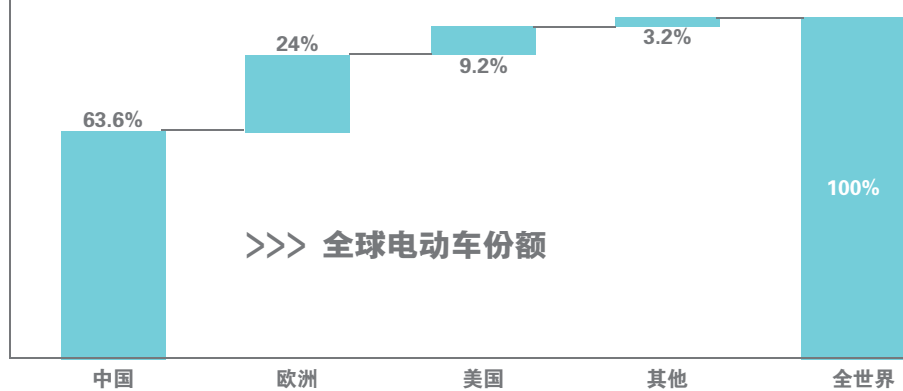


反对全面电动化,丰田带头



电动化的浪潮已轰轰烈烈。2022年,全球电动汽车市场规模达到近1100万辆,渗透率为14%。但对于“全面电动化”,不少老牌车企还有自己的考虑,比如全球销量最多的丰田汽车就一直表现出抵触的情绪。在近期举办的G7峰会期间,由丰田前任社长丰田章男牵头,日系车企铃木、五十铃、雅马哈、本田和马自达参与的展览中,他们表示,电动汽车绝非实现碳中和的唯一途径。



“反电联盟”

在欧洲正在为是否禁止燃油车而经历数轮争论的2023年,同为汽车重镇日本,不少车企高管却选择站在反对全面电动化的统一阵营。

丰田章男目前仍在担任日本汽车工业协会(JAMA)的主席,多年来一直坚持汽车业应采取更多元化的方式来应对碳排放问题的观点。在近期举办的G7峰会期间,他再次强调了对全面电动化的抵触情绪,同时获得了多个参展日本公司的支持。

在外媒的采访中,这些公司的高管们找到了支撑自己观点的新论据——只要电池材料仍然稀缺,用于充电的电力还在向可再生能源转变而非完全清洁能源,那么汽车业就需要多种动力系统和替代燃料来减少排放。

以铃木公司为例,这家在印度市场占据绝对优势的企业在今年1月公开了与印度政府和亚洲最大奶制品制造商的合作协议。铃木表示,公司希望能从印度广泛存在的牛粪中提取生物气体,旨在为使用压缩天然气的铃木车型提供清洁能源。

五十铃和雅马哈的情况较为类似,两家公司都不以生产乘用车为主要业务。而在其专精领域,例如摩托车和卡车上,两家公司都不认为电动化是更加好的未来。雅马哈认为电池摩托艇的重量问题会导致承载能力受限;而五十铃的明星产品中,电动版本的续航里程仅为燃油车型的六分之一。

这并非丰田首次公开表达类似的观点,就连丰田章男本人也不止一次质疑电动车。他曾经表示,混合动力汽车才是目前更实用的解决方案,如果只推广零排放汽车,那么数以百万计的消费者将没有合适的选择,因为目前市场上还没有一款电动汽车能够满足他们的需求。

但市场却和他们做出了相反选择。去年,日本能源智库可再生能源研究所发布的一份报告中表示,日本在推动氢能战略上出现了失误,因为日本消费者绝大多数更加倾向于选择电动汽车。

根据丰田2022财年第四季度及全年业绩的数据显示,这家全球体量最大的汽车公司净利润四年首次下滑,同比减少14%至2.45万亿日元;今年一季度,特斯拉在全球范围内售出了26.72万辆新车,同比增长约69%,取代了数年霸占这一宝座的丰田卡罗拉。后者今

年一季度售出了约25.64万辆,并在主要市场中国和美国分别下跌29%和10%。

不是真环保?

丰田为何如此旗帜鲜明地反对电动车、力推燃油和混动呢?最大的原因就在于丰田的基本盘。IPG中国首席经济学家柏文喜表示,作为老牌车企,丰田反对全面电动化,一方面是因为自身作为全球燃油车头部企业体量过大,很难迅速实现向新能源车全面转型,因而需要维护燃油车市场在相当长时间内的可持续发展。

“另一方面,也确实是因为电源并未实现全面的可再生能源化以及电池原料的短缺,让新能源汽车在实质上并未如宣传的那么利好环保。”柏文喜表示。

与我们对电动汽车的认知有所不同的是,不少日本人认为电动车并不环保。他们认为如果大力推广纯电动汽车,后期淘汰下来的废旧电池很难回收并妥善处理,很可能会污染环境。而且有数据显示,日本3/4的电力来自化石燃料,煤电占比居高不下,电力的源头同样是不环保的。

日本汽车工业协会在会上也表示,电动车存在电池原材料不足、电池污染转嫁等缺点,这致使纯电动车目前的减排效果有限。因此,汽车减少二氧化碳排放,必须有多样性的选择,例如替代燃料等。

国情方面,日本的汽车制造商及其支持行业雇佣了超过500万名工人,约占日本劳动力的8%。如果全面转为电动化,这些劳动力可能会有大部分失业,形成社会民生问题,转型的压力太大。

不过,需要明确的是,包括丰田在内的日本车企并不是抵触电动化,而是抵触全面电动化。丰田章男坚持的也是“汽车行业应采取更多元化的方式来应对碳排放问题”的观点,而不是“汽车行业不能电动化”的观点。

丰田首席科学家、丰田研究院首席执行官Gill Pratt也呼吁,不要过早放弃燃油车,认为向电动汽车的过渡所需的时间将比人们预期的要长,而采用混合动力和替代燃料多管齐下的方法将对环境和汽车行业更好。

Gill Pratt表示,电动汽车技术还不够成熟,电池材料和可再生充电基础设施或许充足,但电池材料、矿山、可再生发电设施、输电线路和季节性储能设施需要几十年的时

间才能扩大规模。

看懂联合创始人由曦对此认为,作为老牌车企,丰田反对全面电动化是因为它们认为目前电池材料稀缺、电力需求转向可再生资源等问题,导致电动化仍存在现实问题。这也提醒我们,在推进电动化的同时,需要关注相关技术、资源等问题,采取多种方式应对环境问题。

谁没准备好

“世界还没有为迎接全电动车时代做好准备。”Gill Pratt日前再度对外喊话。但事实上,日本是布局电池最早的国家之一,日本早在20世纪90年代便有了松下、三洋和索尼组成的初代“三巨头”。

到了21世纪初,日本企业生产的消费锂电池占到世界近九成的份额。但在2010年前后,以丰田为首的日本汽车巨头曾坚信,氢燃料电池汽车才是未来。这一理念使日本电池产业链押宝在氢燃料电池上,而忽视了对锂离子动力电池的投入。

也正因为如此,日系车企错过了全球电动汽车发展的上半场。目前,中、美、欧都在电动汽车上发展迅速,特别是中国。根据中汽协数据,2022年,我国新能源汽车产销分别完成705.8万辆和688.7万辆,同比分别增长96.9%和93.4%。也就在这一年,全球电动汽车销量首次突破1000万辆。

在燃油车领域“叱咤”的日系品牌却在2022年新能源汽车销量排行榜上缺席了。根据CleanTechnica公布的2022年全球新能源乘用车销量排行榜,TOP20车企中,没有一家日系车企入围,而美系车企代表有特斯拉,中国品牌代表有比亚迪,欧系车企如大众、宝马、奔驰都排名靠前。

而反观燃油车领域,去年日系车在全球市场的累计销量超过2000万辆,占有率高达25.3%。其中,丰田汽车占了大头,销量为1050万辆。

在柏文喜看来,全面电动化在当今阶段在很大程度上确实是个伪命题,而支持汽车电动化趋势以及动力多元化并存,才是真正面对行业现实的正确选择。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦 Focus

旅客回归空管缺人 美国航空业旺季迎考

本周一是美国阵亡将士纪念日,该节日与前一个周末组成的3天假期通常是美国民众出游的高峰,也意味着夏季旅游旺季的开始。据美国运输安全管理局(TSA)的统计,在刚刚结束的这个长周末,尽管高通胀仍在持续,但美国人似乎并没有减少在旅行方面的花销,美国的航空旅行超过2019年疫情前的水平。

TSA表示,这个长周末搭乘航班出行的人达到979万人,略高于2019年期间的长周末。其中,上周五搭乘飞机出行的旅客超过270万人,创下新冠疫情以来的最高纪录。

此外,长周末期间相对良好的天气也为更多人出行助了一臂之力。去年,恶劣的天气加上人员短缺和其他压力导致夏季高峰期航班取消和延误次数增加。航空公司高管则对今年夏天的运力增加持乐观态度。

航班追踪网站FlightAware的数据显示,相对晴朗的天气也促进了更多人实现在长周末航空旅行的计划。从上周五到周一,全美仅有16%的航班晚点,与去年的这一长假期周末相比,延误比例有所减少。

另外,今年约有3710万美国人自驾旅行,较2022年增长了6%,但仍比疫情前的水平少了约50万人次。

通常,5月底的长周末也标志着美国旅游旺季的开始。夏天旺季的出行对航空公司全年的业绩来说至关重要,市场一度担心,高通胀带来的食品和住房成

本上升,将会影响美国家庭的出游预算。

据美联社报道,美国旅客今年将为阵亡将士纪念日假期支付更高费用。美国汽车协会的订单数据显示,今年假期美国热门旅游目的地机票价格较去年同期上涨40%。酒店数据提供商STR的数据显示,美国酒店客房上星期平均房价为每晚157美元,比去年同期增加7美元。短租数据分析平台AirDNA的数据显示,上个月,Airbnb和Vrbo等房屋短租平台上的单日平均租金达到316美元,比去年同期增加1.4%。

美国汽车协会旅行部门高级副总裁宝拉·特维代尔近期表示,该协会自2000年开始跟踪美国假期旅行数据。今年,美国将经历20多年来繁忙程度排名第三的阵亡将士纪念日假期。在她看来,今年夏天,美国可能会迎来创纪录的旅游旺季,对航空部门来说尤其如此。

年初,有业内分析预测,今年美国航空业将保持相对稳定。该行业就业率可能已经恢复到正常水平,甚至出现大幅上升。旅游咨询公司Hospitio的CEO Brad Beakley表示,大多数航司的员工

总数都比疫情之前增加了不少,这是个好兆头。

不过,完全恢复可能还需要一段时间。面对这一形势,美联航首席执行官Scott Kirby指出,目前航空业面临的最大问题就是空管人员短缺。美国交通部也确认空管人员缺口达3000人,目前美国空管人员数量要比30年前还少。

对此,航司也开启了招聘计划。西南航空2022年11月底表示,2022年的员工数量预计将增加1万多人,2023年将再增加8000人。Beakley表示,随着新员工的加入,航司的运营效率将会持续提升。尽管很多人担心经济衰退,但分析师们认为,几乎没有迹象表明2023年机票价格会大幅下降。今年以来,美国主要航空公司中的达美航空和美国航空股价累计涨幅超过10%,美联航的母公司联合大陆控股涨幅更接近30%。

值得一提的是,航空咨询研究机构IdeaWorksCompany近日公布的最新报告显示,2022年,8家美国主要航空公司(阿拉斯加航空、忠实航空、美国航空、达美航空、边疆航空、捷蓝航空、精神航空和美联航)国内航班网络上的选座费为它们带来的收入估计达到42亿美元。

CarTrawler首席商务官Aileen McCormack表示:“仅选座费就能带来42亿美元的辅助收入,显然对这一产品进行优化将确保航空公司不仅能够持续实现收入最大化,还能持续提升客户满意度和忠诚度。”

北京商报综合报道

韩国取消所有疫情防控措施



人们在韩国首尔街头行走。新华社/图

6月1日起,韩国下调新冠疫情危机预警级别,由“严重”降为“警惕”,并大幅放宽确诊病例隔离义务等各种防疫措施。此举实际上相当于取消所有疫情防控措施,意味着新冠病毒感染在韩国境内已变成地方性流行病。

韩国总统尹锡悦称,此次调整意味着国民相隔3年4个月以来,终于找回日常生活,令人欣慰,他感谢前线医护人员的努力,以及民众一直以来配合防疫措施。

具体而言,韩国政府决定将确诊病例强制隔离7天的措施调整为建议隔离5天,但为保护医疗机构和易感染设施的高风险人群,要求相关单位实施“自发隔离制度”。诊所和药店的室内强制口罩令将调整为建议级别,医院等大型

医疗机构的室内强制口罩令将继续有效。前往易感染设施探亲访友时允许就餐,相关设施工作人员每周接受一次病毒检测的义务调整为“必要时进行”。另外,政府将不再建议入境人员入境第三天接受核酸检测等。

与此同时,韩国政府也将做好相关准备,以防松懈导致疫情防控一线混乱。韩国中央灾难安全对策本部第二总括调整官金星镐呼吁,65岁以上老人、免疫力低下者等高危人群积极接种新冠疫苗。

在韩国调降新冠防疫等级前,日本也将新冠病毒传染病在《感染症法》的定位从“2类”下调至与季节性流感相同的“5类”。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·