

日本将禁售燃油车,丰田急了?

本报记者 林安东 综合外媒

据路透社报道,日本政府于近日公布了一项“绿色增长战略”,其中包括到2035年左右以电动汽车取代汽油动力汽车的目标。

而据《华尔街日报》报道称,日本丰田集团掌门人丰田章男也在近日发表了对于电动车的观点。他认为,目前电动车过度炒作,决策人没有考虑到发电所产生的碳排放,以及电动汽车转型的成本。毫无疑问,丰田章男在这一背景下发表这样的观点与日本拟全面禁售燃油车有着必然的联系,甚至可以说是“他急了”。



绿色增长计划

日本政府的绿色增长计划,目标是到2050年使该国完全实现无碳排放,其中包括在15年后禁止销售新型汽油动力汽车。

该战略确定了14个行业,包括海上风能、氢气、燃料氨,以及汽车、充电电池,并为每个行业制订了路线图。

根据该计划,到2035年,电动车(包括混合动力车和燃料电池汽车)将替代汽油车。为加快电动车的普及速度,日本政府计划到2030年,将汽车电池的成本削减过半,至每千瓦时10000日

元或更少。同时,绿色增长计划预计,在发电与运输等领域,氢能源消耗量将从2017年的200吨提高到2030年的300万吨;到2050年,则上涨至约2000万吨。

值得注意的是,除日本政府之外,其他全球主要经济体近期也陆续定调新能源汽车发展战略。比如,英国将于2030年禁止销售以汽油和柴油为燃料的汽车,并于2035年禁售新的汽油汽车;法国也宣布,将在2040年采取类似措施。

丰田的反应

丰田章男表示,政策制订者并不知道提倡电动汽车会造成什么后果。他认为,一旦市场全面转向电动汽车,陡增的用电需求将导致日本在夏天面临电力短缺的局面。

丰田章男还认为,日本主要依赖燃煤和燃气发电,这意味着电动汽车不仅对环境无益,甚至还会带来严重的碳排放。此外,为支持电动汽车的全面转型,日本需要为基础设施建设付出14万亿至37万亿日元(约合0.88万亿至2.33万亿元人民币)的高额成本。对普通消费者而言,政策法规会使电动汽车变得非常昂贵,导致消费不起。

丰田章男说:“当政客们在外面说‘让我们淘汰所有使用汽油的汽车’时,他们明白这一点吗?如果日本在禁止汽油动力汽车方面过

于仓促,目前汽车行业的商业模式将会崩溃,导致数百万人失业。”

彭博社有评论指出,就现阶段而言,很多电能依然来自火力发电等不可再生能源生产方式,谈不上真正的环保,但清洁能源正在逐年增加,未来占比肯定会更高。此外,电动汽车价格高于燃油车的问题,短期来看也将得到有效解决。彭博新能源财经近期发布的报告显示,2020年锂电池包的平均价格已经下降至137美元/kWh,较2010年的水平下降了89%;预计到2023年,其价格将接近100美元/kWh。业界普遍认为,100美元/kWh的动力电池价格,是使电动汽车成本与燃油汽车持平的临界点。此外,关于就业问题,产业结构调整是发展道路必经的过程,某个行业的消失必然伴

随着新兴行业的诞生,劳动力失业后会涌向新兴行业来弥补岗位空缺。内燃机时代特有的生产企业也将迅速转

型,投身到电动化产业中。之前的商业模式大多数依然适用,只不过会根据电动化特点进行相应调整。

发展未曾停下

不过,即便丰田章男表达了对禁售燃油车的不满,但丰田在发展新能源汽车道路上的步伐并没有停下,资金一直在持续投入,新车型也一直在持续投放。

2020年12月24日,据《日本经济新闻》报道,丰田汽车计划于2021年推出一款双座小型纯电动汽车,首先面向企业法人和地方政府销售100辆左右,2022年以后面向普通消费者销售,以遵循日本政府在2035年左右停售燃油车的方针。在不享受补贴的情况下,这款电动汽车的售价预计在160万至170万日元(约合10.1万至10.7万元人民币),充电1次可行驶约100公里。这款车和最近在国内热销的五菱宏光MINIEV有点类似,产品定位和续航里程也比较相近。

此外,丰田于近日还宣布了2021年首次亮相首款固态电池原型车的计划。据估计,一辆固态电池汽车的续航里程可以达到1000公里左右,充电时间为10分钟。随着时间的推移,固态电池老化程度较低,丰田的目标是在30年使用寿命内保留90%的电池性能。目前,丰田在固态电池专利数量上处于领先地位,拥有超过1000项与该技术相关的专利。

2020年,丰田在中国投放了三款电动车型,分别是C-HR EV、奕泽E进擎和雷克萨斯UX 300e。此外,在去年的北京车展上,

丰田以“START YOUR IMPOSSIBLE”为主题,首次展示了象征着“新四化”的“e-Palette”实车和全新FCEV“MIRAI Concept”等新能源车。这些动作其实都展示了丰田正在努力研发电动车。

既然已经在发力新能源汽车了,为什么丰田章男对于禁售燃油车依然表现得这么激动呢?此前,丰田章男还抨击竞争对手特斯拉,称尽管特斯拉的市值的确很高,但它并没有做出真正的东西。《福布斯》认为,丰田章男近期频繁的激烈言论其实是想让各国政府,尤其是日本政府卖丰田一个面子,延缓禁令的执行。其实,丰田早就看清了能源结构和趋势,他只是想为丰田争取更多的转型时间。

实际上,丰田早在很久以前就已经意识到这场能源危机,并开始大力研发氢燃料电池汽车和混合动力汽车。作为混合动力领域的领军者,丰田的Hybrid系统凭借低油耗和低故障率在国际上非常出名。但是,氢燃料电池车就没有这么好的运气了,加氢站比起充电站,成本要高得多,建一座加氢站就需要大约1500万元人民币,这让丰田发展氢燃料电池乘用车步履维艰。但最近,丰田又在海外发布全新一代Mirai。不难看出,丰田其实不愿意放弃氢燃料电池,因为这项技术才是丰田未来能否继续保持领先地位的关键。

韩国电动车故障索赔量4年内翻46倍

据报道,最新数据显示,随着环保汽车大受欢迎、销量增多,近些年来,消费者对电动车缺陷的投诉量也翻倍增长。

2020年12月28日,韩国国土、基础设施和运输部以及韩国运输安全局(KTSA)表示,电动汽车零部件缺陷的投诉量增加得很快。去年1月至11月,韩国共收到275起类似投诉,这是2016年仅6起投诉的46倍。

随着韩国推动实现碳中和,电动车和燃料电池汽车将获得更大市场。但是,目前韩国缺乏资源和人力来调查和分析此类对公众安全相当重要的投诉,因此投诉量的激增令人担忧。在2018年有大约40辆宝马汽车在韩国着火后,KTSA已加强了工作。



但因为该机构主要聚焦于内燃机汽车,许多批评者表示,KTSA需要更多地关注电动车。该机构还辩解道,延迟分析现代电动车Kona最近着火的原因是缺乏测试基础设施,如防爆实验室。韩国政府已在光州投资390亿韩元打造环保汽车零部件管理中心,预计2021年10月完工。作为“绿色新政”战略的一部分,韩国计划在2025年之前拥有113万辆电动汽车和20万辆氢燃料汽车,而2019年的数据仅为91000辆和5000辆。

丰田申请车辆清洗评判系统专利

据报道,在平安夜,美国专利商标局公开发布了丰田公司提交的一份名为“汽车清洗评判系统”的专利。

该项专利涉及协调远程服务器与车载传感器的系统,以告知自动驾驶车辆何时需要清洗。此外,该系统还能够指导自动驾驶车辆自行前往洗车中心洗车。

丰田的这项专利提出了一个基本上被人们忽略的问题,而且还提供了答案。问题就是如果车主不开车,那么也不会洗车。未来,当乘客乘坐亚马逊自动驾驶出租车时,他们会期待这辆车“闪闪发光”,但是谁来洗这类车辆呢?

丰田提出,自动驾驶车辆可以利用该项专利系统自行清洗,而该系统会在车辆以及外部服务器之间传递信息,会监控天气状况、在上



次洗车之后车辆使用的时间和行驶的距离,以及在下次投入共享服务之前剩余的时间等。此外,其还可以利用GPS监控该车在没有铺柏油的道路上行驶。

此前,丰田宣布将利用其Kinto Europe公司进军出行领域,提供租车、短期车辆订阅、公司拼车和共享汽车等出行服务。丰田计划利用其经销商网络来部署此类服务,Kinto也准备好了在未来整合自动驾驶技术。Kinto车队,可能就是丰田对于其它汽车制造商的自动驾驶车辆和网约车服务的回应。