

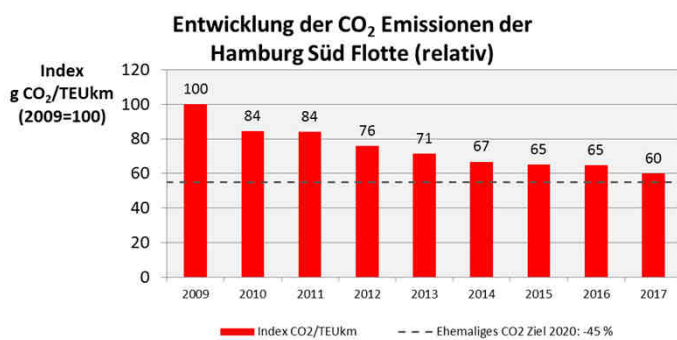


Ziele und Maßnahmen zur CO₂ Reduktion in der Flotte

Dr. Frank Dubielzig, Hamburg, 4. September 2019



CO₂ Reduktion: Die relative Sicht



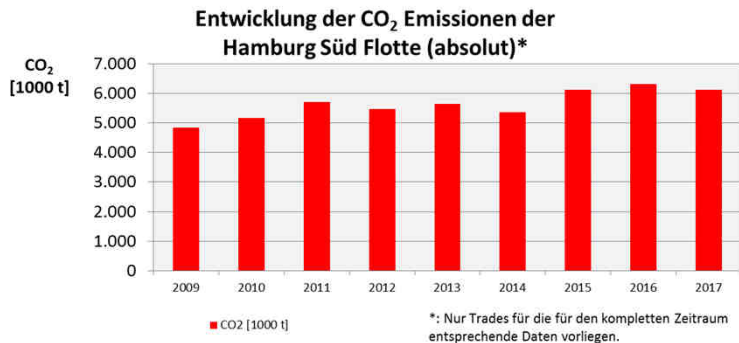
■ Technische/Design-Maßnahmen

- Größere Schiffe mit angepassten Rümpfen
- Kleinere Hauptmaschinen
- Becker Twisted Fin

■ Operative Maßnahmen

- Slow Steaming
- Weather Routing
- Trim Assistant
- Fleet Operation Center

CO₂ Reduktion: die absolute Sicht



- Effizienzsteigerung trifft auf Unternehmenswachstum
- Zeigt die Herausforderung beim Setzen absoluter Ziele

Neue Zielsetzung für die gemeinsame Flotte

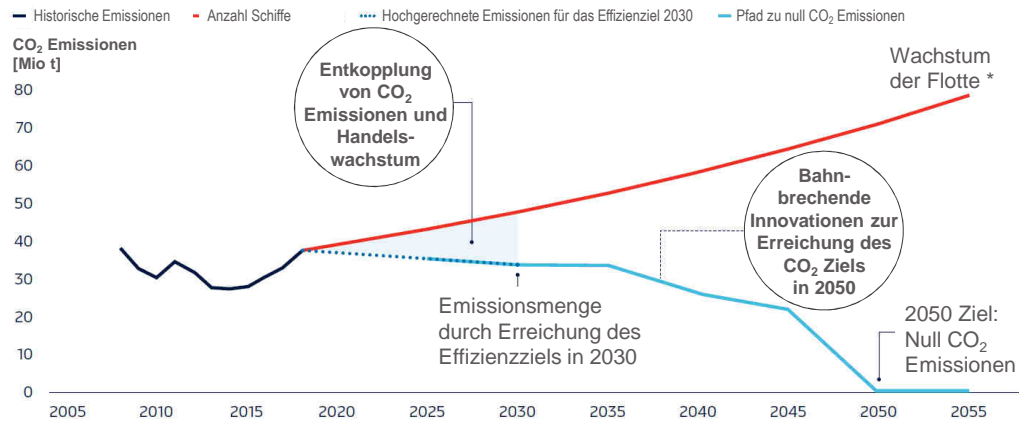
- Zwei Ziele
 - relativ: 60 % niedrigere Emissionen bis 2030 bezogen auf 2008
 - absolut: CO₂ Neutralität erreichen bis 2050
- Die Maßnahmen zum zweiten Ziel sind nicht vorgezeichnet
- Durch die Festlegung auf diese Ziele verschiedene Stakeholder ins Boot holen
 - Regulierer müssen den entsprechenden Rahmen schaffen
 - Dienstleister müssen in Forschung und Entwicklung investieren
 - Kunden müssen CO₂ arme Transporte einfordern und auch mögliche Mehrkosten mit tragen



→ 2030 sollten CO₂ neutral fahrende Schiffe eine realistische Option sein

Emissionspfade für die CO₂ Ziele

2050 Szenario



* Das 2050 Szenario basiert auf einer Simulation, die aufbaut auf die Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung der Geschäftsaktivitäten bis 2050 und auf die Emissionsminderungen durch den Austausch alter Schiffe mit CO₂ neutralen Schiffen. Nicht berücksichtigt sind Effizienzverbesserungen der jeweils noch vorhandenen alten Schiffe nach 2030.

Erste Schritte: Einsatz von Biofuel

- Testlauf mit dem Schiff Mette Maersk (03-06/2019)
 - Komplette Rundreise mit Anteil Biofuel
 - Zusammen mit der Dutch Sustainable Growth Coalition
 - Das Biofuel bestand aus gebrauchtem Speiseöl

- Produkt entwickelt, welches nun Kunden angeboten wird
 - Weltweit erstes verfügbares Angebot für CO₂ neutralen Seetransport
 - Erster Kunde ist H&M, weitere sind interessiert

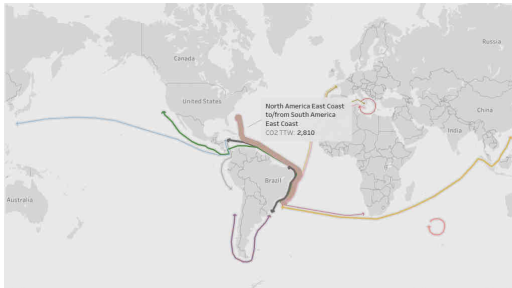
- Erforschung neuer CO₂ neutraler Biokraftstoffe mit Partnern
 - Skalierbar
 - Möglichst preiswert



Transparenz gegenüber Kunden

- Mitglied in der Clean Cargo Working Group
- Berichterstattung an CDP
- Berichterstattung an EcoVadis
- Kundenspezifische Berichterstattung

HAMBURG SÜD



Quellen: ecovadis.org, clean-cargo.org, cdp.net

		2018					
		Q3			Q4		
Place (PLR)	Place (PLD)	TEU	CO2 TTW	CO2 TTW [t] incl. distance and util. correction factors	TEU	CO2 TTW	CO2 TTW [t] incl. distance and util. correction factors
AUCKLAND NZ	LYTTELTON NZ	200	19,79	32,51	232	22,34	36,70
	MELBOURNE AU	4	0,96	1,58	2	0,32	0,53
	HAMBURG DE	1	5,66	9,29	7	11,31	18,59
	SUVA FJ	4	0,88	1,45	5	0,80	1,31
	ROTTERDAM NL	5	1,85	3,04			
BRISBANE AU	QINGDAO CN	3	1,46	2,41			
	SHANGHAI CN	7	5,52	9,07	27	20,69	34,00
PORT CHALMERS NZ	KOBE JP	2	0,57	0,94			
	SHANGHAI CN	21	10,70	17,57	10	5,97	9,81
NELSON NZ	QINGDAO CN	2	2,12	3,48	4	4,21	6,91
	BUSAN KR	23	22,78	37,42	9	8,93	14,68
	OSAKA JPN	1	1,22	2,00	1	1,22	2,00

Dr. Frank Dubielzig, Hamburg, 4. September 2019

7



sustainability@hamburgsud.com

Disclaimer

HAMBURG  SÜD

All rights reserved, especially those of duplication and distribution as well as translation. No part of the contents is allowed to be reproduced in any form without written consent of Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft A/S & Co KG; nor may it be processed, reproduced or distributed using electronic systems.

© 2019 Hamburg Süd

Dr. Frank Dubielzig, Hamburg, 4. September 2019