

## **Czy przemysł motoryzacyjny jest na dobrej drodze do osiągnięcia swoich celów w zakresie zrównoważonego rozwoju?**

Według nowego raportu Capgemini:

- Obecny poziom dojrzałości inicjatyw w całej branży nie jest wystarczający do wyraźnego zmniejszenia emisji, które spełni cele Porozumienia Paryskiego.
- Inwestycje<sup>1</sup> w inicjatywy związane ze zrównoważonym rozwojem spadają - z 1,22% rocznych przychodów średnio rocznie w 2019 r. do 0,85% w 2022 r. – oczekuje się, że do 2026 r. pozostaną na podobnym poziomie 0,86% przychodów rocznie.
- Dostawcy inwestują większą część przychodów (0,93%) w zrównoważony rozwój rocznie niż ich odpowiednicy – producenci oryginalnego sprzętu (0,79%).
- Niewielka grupa organizacji o wysokim poziomie wdrożenia najważniejszych inicjatyw w zakresie zrównoważonego rozwoju, zrealizowała już średnio 9% poprawy w zakresie swoich emisji od 2018 roku, w porównaniu z 5% dla całej branży.

**Paryż, 17 października 2022 roku – Z najnowszego raportu Instytutu Badawczego Capgemini, ['Sustainability in Automotive: From Ambition to Action'](#) wynika, że poziomy wdrożenia najlepszych inicjatyw zrównoważonego rozwoju<sup>2</sup> poprawiły się jedynie nieznacznie, a nawet zmniejszyły się w niektórych obszarach, [od 2019](#). Ostatnie wyzwania, takie jak ciągłe niedobory chipów, oraz problemy z łańcuchem dostaw, zmusiły organizacje motoryzacyjne do ponownego skupienia się na swoich priorytetach.**

Według raportu, dyrektywy takie jak [Europejski Zielony Ład](#) i [Porozumienie Paryskie](#) skłaniają przemysł motoryzacyjny do poszukiwania bardziej zrównoważonych rozwiązań w celu osiągnięcia celów neutralności węglowej. Znaczna większość (70%) branży motoryzacyjnej koncentruje się na ogólnej redukcji emisji w całym łańcuchu wartości, w tym emisji w zakresie 1, 2 i 3<sup>3</sup>, od zaopatrzenia do procesów wycofania z eksploatacji. Dwie trzecie (64%) organizacji motoryzacyjnych spodziewa się osiągnąć redukcję emisji dwutlenku węgla do 2040 roku, a 57% wykracza poza zgodność z ESG, aby uczynić zrównoważony rozwój kluczowym czynnikiem biznesowym. Jednak od 2018 roku branża motoryzacyjna zmniejszyła ogólną emisję gazów cieplarnianych (GHG) tylko o 5%, a do 2030 roku oczekuje się realizacji dalszej redukcji o 19%. Przy obecnym tempie organizacje motoryzacyjne nie są w stanie spełnić ogólnego celu zerowej emisji netto do 2050 r. w ramach Porozumienia Paryskiego.

<sup>1</sup> Inwestycje w inicjatywy zrównoważonego rozwoju są definiowane jako inwestycje w technologie, procesy i umiejętności, aby osiągnąć cele zrównoważonego rozwoju organizacji, nie wliczając w to dużych inwestycji kapitałowych, które organizacje motoryzacyjne dokonują m.in. w R&D/produkcję EV.

<sup>2</sup> Zrównoważony rozwój w przemyśle motoryzacyjnym obejmuje kompleksowe spojrzenie na przyjazne dla planety i ludzi działania, procesy, produkty i usługi. Obejmuje to szereg elementów, od "Zrównoważonego R&D i rozwoju produktu" do "Zrównoważonego IT" i obejmuje łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym, od R&D do usług mobilnościowych. Na potrzeby tego badania Instytut Badawczy Capgemini skupił się na aspekcie zrównoważonego rozwoju środowiska spośród trzech aspektów "ESG".

<sup>3</sup> Emisje gazów cieplarnianych zakresu 1 to bezpośrednie emisje uwalniane do atmosfery z posiadanych lub kontrolowanych źródeł. Emisje zakresu 3 to pośrednie emisje gazów cieplarnianych inne niż emisje zakresu 2, które są generowane w szerszej gospodarce. Powstają one w wyniku działalności jednostki, ale ze źródeł, które nie są własnością lub nie są kontrolowane przez działalność tej jednostki. Niektóre przykłady to wydobywanie i produkcja zakupionych materiałów, transport zakupionych paliw, korzystanie ze sprzedanych produktów i usług. Zakres 3 obejmuje również emisje związane z zakontraktowanym usuwaniem odpadów stałych i oczyszczaniem ścieków. Niektóre emisje z zakresu 3 mogą również wynikać ze strat w transporcie i dystrybucji (T&D) związanych z zakupem energii elektrycznej.



Z raportu wynika, że tylko niewielka grupa organizacji (mniej niż 10%) wskazuje drogę w kierunku zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego. Te ostatnie informują, że spodziewają się redukcji swoich emisji gazów cieplarnianych (GHG) o 35% do 2030 roku (w porównaniu do średniej prognozowanej redukcji 19% w całej branży motoryzacyjnej). Jednocześnie oczekuje się, że ich efektywność operacyjna wzrośnie o 22% do 2026 roku (w porównaniu z 16% dla pozostałych organizacji w tym samym okresie), co jest bezpośrednim wynikiem ich inicjatyw w zakresie zrównoważonego rozwoju, które zwiększają przejrzystość w całym łańcuchu wartości. Firmy te cieszą się również silniejszą "marką" pracodawcy, co zwiększa ich atrakcyjność dla talentów dzięki ich ostatnim inicjatywom w zakresie zrównoważonego rozwoju (18% w porównaniu z 10% dla pozostałych).

### **Poprawa we wdrażaniu inicjatyw tylko w wybranych obszarach**

Organizacje motoryzacyjne skupiają się na redukcji emisji i nadają priorytet inicjatywom, nad którymi mają bezpośrednią kontrolę i wpływ – takim jak produkcja i dekarbonizacja flot pojazdów. Raport stwierdza, że wdrożenie inicjatyw dotyczących zrównoważonego łańcucha dostaw wzrosło do 57% w 2022 r. z 42% w 2019 r., a odpowiedzialne pozyskiwanie metali wzrosło do 44% z 33% w tym samym okresie.

Raport pokazuje jednak spadek wdrażania inicjatyw z zakresu gospodarki cyrkularnej. Podczas gdy 73% organizacji zgadza się, że wkład w gospodarkę cyrkularną jest koniecznością dla osiągnięcia ich długoterminowych celów finansowych i konkurencyjnych, tylko 53% ma wdrożoną strategię gospodarki cyrkularnej, a mniej niż połowa (45%) obecnie przestrzega zasad cyrkularności<sup>4</sup> w całym swoim łańcuchu wartości.

### **Przejście na pojazdy elektryczne pozostaje złożone i stanowi tylko jedną część rozwiązania**

Popyt na redukcję emisji gazów cieplarnianych sprawił, że firmy motoryzacyjne zaczęły koncentrować swoje wysiłki na pojazdach elektrycznych (EV). Aby osiągnąć ten efekt w całym okresie eksploatacji pojazdu elektrycznego, producenci oryginalnego sprzętu (OEM) muszą zapewnić cyrkularność produkcji i rozważyć proces zakończenia eksploatacji baterii do pojazdów elektrycznych w całym łańcuchu wartości. Mniej niż połowa (41%) ankietowanych dyrektorów zauważa, że ich organizacja posiada specjalną inicjatywę na rzecz zrównoważonego rozwoju w zakresie wycofywania baterii z eksploatacji; odsetek ten spada do 28% w przypadku baterii drugiej generacji. Pomimo rosnącej sprzedaży pojazdów elektrycznych, klienci niechętnie przechodzą na pojazdy elektryczne ze względu na obawę o zasięg i koszty ładowania, uznając łatwą dostępność części zamiennych do pojazdów z silnikiem spalinowym (ICE) oraz opcje serwisowania za bardziej atrakcyjne. Rosnące koszty w całej sieci energetycznej oraz skomplikowane metody ładowania hamują postęp i przyjęcie się tego rozwiązania.

### **Brak kluczowych wskaźników wydajności powoduje zastój w procesie wdrażania**

Raport stwierdza, że słaba integracja kluczowych wskaźników wydajności w zakresie zrównoważonego rozwoju z codziennymi działaniami i zarządzaniem wydajnością powoduje zastój w procesie wdrażania: 73% kierowników zgadza się, że przyjęcie praktyk zrównoważonego rozwoju w ich codziennych działaniach i procesach wzrosło tylko nieznacznie lub pozostało bez zmian w ciągu ostatnich 2-3 lat. Tylko 10% organizacji dostosowało cele wydajnościowe do kluczowych celów zrównoważonego rozwoju dla pracowników niebędących członkami kadry kierowniczej. Trudności w gromadzeniu, zarządzaniu i analizowaniu danych dotyczących zrównoważonego rozwoju są również jednym z głównych wyzwań: tylko 12% kierowników twierdzi, że ich organizacja wdrożyła na pełną skalę platformę do pomiaru, monitorowania i raportowania inicjatyw dotyczących zrównoważonego rozwoju.

Raport stwierdza, że odpowiedzialność w całej organizacji jest niezbędna do określenia celów i dzielenia się postępami w inicjatywach zrównoważonego rozwoju. Ponieważ interesariusze zwracają

<sup>4</sup> Gospodarka cyrkularna to koncepcja, z założenia regeneracyjna, mająca na celu stopniowe uniezależnienie wzrostu od zużycia ograniczonych zasobów, a więc odejście od liniowego modelu "take-make-waste". Modele cyrkularne pomagają w "optymalnym wykorzystaniu zasobów poprzez unikanie odpadów w całym okresie życia produktu, utrzymywanie produktów w ich najwyższej wartości oraz regenerację surowców do stanu początkowego, z powrotem do natury."  
Źródło: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/circular-economy>.



uwagę na zgodność z zasadami ESG, dane z całego łańcucha dostaw muszą zostać skwantyfikowane, aby zapewnić przejrzystość i podstawę do zdefiniowania kluczowych wskaźników wydajności biznesowej.

### **Włączenie zrównoważonego rozwoju do modelu biznesowego**

W miarę zaostrzania się przepisów oraz wzrostu oczekiwań ze strony konsumentów i społeczeństwa, organizacje motoryzacyjne muszą realistycznie podchodzić do obecnych i przewidywanych poziomów inwestycji. Branża motoryzacyjna jest przygotowana do wejścia w decydującą dekadę, kiedy to będzie zmieniać swoje portfolio produktów z pojazdów z silnikami spalinowymi na pojazdy elektryczne. Chociaż przodujące organizacje dobrze przygotowały się do tej zmiany, potrzebne jest bardziej holistyczne podejście, które obejmie nowe procesy, ludzi i planetę.

*"Przemysł motoryzacyjny wkracza w decydującą dekadę, którą w dużej mierze definiuje jego zdolność do przejścia na pojazdy całkowicie elektryczne. Natomiast podczas gdy zrównoważony rozwój jest uznawany za najwyższy priorytet, branża jako całość pozostaje w tyle. Organizacje motoryzacyjne muszą myśleć praktycznie o swoim podejściu do zrównoważonego rozwoju, jeśli chcą osiągnąć cele określone w Porozumieniu Paryskim na rok 2050. Obejmuje to znaczące i odnowione zaangażowanie w gospodarkę cyrkularną, która skupia się na pełnym cyklu życia pojazdu, a także uwzględnienie emisji z zakresu 3" – powiedział Alexandre Audoin, globalny szef branży motoryzacyjnej w Capgemini. "Odpowiedzialność jest niezbędna do określenia celów i KPI w całej organizacji oraz postępów w realizacji tych celów".*

Aby uzyskać więcej informacji lub pobrać raport, odwiedź: [link do raportu](#).

### **Metodologia**

Instytut Badawczy Capgemini przeprowadził w lipcu oraz sierpniu 2022 r. ankietę wśród 1 080 członków wyższej kadry kierowniczej z dużych organizacji, w tym producentów OEM z branży motoryzacyjnej o rocznych przychodach przekraczających 1 mld USD, dostawców motoryzacyjnych oraz producentów EV typu pure-play z 9 krajów. Obszary zainteresowania kadry kierowniczej obejmowały strategię korporacyjną, strategię produktu, planowanie, finanse, łańcuch dostaw, zrównoważony rozwój, usługi posprzedażowe, usługi mobilności, sprzedaż i marketing, wytwarzanie i produkcję, operacje, IT, inżynierię, badania i rozwój oraz projektowanie. Respondenci byli na pozycji dyrektora lub wyższej, odpowiedzialni za strategię zrównoważonego rozwoju organizacji motoryzacyjnej, inicjatywy, zarządzanie, inwestycje oraz wszelkie korzyści i wyniki z nich wynikające. Ponadto przeprowadzono 20 wywiadów pogłębionych z przedstawicielami kadry kierowniczej i ekspertami z branży.

### **O Capgemini**

Capgemini to światowy lider w dziedzinie doradztwa w zakresie transformacji i zarządzania biznesem poprzez wykorzystanie mocy technologii. Celem Grupy jest dążenie do odpowiedzialnej społecznie, zintegrowanej i zrównoważonej przyszłości, w której potencjał ludzki jest wspierany nowymi technologiami. Capgemini jest odpowiedzialną i wielokulturową organizacją, liczącą ponad 325 000 pracowników zatrudnionych w ponad 50 krajach. Dzięki silnemu 55-letniemu dziedzictwu i szerokiej wiedzy branżowej cieszy się zaufaniem swoich klientów, a także jest zdolna kompleksowo zaspokoić ich potrzeby biznesowe: od strategii i projektowania rozwiązań po działania operacyjne napędzane przez dynamicznie rozwijający się i innowacyjny świat technologii chmury, danych, sztucznej inteligencji, łączności, oprogramowania, inżynierii cyfrowej i platform. W 2021 roku Grupa odnotowała globalne przychody w wysokości 18 miliardów euro.

Get The Future You Want | [www.capgemini.com](http://www.capgemini.com)

### **O Instytucie Badawczym Capgemini**

Instytut Badawczy Capgemini to wewnętrzny think-tank firmy Capgemini zajmujący się wszystkim, co dotyczy technologii cyfrowych. Instytut publikuje badania dotyczące wpływu technologii cyfrowych na duże, tradycyjne przedsiębiorstwa. Zespół korzysta z ogólnosięciowej sieci ekspertów Capgemini i ściśle współpracuje z partnerami akademickimi i technologicznymi. Instytut posiada specjalne ośrodki badawcze w Indiach, Singapurze, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. Ostatnio za jakość swoich badań został sklasyfikowany przez niezależnych analityków na pierwszym miejscu na świecie.

Odwiedź nas na stronie <https://www.capgemini.com/researchinstitute/>