

Droga do Net Zero

Strategie, koncepcje i najlepsze praktyki
w zakresie zrównoważonego łańcucha dostaw



WPROWADZENIE

Jesteśmy w tym wszyscy razem

” Zmiana to proces, dzięki któremu przyszłość wdiera się w nasze życie. “

- ALVIN TOFFLER

Celem Unii Europejskiej jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku. Oznacza to zerową emisję netto gazów cieplarnianych we wszystkich gałęziach przemysłu. Oczekuje się, że do tego czasu większość sektorów osiągnie zerowy poziom emisji netto. W przypadku transportu towarowego celem jest ograniczenie emisji o 90%.

Podczas gdy wiele sektorów ciężko pracowało nad zmniejszeniem swojego śladu węglowego, emisje pochodzące z transportu drogowego wciąż rosły i będą rosły nadal. Pojazdy drogowe o dużej ładowności odpowiadają obecnie za 6% całkowitej emisji CO₂ w UE i 7% w USA. Jeżeli nie podejmie się żadnych działań, przewiduje się, że do 2050 r. ilość drogowych przewozów towarowych w UE wzrośnie o prawie 50%. Możemy się zgodzić, że dekarbonizacja tego sektora będzie dość trudna.

Jednym z wyzwań jest fakt, że drogowy transport towarowy jest rynkiem nadmiernie rozdrobnionym, w szczególności w Europie. Według źródeł Komisji Europejskiej, w Europie działa ponad pół miliona małych przewoźników, zatrudniających średnio 6 pracowników. „Rzeczywiście powinny stanowić one [te MŚP] stronę dyskusji i potrzebne są nowe sposoby zawierania umów i wspierania ich łańcucha wartości” – powiedziała na Światowym Forum Ekonomicznym Angie Farrag-Thibault, lider projektu Clean Trucking.

Jako przedstawiciele tej branży jesteśmy odpowiedzialni za wspólną pracę nad rozwojem i wdrażaniem nowych podejść i technologii, aby jak najbardziej zbliżyć się do celów UE w zakresie redukcji emisji. „Nie możemy pozwolić sobie na niekończące się dyskusje na ten temat”, podsumował Alan McKinnon, profesor logistyki w Kuehne Logistics University.

Ursula von der Leyen, przewodnicząca Komisji Europejskiej, wyraziła to najlepiej: „Koszt transformacji będzie duży, ale koszt braku działania będzie znacznie większy”.

Tylko razem możemy osiągnąć poziom zero netto.

Alan McKinnon
Profesor Logistyki
Uniwersytet Logistyczny Kuehne



METODOLOGIA

Niniejszy raport został opracowany na podstawie serii wywiadów przeprowadzonych przez profesora Alana McKinnona z uczelni Kuehne Logistics University na początku 2021 roku z Angie Farrag-Thibault, kierowniczką projektu Clean Trucking w ramach World Economic Forum, Marcelo Marcal, dyrektorem ds. zakupów w dziale logistyki firmy Electrolux oraz Pietro d'Arpa, wiceprezesem ds. łańcucha dostaw – logistyki w Europie i planowania strategicznego typu End to End w firmie Procter & Gamble. Dziękujemy każdemu z rozmówców za poświęcony czas i podzielenie się z nami swoją wiedzą.

Dekarbonizacja transportu drogowego do 2050 r.

Zielony Ład i koszty bezczynności

” **Digitalizacja będzie miała do odegrania ogromną rolę w potencjale dekarbonizacji.** Nawet w zakresie samych danych w czasie rzeczywistym, jest to element przełomowy. ”

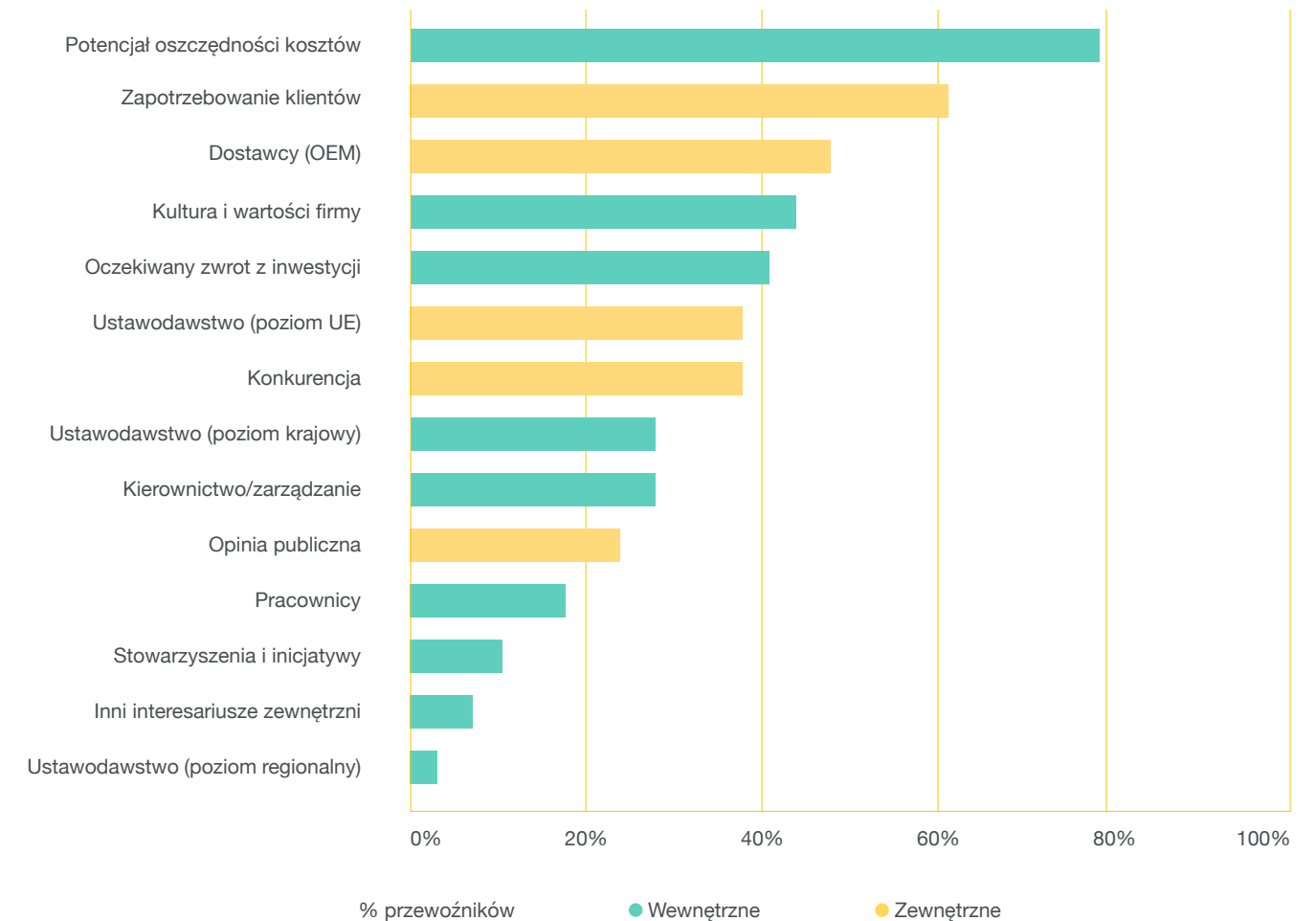
- ANGIE FARRAG-THIBAUT

Europejski Zielony Ład zaprezentowany przez Komisję Europejską ma na celu osiągnięcie zrównoważonego rozwoju gospodarki UE i osiągnięcie jej pełnej dekarbonizacji. Jest to zgodne z planem UE zakładającym, że do 2050 r. nie będzie żadnych emisji netto gazów cieplarnianych.

Przekształcenie całej gospodarki – wraz ze wszystkimi towarzyszącymi jej gałęziami przemysłu i infrastrukturą – jest bardzo kosztownym przedsięwzięciem, ale koszt bezczynności jest znacznie wyższy. Komisja Europejska szacuje, że roczne straty w przypadku wzrostu o 3°C średniej temperatury na świecie wyniosłyby 190 mld euro.

Aby zapobiec tej gospodarczej i ekologicznej katastrofie, konieczne będzie wprowadzenie zachęt, podatków i regulacji, które zmobilizują firmy do realizacji celów zrównoważonego rozwoju i w zakresie emisji dwutlenku węgla. Ustalenie ceny za emisję dwutlenku węgla będzie istotnym czynnikiem Zielonego Ładu. Wciąż jednak pozostaje wiele łatwych do wykorzystania możliwości, oferujących oszczędności zarówno pod względem kosztów, jak i emisji dwutlenku węgla. Ponad 800 małych i średnich przewoźników drogowych z UE, przebadanych przez Transporeon, KLU i SFC, rzeczywiście wskazało potencjał oszczędności kosztów jako najważniejszy czynnik zachęcający do inwestycji w dekarbonizację.

Wewnętrzne i zewnętrzne czynniki zachęcające do inwestycji w dekarbonizację



Źródło: Dekarbonizacja działalności małych i średnich przewoźników drogowych w Europie, Moritz Tölke i Alan McKinnon, KLU/SFC, 2021

Niedawno opublikowana przez Komisję Europejską „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności” zawiera rozdział o zielonej logistyce, prawie w całości poświęcony zmianie sposobu transportu towarów. Celem jest zwiększenie kolejowego ruchu towarowego o 50% do roku 2030 i podwojenie go do roku 2050. Intermodalność jest rzeczywiście ważnym elementem wysiłków na rzecz dekarbonizacji. Jednak zdecydowana większość towarów nadal będzie przewożona drogami, nawet jeśli uda nam się przenieść jak najwięcej ładunków na tory.

Koniec epoki silników spalinowych

Wydaje się, że era silników spalinowych dobiegła końca.

Nadszedł wreszcie czas, aby wycofać tę osiemnastowieczną technologię na rzecz bardziej zrównoważonych alternatyw.

Elektryfikacja będzie prawdopodobnie odgrywała dominującą rolę w procesie dekarbonizacji drogowego transportu towarowego, chociaż toczy się wiele dyskusji na temat najlepszych sposobów zasilania dalekobieżnych samochodów ciężarowych niskoemisyjną energią elektryczną. Czy powinny to być baterie, wodorowe ogniwa paliwowe czy przewody napowietrzne? Wszystkie są rozwiązaniami długoterminowymi, których większość zainteresowanych stron nie może wdrożyć od razu.

Badania biorące pod uwagę długoterminowy koszt rozwiązań wodorowych w porównaniu z bateriami, trwałość baterii oraz zapewnienie infrastruktury do ładowania i uzupełniania paliwa, prowadzą do różnych wniosków.

„Pełna rentowność technologii bezemisyjnych jako zamienników pojazdów spalinowych zależy od przyszłych wydarzeń, które dziś możemy przewidzieć jedynie na podstawie założeń – przejrzystość tych założeń ma kluczowe znaczenie, podobnie jak stworzenie odpowiedniego środowiska umożliwiającego rozwój tych rozwiązań” – powiedziała Angie Farraq-Thibault.

Zerowa emisja transportu drogowego towarów (RFZ)

Przyspieszenie rentowności i wdrożenie bezemisyjnej floty i infrastruktury do 2030 r. poprzez następujące działania.

Podczas gdy rok 2050 jest odległą datą na horyzoncie, inicjatywa Mission Possible Platform Światowego Forum Ekonomicznego Road Freight Zero (RFZ) zaczęła koncentrować się na tym, jakie działania (na rzecz biznesu, decydentów i finansów) musimy przyspieszyć w latach 2030, aby wprowadzić transport ciężarowy na właściwą ścieżkę dekarbonizacji do roku 2050.



Przejście do systemu transportowego o obniżonej emisyjności wymaga radykalnej transformacji.

Inicjatywa RFZ dąży do osiągnięcia tego celu na **trzy wzajemnie wspierające się sposoby**:

1. Ustalanie tempa:

Pierwszym krokiem jest określenie wizji łańcucha wartości i drogi do osiągnięcia zerowego poziomu emisji, a także wzbudzenie zaufania rynku i polityków. Inicjatywa ta jest starannie dostosowana w zakresie ustalania zobowiązań branżowych do innych istotnych działań, łącząc się w ramach kampanii COP26 [Race-to-Zero](#), a w szczególności [RouteZero](#).

2. Finansowanie i infrastruktura:

Drugi krok, który obejmuje większość pracy w ramach tej inicjatywy, polega na praktycznym działaniu i stworzeniu środowiska, w którym pojazdy o zerowej emisji i związana z nimi infrastruktura będą mogły się wystarczająco rozwinąć. W przypadku pojazdów w pierwszym roku eksploatacji przyjęliśmy podejście polegające na badaniu konkretnych przypadków użycia przez właścicieli flot, analizowaniu kluczowych barier w przejściu na nowy system, określaniu momentu, w którym parytet całkowitego kosztu posiadania (TCO) nastąpi bez dalszej interwencji, oraz sposobów przyspieszenia tego okresu dzięki różnym rozwiązaniom i nowym partnerstwom.

Jednak nawet w przypadku tej nowej generacji pojazdów niskoemisyjnych, wymaga to upowszechnienia infrastruktury do ładowania i uzupełniania paliwa. Jeśli chodzi o infrastrukturę, „pracowaliśmy nad pilotażowym projektem obniżenia ryzyka, aby określić, w jaki sposób partnerzy łańcucha wartości mogą współpracować w celu stworzenia modelu infrastruktury, który można powielać”. Rozwiązania muszą oczywiście obejmować zalecenia dla decydentów politycznych oraz nowe możliwości wspierania tej transformacji przez sektor finansowy.

Inicjatywa ta ma na celu zidentyfikowanie kluczowych problemów finansowych oraz dopasowanie zainteresowanych stron zajmujących się drogowym transportem towarów do środowiska finansowego. Aby rozpocząć ten proces, potrzebne są nowe rodzaje umów leasingowych, narzędzi, usług i mechanizmów, zwłaszcza że pojazdy wyposażone w baterie i ogniwa paliwowe będą miały znacznie wyższe koszty inwestycyjne niż ich poprzednicy z silnikami wysokoprężnymi. Równolegle konieczne są inwestycje w nową infrastrukturę na kluczowych trasach, które należy wyposażyć na przykład w elektroniczne stacje ładowania.

Światowe Forum Ekonomiczne (WEF), również związane z Mission Possible Partnership, uformowało grupę roboczą liderów bankowości, którzy pracują nad finansowaniem rozwoju gospodarki o zerowej emisji netto. Należą do nich duże instytucje, takie jak banki prywatne, a także państwowe fundusze majątkowe i inwestorzy instytucjonalni. Razem suma kapitału inwestycyjnego sięga dziesiątek miliardów.

Polityka inwestycji publicznych w coraz większym stopniu koncentruje się na zrównoważonym rozwoju. Od 2000 r. na całym świecie wprowadzono ponad 500 regulacji lub innych instrumentów politycznych, które wspierają lub wymagają pewnego rodzaju odpowiedzialnego inwestowania. A liczba ta wciąż rośnie.

„Cieszymy się również z programu Fit for 55 Komisji Europejskiej, który wprowadza wiążące cele w zakresie wdrażania bezemisyjnej infrastruktury dla samochodów ciężarowych.”

3. Potrzeba **natychmiastowego działania:**

Trzecia część programu „Road Freight Zero” skupia się na rozwiązaniach ograniczających emisje w najbliższej przyszłości. Przygotowując grunt pod przejście na pojazdy o zerowej emisji, musimy zadać sobie pytanie, co możemy zrobić dziś i w ciągu najbliższego roku, trzech, pięciu lat.

Musimy pomóc przedsiębiorstwom zrozumieć, w jaki sposób mogą naprawdę zoptymalizować zarządzanie logistyką w całym łańcuchu wartości i jakie nowe technologie i systemy są dziś dostępne, aby to osiągnąć. W przypadku rozwiązań krótkoterminowych i sprawozdawczości w zakresie emisji CO2 potrzebna jest współpraca.

Jednym z najważniejszych wniosków płynących z pracy nad tym zagadnieniem w przemyśle morskim w ramach Clean Cargo Working Group jest fakt, że tworzenie narzędzi i mechanizmów dla dających się porównać informacji oraz dzielenie się nimi w bezpieczny sposób jest podstawą identyfikacji kryteriów środowiskowych w procesie podejmowania decyzji biznesowych. Taka przejrzystość buduje zaufanie, a tym samym umożliwia bardziej otwartą współpracę, która może przerodzić się w nowe, wspólne rozwiązania... Jednak ogromne rozdrobnienie sektora drogowego transportu towarowego sprawia, że agregacja danych, wymiana informacji i szerokie przyjęcie środków ograniczających emisję dwutlenku węgla jest jeszcze większym wyzwaniem!

Aby temu zaradzić, program RFZ działa na zasadzie odgórnej, pomagając największym podmiotom w podjęciu pierwszych kroków i zachęcając je do wspierania mniejszych firm, którym zlecają większość swoich przewozów. Aby osiągnąć cel, konieczne będą nowe sposoby podwykonawstwa, finansowania i wspierania łańcucha wartości.

Krótkoterminowe rozwiązania ograniczające emisję:

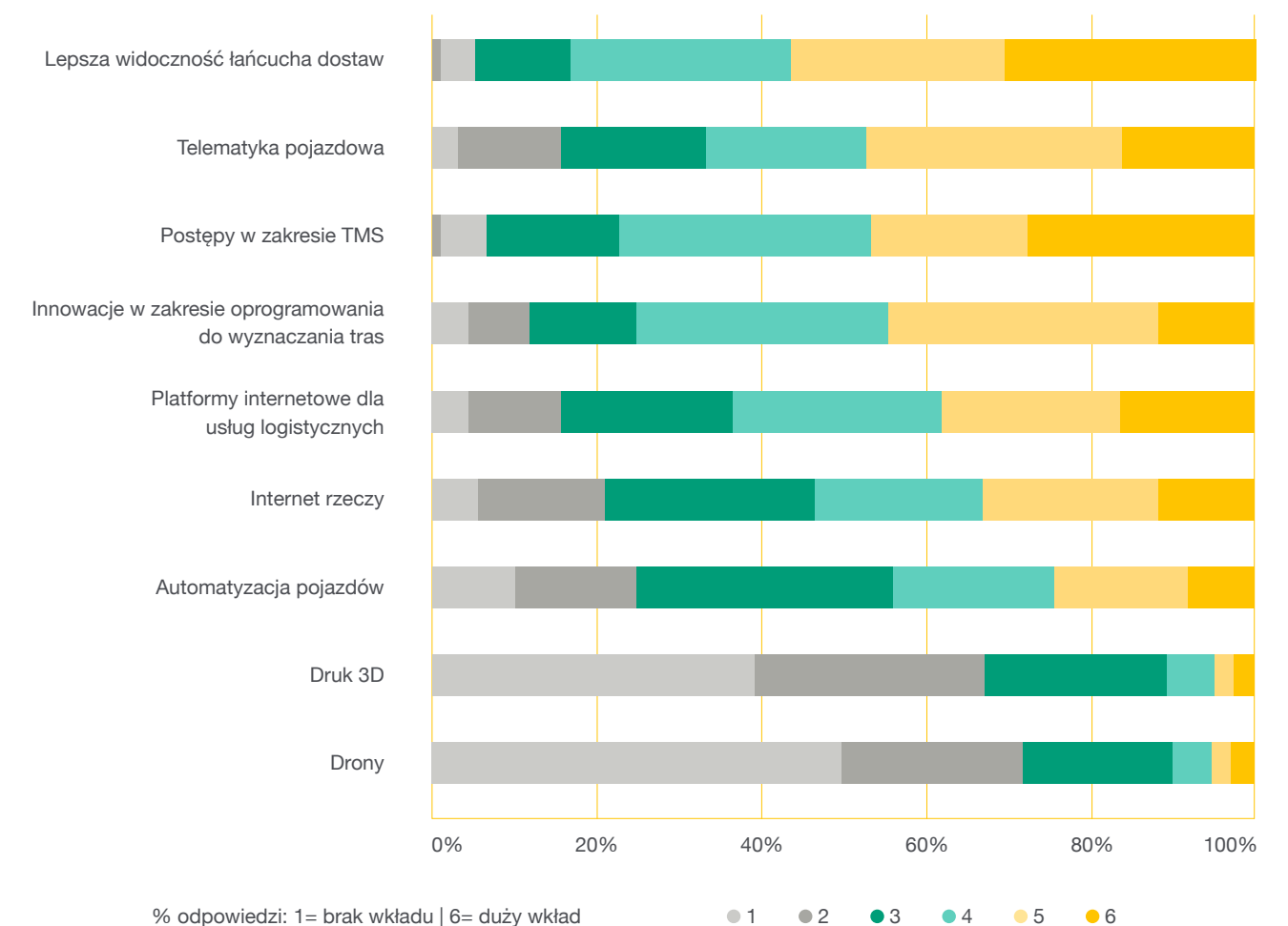
Wyznaczając cele na najbliższe trzy, pięć i więcej lat, przedsiębiorstwa logistyczne już teraz wdrażają szereg rozwiązań zarówno technologicznych, jak i organizacyjnych, w tym:

- Wprowadzanie ciężarówek o niższym poziomie emisji, takich jak ciężarówki napędzane skroplonym gazem ziemnym (LNG) lub zrównoważonym biopaliwem
- Narzędzia do optymalizacji tras i planowania załadunku
- Wykorzystanie widoczności w czasie rzeczywistym w celu optymalizacji realizacji transportu, redukcji przestojów i pustych ładunków
- Ustanowienie niższych limitów prędkości w drogowych przewozach towarowych
- Programy operacyjne optymalizujące zachowanie kierowcy, ciśnienie w oponach itp.
- Narzędzia wspierające współpracę horyzontalną, takie jak co-loading, co-tendering itp.
- Ułatwianie wykorzystania ruchu intermodalnego w planowaniu i realizacji

Również w perspektywie krótkoterminowej należy w pełni uwzględnić potencjalny wkład cyfryzacji w procesie dekarbonizacji drogowego transportu towarowego. Większość z 90 europejskich dyrektorów logistyki ankietowanych przez KLU i F&L w zeszłym roku przewidywało, że cyfryzacja będzie miała transformacyjny wpływ na logistykę w ciągu najbliższych pięciu lat i że wpływ ten zostanie wzmocniony przez pandemię Covid.

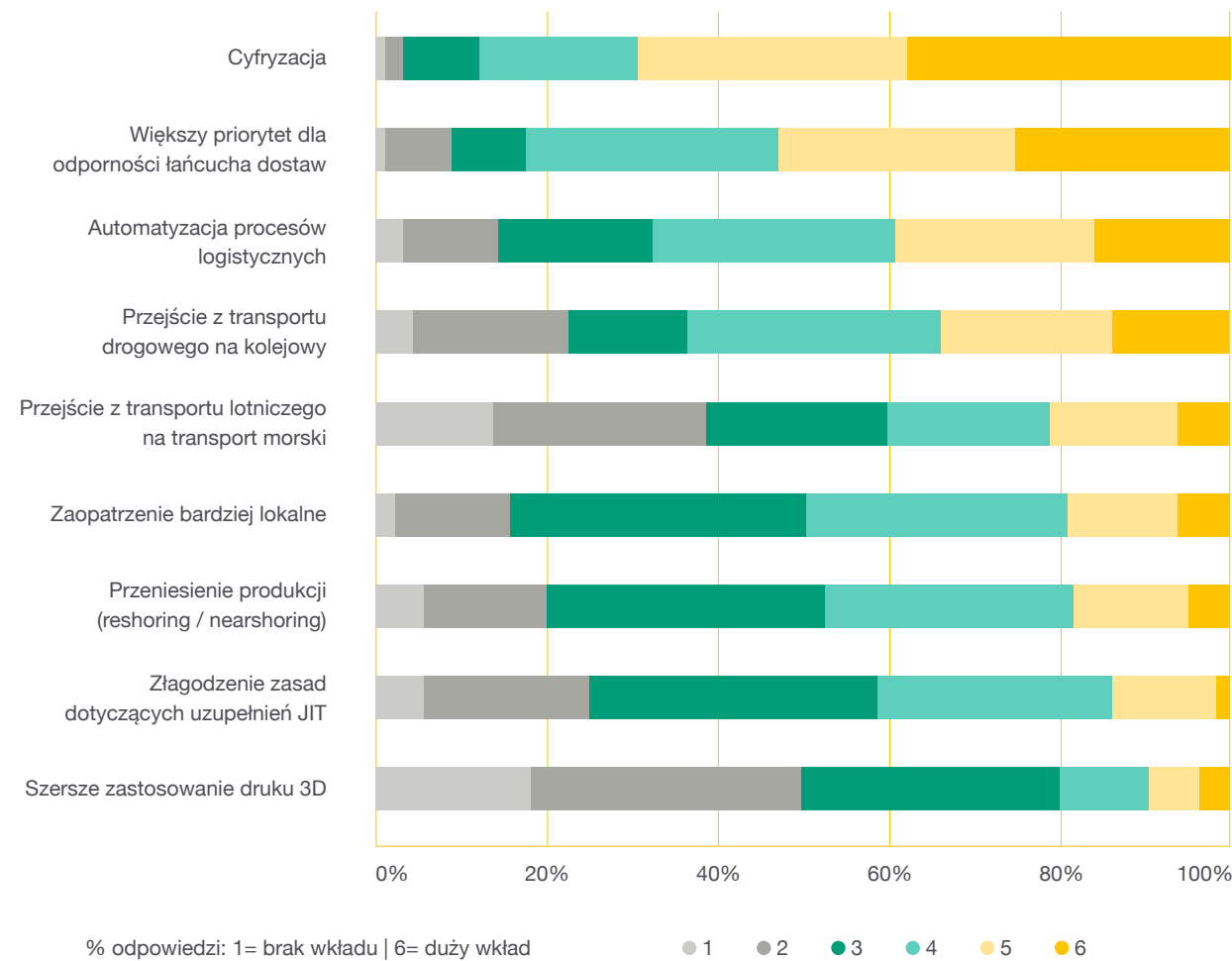
Rola cyfryzacji będzie miała istotne znaczenie w kolejnym etapie RFZ, w którym grupa ta zajmie się kluczowymi zagadnieniami. „Cyfryzacja będzie miała ogromną rolę do odegrania w procesie dekarbonizacji” – powiedziała Angie Farrag-Thibault. „Nawet tylko w sensie danych w czasie rzeczywistym jest to czynnik zmieniający zasady gry.”

Prawdopodobny wkład innowacji cyfrowych w dekarbonizację logistyki



Źródło: Measuring industry's temperature: raport o postępie środowiskowym w europejskiej logistyce, Alan McKinnon, KLU/F&L, 2020

Trendy związane z logistyką, które mogą ulec przyspieszeniu na skutek kryzysu Covid-19



Źródło: Measuring industry's temperature: raport o postępie środowiskowym w europejskiej logistyce, Alan McKinnon, KLU/F&L, 2020

A zatem co dalej?

Angie Farrag-Thibault z uśmiechem podsumowała to w następujący sposób:

„Będziemy dążyć do osiągnięcia naszych celów na rok 2030, a potem, miejmy nadzieję, nie będę miała pracy, ponieważ skierujemy branżę na właściwą drogę w kierunku **całkowitej dekarbonizacji transportu drogowego do 2050 roku!**”

Najlepsze praktyki: Procter & Gamble

” To, co musimy zrobić, to wyeliminować puste przestrzenie, puste przebiegi i przejść na intermodalność tak szybko, jak to tylko możliwe ”

- PIETRO D'ARPA

P&G W SKRÓCIE:

P&G jest wiodącym na świecie producentem produktów FMCG. Firma założona w 1837 roku w Cincinnati, gdzie do dziś ma swoją siedzibę, obsługuje dziś około 5 miliardów konsumentów na całym świecie, oferując takie marki domowe jak Ariel/Tide, Pampers, Gillette i wiele innych. W 2020 roku P&G osiągnęła sprzedaż na poziomie 71 mld USD, działając w 70 krajach i sprzedając swoje produkty na ponad 180 rynkach oraz zatrudniając 100,000 osób na całym świecie.

PIETRO D'ARPA:

Wiceprezes ds. łańcucha dostaw

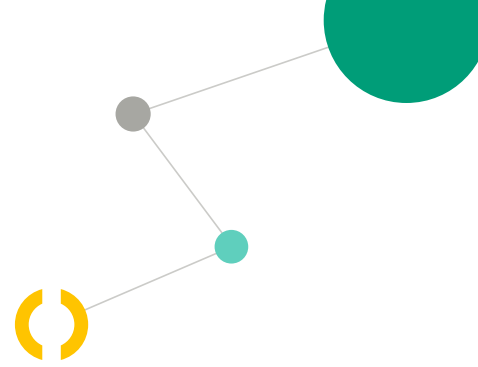
logistyki w Europie i planowania strategicznego typu End to End Procter & Gamble

INFORMACJE:

- 30 zakładów produkcyjnych w Europie, wytwarzających zdecydowaną większość produktów sprzedawanych na rynku europejskim, ale także eksportujących za granicę.
- 54 magazyny, w tym fabryczne centra dystrybucyjne i zewnętrzne centra dystrybucyjne.
- 7,5 miliarda tonokilometrów przewiezionych w Europie za pomocą różnych rozwiązań multimodalnych

Procter & Gamble, amerykańska firma, która działa w 70 oddziałach na całym świecie, uważa, że wyznaczenie celów na rok 2050 jest niewystarczające. Jej celem jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla o 50% do roku 2030, zgodnie z inicjatywą Ambition 2030, w której przyjęto rok 2020 jako zaktualizowany punkt odniesienia. W porównaniu z poprzednim rokiem bazowym, cele na rok 2010 nie były wystarczająco ambitne, ponieważ już wcześniej udało im się znacznie ograniczyć emisje.



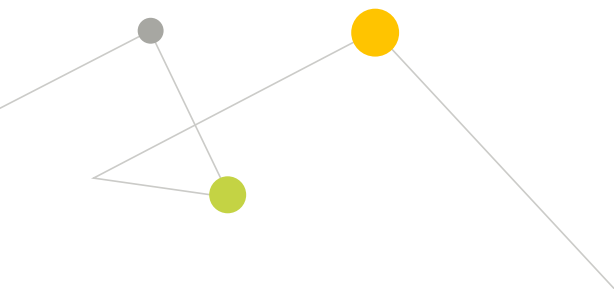


Główne filary

Firma P&G dostrzega wiele możliwości obniżenia emisyjności i określiła kilka kluczowych strategii. Pierwszym z nich jest konieczność masowej i szybkiej migracji do usług intermodalnych. „**To jest numer jeden z numerów jeden**” – powiedział Pietro d’Arpa, wiceprezes ds. łańcucha dostaw w Europie w P&G.

Drugą możliwość można znaleźć na drogach: „Duża część transportu pozostanie na drogach przez długi czas, a tam musimy być tak wydajni, jak to tylko możliwe. Nie możemy sobie pozwolić na jeden jard pustych przebiegów i nie możemy sobie pozwolić na jedną stopę sześcienną pustej przestrzeni w naszych ciężarówkach”.

Energia odnawialna przekształcająca się krok po kroku z paliw kopalnych w alternatywne jest uważana bardziej za średnio- i długoterminowe rozwiązanie. Jest też jasne, że firma P&G nie może osiągnąć tego wszystkiego w odosobnieniu. Powinna współpracować z innymi podmiotami na tym polu.

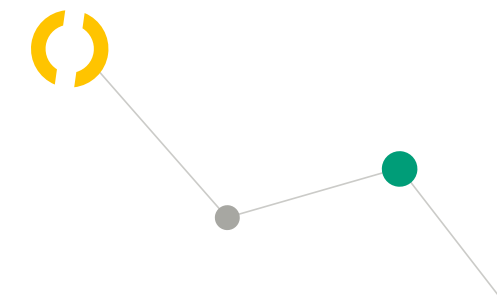


Od intermodalności do synchronodalności

Nie ulega wątpliwości, że emisje związane z transportem kolejowym są znacznie niższe niż w przypadku transportu drogowego, stąd przejście na intermodalność z koleją jako środkiem transportu dalekobieżnego. Obecnie P&G wysyła około 24% swoich europejskich ładunków za pomocą usług intermodalnych, ale ma na celu osiągnięcie poziomu ponad 50%. Chociaż celem jest wykorzystanie każdego rodzaju transportu, lądowego i wodnego, drogi wodne zazwyczaj nie spełniają wymogów branżowych. Kolej jest zatem środkiem transportu, którego wykorzystanie chce się rozszerzyć.

Wyrażenie „synchronodalność” nie jest jeszcze powszechnie znane.

Oznacza to zastosowanie różnych środków transportu w taki sposób, aby zsynchronizować transfery modalne i zminimalizować opóźnienia w punktach transferowych. Produkty nie zawsze muszą być przemieszczane z punktu A do punktu B z maksymalną prędkością. Z punktu widzenia kompromisu między usługą a kosztami, nie jest to najlepsze rozwiązanie. Najszybsza opcja transportowa nie jest również optymalna z punktu widzenia ochrony środowiska. Szybka jazda jest generalnie droższa i bardziej zanieczyszcza środowisko.



Problem polega na zaplanowaniu najlepszej kombinacji środków transportu na każdy dzień i na każdą trasę. Może to być skomplikowane zadanie, które trudno wykonać ręcznie, tradycyjnymi metodami lub za pomocą oprogramowania. Dlatego firma P&G współpracuje z UE nad opracowaniem dynamicznego, cyfrowego optymalizatora sieci opartego na czasie rzeczywistym, w ramach projektu ICONET programu Horyzont 2020.

Wizją jest osiągnięcie synchronizacji planowania transportu każdego dnia przy użyciu odpowiednich danych. Według testów, taki system pozwala przenieść znaczną część transportu na model intermodalny bez konieczności kompromisów w zakresie kosztów lub poziomu usług.

Niestety zarządzanie systemem kolejowym jest zbyt rozproszone. Brakuje koordynacji pomiędzy zaangażowanymi stronami na szczeblu krajowym i międzynarodowym, co skutkuje brakiem intermodalnego otoczenia, a to nie ułatwia przejścia z transportu drogowego na kolejowy.

Zmniejszanie pustych przebiegów

” Nienawidzę pustych przebiegów, ponieważ jest to zjawisko, **które z żadnego punktu widzenia nie ma sensu** ”
mówi **Pietro d'Arpa**.

Pomimo podejmowanych od lat wysiłków na rzecz ograniczenia pustych przebiegów, średni odsetek pustych przebiegów w Europie oscyluje wokół 20%, przy czym jest on wyższy w transporcie krajowym, a niższy w przewozach transgranicznych. **Po Brexicie udział pojazdów podróżujących bez ładunku między Wielką Brytanią a UE wzrósł i wynosi obecnie łącznie 40%.**

Aby ograniczyć puste przebiegi, można współpracować ze stronami trzecimi, niezależnie od tego, czy są to dostawcy produktów lub usług logistycznych, klienci (detaliści), czy też inny załadowca korzystający z komplementarnej usługi transportowej. Daje to tym stronom możliwość zoptymalizowania również swoich ładunków, zarówno pod względem emisji, jak i redukcji kosztów.

„Jeśli stworzymy mikro-grupy tras – nie tylko jedna trasa z A do B, ale patrząc od A do B, od C do D... możemy zidentyfikować nowe możliwości zmniejszenia pustych przebiegów” – powiedział Pietro d’Arpa. Firma P&G rozpoczęła już rozmowy z niektórymi firmami na temat takich wspólnych przedsięwzięć i ich natychmiastowe reakcje były bardzo obiecujące.

Uproszczenie, integracja, koordynacja i widoczność – wszystkie te elementy mogą mieć duże znaczenie, a w szczególności widoczność. „Dziś, kiedy korzystam z frachtu morskiego, aby importować towary z Ameryki lub Azji do Europy, klikam przycisk na moim komputerze i wiem dokładnie, gdzie znajdują się moje kontenery, sekunda po sekundzie”, twierdzi Pietro d’Arpa. „Jeśli chcę wiedzieć, gdzie są moje kontenery w Europie, to nie ma takiej możliwości. Nie posiadam takiej wiedzy”.



Siła inteligentnej sieci

Technologie cyfrowe oraz informacje w czasie rzeczywistym są niezbędne, aby pomóc załadowcom i przewoźnikom w skalowalnym dopasowaniu ich zdolności przewozowych do zapotrzebowania. Identyfikacja odpowiednich ładunków dla przewoźników w czasie rzeczywistym pomaga zarówno przewoźnikom, jak i załadowcom ograniczyć puste przebiegi.

Rezultatem jest większa wydajność i zrównoważony rozwój. Jest to jednak możliwe tylko wtedy, gdy wielu załadowców i przewoźników będzie współpracować w ramach wystarczająco dużej i dobrze połączonej sieci, dzieląc się danymi w czasie rzeczywistym, co pozwoli na podejmowanie lepszych decyzji biznesowych.



Projektowanie i pakowanie produktu

Jeśli chodzi o redukcję pustych przebiegów, P&G koncentruje się głównie na niedostatecznym wykorzystaniu pojemności pojazdów. Podczas gdy wiele firm definiuje użytkowanie w kategoriach ciężaru, P&G bierze pod uwagę również objętościowe wypełnienie pojazdów.

P&G przygląda się temu, jak projektuje swoje produkty, aby przede wszystkim pasowały do palet. Tradycyjnie działy badawczo-rozwojowe opracowywały nowe produkty bez uwzględnienia parametrów logistycznych, co prowadziło do nieoptymalnego wykorzystania palet.

„Wymaga to wielu zmian, ponieważ mamy tysiące SKU (jednostek magazynowych), które zostały zaprojektowane w stary sposób” – powiedział Pietro d’Arpa.

„Dobłą wiadomością jest to, że wszystkie nowe SKU zostaną zaprojektowane z myślą o tym, więc pracujemy, aby nadrobić zaległości z przeszłości.”

Współpraca w działaniu: Smartbox

Jedną z inicjatyw, którą P&G bada, jest wykorzystanie SMARTBox, plastikowego pudełka wielokrotnego użytku, które ma na celu standaryzację wykorzystania pojemników w całej branży, eliminując kosztowne opakowania i marnotrawstwo.

Dodatkową korzyścią z usługi takiej jak SMARTBox, która w przyszłości mogłaby być użytkowana na szerszą skalę, jest możliwość bardziej optymalnego załadunku i wykorzystania ciężarówek. Urok SMARTBoxa polega na tym, że jego zawartość może być w pełni anonimowa, co umożliwia łączenie przesyłek, a tym samym zwiększenie współczynnika obciążenia. Im więcej uczestników łańcucha dostaw będzie korzystało z tego urządzenia, tym większy będzie jego wpływ na wydajność transportu drogowego.

W ten sposób SMARTBox może potencjalnie rozwiązać wiele problemów, redukując zarówno odpady opakowaniowe, jak i puste przebiegi.



Kreatywna współpraca i zwinne zarządzanie

Jako największa na świecie firma produkująca dobra konsumpcyjne, **P&G bierze na siebie odpowiedzialność za wyznaczenie i realizację ambitnych celów w zakresie zrównoważonego rozwoju.**

„To nie jest bitwa, którą firma może wygrać bez wsparcia” – powiedział Pietro d’Arpa. „Powinniśmy współpracować ze wszystkimi zaangażowanymi stronami. Najlepszym rozwiązaniem może być średnia z wielu rozwiązań. Musimy to sprawdzić. Im więcej testujemy i im szybciej to robimy, tym więcej się uczymy. Rozmowy są ciekawe, ale nadszedł czas na testy i wspólną naukę”.

Kluczem jest strategiczne i kreatywne partnerstwo. W dobie łączności cyfrowej partnerstwa te mogą być realizowane na niespotykaną dotąd skalę i w niespotykanym tempie. **„Każdy, kto może przyspieszyć tę podróż, jest mile widziany – czy to z UE, czy z branży, czy ze środowisk akademickich – każdy wkład jest mile widziany i konieczny”.**

Najlepsze praktyki: Electrolux

” Trudno sobie wyobrazić, jak można znacząco ograniczyć emisje z roku na rok. Z dekady na dekadę. **Ale zawsze zaczyna się od planowania i sformułowania strategii.** “

- Marcelo Marcal

ELECTROLUX W SKRÓCIE:

Electrolux jest wiodącą na świecie firmą produkującą urządzenia AGD, która od ponad 100 lat zmienia życie ludzi na lepsze. W 2020 roku firma Electrolux z siedzibą w Sztokholmie w Szwecji osiągnęła sprzedaż na poziomie 116mld SEK i zatrudniała ponad 48 000 osób na całym świecie. Firma Electrolux sprzedaje rocznie około 60 milionów sztuk sprzętu gospodarstwa domowego na ponad 120 rynkach pod swoimi markami takimi jak Electrolux AEG i Frigidaire.

MARCELO MARCAL:

Dyrektor ds. zakupów w dziale logistyki Electrolux Europe

INFORMACJE:

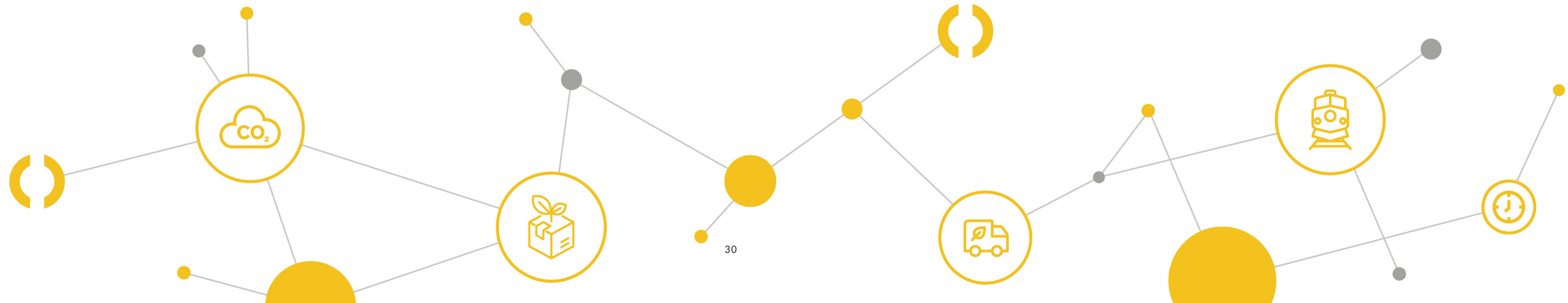
- Cel firmy Electrolux: zmieniać życie na lepsze
- Misja Electrolux: odkrywać na nowo smak, pielęgnację i dobre samopoczucie, aby życie na całym świecie było przyjemniejsze i bardziej zrównoważone.
- Kluczowe czynniki wzrostu:
 - Działanie w sposób zrównoważony — inspirowanie i przyczynianie się do zmian na lepsze
 - Tworzenie lepszych doświadczeń — projektowanie rozwiązań, które podnoszą jakość codzienności
 - Ciągłe doskonalenie — wprowadzanie w życie nowych pomysłów i ciągłe dążenie do celu

Zrównoważony rozwój: Nie tylko kwestia środowiskowa

Electrolux odnotował 70% redukcję bezwzględnej emisji CO₂ w wyniku działalności biznesowej od 2015 roku. Ostatnio firma zobowiązała się również do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2030 roku.

Electrolux posiada znaczną część urządzeń produkowanych w Europie, a także importuje towary z innych fabryk za granicą. Dlatego posiadanie zsynchronizowanego łańcucha dostaw jest koniecznością.

Koncentracja grupy na zrównoważonym transporcie rozpoczęła się na długo przed wprowadzeniem Zielonego Ładu. W ostatnich latach rosnący niedobór kierowców samochodów ciężarowych miał dramatyczny wpływ na europejskie łańcuchy dostaw. „Nie mogliśmy już dłużej polegać na transporcie drogowym, musieliśmy stworzyć inne alternatywne i zrównoważone sposoby” — wyjaśnia Marcelo Marcal, Dyrektor ds. zakupów w dziale logistyki w Electrolux Europe.



Łatwość w osiągnięciu zrównoważonego rozwoju: zaangażowanie przede wszystkim

Podczas gdy wiele firm narzeka, że trudno jest dostosować działania logistyczne do zasad zrównoważonego rozwoju, firma Electrolux znalazła na to sposób. Jak mówi Marcelo Marcal, sekret tkwi we wspólnej strategii wewnątrz organizacji: „Jest to w większym stopniu zobowiązanie całego zespołu. To prawdziwa współpraca, która wzmacnia nas w całym łańcuchu dostaw”.

Obecnie firma Electrolux realizuje długoterminowy plan przejścia na bardziej zróżnicowane i zrównoważone metody transportu, obejmujące w szczególności kolej i intermodalność, a także paliwa alternatywne. W centrum uwagi znajduje się zastąpienie pojazdów z silnikami spalinowymi. Przy zamawianiu usług przewozowych firma rozpoczęła pracę z samooceną przewoźników, która obecnie jest uzupełniana przez roczne karty wyników wskazujące „**indeks zrównoważonego rozwoju**” dla każdego dostawcy.

W ten sposób firma Electrolux uzyskała pełny wgląd w ślad węglowy swoich dostawców i może odpowiednio zaplanować kolejne kroki w kierunku bardziej zrównoważonej sieci dostaw.

Równocześnie firma Electrolux w przetargach na przewozy towarowe wstępnie definiuje pasy do obsługi przez ruch intermodalny lub kolej, zwiększając z każdym rokiem liczbę tych pasów, które muszą być obsługiwane przez alternatywne środki transportu. W ten sposób firma promuje rozwój dostawców intermodalnych, podejmując długofalowe partnerstwo wspierające wzajemne doskonalenie biznesu.

Intermodalne niespodzianki

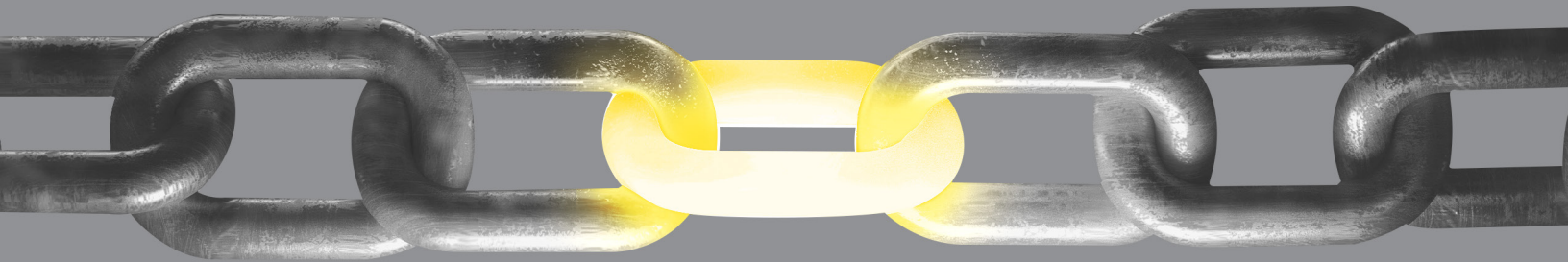
Do końca roku 2021, prawie 40% wszystkich wychodzących przepływów wyrobów gotowych w Europie będzie realizowanych przez transport intermodalny lub kolej. Naszą ambicją jest osiągnięcie poziomu 60% najpóźniej do 2025 r. Aby sprostać tym ambicjom, firma Electrolux musiała wprowadzić zmiany w polityce dotyczącej zapasów w ramach łańcucha dostaw, aby zagwarantować klientom odpowiedni poziom obsługi.

„Zdarza się, że warunki pogodowe uniemożliwiają przejazd z jednego regionu do drugiego, nie wspominając o częstych strajkach w portach i innych zakłóceniach na drodze, które wydłużają czas tranzytu” — powiedział Marcelo Marcal. **„Zatem często intermodalność jest nawet mniej zawodna niż transport drogowy”.**

Dekarbonizacja drogowego końca łańcucha dostaw

Długie odcinki pokonywane są zazwyczaj koleją, ale pierwszy i ostatni etap podróży intermodalnej odbywa się po drogach. W związku z tym jeszcze bardziej potrzebny jest rozwój alternatywnego transportu o mniejszym wpływie na emisję dwutlenku węgla.

Aby osiągnąć cele dekarbonizacji dla pozostałych operacji transportu drogowego, firma zwraca się do swoich partnerów i interesariuszy z prośbą o pomoc w osiągnięciu celów, zwłaszcza gdy szuka sposobów na modernizację floty przewoźników.



„Nie jesteśmy samowystarczalni. Nie możemy polegać tylko na sobie w kwestii całkowitej dekarbonizacji” — wyjaśnił Marcelo Marcal. Rozmowy z producentami OEM — producentami pojazdów — sugerują, że mają oni już niezłe wyobrażenie o tym, co się stanie w ciągu najbliższych 20 lat w Europie. Producenci urządzeń zadeklarowali, że w 2040 roku nie będą wykorzystywać paliw kopalnych.

Dla firmy Electrolux droga do zerowego transportu drogowego rozpoczęła się od LNG. Firma dysponuje już ponad 140 ciężarówkami w Europie, które jeżdżą, korzystając z tego paliwa. Rozpoczęto również pilotażowe projekty z wykorzystaniem BIO-LNG, który byłby jeszcze bardziej zrównoważony niż LNG. Równolegle firma Electrolux korzysta z pojazdów elektrycznych w Szwecji i we Włoszech — w krajach, w których emisja dwutlenku węgla w Europie pozostaje na znaczącym poziomie. „Tak zwane ciężarówki elektryczne działają bez zarzutu, a nasi klienci są bardzo zadowoleni z ekologicznego podejścia do transportu. Niektóre pasy ruchu są nawet w 100% czyste, objęte zielonymi certyfikatami”.

Kwestia europejska

Zdaniem Marcelo Marcala, Komisja Europejska wykonuje bardzo dobrą robotę, promując inicjatywy w ramach Zielonego Ładu i Pakietu Mobilności. Z drugiej strony, decyzje dotyczące zrównoważonego transportu są podejmowane przez poszczególne kraje zbyt powoli. **Zamiast tego musimy współpracować, aby wspierać przejście na transport zerowy netto w Europie.**

Jednym z przykładów jest wykorzystanie cyfryzacji do pracy z dokumentami bez papieru w logistyce. „W Azji, na przykład, większość firm logistycznych nie używa już papieru. Przewidujemy, że tutaj – **w Europie** – **papierowe dokumenty wyjdą z użycia w ciągu najbliższych 3–4 lat.** Musimy więc wykonać jeszcze lepszą pracę w tym zakresie, ponieważ ponad 95% transgranicznych przepływów towarów w Europie nadal wymaga przynajmniej jednego elementu formalności”.



Wyjście poza pandemię

Miniony rok wpłynął na każdy aspekt pracy, przerywając wiele zaplanowanych lub trwających inicjatyw, a także zmieniając przyzwyczajenia ludzi. Przebywając w domu z powodu pandemii, konsumenci zmienili priorytety konsumpcyjne, decydując się na remont domu, co spowodowało szczyt popytu na urządzenia gospodarstwa domowego.

Wadą tego nagłego wzrostu popytu było tymczasowe zwiększenie zapotrzebowania na transport drogowy. „Musieliśmy przyspieszyć dostawę wielu materiałów, a także zwiększyć wydajność produkcji”, wyjaśnia Marcelo Marcal. „Nie mogliśmy więc czekać na przykład na rozkład jazdy kolei. Mimo to, w ramach naszej strategii dekarbonizacji, zwiększenie zakresu transportu kolejowego jest koniecznością”.

WNIOSKI

Rozwiązanie jest oczywiste

Jeśli chodzi o osiągnięcie poziomu zerowej emisji netto, wyzwania są oczywiste.

Cele są oczywiste. Nawet rozwiązania wydają się oczywiste:

- Sprawne zarządzanie, dostosowanie celów polityki korporacyjnej i publicznej, instrumenty fiskalne i finansowe jako warunki wstępne.
- Współpraca pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami, w szczególności załodzcami.
- Przejrzystość, widoczność i współdzielenie znormalizowanych danych w ramach potężnych sieci łańcucha dostaw.
- Znacznie większe wykorzystanie intermodalności i szersze zastosowanie synchronodalności w połączeniu z inwestycjami w infrastrukturę kolejową i reformą zarządzania usługami kolejowymi i intermodalnymi.
- Zastąpienie paliw kopalnych w transporcie drogowym jest przedsięwzięciem długoterminowym, które musi być wsparte odpowiednim finansowaniem i infrastrukturą.
- Wsparcie dla MŚP, które wspólnie dominują w sektorze drogowego transportu towarowego, w celu obniżenia emisyjności ich działalności.
- Krótkoterminowe działania mające na celu zmniejszenie śladu węglowego i zwiększenie wydajności transportu drogowego, wykorzystujące znaczne postępy w cyfryzacji.

Unia Europejska i Organizacja Narodów Zjednoczonych zapewniają wspólny język i ramy prawne, na których zainteresowane strony mogą się opierać.

Współpraca między UE a innymi regionami i rządami z pewnością będzie miała miejsce i zostanie przyjęta z radością, ale zmiana sprowadza się do nas – tych na drodze, planujących przejazd na każdej trasie każdego dnia.

Aby odnieść sukces, musimy w sposób przejrzysty mówić o naszych wspólnych problemach i dzielić się najlepszymi rozwiązaniami.

**Nadawcy, przewoźnicy, sprzedawcy detaliczni i inni –
uczestniczymy w tym wszyscy razem.**



ZAŁĄCZNIK - Przegląd inicjatyw:

Europejskie prawo klimatyczne

Proponowana regulacja, która miałaby na celu wprowadzenie w życie celu Unii Europejskiej, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 roku.

Europejski docelowy plan w zakresie klimatu na rok 2030

Propozycja Komisji Europejskiej dotycząca ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 55% do 2030 roku.

Europejski Zielony Ład

Plan przedstawiony przez Komisję Europejską mający na celu uczynienie gospodarki UE zrównoważoną. Celem jest brak emisji netto gazów cieplarnianych do 2050 roku.

Porozumienie paryskie

Porozumienie zawarte pod auspicjami Organizacji Narodów Zjednoczonych, ratyfikowane przez 191 stron członkowskich, mające na celu ograniczenie globalnego ocieplenia i zmniejszenie globalnych emisji.

UE nowej generacji

Nowy projekt budżetu Unii Europejskiej ma na celu pomoc w odbudowie gospodarczej po pandemii COVID-19. Obejmuje on instrument na rzecz naprawy i odporności w wysokości 560 mld euro, który zapewni wsparcie finansowe dla inwestycji i reform, w tym w odniesieniu do tranzycji ekologicznej i cyfrowej.

Bezemisyjny drogowy transport towarów

Wielostronna koalicja w ramach Światowego Forum Ekonomicznego, której celem jest przyspieszenie wprowadzenia do 2030 roku zeroemisyjnych flot drogowych i infrastruktury. Road Freight Zero jest koalicją z partnerami zarówno korporacyjnymi, jak i reprezentującymi wiedzę, z których każdy ma swoje własne cele i rozpoczął już realizację strategii dekarbonizacji. Wspólnie mają nadzieję, że uda im się przejść przez fazę wyznaczania celów i zacząć wprowadzać te zobowiązania w czyn.

COP26

26. doroczna konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, zaplanowana na dni 1–12 listopada 2021 r. w Glasgow.