船的复苏前景再度蒙上阴影，韩国造船业谋划的重组也面临中断。

这次罢工开启后，大宇造船7月6日以公司代表理事、社长朴斗宣的名义向全体员工发送谈话文，宣布进入“紧急经营模式”，并敦促全体员工共同参与。韩国产业银行相关人士则发出警告称：“如果罢工长期下去，大宇造船将无法正常运行，恐怕要考虑破产。”

韩国民间团体“参与连带”认为，面对转包工人的罢工，袖手旁观的韩国产业银行责任更大。“为了保障劳动者的权利和造船产业的发展，它应尽快进行实际交涉。”韩国民间组织民主主义法学研究会亦指出：“如果大股东韩国产业银行不提高现有的资金预算，大宇造船也就没有提高工资的权限。”

与工会的“斗争”不断上演

就在劳资双方艰难交涉之时，韩国政府也开启干预手段。

7月19日，总统尹锡悦在回答是否将就解决大宇造船罢工事件投入相关公权力时表示：“我认为，国民和政府都等了很久。无论在生产现场还是劳资关系方面，不能

置之不顾和容忍劳资双方的非法行为。”有分析认为，相关发言是在暗示政府将投入警力干预。



罢工结束后的7月23日下午，一艘30万吨原油运输船在大宇造船玉浦造船厂1号船坞下水。

早在竞选时期，尹锡悦就多次强调“将消除工会强硬的暴力行为”。但在今年6月的货运工会罢工事件中，政府最终接受了工会提出的大部分主张，也没有追究对方的法律责任，从而备受舆论批评。

当时为期八天的罢工同样给韩国产业界造成严重损失。根据该国产业通商资源部的统计数据，6月7日至12日，汽车、钢铁、石化、水泥等主要行业的生产、出货、出口损失达到近1.6万亿韩元（约合84亿元人民币）。

针对这次造船业的罢工，韩国政府第一时间表态称：“这将成为依法依规解决劳资纠纷的重要先例，政府将根据法律和原则就工会非法占船时发生的违法行为予以追责。”

韩国雇佣劳动部长官李正植、法务部长官韩东勋、行政安全部长官李祥敏接连表明立场：“对于非法罢工的违法行为，将按照法律和原则进行处理”，“今后也期待以法律和原则为基础，构建自立共生的劳资环境”。

韩国政界相关人士透露，尹锡悦政府上台后曾讨论过出售大宇造船的方案。但考虑到外部压力，并没有进行过公开讨论。以此次罢工为契机，大宇造船的问题再度凸

显出来。

韩国政府深知，很难一次性出售如此大规模、负债率高的船企。据《韩国经济新闻》报道，自3月韩国总统职务交接委员会成立以来，政府一直在考虑分块出售大宇造船，方案包括将大宇的国防业务和涉及航运与LNG运输船的其他业务分开。

但哪怕分块出售，问题也堆积如山。有分析指出，国防产业和民用产业等基础工程重叠率高达七成，如此一来，分块出售的效率将会降低。更何况，工会等也强烈反对分块出售。

面对工会时常举行罢工的情况，韩国也出现要求政府和警方介入的声音。有韩媒评论称，过激的工会一有机会就进行非法罢工，无力承受损失的资方只能妥协，这样的恶性循环在劳动市场正反复上演。“为了打破这种恶性循环，必须对所有过激的罢工行为者追究民事和刑事责任。”

另有分析认为，只有对工会的强硬行为追究刑事责任和损害赔偿，才能防止类似行为再次发生。罢工后进行协商不是权宜之计，这次或许成为确立相关法律的契机。
(张东慧对本文亦有贡献)