

丰田章男为何反对禁售燃油车？

本报记者 王伟

电动化已是大趋势，但全球销量最大的车企丰田汽车公司掌门人丰田章男却再次唱起了“反调”



丰田章男于近日在日本汽车工业协会会议中，作为协会负责人，公开反对日本政府所推出的“绿色增长计划”。这已经不是丰田章男第一次反对了。在去年年底的时候，他就表示，反对禁售燃油车。

作为全球范围内数

一数二的燃油车巨头，丰田章男的这些话引发丰田汽车股东们的不满，他们很担心这样的“批判”会影响到丰田汽车的未来。而丹麦基金表示，如果丰田后续态度依然没有变化，他们将考虑出售所持有的丰田汽车股份。

有考虑到发电过程中所产生的碳排放以及向电动汽车转型的成本。

丰田章男解释称，例如在日本地区，如果所有汽车都由电力驱动，那么到了夏天将有可能出现电力短缺的情况。同时，车企还要面对不断为电动车全面转型的基础设施投入14万

亿日元至37万亿日元（约合8821亿元至2.33万亿元人民币）。

据了解，日本国内的电能主要由燃烧煤炭和天然气所供给，当生产的电动车数量越多，其所需的电能也越多，从而使得二氧化碳排放更加严重。

猜想一：走错了赛道的缘故？

丰田触“电”并不晚，在1997年就推出了自己的第一款HEV（混动）车型。但长久以来，丰田的新能源汽车路线都局限于混动与氢燃料电池车。

丰田混动普锐斯可以看作成熟新能源车型的开山之作。至今，丰田的混动技术在汽车行业依然遥遥领先，旗下丰田、雷克萨斯已经具备了完整而成熟的混动车型体系。无限追求低成本的丰田，在混动车领域做到了战无不胜。当丰田垄断了混动车市场后，看不到希望的其他友商改玩其他新能源汽车路线。

丰田早在1992年就开始研究氢燃料电池车，首款氢燃料电池车型Mirai于2014年上市。在这个赛道上，丰

田的志向是将“氢能源社会”变为现实。但事实证明，过去十年里，纯电动车市场以火箭般的速度突飞猛进时，燃料电池车市场仍在“坐老谷车爬坡”。丰田也曾接触过纯电动车，在研发普锐斯时就曾开发过电动车型，但该项目受限于电池技术和续航里程而被叫停。直到2017年年底，丰田才首次发布电动化战略。

因此，至少在中国市场上，丰田还没有一款真正意义上的纯电动车产品。丰田的一些投资人认为，丰田面临着落后于竞争对手的风险，因为在纯电动车领域，大众、通用汽车、特斯拉，以及蔚来、小鹏等都推出了新产品。相比之下，丰田很有可能处于劣势状态。

猜想二：纯电动车被过分炒作？

丰田为何在纯电动车路线上一直发力不足呢？这无疑关乎掌门人对纯电动车的看法。

丰田章男没有说错，新能源汽车必须建立在完善，甚至完美的技术体系上，这里所说的技术绝不仅仅是电

机、电池、电控，也不是“软件代替硬件”，而是极为朴素、真实的供能布局，还包括报废车辆处理、生产环节的环保等。

丰田章男认为，当下电动汽车其实是被过度炒作了，倡导者并没

猜想三：造车逻辑发生变化？

依靠融资存活的造车新势力，实力明显难以和传统车企抗衡，但是它们似乎已经走在了各大传统车企的前头。它们用实际行动告诉我们，研发加上拼凑实现一辆电动车的量产并不难，在技术、人才、资金和生产线都不成熟的背景下，想造SUV就造SUV，想造轿车就造轿车。对造车新势力而言，一辆电动车从PPT走向量产化，重点需要关心的是投资人的心情，而不是生产过程中

衍生出的环境问题、成本转型以及员工就业等现实问题。在美国上市的中国造车新势力“三强”（蔚来、理想、小鹏），一次次地复制了这个逻辑。

而丰田这样的传统车企，难的却是燃油车向电动车转型过程中，对现有技术平台、人才储备、生产流水线的放弃。在向纯电动车转型的过程中，丰田势必会出现大量成本支出，其中就包括需要放弃现有有形资产。

猜想四：裁员太困难

欧洲汽车业协会前期警告成员国企业和欧盟政府，称欧盟新排放标准有可能导致汽车业裁员。在动力系统、零部件制造和维修方面，电动车企业需要的员工数量会减少60%。

事实正按这个方向进行，我们如今可以看到欧洲的纯电动车销量比例在不断上升的同时，各大传统车企已经为新能源汽车付出了巨大的牺牲，如大规模减产裁员、关闭燃油车工

厂。按照BBA的官方消息，截至2022年年底，“三巨头”裁员人数将超过2.5万人。福特、通用汽车等世界大厂也都出现了裁员的现象，这背后关乎数十万家庭生存的问题。

由于日本企业奉行的雇佣制度比较特别，因此日本公司想要裁员会非常困难。所以，考虑到社会影响真要“下刀”时，也不敢“见血”，况且是以万人为主体的裁员。

6月全球汽车业 缺芯停产还要继续

全球汽车芯片供应短缺可能要穿越第二季度，奔着第三季度去了。

日本方面，尽管有瑞萨电子这样的本土芯片制造巨头，车企也未能幸免。据外媒报道，日产、三菱和铃木在6月份将暂时停止部分工厂的生产任务。

美国方面，据外媒报道，大众美国已通知其经销商，因芯片供应短缺，以及其他供应链相关问题，将延长墨西哥一家重要工厂的停产期。“尽管为避免更多的停产付出了巨大的努力，但大众汽车不得不在6月和7月初暂停墨西哥Puebla装配厂的生产任务长达三周以上，这会影响到捷达、途观和Taos的产能。”同时，其位于美国的Chattanooga工厂也将提前停产。

欧洲方面，据德国《商报》报道，奥迪将

于5月底被迫减产，这将导致奥迪位于德国的两大工厂的1万名工人不能全职工作。奥迪发言人称，6月的计划尚未确定。大众品牌表示，Chattanooga工厂将从6月7日起停产2周。

芯片短缺也迫使车企放弃一些高端功能，包括预装导航系统，以保证生产任务正常进行。欧洲最大的半导体制造商之一，意法半导体（STMicroelectronics）首席执行官Jean-Marc Chery表示，芯片短缺现象可能会持续到2022年。在韩国，三星电子、现代汽车、韩国政府和行业协会最近达成协议，希望共同努力，应对汽车芯片供应短缺。

中国形势也很严峻，很多家车企受制于芯片短缺。最新消息显示，蔚来汽车近期或再次减产。（蓝田）

广汽埃安再“刺”弹匣电池

今年3月，广汽埃安发布弹匣电池系统安全技术（以下简称“弹匣电池”），实现了三元锂电池整包针刺不起火。5月20日，广汽埃安再次发布磷酸铁锂（弹匣电池）针刺试验。

本次试验采用磷酸铁锂（普通电池）整包和磷酸铁锂（弹匣电池）整包进行对比测试。试验条件同样选择了国标最严苛的标准，即在8mm最粗钢针直径和100%SOC电量的条件下，进行针刺试验。

试验结果显示，磷酸铁锂（普通电池）整包在钢针刺入电芯触发热失控后，出现了电压下降、温度上升现象，最高温度为329.4℃，

并且出现冒烟现象，持续16分钟；而磷酸铁锂（弹匣电池）整包被刺后，最高温度仅为51.1℃，静止48小时后，单体电压下降至0V，温度下降为室温，并且无冒烟、起火和爆炸现象，电池包状态稳定。打开电池系统外壳，其内部结构完好。

据介绍，弹匣电池系统安全技术拥有超高耐热稳定的电芯、超强隔热的电池安全舱、极速降温的速冷系统、全时管控的第五代电池管理系统四大核心技术，可从电芯本征安全提升、被动安全强化、主动安全防控三大方面提升电池的系统安全性。（行成）