

Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget Høring om Power-to-X

DSV Panalpina A/S
Februar 2021

Simon H. Galsgaard, CEO, DSV Road A/S



Agenda

- 1** DSV
Panalpina
introduktion
- 2** Den grønne
agenda og
Science Based
Targets
- 3** PtX som en
del af
løsningen
- 4** Vejen frem



Agenda

1

**DSV
Panalpina
introduktion**

2

Den grønne
agenda og
Science Based
Targets

3

PtX som en
del af
løsningen

4

Vejen frem



DSV Panalpina

Global transport and logistics

Globale operationer



+56,000

Medarbejdere



1,300

Kontorer og
logistik faciliteter



+80

Lande

Et firma - tre divisioner



Air & Sea

Globalt netværk



Road

Vejtransport i Europa,
Nord Amerika og
Sydafrika



Solutions

Kontrakt logistik og
service globalt

DSV Panalpina



Hedehusene, Danmark

Hovedkvarter



Nasdaq Copenhagen

Ingen majoritetsaktionær – 100% frit flydende



A3

Kredit vurdering (Moody's)



Forpligtet til at være ansvarlig

Vejledt af

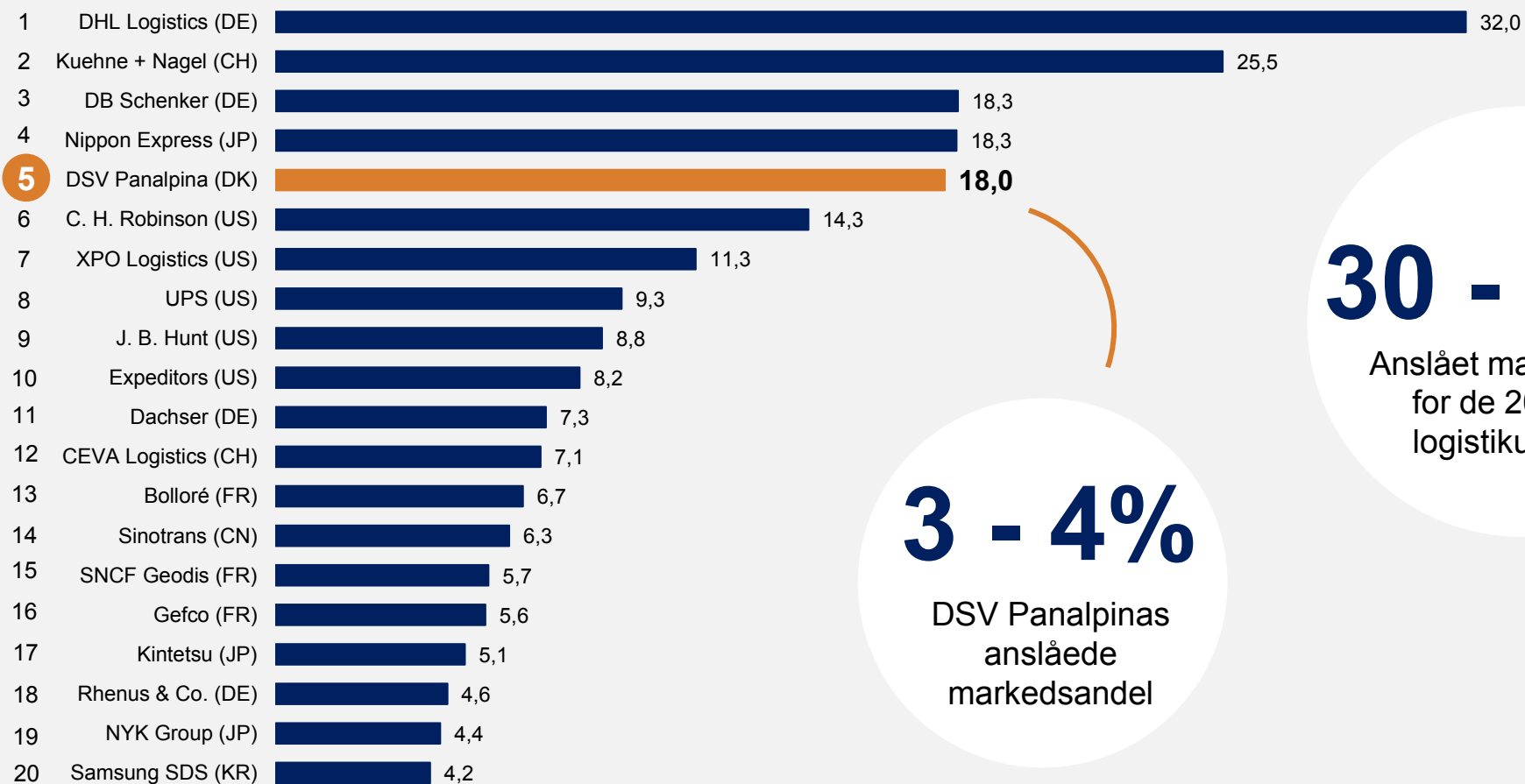
FNs Global Compact & SDG mål

(Sustainable Development Goals)



Konkurrencepræget marked

Tredjeparts logistikudbydere - 2019 omsætning USD i milliard



30 - 40%

Anslået markedsandel
for de 20 største
logistikudbydere

3 - 4%

DSV Panalpinas
anslåede
markedsandel

Source: Journal of Commerce, DSV estimates

Agenda

- 1** DSV
Panalpina
introduktion
- 2** Den grønne
agenda og
Science
Based
Targets
- 3** PtX som en
del af
løsningen
- 4** Vejen frem

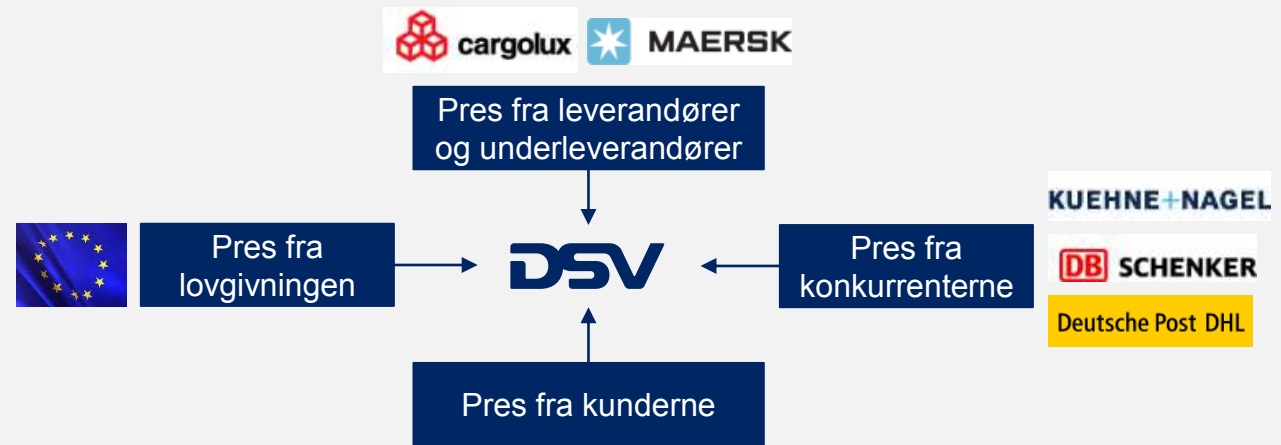


Hvorfor denne fokus på bæredygtighed?

Vores kunder kigger på os for at forbedre deres miljømæssige præstation

DSV Panalpina skal derfor...

- ✓ forbedre de grønne services
- ✓ opbygge specifik viden og best practise
- ✓ etablere og kommunikere sammenhængende bæredygtigheds mål



SBT i DSV Panalpina - emissions mål 2030

Vores mål er at **reducere scope 1 og 2 med 40% og scope 3 med 30% inden 2030** med 2019 som vores baseline



Agenda

- 1** DSV
Panalpina
introduktion
- 2** Den grønne
agenda og
Science Based
Target
- 3** PtX som en
del af
løsningen
- 4** Vejen frem



Power-to-X

Anvendelse og potentiale – udfordringer!

PtX anvendelse og potentiale



Brint er i scope som brændstof til lastbiler og busser. Særligt på langdistance ruter

Brintbaseret diesel og metanol kan være relevant som iblandingsmiddel i en overgangsfase.

Afgørende parametre for muligt aftag

Betalingsvilje

Lav betalingsvilje i markedet for grøn transport. Aktører har svært ved at afsætte nuværende grønne transportløsninger, som ligger med en merpris ift. det fossile alternativ

Teknologi

Brintlastbiler (FCEV Fuel Cell Electrical Vehicle) forventes for alvor på markedet fra 2023, og præcis hvor snitfladen mellem el og brint ligger er stadig uvist. Dog vurderes brintlastbiler det mest sandsynlige teknologivalg til den tunge vejtransport med nuværende udsigter

Konkurrence

Høj konkurrence og lave markedsandele kendetegner kommerciel vejtransport. Ydermere er sektoren i høj grad internationalt konkurrenceudsat. Konkurrencen sætter pres på driftsomkostninger og gør store investeringer i grøn omstilling svært

Infrastruktur

Eksisterende brinttankstationer kan kun benyttes af personbiler og ikke tung transport, og tilføjelser ved trafikale knudepunkter for lastbiler er derfor nødvendigt.

Omstillings-hastighed

Hurtig omstilling mod brintlastbiler, når der er omkostningsparitet med traditionelle lastbiler. Lastbiler afskrives på ca. 5-8 år, og hvis de rigtige omstændigheder er tilstede vurderes det, at markedet kan omstilles på >3 år

Agenda

- 1** DSV
Panalpina
introduktion
- 2** Den grønne
agenda og
Science Based
Target
- 3** PtX som en
del af
løsningen
- 4** **Vejen frem**



Vejen frem

#1 - Klar retning og støtte

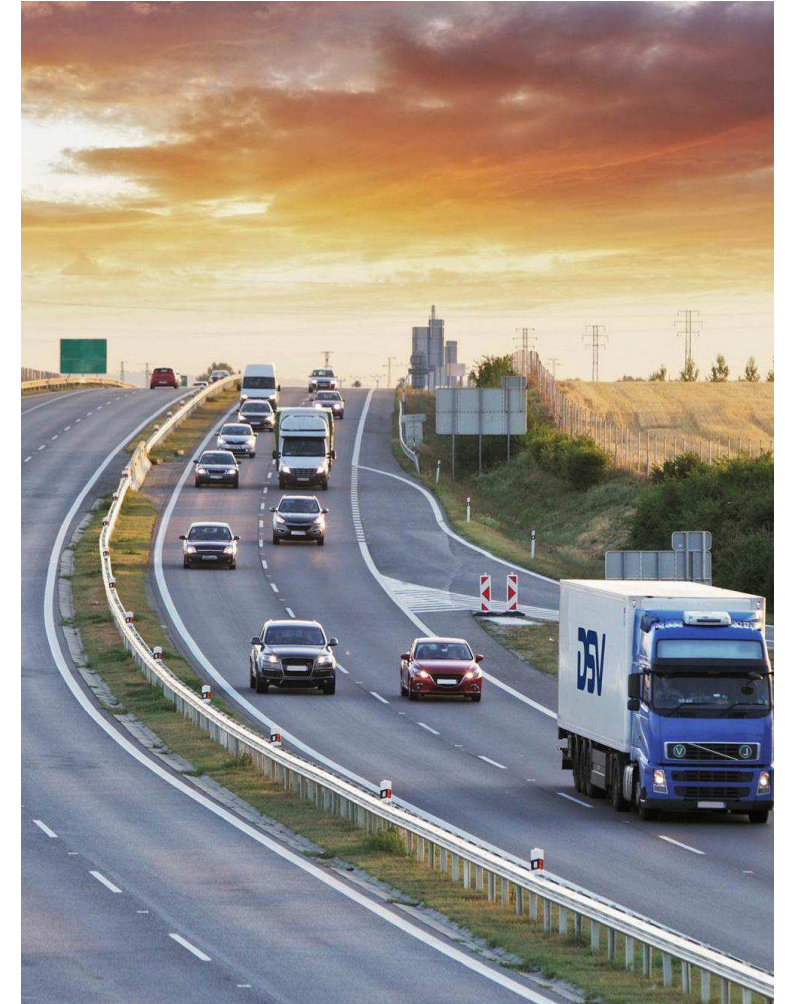
- Investeringer i ny teknologi vil være dyre og langvarige.
- Økonomiske incitamentter til at vælge grønne løsninger vil være nødvendige i en lavprofit industri uden væsentlig ønske fra kunderne til at dække omkostningen. Enten ved støtte ift. anskaffelse eller krav om transport med lavere udledning og ikke kun hos transportør.
- Behov for klare rammer og målsætninger med et langt sigte for at skubbe processen i gang og skabe sikkerhed omkring investering
- Udbyd værdikædeprojekter, som kobler produktion og forbrug gennem støtte i hele værdikæden (produktion => infrastruktur => aftager)



Vejen frem

#2 - Infrastrukturen skal følge med

- Omstilling af vejtransport tager tid. Behov for politisk at sætte rammer og målsætninger, så der sættes gang i at udbrede både brintlastbiler og den nødvendige infrastruktur, også internationalt.
- Det er vigtigt at få udrullet et netværk af brinttankstationer. Ingen ønsker at investere i lastbilerne, hvis infrastrukturen er utilstrækkelig.
- Plan for udbygning af offentligt tilgængelige brinttankstationer til den tunge transport skal tage højde for det forventede fremtidige behov i Danmark samt kobles med udbygningsplaner i de omkringliggende lande eks. Tyskland.
- Etablering af en brinttankstation med planlægning, tilladelser og konstruktion tager 18-24 måneder, hvorfor det er essentielt at komme i gang nu.



Vejen frem

#3 - Omkostningsneutrale løsninger

- PtX behøver ikke nødvendigvis være billigere for at sikre udbredelse, men er nødt til at være omkostningsneutralt, da betalingsvillighed er lav.
- Begræns nationale særkrav, der skubber erhvervet til udlandet eller kan omgås fx ved tankning uden for Danmarks grænser.
- Mindsk prisspænd ved at gøre de grønne løsninger billigere og/eller de sorte løsninger dyrere – også i perioden indtil PtX er modent.
- Overgangsløsning hvor iblandingskrav (HVO løsning) kombineret med statslig støttet certifikat løsning, tilgodeser virksomheder der udvikler grønne løsninger - dermed modnes markedet



Vejen frem

#1 - Klar retning og støtte

#2 - Infrastrukturen skal følge med

#3 - Omkostningsneutrale løsninger

Tak for
opmærksomheden

