



PORSCHE

高层对话 | 敢为人先 责任至上
奥博穆先生细解保时捷如何保证 2030 年全面实现碳中和

敢为人先，责任至上

保时捷全球执行董事会主席

奥博穆先生 Oliver Blume



Q: 奥博穆先生，保时捷正寻求加大气候保护方面的投入力度，为什么现在才开始做这些工作呢？

奥博穆：我们其实早就开始了，只不过现在加快了步伐。自 2016 年起，可持续性就成为保时捷战略的重要组成部分。我们并不满足于已有成就，而是再接再厉，百尺竿头更进一步。

Q: 保时捷跑车标杆 911 Carrera 的输出功率为 385 马力，911 Turbo S 更是达到 650 马力，这势必会带来污染。

奥博穆：我们拥有清晰的战略和明确的时间表。到 2025 年，我们销售的新车一半以上将是纯电动或混合动力车型；到 2030 年，这一比例将达到 80% 以上。您不能只把目光盯在过去.....

Q: 好的，那么我们就看看现在的表现吧.....

奥博穆：我们正在进行彻底的反思。我们在加大电动跑车产量的同时，像 911 这样的车型很快将使用接近碳中和的燃料。

Q：保时捷制造功率小的小型车不是对我们的环境更友好吗？

奥博穆：我们的任务是确保客户喜爱的保时捷车型能够实现碳中和。

Q：生产小排量车型对环境更友好，但目前保时捷最成功的车型是重量超过两吨的 Cayenne SUV，你怎么看？

奥博穆：Cayenne 这样的 SUV 很受客户欢迎，特别是在北美和中国市场。现在已可购买本地零排放的 Cayenne 混合动力车型，而且下一款全新保时捷车型将是纯电动 Macan。我们的目标是在制造这些车辆的同时保护气候。



Q：过去 30 年，交通运输业是唯一一个二氧化碳排放居高不下的行业。保时捷现在想通过自己的努力改变现状？

奥博穆：我们以可持续发展为己任。环境零影响的汽车对有眼光的客户来说是一个关键的卖点。他们有权心安理得地驾驶保时捷。

Q：那我们说具体一点。保时捷的车辆在销售和使用环节何时不再对大气造成污染——换句话说，保时捷何时实现碳中和？

奥博穆：我们给自己设定的目标是在 2030 年之前实现碳中和，涵盖保时捷全系车型，这是个雄心勃勃的目标。全面实现碳中和让保时捷成为汽车行业的先锋。《巴黎协定》设定的时间为 2050 年，而许多竞争对手则设定为 2040 年。这里最重要的不是速度，而是责任——每一步都很重要。

Q：你们打算怎样实现这个目标？

奥博穆：近年来，我们已从自身工厂着手，包括我们的技术研发部门和生产设施。目前，保时捷祖文豪森工厂和莱比锡工厂已经实现了碳中和。

Q：具体是如何运作的？

奥博穆：我们从小处入手。我们激励每位保时捷员工迎接这个挑战。食堂也不例外——在人工智能的帮助下减少食物浪费。我们会先查看员工选择的套餐，然后进行有针对性的采购，最大限度地避免浪费。比如，如果食堂要提供咖喱香肠和亚洲菜，现在就可以知道选择哪种套餐，也知道选这个套餐的频率或哪个工厂选这个套餐的人多。这样就减少了浪费。

Q: 如果你们考虑放弃肉食——不需要使用人工智能——这样离目标就更近了。

奥博穆博士: 事实上, 我们提供的素菜比过去多多了。我们真的在审视公司的方方面面。我们对自己所做的一切都要负责。

Q: 这个战略是否也意味着未来减少差旅和飞行?

奥博穆: 肯定的。我们在疫情期间注意到, 人们比以往更加关注最基本的需求——数字会议有时更有效率, 因为准备更充分, 与会人员能够更快地切入正题。

Q: 光靠不吃肉, 不出差, 生产是不会实现零排放的。

奥博穆: 我们在生产过程中使用生物气体可再生能源。2021年, 这些生产基地将完全实现碳中和。下一步是要求我们的供应商也采取同样的措施。为我们开发电池的厂家必须仅使用可再生能源生产。公司自身正在推进这样的项目。这是一个起点。在车辆开发方面, 我们正转向电力驱动系统。Taycan 开了一个好头。2020年, 我们在欧洲销售的车辆有三分之一为电动化车型。其中一半是混合动力车型, 一半是纯电动车型。这个比例将不断提高。

Q: 想法很好, 但能否实现, 许多人可能会怀疑。

奥博穆: 我们正在全面审视保时捷纯电动车型的使用阶段。Taycan Cross Turismo 是个全新的开始。我们的目标是将保时捷汽车在使用阶段的二氧化碳影响降为零。



Q: 怎么做到?

奥博穆: 未来十年, 我们将在风力发电、太阳能和其他环保措施方面投资超过十亿欧元。总体原则是: 避免而非抵消碳排放。我们不想从其他公司购买碳排放配额指标, 而是希望自身从源头处避免造成排放。在不可避免使用能源的地方, 我们就使用来自可再生能源的电力。



Q：银行和保时捷家族、皮耶希家族对此有何看法？

奥博穆：他们都表示支持。公司专注于可持续发展，从长远看肯定能赢得市场。这意味着我们将吸引新的投资者。与此同时，各大银行都在改变投资战略，更倾向于投资那些展现可持续能力的公司。

Q：公司多久评估一次？

奥博穆：每年一次。我们拥有非常清晰的路线图，有具体的实施措施。我们始终知道我们所处的位置，也知道要做什么。

Q：您的薪水是否与气候保护挂钩？

奥博穆：我非常赞成将管理层的可变报酬部分与环保目标的完成度挂钩。

Q：已经这样做了吗？

奥博穆：在大众汽车集团，从今年开始，可持续发展绩效已经成为我薪水的一部分了。

Q：大众汽车劳资联席会主席 Bernd Osterloh 喜欢说，电动汽车还没上路前产生的碳排放就抵得上一台行驶了 7 万公里的柴油机汽车，因为电池生产会消耗许多能量。这种情况现在有什么变化吗？

奥博穆：电池生产仍属高耗能行业。我们要求供应商使用可持续能源将显著改善碳足迹。未来十年，电池 90% 以上将实现回收利用。与此同时，未来我们还将减少电池中钴等污染物的使用量。

Q：你们如何计算绿色电力的需求量？

奥博穆：我们知道客户使用车辆的时间长短。我们也知道我们过去制造的保时捷汽车 70% 以上仍在使用。此外，我们还知道每个车型系列平均开多长时间。所以，我们非常清楚地知道我们需要做什么。

Q：如果客户离开经销商店之后，私自用火电充电，你们怎么办？

奥博穆：我们无法避免这种现象——这种情况在不同国家有所区别，与能源结构也有关系。不过，我们将为客户提供尽可能多的绿色能源。

Q: 举例来说, 如果在美国仅使用传统汽油, 你们如何达到碳中和目标?

奥博穆: 通过补偿客户消耗的能源量。为此, 我们将与能源供应商签署长期合同。

Q: 你们打算怎样在经典的 911 Turbo 汽油车型上实施环保措施?

奥博穆: 我们正投资研发合成燃料, 这也是能源密集型生产, 涉及到制取纯氢气, 最终生成绿色甲醇作为燃料。要想成为真正的绿色燃料, 就必须在可再生能源丰富的地方生产。我们正与西门子能源等合作伙伴开展合作, 并在巴塔哥尼亚投资建试点工厂。

Q: 在美洲最南端? 你们还得考虑如何运输!

奥博穆: 那里一年约 300 天日夜刮大风, 所以风力发电效率非常高。如果对绿色甲醇进行提纯, 我们可以生产汽油或航空燃料——这让汉莎航空有机会实现碳中和飞行。目前我们正在进行车队测试, 车辆采用新型合成燃料, 化石二氧化碳排放减少 90%左右。

对保时捷来说, 这些燃料最初将用于汽车赛事、内部赛道、车辆测试和厂内初次加油。这些创新项目很重要。我们如果能带个好头, 其他公司会跟进。

Q: 汉莎航空已经终止了类似项目, 称自己不是石油公司。

奥博穆: 我们希望展示可能性。现在的问题是价格太高, 每升高达十美元, 但是我们相信未来有可能降到每升两美元以下。那时就会变得很有吸引力。从长期来看, 其他投资者也会参与进来。

Q: 你们为什么不考虑燃料电池, 即直接在车上使用氢能源?

奥博穆: 作为一家跑车制造商, 我们的车内没有安装燃料电池的空间, 而且额外的驱动系统会增加车重。

Q: 那么, 你们已经决定全力开发替代驱动系统了吗?

奥博穆: 并没有。燃料电池适用于重型车辆和船舶。它们有足够大的安装空间, 驱动系统的重量无关紧要。对保时捷来说, 氢能源将以合成燃料形式加以利用。

Q: 我们是不是要感谢大众汽车? 正是大众柴油门丑闻最终迫使德国汽车制造商转变思维方式。

奥博穆: 这件事当然改变了人们的观念, 推动企业采取了很多行动。保时捷当时迅速采取了应对行动, 我们有三年时间没再提供柴油发动机驱动的车辆了。早在 2014 年, 我们已经通过全新 Taycan 纯电动跑车确立了新的发展方向。

Q: 这里的关键词是责任。上周五你们公布了公司的财务报告, 利润达数十亿——很重要的原因是德国政府减少了增值税, 提供短期补贴, 以及提供数十亿的电动汽车补贴。你们如何回报纳税人?

奥博穆: 可靠性。2020 年, 我们确保了长期稳定的就业岗位。我们每年缴纳数十亿的税费。此外, 我们作为一家企业自觉开展社会责任项目。我们向社会捐赠超过 2000 万欧元, 例如向食物赈济处捐赠款物。

Q：德国管理人员不热衷于参与社会政治讨论。这种情况在气候保护方面的讨论中是否有所改变？

奥博穆：就我本人而言，当然愿意参与讨论。

Q：谁对你施加的压力更大？是绿色和平组织、德国环境行动组织，还是与你一起在餐桌就餐的 16 岁和 19 岁女儿？

奥博穆：无论是绿色和平组织及德国环境行动组织，还是我的两个女儿，我们一起争论的问题差不多，都会问我们如何生产电池。如果我对这些问题没有给出令人信服的答案，我可能会觉得自己做了错事。环境、企业和客户的梦想——一切都是密切相关的。



PORSCHE NEWSROOM

保时捷新闻中心

长按识别二维码并关注